

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего
образования

**«КУБАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
(ФГБОУ ВО «КубГУ»)**

Факультет управления и психологии

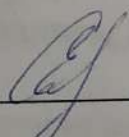
Кафедра организации и планирования местного развития

КУРСОВАЯ РАБОТА

603/18

**ФОРМИРОВАНИЕ КОНЦЕПЦИИ РАЗВИТИЯ КРАСНОДАРСКОЙ
ГОРОДСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ**

Работу выполнила

 18.06.18.

Е.А. Серебрянникова

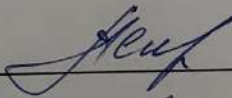
Направление подготовки

38.03.04 Государственное и муниципальное
управление


Направленность
(профиль)

Управление государственной и муниципальной
собственностью

Научный руководитель
д.э.н., проф.
Нормоконтролер,
д.э.н., проф.



Т.Т.Авдеева



Т.Т.Авдеева

18.06.18

ст.п. 

Краснодар

2018

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	3
1 Теоретические основы изучения городской агломерации.....	5
1.1 Определение содержания понятия «городская агломерация»	5
1.2 Модели агломерационных образований.....	8
1.3 Критерии становления/зрелости агломерации.....	12
1.4 Зарубежный опыт управления агломерацией.....	13
2 Анализ условий и предпосылок формирования Краснодарской агломерации	16
2.1 Критерии определения Краснодарской агломерации.....	16
2.2 Определение состава и границ Краснодарской агломерации.....	19
2.3 Специализация как основа взаимодействия населенных мест в составе агломерационного образования.....	22
2.4 Формирование концепции развития Краснодарской агломерации	29
Заключение.....	35
Список использованных источников.....	41

ВВЕДЕНИЕ

В последние годы проблема развития агломераций все чаще привлекает внимание многих исследователей. Практика свидетельствует, что на данный момент существуют трудности в развитии агломераций. Следовательно, необходимо формирование концепции развития агломерации с определением целей, задач и основных направлений развития. Анализ научной литературы показывает, что конечной целью развития агломерации должно стать повышение качества жизни населения и создания комфортной среды жизнеобеспечения всех субъектов данной территории. Изучение и обобщение данного опыта и обуславливает актуальность рассматриваемой темы курсовой работы.

Теме развития городской агломерации уделено достаточное внимание в отечественной литературе. Так, в работах Г.М. Лаппо, П.М. Полян, Т.И. Селивановой, А.А. Крубера, В.П. Семенов-Тянь-Шанского, Д.И. Богорада, Н.В. Петрова особое внимание уделяется понятию «агломерация», критериям становления агломераций. Обозначены проблемы в управлении городской агломерации, а также необходимость в ее развитии.

Объектом исследования является Краснодарская агломерация.

Предмет – формирование концепции развития.

Цель данного исследования: на основе обзора существующих моделей современных агломерационных образований предложить обоснование цели, пространственной схемы и структуры управления территориальным развитием объединенных муниципалитетов агломерации в виде концепции развития Краснодарской городской агломерации.

Для достижения поставленной цели были определены следующие задачи:

- определение содержания понятия «городская агломерация»;
- исследование моделей агломерационных образований;
- изучение критерий становления/зрелости агломераций;
- рассмотрение зарубежного опыта управления агломерацией;

- исследование критерий определения Краснодарской агломерации;
- определение состава и границ Краснодарской агломерации;
- изучение специализации как основы взаимодействия населенных мест в составе агломерационного образования;
- формирование концепции развития Краснодарской агломерации.

Курсовая работа имеет следующую структуру: введение, два раздела (первый – «Теоретические основы изучения городской агломерации», второй – «Анализ условий и предпосылок формирования Краснодарской агломерации»), заключение, список использованных источников.

1 Теоретические основы изучения городской агломерации

1.1 Определение содержания понятия «городская агломерация»

Исследования процесса развития агломераций в регионах России становятся все более актуальными. Создаются новые методики для исследования специфических особенностей данного процесса. Несмотря на то, что развитие агломераций происходит в России уже достаточно долгое время и теоретические аспекты хорошо изучены, единой теоретической базы исследования до сих пор нет. Это обуславливает существование множества подходов, различий в классификациях формирующихся агломерационных образований. Отсутствие общеметодологического подхода к изучению агломерационных процессов затрудняет практическое применение общепринятых критериев для качественной оценки городских агломераций [1].

Усиления внимания к вопросам развития городских агломераций вызвано обострением проблем пространственного развития России в связи с кризисом системы расселения, который проявился в оттоке населения из сельских территорий в города, что обострило также кризис малых городов, привело к росту концентрации ресурсов в региональных центрах [2].

Основываясь на анализе мирового опыта, российские специалисты считают, что агломерация представляет собой рациональную форму использования территории посредством взаимодействия города с соседними поселениями. В результате такого взаимодействия создается целостное социально-экономическое и инфраструктурное пространство с единой интегрированной системой транспортного и инженерного обслуживания, а также единой системой бюджетных услуг. Общеизвестным становится мнение, что в XXI веке агломерации должны стать базой развития городского пространства, ведущей формой расселения жителей, концентрирующей в себе основную жизнедеятельность человека. Развитие населенного пункта в составе агломерации дает множество преимуществ. Среди главных можно назвать следующие:

– сосредоточение научного, экономического потенциала, осуществление организационных и административных функций, широкий набор услуг, повышение уровня жизни, культуры;

– высокая степень использования трудовых ресурсов плотно населенного ареала и широкая возможность выбора мест приложения труда;

– возможность действенного регулирования крупного города развитием спутников, обладающих достаточной емкостью;

– более полное использование выгод экономико-географического положения и ресурсов данного района;

– возможность систематического использования культурных ценностей;

– наиболее полное и интенсивное использование территории [3].

Изучением развития агломерации занимаются многие экономисты, политики, географы, историки и так далее. К примеру, в отечественной литературе в 10–20-х гг. прошлого столетия термину «агломерация» давали такие определения как «хозяйственный округ города» (А.А. Крубер) [4], «экономический город» (В.П. Семенов-Тянь-Шанский) [5]. Однако широкое распространение термин «городская агломерация» получил лишь в 70-х гг. XX столетия [6].

Экономгеограф Д.И. Богорад [7], политгеограф Н.В. Петров [8], географы-урбанисты В.Г. Давидович и Г.М. Лаппо [9] определяют агломерацию как «компактные скопления территориально сосредоточенных городов и других населенных мест, которые в процессе своего роста сближаются (иногда срастаются) и между которыми усиливаются многообразные хозяйственные, трудовые и культурно-бытовые взаимосвязи».

Волчкова И.В. утверждает, что крупные агломерации – это важнейшие ареалы, в которых концентрируются прогрессивные отрасли промышленности, административно-хозяйственные, научные и проектно-конструкторские организации, уникальные учреждения культуры и искусства, наиболее квалифицированные кадры. [10]

Российский географ П.М. Полян дает несколько иное определение. Городская агломерация – это компактная и относительно развитая совокупность дополняющих друг друга городских и сельских поселений, группирующихся вокруг одного или нескольких мощных городов-ядер и объединенных многообразными и интенсивными связями в сложное и динамическое единство; это тот ареал, то пространство потенциальных и реальных взаимодействий, в которое вписывается недельный жизненный цикл большинства жителей современного крупного города и его спутниковой зоны. [11]

Известный советский российский эконом-географ Г.М. Лаппо в своих исследованиях отмечает, что городская агломерация – компактная территориальная группировка городских и сельских поселений, объединенных в динамичную локальную систему многообразными интенсивными связями: производственными, деловыми, трудовыми, культурно-бытовыми, рекреационными и прочими, а также совместным использованием ресурсов агломерационного ареала. Говоря короче и проще, агломерация – это созвездие городов.

Агломерация – союз крупного центра, ядра агломерации, с малыми и средними (иногда и большими) городами-спутниками. Это удобная и взаимовыгодная форма сотрудничества всех участников союза. Центральный город разгружается от некоторых, становящихся для него обременительными видов деятельности и получает возможность сосредоточиться на выполнении своей главной обязанности – создании нового в культуре, науке, технике, технологии. И тем самым эффективнее выполнять свою историческую миссию двигателя прогресса.

Города-спутники также извлекают многие выгоды, которые дает им близость к крупному центру. Они используют его как очень емкий рынок труда, развитую и многообразную сферу обслуживания. Это открывает населению городов-спутников большие возможности при выборе места приложения труда, учебы, проведения досуга. Поэтому даже монофункциональные города,

находясь в составе агломерации, не столь болезненно ощущают свои недостатки, обусловленные узостью градообразующей базы и дефицитом разнообразия в сфере приложения труда и отдыха [12].

По мнению Г.М. Лаппо, П.М. Поляна и Т.И. Селивановой, расположение агломераций совпадает с основной полосой расселения, а степень их развитости убывает с запада на восток (на европейской территории России сконцентрированы агломерации, имеющие высокий класс развитости), практически все региональные столицы в Центральной России являются ядрами агломераций. Это обуславливается выгодным транспортным положением, благоприятными природно-климатическими условиями, высоким научным и промышленным потенциалом и другими факторами, привлекающими население в агломерации [13].

Таким образом, общее понятие агломерация для всех авторов имеет один смысл. Отличием является лишь то, что кто-то рассматривает понятие с экономической стороны, кто-то с географической, политической или исторической. Однако хочется отметить, что большинство авторов в своих работах отталкиваются от понятия эконом-географа Г.М. Лаппо, так как изучая развитие агломераций, его исследования рассматривают в первую очередь.

1.2 Модели агломерационных образований

Исследователи выделяют четыре модели пространственного развития агломераций:

- 1) моноцентрическая;
- 2) полицентрическая;
- 3) рассеянная (равномерная);
- 4) лучевая (линейная).

В таблице 1 представлены модели и субмодели городских агломераций, а также их преимущества и недостатки, предложенные Хмелевой Г.А [14].

Моноцентрическая модель представляет собой систему «центр – сателлиты». Здесь развитие в основном сосредоточено в центральном городе. Не случайно данная модель впервые была обоснована в теории центральных мест Кристаллера и представляет собой строго вертикальную систему, при которой центральный город является лидером и представляет все важные для городов-сателлитов услуги [15]. Данная модель имеет как преимущества, так и недостатки. К преимуществам отнесем возможности концентрировать ресурсы на развитии локальных территорий в рамках агломерации. При такой модели можно наблюдать строительство компактных районов проживания, промышленных зон, эффективных сетей транспорта и инфраструктуры. Отрицательные последствия данной модели – вымывание ресурсов из территорий-сателлитов, которые со временем превращаются в «спальные» районы. Такая модель получила наибольшее распространение в промышленно развитых агломерациях и наиболее характерна для СССР и современной России.

В полицентрической (сетевой) модели соседние города равноправны и дополняют друга, усиливая взаимное развитие друг друга за счет взаимодополняемости и регионального сотрудничества. Здесь развивается сеть независимых центров с развитой горизонтальной специализацией, имеет место территориальное разделение труда между центрами (горизонтальная специализация). В первом случае экономическое развитие ограничено центральным местом (что неизбежно вызывает миграционный отток), во втором случае – формируются агломерационные структуры, привлекательные для жизни в равной степени, поскольку дополняют друг друга. За счет горизонтального разделения труда имеются незначительные агломерационные потери.

Что касается рассеянной и лучевой моделей агломерации, то выдвижение их в самостоятельные агломерационные модели является, на наш взгляд, достаточно спорным. Так, рассеянная модель представляет собой равномерное распределение населенных пунктов, выполняющих функции центров

обеспечения товарами и услугами. Данная модель характерна для равномерно размещенных сельских поселений. Рассеянная, или фермерская, форма сельских поселений получила широкое распространение в США, Канаде, Австралии, в странах Прибалтики. При лучевой модели населенные пункты развиваются вдоль транспортных магистралей, образуя своеобразные «лучи». В этом случае населенные пункты тесно связаны с главным городом и необязательно между собой. Лучевая модель характерна для крупных мегаполисов с развитой транспортной сетью. Достаточно вспомнить пригородные районы Москвы. В настоящее время здесь активно развивается застройка отдельных микрорайонов недвижимости относительно невысокой стоимости, где основным фактором привлекательности является транспортная доступность.

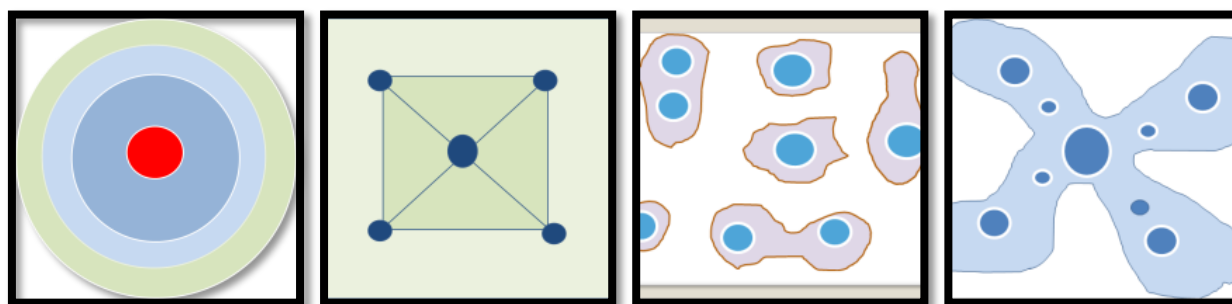
Исходя из вышесказанного, можно сделать вывод, что в принципиальном плане существуют две возможные модели агломерации – моноцентрическая или полицентрическая. Лучевая и рассеянная являются лишь субмоделями и могут в том или ином виде существовать как в моноцентрической, так и в полицентрической моделях [14].

Таблица 1 – Модели и субмодели агломераций, их преимущества и недостатки [14]

Модель пространственного развития	Содержание модели	Преимущества	Недостатки
Моноцентрическая	Развитие системы направлено на центральный город системы	Концентрация ресурсов на приоритетных направлениях развития территории	«Вымывание» ресурсов на территорий-сателлитов, миграционный отток, возможное ослабление местного самоуправления
Полицентрическая	Развитие горизонтальных	Сбалансированное развитие всех точек	Требуются более значительные

	связей в агломерации на условиях равноправия территорий	территории, одинаковое качество жизни на всем пространстве агломерации, усиление влияния местного самоуправления	финансовые возможности для развития территории
Рассеянная	Субмодель равномерного распределения населенных пунктов	Равномерное развитие населенных пунктов за счет распределения ресурсов	-
Лучевая	Субмодель распределения населенных пунктов вдоль транспортной магистрали	Экономия от совместного использования транспортной инфраструктуры	-

Также на рисунке 1 мы можем увидеть, как данные модели выглядят в виде пространственных схем.



Моноцентрическая
модель

Полицентрическая
модель

Рассеянная
модель

Лучевая
модель (линейная)

Рисунок 1 – модели пространственного развития городских агломераций

Таким образом, в России, как и в остальном мире, преобладают моноцентрические агломерации с одним городом-ядром, который подчиняет своему влиянию все населённые пункты его пригородной зоны. Центр в этом

случае намного превосходит по размеру и экономическому развитию своего окружения. Значительно меньшее число среди российских агломераций насчитывают полицентрические агломерации. В обоих случаях пригороды служат дополнением и резервом развития.

1.3 Критерии становления/зрелости агломерации

Среди современных городов много достаточно развитых, с населением свыше 2-3 миллионов человек. Определить, насколько данный населенный пункт можно отнести к категории агломерации, можно, используя определенные критерии оценки. Однако и здесь мнения исследователей расходятся. Некоторые предлагают ориентироваться на группу факторов, другим достаточно наличия одного признака, который четко выражен и документально подтвержден.

Применяются различные критерии выделения городских агломераций:

- плотность городского населения и непрерывность застройки;
- наличие большого города центра (как правило, с населением не менее 100 тысяч человек);
- интенсивность и дальность трудовых и культурно-бытовых поездок; удельный вес несельскохозяйственных рабочих;
- доля работающих вне места жительства;
- количество городских поселений-спутников и интенсивность их связей с городом центром;
- число телефонных разговоров с центром;
- производственные связи;
- связи по социально-бытовой и технической инфраструктуре (единые инженерные системы водоснабжения, энергоснабжения, канализации, транспорта и прочее).

В ряде случаев принимают в качестве критерия комбинацию признаков, в других – ориентируются на один из них (например, выделяют границы

агломераций по 1,5 или 2 часовым изохронам трудовых передвижений от города-центра). Ряд авторов приходит к выводу о невозможности совпадения границ, выделенных на основе различных системообразующих факторов, и исследует сочетание систем, формирующихся вокруг основного ядра. Особенности в подходах обуславливают различия в делимитации (определении границ) агломераций. [16].

По мнению российских ученых Г. Лаппо и П. Поляна, главными критериями выделения границ городских агломераций являются: наличие ядра с населением не менее 250 тыс. чел., наличие около ядра не менее двух городских населенных пунктов, маятниковая миграция, транспортная доступность третьего пояса 1,5 часа, а также высокая развитость городской инфраструктуры.

Некоторые исследователи дополняют этот перечень такими факторами, как наличие у горожан домов в пригородной или ближайшей к городу зоне; наличие свободных земель вокруг города; развитая сеть автомобильных дорог; сложившиеся производственные связи; наличие территорий, имеющих рекреационный потенциал [17].

1.4 Зарубежный опыт управления агломерацией

На примере европейских стран, первыми применивших агломерационные пути развития, было доказано, что городские агломерации являются наиболее рациональными формами организации территорий. Результатом создания таких форм служит формирование целостного социально-экономического и инвестиционного пространства, объединенного унитарным социальным, транспортным и инженерным обслуживанием.

В зарубежных странах можно найти множество примеров стимуляции улучшения межмуниципальных взаимодействий. Например, муниципалитетам во Франции, которые реализуют совместный проект по созданию агломерации, предоставляется финансовая компенсация в размере от 10 до 50%. Японским

муниципалитетам, объединившимся в агломерацию, выплачивают дополнительные 25% к их бюджету на протяжении пяти лет. Европейские страны, реализовав в 70–80-е годы XX века проекты «Большой Париж» и «Большой Лондон», доказали эффективность и целесообразность таких программ как комплексное градостроительное, инфраструктурное, в особенности транспортное, и социально-экономическое развитие.

В 2008 году правительство Франции учредило конкурс проектов комплексного развития «Большого Парижа» среди международных архитектурных бюро. Целью модернизации является решение трех ключевых проблем: реорганизация транспортных сетей, интеграция пригородных территорий и учет охраны окружающей среды при развитии. Наиболее перспективным типом агломерации в данном случае является полицентрический, поэтому помимо основного города-ядра на территории агломерации будут созданы еще несколько ядер, в которых так же будет концентрация бизнес центров, музеев, жилых комплексов. Проект планируют реализовать к 2030 году.

Следует также отметить, что понятие «агломерация» связано не только с мегаполисами и городами-миллионниками. Оно может быть применено и к средним и к малым городам, которые имеют для этого объективные условия. Так, например, во Франции не является исключением случай, когда небольшие города (до 100 тысяч) объединяются и создают агломерацию для организации развития пригородов, строительства жилья, создания рабочих мест, улучшения качественных показателей жизни горожан. Примером может послужить и Канада, где существует всего шесть городских агломераций с численностью населения более 1 млн. чел и более чем 80 городских объединений с меньшим населением.

Обобщая все вышесказанное, ключевыми особенностями управления развитием городских агломераций в зарубежных странах являются:

- рассмотрение развиваемой территории как единого целого, а не группы поселений, находящихся под влиянием крупного города;

- развитие территории целиком, а не только города-ядра;
- согласование интересов всех участников процесса;
- стимуляция процессов межмуниципального взаимодействия (субсидирование);
- развитие территорий на проектной основе;
- создание агломераций из группы небольших городов для улучшения качества жизни;
- наличие правового обеспечения агломерационных процессов [1].

2 Анализ условий и предпосылок формирования Краснодарской агломерации

2.1 Критерии определения Краснодарской агломерации

В стратегии социально-экономического развития существует определение Краснодарской агломерации. Краснодарская агломерация – территория с диверсифицированной инновационной экономикой, рациональным размещением мест приложения труда, гармоничной средой населенных пунктов, интегрирующая экологические, социальные, культурные условия для достойной жизни, общероссийский центр делового, событийного (в т.ч. спортивного) и образовательного туризма [18].

Исходя из списка критерий, которые предлагались ранее, их можно соотнести с городом Краснодар. Тем самым мы увидим, может ли Кубанская столица стать ядром агломерации.

По официальным данным на 1 января 2018 года население города составляло 899 541 человек. По факту в Краснодаре проживает 1 миллион 250 тысяч человек.

По мнению многих исследователей, следует признать необходимость процесс формирования и развития города Краснодара как центра Краснодарской агломерации. Мы можем это увидеть, рассмотрев такие факторы влияния, как удобство экономико-географического положения, благоприятные демографические условия, привлекательный ресурсный потенциал, территориальная организация хозяйства. Более подробно рассмотрим, как указанные факторы влияют на дальнейшее развитие Краснодарской агломерации.

Город Краснодар занимает выгодное географическое положение в Южном федеральном округе. Столица Кубани является крупным транспортным узлом юга России. Расположен на важнейших транспортных магистралях, связывающих центр России с портами Черного и Азовского морей, а также курортами Черноморского побережья Кавказа. Город имеет все

виды транспорта: воздушный, автомобильный (две автодороги федерального значения), железнодорожный (четыре направления, три ж/д вокзала), водный (перевозка грузов судами «река – море»).

Экономическое положение Краснодара определяется концентрацией человеческих, инвестиционных, финансовых, интеллектуальных и других ресурсов. Доля города в региональном ВРП составляет более 45%, свыше 40% инвестиций приходится на Краснодар, причем объем инвестиций в расчете на душу населения в 2 раза выше, чем в среднем по Краснодарскому краю. В городе проживает 18% численности населения края (неофициально — почти 25%), сосредоточена треть промышленных предприятий, 70% производства и распределения энергии, около 45% оборота розничной торговли. Краснодар стал одним из наиболее значимых городов Южно-Российского экономического региона и ежегодно подтверждает это результатами социально-экономического развития. По основным социально-экономическим показателям город занимает первое место в крае [19].

По демографическим показателям, в Краснодаре увеличивается численность населения. Однако стоит обратить внимание на то, что численность населения Краснодара продолжит расти за счет миграционного прироста. Благодаря такой тенденции, в скором времени, Краснодар получит статус города-миллионера. Стандартная зона двухчасовой доступности на краснодарских дорогах составляет до 100 км, что означает возможность вовлечения в социально-экономический процесс развития города дополнительно сотен тысяч граждан. В таблице 2 представлены данные, отражающие естественный прирост населения города Краснодара в период с 2011 по 2016 года, на рисунке 2 - миграционный прирост [20].

Таблица 2 – Естественный прирост населения

Показатели	Ед. измерения	2011	2016
Оценка численности населения на 1 января текущего года	человек	834054	943827
Коэффициент естественного прироста	промилле	1	6

Число родившихся (без мертворожденных)	человек	10680	16342
Число умерших	человек	9835	10625
Общий коэффициент рождаемости	промилле	13	17.1
Общий коэффициент смертности	промилле	12	11.1
Естественный прирост	человек	845	5717

Показатели естественного движения населения свидетельствуют о том, что в городе происходит естественный прирост жителей. Исходя из данных в таблице 1, мы можем увидеть, что коэффициент рождаемости за 5 лет увеличился на 4,1%, коэффициент смертности уменьшился на 0,9%. Общий коэффициент естественного прироста увеличился на 5%.

Таблица 3 – Миграционный прирост [20]

Показатели	Ед. измерения	2011	2016
Оценка численности населения на 1 января текущего года	человек	834054	943827
Миграционный прирост			
Миграция-всего	человек	-297	23408
Число прибывших	человек	346	49210
Число выбывших	человек	643	25802

Что касается миграции, то за 5 лет видна большая разница. Количество мигрантов выросло на 23111 человек. Краснодар в значительной степени стал развиваться и тем самым привлекать мигрантов, в первую очередь, благоприятным климатом, относительно низкими ценами на жилье и уровнем образования.

Краснодар является главным центром науки и высшего образования: в городе сосредоточено более 80% научных работников региона и около 90% всех студентов. По данным показателей, значительная часть студентов не возвращается в места первоначального проживания, следовательно, в городе

создается дополнительный ресурс высококвалифицированной и креативной рабочей силы для всех секторов экономики.

Еще одним важным показателем для Краснодара является земля. Это важный ресурс города, который дает эффективное управление системой земельных отношений позволяет иметь неисчерпаемый и устойчивый доход.

Хочется отметить, что 28 апреля 2018 года в краевом центре прошло публичное обсуждение создания Краснодарской агломерации. В этой встрече приняли участие представители краевой администрации, муниципальных образований Кубани, общественных организаций и бизнеса. Работа по созданию агломерации началась с подготовки проекта «Стратегия социально-экономического развития Краснодарского края до 2030 года». На данный момент, документ проходит согласование в федеральных органах исполнительной власти.

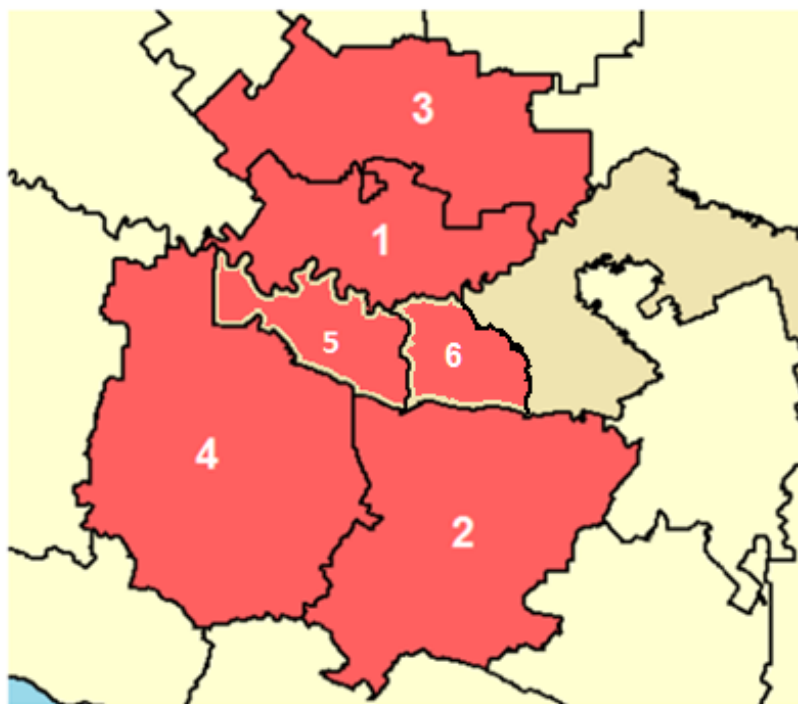
Создание агломерации подразумевает объединение муниципалитетов в единую экономическую зону для реализации совместных проектов. Кроме того, муниципалитеты будут вместе принимать участие в крупных программах развития [21].

2.2 Определение состава и границ Краснодарской агломерации

Формирование и развитие Краснодарской агломерации означает, в первую очередь, объединение муниципалитетов в единую экономическую зону для реализации совместных проектов. В том числе, для участия в масштабных федеральных и региональных программах развития. Будет создана не просто новая территория или простое объединение соседских районов. Краснодарская агломерация складывается под влиянием времени как особое географическое, экономическое и социальное образование, объединенное общей целью – единым развитием.

На территориальной стратегической сессии Леонтьевским центром – AV Group был определен состав Краснодарской агломерации. Ядром агломерации

является город Краснодар. Города-спутники, входящие в состав Краснодарской агломерации: город Горячий Ключ, Динской и Северский районы, а также Тахтамукайский район Республики Адыгея и город Адыгейск [22]. На рисунке 2 показаны состав и границы Краснодарской агломерации.



1. Городской округ - город Краснодар
2. Городской округ - город Горячий Ключ
3. Динской муниципальный район
4. Северский муниципальный район
5. Тахтамукайский район Республики Адыгея
6. Город Адыгейск

Рисунок 2 – Состав и границы Краснодарской агломерации

При разработке Краснодарской агломерации учитываются общие связи между городами и районами, ориентируются на наличие инфраструктурных объектов, на перспективу разработки совместных проектов. В таблице 2 представлены показатели МО, входящих в агломерацию [22].

Таблица 4 – Показатели МО, входящих в агломерацию

Численность населения на 2016, чел						
Район (Административный центр)	Площадь, тыс. км ²	Все население	Процент городского населения	Прирост численнос ти с 2002 года	Плотность населения на 2016, чел./км ²	Специализация
Городской округ- город Краснодар	0,841	943 827	90,5%	+19,3%	1122,3	Административ ный и финансовый центр
Городской округ- город Горячий Ключ	1,755	63 315	56,3%	+23,2%	36,2	Рекреационный район
Динской муниципальный район	1,361	138 606	0%	+13,5%	101,8	Аграрно- промышленный и рекреационный район
Северский муниципальный район	2,122	117 833	45,4%	+9,4%	55,5	Промышленный и рекреационный район
Тахтамукайский муниципальный район (Республика Адыгея)	0,440	78 925	64,8%	+20,2%	179,4	Торгово- логистический район

Таким образом, разработчики стратегии предлагают сменить приоритеты в системе расселения и повысить роль и статус населенных пунктов вокруг Краснодара. Краснодарскую агломерацию предлагается превратить в деловой, финансовый, научный, рекреационный, коммуникационный центр Краснодарского края и Южного макрорегиона [23].

2.3 Специализация как основа взаимодействия населенных мест в составе агломерационного образования

Как уже отмечалось выше, при разработке Краснодарской агломерации важно учитывать взаимодействие между городами и районами. То есть необходимо анализировать специализацию районов и городов, транспортные взаимосвязи, трудовую миграцию, а также транспорт, обслуживающий потоки миграции и движение товаров.

По мнению администрации города, а также разработчиков стратегии, экономическое объединение районов, во многом, улучшит жизнь кубанцев, в особенности тех, кто войдет в Краснодарскую агломерацию.

Город Краснодар как ядро агломерации. Краснодар — это многофункциональный город, который характеризуется многоотраслевой экономикой, значительной долей наукоемких производств, высоким социально-культурным, научно-техническим и интеллектуальным потенциалом, уникальностью и комплексностью функций национального и международного значения.

Краснодар является одним из крупнейших в регионе центров развития новых рыночных структур: банков, страховых компаний, совместных предприятий.

Город может претендовать на роль финансово-банковского центра территории, что является дополнительным толчком для развития как собственно города, окружающих его территорий, так и края в целом. Краснодар, по разным оценкам, занимает 4 (6) место из 100 в рейтинге комфортных для проживания городов России [19].

1) Город-курорт Горячий Ключ. Город связан с Краснодаром внутренним туризмом, рекреационной деятельностью, приобретением недвижимости горожанами, а также трудовой миграцией.

Горячий Ключ позиционируется как бальнеологический курорт, один из старейших на Кавказе. Курортно-рекреационная деятельность и туризм

являются основными отраслями экономики города. Благодаря наличию целебных источников питьевой воды в городе создана сеть заводов по розливу минеральных вод. Экономика города представлена также деревообрабатывающим производством, пищевой промышленностью. На территориях, отдаленных от города, ведется нефтедобыча.

2) Динской район тесно связан с Краснодаром близким местоположением, транспортными транзитными потоками трудовой миграции, приобретением недвижимости в районе горожанами. Район граничит с краевым центром. Имеется важный для развития предпринимательства фактор: территорию Динского района пересекают три железнодорожные магистрали общегосударственного значения. В станицах Динской и Новотитаровской имеются два крупных железнодорожных узла. По территории района проходят автомобильная дорога федерального значения «Дон» и две дороги субъекта Федерации. Через земли района проведены нефтепроводы и газопроводы Каспийского трубопроводного консорциума «Голубой поток». Экономику района определяет производство сельхозпродукции и пищевая переработка.

3) Северский район. Существует тесная взаимосвязь с Краснодаром благодаря потокам трудовой миграции, деловым экономическим связям, рекреационной деятельностью, размещением предприятий города в районе, приобретением горожанами недвижимости в районе.

Район граничит с Республикой Адыгея, городами Горячий Ключ и Геленджик, Туапсинским, Абинским и Красноармейским районами.

Также важными элементами для взаимодействия с Краснодаром являются природные ресурсы района — нефть, природный газ, нерудные материалы, глина, источники минеральной воды.

Главная достопримечательность района – уникальный природный ландшафт и привлекательные места для отдыха. Северский район является промышленным районом и располагает много - профильным промышленным потенциалом. В структуре экономики 90% приходится на обрабатывающие производства, в том числе 80,4% — на производство нефтепродуктов. Кроме

того, в районе производится кирпич, строительные нерудные материалы, нефтепромысловое оборудование, продукция лесной и деревообрабатывающей промышленности, пищевой промышленности.

Таким образом, в результате определения (делимитации) границ агломерационного ареала охвачена территория площадью 9098,7 кв. км, в том числе 841,4 кв. км составляет площадь ядра. Население агломерации насчитывает 1382,3 тыс. чел., из них 861,2 тыс. чел. — численность населения ядра агломерации.

Таким образом, территории, входящие в состав Краснодарской агломерации тесно взаимодействуют друг с другом. Необходимым условием для развития агломерации является определение территорий различного функционального назначения. В данном случае это промышленная, сельскохозяйственная, включая сельхозпереработку, рекреационная, научная и транспортная. Функциональное зонирование является базовой основой управленческих решений пространственного развития территорий. Развитие взаимосвязей происходит за счет эффективной специализации, обмену товарами и услугами, трудовой миграцией, а также транспортными взаимосвязями, а именно дороги и транспорт, обслуживающий потоки миграции и движение товаров.

Одной из причин, почему было принято решение создать Краснодарскую агломерацию – это стремительное увеличение численности населения. А именно, речь идет об «однодневных» мигрантах. Хочется отметить, что Краснодар является центром притяжения. Маятниковая миграция связана, прежде всего, с тем, что в Краснодаре легче найти работу, чем в близлежащих к городу районах. Но в тоже время люди не могут переехать в город из-за высоких цен на жилье. Выходом стало активное освоение пригорода Краснодара. Дачные поселки, близлежащие населенные пункты Динского, Северского районов, города Горячий Ключ, а также республики Адыгея стали местом притяжения значительного числа мигрантов, ищущих работу или получающих услуги в городе Краснодаре.

По данным ГИБДД Кубани, в Краснодаре зарегистрировано 404 тысячи транспортных средств. Ежедневно по своим делам в город въезжают около 150 тысяч авто. Это довольно средняя цифра. В один день можно зафиксировать 120 тысяч, а в другой – 170. К этому числу нужно прибавить те машины, которые фактически ездят по городу, а зарегистрированы в другом регионе или даже стране. Это еще порядка 30 тысяч. Итого получается около 600 тысяч машин, которые вынужден вмещать в себя Краснодар.

В связи с востребованностью рабочих профессий в городе Краснодаре и более высокой среднемесячной заработной платой, население из других муниципальных образований вынуждено искать работу в городе Краснодаре, в том числе и за счет фонда занятости. Уровень маятниковой миграции рабочих и служащих остается на уровне 0,53%, увеличиваясь незначительно в среднем на 0,3% в год. В таблице 5 показаны данные маятниковой трудовой миграции, а также по численности учащихся, за последние 3 года [24].

Таблица 5 – Данные маятниковой миграции

Показатель	2016 г., тыс.человек	2017 г., тыс.человек	2018 г., тыс.человек
Сальдо маятниковой трудовой миграции	35,81	36,08	36,29
Сальдо маятниковой миграции по численности учащихся	9,85	9,86	9,86

В ближайшие годы ожидается общий миграционный прирост на 20,63 тысяч человек. Люди из близлежащих районов – Северского, Динского, республики Адыгеи, работают в промышленной, строительной, потребительской сфере города Краснодара. В последующий прогнозируемый период 2018-2020г.г. маятниковая миграция рабочих и служащих будет увеличиваться за счет создания в городе новых рабочих мест, увеличения среднемесячной заработной платы.

По данным госучреждения «Безопасный регион», наибольший поток маятниковой миграции - это поездка в город на работу и обратно, идет по улице

Российской. Средняя дневная загрузка здесь достигает 70 тысяч машин: 34,5 тыс. авто въезжают и 36 тыс. - выезжают. Далее идет Западный обход. За сутки там проезжают около 56 тысяч авто. На третьем месте - Ейское шоссе - более 41 тысячи транспорта.

Краснодар также замыкает на себе сельско-городские связи. В черте города находится 28 сельских населенных пунктов. Все ближайшие к городу районы являются сельскими, их жители ездят в город на работу, учебу, за покупками, ездят в парки и так далее.

Также важным моментом является тот факт, что бизнес перемещается из города в соседние сельские районы, имеющие свободные территории, горожане активно скупают там недвижимость, переезжают жить в более экологически чистые сельские районы [19] .

В связи с динамичным ростом населения, большим количеством маятниковой миграции, в Краснодаре по-прежнему остро стоит вопрос загруженности автомобильных дорог и необходимости повышения эффективности использования улично-дорожной сети.

В 2017 году утвердили программу комплексного развития транспортной инфраструктуры краснодарской агломерации. В ходе данной программы был установлен проект по развитию транспортной инфраструктуры города Краснодар. Проект включает в себя основную цель, план достижения показателей, этапы и контрольные точки, бюджет приоритетного проекта, ключевые риски и возможности, а также результаты проекта, которые должны быть достигнуты для дальнейшего развития Краснодарской агломерации.

Следует отметить, что ключевую значимость для развития агломерации носит фактор транспортной связанности агломерации, так как именно он в большинстве случаев определяет степень влияния остальных факторов. Дорожная сеть в пределах агломерации имеет радиально-кольцевую структуру. От ядра агломерации расходятся радиальные магистральные дороги: федерального значения М-4 «Дон» и А- 146 Краснодар – Верхнебаканский, регионального значения Темрюк – Краснодар – Кропоткин и Краснодар – Ейск.

Кольцевые связи формируются на границах ядра агломерации Восточным и Южным обходом города, ближе к границам агломерации – региональными дорогами Калининская – Новотитаровская, Магистраль «Дон» – Новотитаровская и Динская – Васюринская.

Радиальные маршруты соответствуют, главным образом, I-II категории, кольцевые связи – II-III категории.

Дорожная система ядра агломерации имеет, главным образом, прямоугольную структуру, вытянутую вдоль исторически сложившихся транзитных путей, вдоль которых осуществлялась застройка: Ставропольского тракта, Ростовского шоссе, дорог на Темрюк и Ейск.

В состав магистральной дорожной сети Краснодарской городской агломерации входят 1 378,366 км дорог и улиц, в том числе: – 58,97 км автомобильных дорог общего пользования федерального значения (4%); – 308,403 км автомобильных дорог общего пользования регионального значения (23%); – 1 010,993 км (73%) автомобильных дорог и улиц местного значения (в том числе 958,923 км в ядре агломерации).

Постоянный рост интенсивности движения по автомобильным дорогам и длительное недофинансирование дорожного хозяйства привели к тому, что большинство дорог Краснодарской агломерации имеют высокую степень износа и нуждаются в реконструкции. Кроме того, большое количество транзитного транспорта на улично-дорожной сети Краснодарской агломерации вызывает резкое ухудшение экологической обстановки. Увеличение протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, будет способствовать развитию инфраструктуры Краснодарской агломерации. Достижение целей программы будет способствовать экономическому росту агломерации и повышению мобильности граждан.

Одной из значимых целей программы является снижение количества мест концентрации ДТП. Аварийность на дорогах и ее последствия наносят большой экономический и демографический ущерб. Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью национальных задач

обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни, содействия региональному развитию. Результаты проекта, которые в ближайшие годы должны быть реализованы, можно увидеть на рисунке 3.



Рисунок 3 – Структурная декомпозиция результатов проекта

Таким образом, к концу 2018 года необходимо обеспечить снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на дорожной сети Краснодарской городской агломерации не менее, чем на 50% (к концу 2025 года – не менее, чем на 85%), также по сравнению с 2016 годом и увеличить долю протяженности дорожной сети Краснодарской городской агломерации, соответствующей нормативным требованиям к транспортно-

эксплуатационному состоянию не менее, чем до 55% (к концу 2025 года – не менее, чем до 85%) [25].

Преимущество Краснодарской агломерации, в первую очередь, состоит в развивающейся форме расселения, а также, концентрируя огромный научно-технический, производственный и социально-культурный потенциал, является базой ускорения развития, оказывает большое влияние на окружающие ее обширные территории.

Существуют различные механизмы, направленные на устойчивое региональное развитие. Каждый регион на основе изученных возможностей и перспектив выбирает свой подход, ищет наиболее эффективный путь развития региона. В настоящее время именно Краснодарская агломерация является локомотивом развития Краснодарского края, так как концентрируют ресурсы динамичного роста потребительского рынка, возможности формирования новых интеллектуалоемких секторов экономики, потенциал социально-культурной переработки.

Вскоре Краснодар станет городом-миллионером, а перепись населения 2020 года скорее всего добавит неучтённое население. Также возможно включение в состав города новых территорий. Можно ожидать, что в ближайшее время город Краснодар и его агломерация обгонит многие другие города и агломерации по численности населения и войдёт в первую десятку городов России.

2.4 Формирование концепции развития Краснодарской агломерации

Необходимость в концепции развития Краснодарской агломерации вызвана повышением эффективности использования территории агломераций, балансом разнообразных функций, а также развитием необходимой инфраструктуры.

Все рассмотренные факторы, в совокупности приводят к тому, что Краснодар является лидером и ядром агломерации. Сложилась система

взаимосвязей между городом и соседними населенными пунктами, входящими в зону его влияния. На этой основе можно предположить, что близлежащие населенные пункты, группирующиеся вокруг города Краснодара как центра, могут быть отнесены к агломерации.

Для формирования концепции развития Краснодарской агломерации необходимо рассмотреть ряд проблем, решение которых во многом зависит от развития агломерации. Основными проблемами являются:

- 1) ухудшение экологической ситуации;
- 2) большая протяженность коммуникаций, постоянно возрастающая нагрузка (при активной застройке) приводит к проблемам ЖКХ, что, в свою очередь, приводит к снижению уровня комфорта граждан;
- 3) усложнение управления городом, рост бюрократизации, отдаление власти от избирателя;
- 4) нарастание конкуренции за рабочие места с приезжими;
- 5) уменьшение числа сельских жителей, упадок деревень. Все больше людей будут стремиться жить в центре, так как там больше возможностей [26].

Одной из главных проблем в развитии Краснодарской агломерации является проблема осуществления управления агломерацией. В настоящее время вопрос построения органов управления агломерацией очень сложный и неоднозначный. Важной проблемой является российское законодательство. Целенаправленное развитие агломераций — это, прежде всего, проблема территориального управления. Отсутствует специальное правовое регулирование в этой области. Не созданы институциональные условия: отсутствует эффективная, профессиональная инфраструктура поддержки и формирования агломераций как в национальном, так и региональном контекстах. Наконец, в российском правовом поле отсутствует само понятие агломерации. Следовательно, агломерационная практика в России значительно опережает теорию.

Для развития Краснодарской агломерации необходима инициатива со стороны субъектов Федерации и самих муниципальных образований. Также в

качестве возможных органов управления агломерацией могут принимать участие различного рода ассоциации муниципальных органов власти, крупных общественных организаций и представителей крупного бизнеса. Они могут заниматься проработкой вопросов, общих для всех (долгосрочное планирование, магистральный транспорт и коммуникации, туризм, экология, рынок труда). Административные центры напрямую, через своих представителей в советах, агентствах или же ассоциациях участвуют в управлении всей агломерацией. Таким образом, создание координационного органа управления Краснодарской агломерацией позволит развивать города и районы не только в теории, но и на практике, тем самым улучшая условия для проживания.

Концепция развития Краснодарской агломерации предполагает наличие структур: коллегиального политического органа — Совета Большого Краснодара и административно-исполнительного органа — Администрации Большого Краснодара.

Совет Большого Краснодара может состоять из представителей муниципальных образований (мэры городов, главы администраций районов), крупнейших компаний, работающих на данной территории. Совет будет работать над политическим управлением агломерацией, утверждать документы, подготавливаемые Администрацией Большого Краснодара.

Администрация Большого Краснодара — постоянно действующий орган, осуществляющий полномочия, переданные муниципальными образованиями данной Администрации (магистральный транспорт и инженерная инфраструктура, общеагломерационные объекты социальной сферы, градостроительство, экология и пр.). Администрация Большого Краснодара будет осуществлять разработку и выполнение документов стратегического и территориального планирования на территории Краснодарской агломерации[19].

Качественная и продуманная разработка Краснодарской агломерации — будущее для городов и районов. Краснодар выходит из своих территорий,

горожанам не хватает природных ресурсов, не хватает скверов и парков. Сейчас на одного горожанина приходится 3,8 м² озеленения. По нормативам должно приходиться не менее 21 м² на человека. Не хватает школ, детских садов. Застройка микрорайонов происходит стихийно, поездка из одного района города в другой может занимать до двух часов. На сегодняшний день Краснодар далек от позиционирования его как «города, удобного для проживания».

Целенаправленное развитие Краснодарской агломерации – это уже реальность. Основная задача государства – помогать формировать их, тем более, когда для этого есть объективные предпосылки. Важным моментом является создание условий для уже реально существующих агломерационных механизмов миграции людей, услуг, финансов, а не для механического объединения территорий или населенных пунктов друг с другом.

На рисунке 4 мы можем наглядно увидеть пространственную структуру агломерации, ключевые проблемы, а также вызовы.


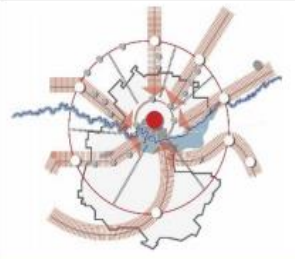
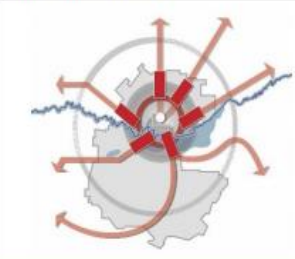
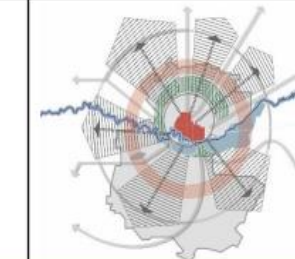
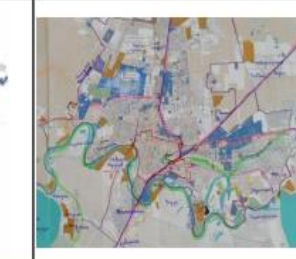

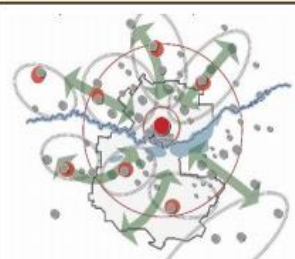
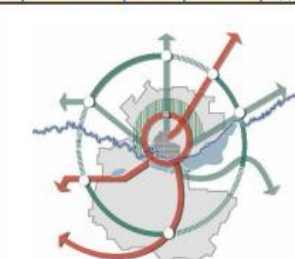
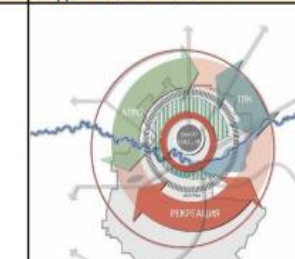
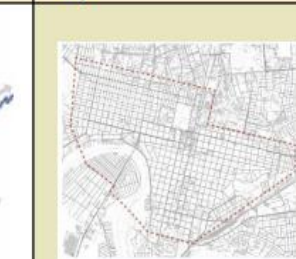
	Центростремительная сила - сила гравитации	Пиковые нагрузки на въездах/выездах из города, создаваемые маятниковой миграцией и массовой автомобилизацией	Экспансия жилой застройки «золотых» земель сельхоз- и рекреационного назначения	Дисбаланс современного территориального развития ядра агломерации
				
	Баланс Центростремительной и центробежной сил	Внешняя транспортная доступность агломерации, выгодное положение на пересечении транспортных коридоров	Наличие значительного территор. ресурсного потенциала для разных видов хозяйствования	Идеальная базовая планировочная структура ядра
				

Рисунок 4 – Пространственная структура агломерации. Ключевые проблемы и вызовы

Рассмотрев рисунок, мы можем увидеть, не только, какие недостатки агломерация имеет на данный момент, но и дальнейшие изменения в пространственной структуре агломерации.

Следует отметить, что развитие Краснодарской агломерации будет осуществляться в рамках приоритетной программы «Развитие Краснодарской агломерации» флагманского проекта «Пространство без границ».

В ближайшие десять лет Кубанская столица должна развиваться как Краснодарская агломерация, включающая территории Северского, Динского районов, города Горячий Ключ, а также Тахтамукайский район Республики Адыгея.

Развитие Краснодарской агломерации даст ключевые точки роста экономики столицы Кубани, ведущие отрасли, которые потянут за собой десятки других смежных отраслей.

Развитие Краснодарской агломерации даст возможность для взаимовыгодного сотрудничества соседних территорий, целью которого является улучшение качества жизни населения, а также возможность жителям пользоваться услугами, а также большой выбор места работы.

Для развития Краснодарской агломерации рекомендуются стратегические направления и стратегические приоритеты социально-экономического развития агломерации:

- 1) развитие человеческого капитала, с повышением качества городской среды;
- 2) рост образовательного уровня населения;
- 3) развитие научных центров;
- 4) урегулирование вопроса земельных отношений и земельных ресурсов;
- 5) экологическая реабилитация территории, щадящее природопользование, осуществление любой хозяйственной деятельности в соответствии с прогрессивными стандартами природопользования;

б) оптимизация отраслевой структуры экономики, с государственными приоритетами развития промышленности, транспорта и логистики, туризма и рекреации, при важной роли сельского хозяйства и объектов АПК;

7) создание высокотехнологичных форм организации территории - кластеров различного типа, индустриальных парков, транспортно-логистических центров – драйверов развития территории агломерации.

При разработке Стратегии развития Краснодарского края особое внимание уделялось Флагманским проектам, развитие которых даст толчок для развития многих сфер деятельности, улучшит качество жизни населения.

Флагманские проекты:

- «Комфортная среда: технологии современного города»;
- Региональное агентство технологического развития;
- Кластер «Умный АПК»;
- Туристический кластер Краснодарской агломерации;
- «Краснодар – город для здоровой жизни»;
- Молодежный центр;
- Открытый сетевой вуз;

«Модернизация и развитие транспортно-логистического и градоэкологического каркаса Краснодарской агломерации».

Более подробно о каждом из проектов можно узнать из материалов территориальной стратегической сессии Краснодарской агломерации [27] .

Таким образом, развитие Краснодарской агломерации способствует различным инновациям в науке и технике, а также в системе управления обществом. Тесное взаимодействие различных культур в городе обеспечивает большую открытость и более быстрое распространение информации.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе работы автор пришел к следующим выводам и обобщениям.

Изучены основные понятия городской агломерации. Агломерация – союз крупного центра, ядра агломерации, с малыми и средними (иногда и большими) городами-спутниками. Это удобная и взаимовыгодная форма сотрудничества всех участников союза. Центральный город разгружается от некоторых, становящихся для него обременительными видов деятельности и получает возможность сосредоточиться на выполнении своей главной обязанности – создании нового в культуре, науке, технике, технологии. И тем самым эффективнее выполнять свою историческую миссию двигателя прогресса.

В работе были определены модели агломерационных образований, их отличия. Исследователи выделяют четыре модели пространственного развития агломераций:

- 1) моноцентрическая;
- 2) полицентрическая;
- 3) рассеянная (равномерная);
- 4) лучевая (линейная).

В России, как и в остальном мире, преобладают моноцентрические агломерации с одним городом-ядром, который подчиняет своему влиянию все населённые пункты его пригородной зоны. Центр в этом случае намного превосходит по размеру и экономическому развитию своего окружения. Значительно меньшее число среди российских агломераций насчитывают полицентрические агломерации. В обоих случаях пригороды служат дополнением и резервом развития.

Исследованы критерии становления агломерации. Применяются различные критерии выделения городских агломераций:

- плотность городского населения и непрерывность застройки;
- наличие большого города центра (как правило, с населением не менее 100 тысяч человек);

- интенсивность и дальность трудовых и культурно-бытовых поездок; удельный вес несельскохозяйственных рабочих;
- доля работающих вне места жительства;
- количество городских поселений-спутников и интенсивность их связей с городом центром;
- число телефонных разговоров с центром;
- производственные связи;
- связи по социально-бытовой и технической инфраструктуре (единые инженерные системы водоснабжения, энергоснабжения, канализации, транспорта и прочее).

Рассмотрен зарубежный опыт управления агломерацией. На примере европейских стран, первыми применивших агломерационные пути развития, было доказано, что городские агломерации являются наиболее рациональными формами организации территорий. Результатом создания таких форм служит формирование целостного социально-экономического и инвестиционного пространства, объединенного унитарным социальным, транспортным и инженерным обслуживанием.

В работе определены состав, критерии Краснодарской агломерации. В работе приведена статистика, результаты которой показали, что в городе происходит естественный прирост жителей. Коэффициент рождаемости за 5 лет увеличился на 4,1‰, коэффициент смертности уменьшился на 0,9‰. Общий коэффициент естественного прироста увеличился на 5‰.

Что касается миграции, то за 5 лет видна большая разница. Количество мигрантов выросло на 23111 человек. Краснодар в значительной степени стал развиваться и тем самым привлекать мигрантов, в первую очередь, благоприятным климатом, относительно низкими ценами на жилье и уровнем образования.

Данные статистики свидетельствуют о том, что Краснодар является главным центром науки и высшего образования: в городе сосредоточено более 80% научных работников региона и около 90% всех студентов.

Еще одним важным показателем для Краснодара является земля. Это важный ресурс города, который дает эффективное управление системой земельных отношений позволяет иметь неисчерпаемый и устойчивый доход.

Установлено, что Краснодарскую агломерацию входят:

- 1) город – ядро: Краснодар
- 2) города – спутники: город Горячий Ключ, Динской и Северский районы, а также Тахтамукайский район Республики Адыгея и город Адыгейск.

При разработке Краснодарской агломерации учитываются общие связи между городами и районами, ориентируются на наличие инфраструктурных объектов, на перспективу разработки совместных проектов.

Исследование показало, что территории, входящие в состав Краснодарской агломерации тесно взаимодействуют друг с другом. Необходимым условием для развития агломерации является определение территорий различного функционального назначения. В данном случае это промышленная, сельскохозяйственная, включая сельхозпереработку, рекреационная, научная и транспортная. Функциональное зонирование является базовой основой управленческих решений пространственного развития территорий. Развитие взаимосвязей происходит за счет эффективной специализации, обмену товарами и услугами, трудовой миграцией, а также транспортными взаимосвязями, а именно дороги и транспорт, обслуживающий потоки миграции и движение товаров.

Одной из причин, почему было принято решение создать Краснодарскую агломерацию – это стремительное увеличение численности населения. А именно, речь идет об «однодневных» мигрантах. Хочется отметить, что Краснодар является центром притяжения. Маятниковая миграция связана, прежде всего, с тем, что в Краснодаре легче найти работу, чем в близлежащих к городу районах.

Изучение статистики показало, что в ближайшие годы ожидается общий миграционный прирост на 20,63 тысяч человек. Люди из близлежащих районов – Северского, Динского, республики Адыгеи, работают в промышленной,

строительной, потребительской сфере города Краснодара. В последующий прогнозируемый период 2018-2020г.г. маятниковая миграция рабочих и служащих будет увеличиваться за счет создания в городе новых рабочих мест, увеличения среднемесячной заработной платы.

Исследование позволило выявить, что к концу 2018 года необходимо обеспечить снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на дорожной сети Краснодарской городской агломерации не менее, чем на 50% (к концу 2025 года – не менее, чем на 85%), также по сравнению с 2016 годом и увеличить долю протяженности дорожной сети Краснодарской городской агломерации, соответствующей нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию не менее, чем до 55% (к концу 2025 года – не менее, чем до 85%)

Установлено, что в связи с динамичным ростом населения, большим количеством маятниковой миграции, в Краснодаре по-прежнему остро стоит вопрос загруженности автомобильных дорог и необходимости повышения эффективности использования улично-дорожной сети.

Преимущество Краснодарской агломерации, в первую очередь, состоит в развивающейся форме расселения, а также, концентрируя огромный научно-технический, производственный и социально-культурный потенциал, является базой ускорения развития, оказывает большое влияние на окружающие ее обширные территории.

Существуют различные механизмы, направленные на устойчивое региональное развитие. Каждый регион на основе изученных возможностей и перспектив выбирает свой подход, ищет наиболее эффективный путь развития региона. В настоящее время именно Краснодарская агломерация является локомотивом развития Краснодарского края, так как концентрируют ресурсы динамичного роста потребительского рынка, возможности формирования новых интеллектуалоемких секторов экономики, потенциал социально-культурной переработки.

Вскоре Краснодар станет городом-миллионером, а перепись населения 2020 года скорее всего добавит неучтённое население. Также возможно включение в состав города новых территорий. Можно ожидать, что в ближайшее время город Краснодар и его агломерация обгонит многие другие города и агломерации по численности населения и войдёт в первую десятку городов России.

Необходимость в концепции развития Краснодарской агломерации вызвана повышением эффективности использования территории агломераций, балансом разнообразных функций, а также развитием необходимой инфраструктуры.

Для формирования концепции развития Краснодарской агломерации необходимо рассмотреть ряд проблем, решение которых во многом зависит от развития агломерации. Основными проблемами являются:

- 1) ухудшение экологической ситуации;
- 2) большая протяженность коммуникаций, постоянно возрастающая нагрузка (при активной застройке) приводит к проблемам ЖКХ, что, в свою очередь, приводит к снижению уровня комфорта граждан;
- 3) усложнение управления городом, рост бюрократизации, отдаление власти от избирателя;
- 4) нарастание конкуренции за рабочие места с приезжими;
- 5) уменьшение числа сельских жителей, упадок деревень. Все больше людей будут стремиться жить в центре, так как там больше возможностей

Концепция развития Краснодарской агломерации предполагает наличие структур: коллегиального политического органа — Совета Большого Краснодара и административно-исполнительного органа — Администрации Большого Краснодара.

Опыт свидетельствует, что развитие Краснодарской агломерации даст возможность для взаимовыгодного сотрудничества соседних территорий, целью которого является улучшение качества жизни населения, а также

возможность жителям пользоваться услугами, а также большой выбор места работы.

Для развития Краснодарской агломерации рекомендуются стратегические направления и стратегические приоритеты социально-экономического развития агломерации:

- 1) развитие человеческого капитала, с повышением качества городской среды;
- 2) рост образовательного уровня населения;
- 3) развитие научных центров;
- 4) урегулирование вопроса земельных отношений и земельных ресурсов;
- 5) экологическая реабилитация территории, щадящее природопользование, осуществление любой хозяйственной деятельности в соответствии с прогрессивными стандартами природопользования;
- 6) оптимизация отраслевой структуры экономики, с государственными приоритетами развития промышленности, транспорта и логистики, туризма и рекреации, при важной роли сельского хозяйства и объектов АПК;
- 7) создание высокотехнологичных форм организации территории - кластеров различного типа, индустриальных парков, транспортно-логистических центров – драйверов развития территории агломерации.

Таким образом, развитие Краснодарской агломерации способствует различным инновациям в науке и технике, а также в системе управления обществом. Тесное взаимодействие различных культур в городе обеспечивает большую открытость и более быстрое распространение информации. В ближайшие годы Краснодарская агломерация – это территория с диверсифицированной инновационной экономикой, рациональным размещением мест приложения труда, гармоничной средой населенных пунктов, интегрирующая экологические, социальные, культурные условия для достойной жизни, общероссийский центр делового, событийного (в т.ч. спортивного) и образовательного туризма.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Ёлшина А.А. Городские агломерации: теоретические проблемы и анализ зарубежного опыта// Электронный научно-практический журнал «Современные научные исследования и инновации», 2018 [электронный ресурс] URL.: <http://web.snauka.ru/issues/2015/07/56419> (дата обращения: 20.03.2018)/
2. Лексин В.Н. Кризис российской системы расселения в контексте кардинальной трансформации территориальной организации общества // Российский экономический журнал. 2012, № 1
3. Лаппо Г., Полян П., Селиванова Т.. Агломерации России в XXI веке// [электронный ресурс] URL.: http://www.frrio.ru/uploads_files/Lappo.pdf (дата обращения: 20.03.2018).
4. Крубер, А.А. Антропогеография / А.А. Кубер. СПб., 1915. С. 87
5. Семенов-Тянь-Шанский, В.П. Город и деревня Европейской России: сто лет перемен// монографический сборник М. : ОГИ, 2001. С. 112
6. Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года [электронный ресурс] URL.: <http://www.economy.gov.ru/>
7. Богорад, Д.И. Районная планировка. Вопросы планировки промышленных районов. М., 1960. С. 243
8. Петров, Н.В. Городские агломерации: состав, подходы к делимитации. Проблемы территориальной организации пространства и расселения в урбанизированных районах. Свердловск, 1988. С. 262
9. Давидович, В.Г. Вопросы развития городских агломераций в СССР / Г.В. Гутман, Г.М. Лаппо // Современные проблемы географии. М., 1964. С. 135
10. Волчкова И.В. Теория и практика управления развитием агломераций. Томск : Изд-во ТГАСУ, 2014. С.7-8

11. Полян, П.М. Методика выделения и анализа опорного каркаса расселения. Ч. 1 / П.М. Полян. М.: ИГ АН СССР, 1988. С. 56
12. Лаппо Г.М.. Города России. Взгляд географа [электронный ресурс] URL.: <http://www.ecoross.ru/files/books2012/Lappo,%202012.pdf> (дата обращения: 27.03.2018).
13. Лаппо, Г.М. Городские агломерации СССР–России: особенности динамики в XX веке / Г.М. Лаппо. Удобное пространство для города, 2007. № 4–5. С. 69.
14. Хмелева Г.А. Современные модели городских агломераций [электронный ресурс] URL.:<https://cyberleninka.ru/article/v/sovremennye-modeli-gorodskih-aglomeratsiy> (дата обращения: 01.04.2018).
15. Монтлевич В.М., Сараев Л.А. Дискретная оптимизация: учебное пособие. Самара, 2009
16. Перцик Е.Н. Проблемы развития городских агломераций//Градостроительство [электронный ресурс] URL.: problemy-razvitiya-gorodskih-aglomeratsiy.pdf (дата обращения: 01.04.2018)
17. Лаппо Г., Полян П., Селиванова Т. Откуда есть пошли агломерации [электронный ресурс] URL.: <http://www.polit.ru/research/2010/02/16/demoscope407.html> (дата обращения: 01.04.2018)
18. Стратегия социально-экономического развития Краснодарского края на долгосрочный период, Краснодар, Санкт-Петербург, 2017 [электронный ресурс] URL.: http://economy.krasnodar.ru/razr-strat/files/Proekt_Strategii.pdf (дата обращения: 28.04.2018)
19. Лаврова Т.Г. Краснодарская городская агломерация: развитие и управление//Проблемный анализ и государственно-управленческое проектирование, 2015. № 5 С. 80-89.
20. Паспорт муниципального образования// Федеральная служба Государственной статистики [электронный ресурс] URL.:

http://www.gks.ru/scripts/db_inet2/passport/pass.aspx?base=munst03&r=3701000(дата обращения: 28.04.2018)

21. В краевом центре прошло публичное обсуждение создания Краснодарской агломерации// Новости Администрации Краснодарского края [электронный ресурс] URL.: <https://admkrain.krasnodar.ru/content/1131/show/428788/>(дата обращения: 28.04.2018)

22. Территориальная стратегическая сессия// Развитие Краснодарской агломерации [электронный ресурс] URL.: <http://kuban.lc-av.ru/wp-content/uploads/2017/06/K30.TSS-Krasnodar-Strategy-170319-02.pdf> (дата обращения:01.05.2018)

23. Южный полюс и Smart Kuban: что готовит Краснодарскому краю Стратегия-2030// РБК Краснодарский край [электронный ресурс] URL.: <https://kuban.rbc.ru/krasnodar/28/02/2018/5a955ab79a794752e323a2a4/> (дата обращения: 30.04.2018)

24. Основные показатели прогноза баланса трудовых ресурсов муниципального образования г.Краснодар на 2018 год и на перспективу до 2020 года// Сайт Администрации и городской Думы Краснодара[электронный ресурс] URL.: <http://krd.ru/upravlenie-po-sotsialnym-voprosam/centr-zanyatosti-naseleniya/analiticheskaya-info/osnovnye-pokazateli-do-2020-goda/>(дата обращения: 01.05.2018)

25. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Краснодарской агломерации//Приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги», 2017 [электронный ресурс] URL.: <http://tskk.ru/upload/iblock/868/86899eb348228b49b09678435cfef0e5.pdf> (дата обращения:02.05.2018)

26. Бабичев К.Н. Тенденции и проблемы формирования краснодарской городской агломерации, 2014 [электронный ресурс] URL.: <https://elibrary.ru/item.asp?id=22279438> (дата обращения: 15.05.2018)

27. Материалы территориальной стратегической сессии Краснодарской агломерации//Стратегия развития Краснодарского края, 2017 [электронный ресурс] URL.:http://kuban.lc-av.ru/wp-content/uploads/2017/03/TSS_Krasnodarskoj_aglomeratsii_ItoGovaya.pdf (дата обращения:19.05.2018)