

Основные факторы, влияющие на развитие агломераций

С.Г. Шеина, Т.В. Рязанцева

РГСУ, Ростов-на-Дону

Последние годы в среде российских профессионалов-градостроителей все чаще встречается проблема развития крупных городских агломераций. Помимо этого на данный момент уже имеется несколько реальных разработок, посвященных их становлению и развитию. Одним из таких примеров является «Схема территориального планирования юго-западного района (Ростовской агломерации) Ростовской области 2008 года и «Схема территориального планирования Восточно-Донбасской агломерации» 2009 года. Таким образом, городские агломерации это не абстрактная модель теоретического исследования, а реальный объект, являющийся одним из важнейших инструментов управления социально-экономическим и территориальным развитием, что требует осмысления их роли и значения в пространстве Российской Федерации.

Характерное для последней трети прошлого века нараставшее опережение темпов роста крупных городов по сравнению со средними и малыми городами актуализировало разработку научно-методических основ преодоления диспропорций в расселении. Вместо намечавшихся экономических, социально-территориальных балансов, экономического оздоровления ситуации малые и средние города все больше превращаются в территориальный резерв, в который выталкиваются объекты, от которых освобождается крупный город (санитарно-неблагоприятное производство, склады, базы, объекты инженерно-транспортной инфраструктуры.) Проблемы эти сегодня во многом порождены издержками функционирования общества в новых социально-политических условиях. Вместе с тем нельзя и преуменьшать опасность нерегулируемого развития, о чем свидетельствует опыт многих стран, оказавшихся в подобных условиях, где дисбаланс между городом-центром и малыми городами спутниками, окружающими него, принял кризисный характер. Поэтому важной задачей стоит разработка методик позволяющих своевременно определить зачатки развития агломераций.

Поэтому встает сложная задача, заключающаяся в систематизации факторов, определяющих степень развитости территорий, позволяющих разработать оптимальные модели управления агломерациями. Выявление основных факторов позволит лучше понять их природу, пути зарождения управлять ими не допуская деструктивного лавинообразного роста.

Принципы управления агломерациями должны распространяться на территории от мала до велика, но только с учетом особенностей и ступени развитости.

Как показывает практика, мы обращаем внимание на явление, когда оно уже достигло критической черты. В результате анализа градостроительного кодекса РФ принятого в 2004 году было выявлено, что в России, с точки зрения действующего российского градостроительного законодательства, такое понятие как городская агломерация отсутствует[1]. Хоть и прошло с того времени уже 8 лет, никаких изменений в данном вопросе так и не произошло, а следовательно управленческие решения в сфере расселения, как принимались исходя из личного опыта специалиста, так и принимаются сейчас. Поэтому, для предотвращения сложившейся ситуации, встает задача определения основных показателей принадлежности хаотичных систем расселения к такому понятию, как городская агломерация.

Согласно разработанной методики управления развитием агломерации были выявлены следующие факторы, влияющие на развитие агломераций:

- город людностью > 100 000 жителей,
- наличие городов-спутников,
- 2-х часовая доступность города-центра.

Как показала практика, основным фактором это наличие города людностью >100 000 жителей. Город, достигший этой величины, начинает обрастать городами-спутниками, с выполняющими и/или дополняющими его функциями и функционирующими как элемент техногенной природы [2].

Учёт такого показателя, как численность населения является одним из важнейших показателей развития города и агломерации в целом. Чем больше город, тем более диверсифицирована его экономика, разнообразнее выбор рабочих мест, более развита сфера услуг.

Вторым фактором, влияющим на развитие агломерации, является наличие городов-спутников. Городских поселений во внешней зоне должно быть не менее 2-х, с численностью населения не менее 10% от главного города. Такая величина начинает воздействовать на взаимное и целенаправленное их развитие и развитие главного города агломерации [2].

Важную роль при формировании городов-спутников играют правительственные органы, частные и государственные предприятия.

Со временем города-спутники могут сливаться с центром агломерации и больше не выделяться на её фоне (такое происходит в Московской агломерации, агломерации Сан-Антонио).

Основная роль городов-спутников — своеобразный вклад в разделение труда между горожанами. В зависимости от экономической специализации, различают города-спутники: промышленные (Нововоронеж близ Воронежа), курортные (посёлок Лазаревское близ Сочи), жилые («спальные районы») Южное Бутово в Московской агломерации, транспортные, торговые, финансовые и т.д.

Третьим фактором является 2-х часовая доступность города-центра. Этот показатель влияет на устойчивые маятниковые связи и численность населения во внешней зоне, использующей город-центр. Временная характеристика имеет, достаточно, временный характер. Постепенно значение этого показателя будет увеличиваться.

Объёмные характеристики транспортного обслуживания напрямую влияют на полноту реализации экономических связей внутри агломерации и за её пределами, а также на возможность перемещения всех слоёв населения для удовлетворения производственных и социальных потребностей.

Стоимостные характеристики перевозок в пассажирском сообщении ограничивает возможности для поездок населения, а во многих случаях для части населения с невысокими доходами делает эти поездки недоступными. Удешевление пассажирского сообщения, смягчающее эти ограничения, имеет не только большое социальное, но и экономическое значение.

Качественные характеристики уровня транспортного обслуживания связаны со скоростью, своевременностью, ритмичностью, безопасностью и экологичностью функционирования транспортной системы.[4]

В противном случае, если не удовлетворяется перечень из трех компонентов, территориальная единица не является агломерацией, а остается просто системой расселения. В дальнейшем, развиваясь, система расселения может стать агломерацией.

Факторы, влияющие на развитие агломерации на рис 1.

Половина всего числа жителей страны предпочитает расселяться в урбанизированных территориях, повышенный интерес к которым приводит к возрастанию нагрузок, снижение которых происходит за счет прилегающих к крупным городам территорий с расположенными на них поселениями, являющимися наиболее подготовленным для градостроительства резервом.

Это объясняется рядом обстоятельств:

- близостью социально-экономических ресурсов города-центра,
- развитостью инженерно-транспортных коммуникаций,
- значительностью нереализованного спроса на жилье и др.

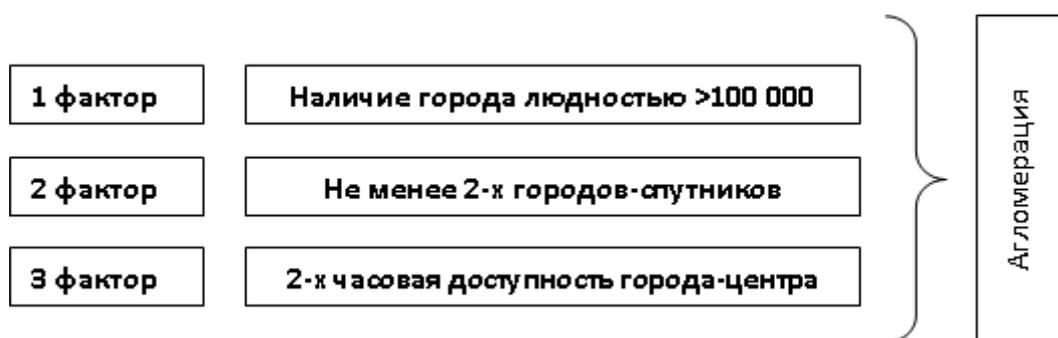


Рис. 1. Факторы, влияющие на развитие агломерации.

Однако, возможность включения этих факторов в основной перечень, остается пока очень ограниченной. Также, положение обостряет чрезмерность «суверенизации» в функционировании входящих в зоны влияния крупных городов различных административно-территориальных образований.

Урегулирование формирования зон влияния должно опираться на фундаментальный принцип априорности их территориального устройства, как функционально-пространственного базиса решения для них и городов-центров вопросов жилищного, производственного, инфраструктурного, рекреационного, других видов строительства. Права землепользования здесь не может быть ограничено, поскольку первоначальным условием успешного функционирования городов должна стать взаимосвязанность их использования. Поэтому и регламентация прав на землю, ее аренду, другие формы владения окажутся эффективны лишь в том случае, если будут основаны на едином градостроительном зонировании территорий зон влияния в целом.

В качестве примера предлагается рассмотреть Ростовскую область с ее сформировавшимися системами расселения и, уже с точки зрения градостроительной науки, выявить сложившиеся в ней агломерации и системы расселения. Эти понятия довольно существенно различаются, а значит, системы управления их устойчивым развитием будут включать различные составляющие.

Схемой территориального планирования Ростовской области, разработанной Институтом Урбанистики СПб, было выделено 6 внутриэкономических района, в границах которых условия существования и возможности дальнейшего развития достаточно однородны [3]. Так же в результате анализа интенсивности связей было выявлено, что одним из критериев объединения субъектов во внутриэкономический район была уже существовавшая система расселения.

Основным областным городом, с которого началось формирование ростовской системы расселения, является Ростов-на-Дону, который помимо областного центра, так же приходится городом-центром Ростовской агломерации, представляющей Юго-Западный район.

В результате анализа по первому фактору, наличие города-центра людностью более 100 тыс.чел, были получены следующие результаты. Западный, Восточный и Юго-Западный районы удовлетворяют этому критерию. Западный внутриэкономический район с городом-центром в г. Новочеркаске имеет людность города-центра 176,8 тыс.чел, Восточный с городом-центром в Волгодонске людность 169,3 тыс. чел и Юго-Западный с городом-центром в Ростове-на-Дону людность 1048,8 тыс. чел. Северный, Юго-Восточный и Южный районы не имеют города численностью более 100 тысяч человек, следовательно, они не удовлетворяют первому критерию принадлежности к агломерации. Причем численность городов входящих в эти районы даже не достигает 50 тыс. человек, т.е. и половины необходимого количества.

Анализ по второму фактору, это наличие двух городов-спутников, выявил следующие показатели таб. 1

Несмотря на то, что Новочеркасск находится на территории Восточно-Донбасского района, у него наблюдается наличие связей с Ростовской агломерацией, в состав которой он и входит.

В Ростовской области выявляются две четко обозначенные части: максимальной пространственной концентрацией городов вокруг ядра области

Таблица 1 – Города-спутники

Район	Город-центр	Города-спутники
Восточный район	Волгодонск	Цимлянск
Западный район	Шахты	Новошахтинск Гуково Зверево Красный Сулин Каменск-Шахтинский Белая Калитва
Юго-Западный	Ростов-на-Дону	Батайск Азов Аксай Новочеркасск Таганрог

г. Ростова-на-Дону совместно с городами Восточного Донбасса и остальная территория – периферия. Таким образом, в юго-западной части на территории 13 административных районов из 43, сконцентрировано 68% всего населения, а в 19 районах восточной части население составляет около 10%. При этом в центре регионального расселения – г. Ростове-на-Дону и его агломерации проживают, соответственно, 23 и 40% всего населения.

Третий фактор, 2-х часовая транспортная доступность, полностью выполняется лишь для городов, входящих в состав Восточно-Донбасской и Ростовской агломерации.

Таким образом, Ростовская область насчитывает 2 агломерации Ростовскую и Восточно-Донбасскую, взаимосвязанную группу населенных мест: Волгодонская (Восточный внутриэкономический район) и 3 малоочаговые системы расселения: Северный, Юго-Восточный и Южный внутриэкономические районы.

Агломерации ключевой инструмент развития страны, обеспечивающий высокое качество жизни населения, создающий комфортную среду для развития бизнеса и повышающий конкурентоспособность.

Литература:

1. Лола А. М. «Основы градостроения и теории города (в российской интерпретации). – М. КомКнига, 2005 – 344с., с цвет. вкл.
2. Схема территориального планирования Ростовской области ФГУП РосНИПИУрбанистики.
3. Щитинский В. А. Городские агломерации в России – миф или реальность, Журнал // Управление развитием территории, №3
4. И.В. Лазарева Территориальные основы градостроительства, Territorial foundation of city and town planning. – М., 2007г., - 280с
5. Шеина С.Г. Разработка организационно-технологической модели управления городскими территориями // Право собственности и управление недвижимостью: Сборник статей. – Ростов н/Д: Рост. гос. строит. ун-т, 2008. – С. 163 – 165.