**МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РФ**

федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального

образования

КРАСНОЯРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ им. В.П. Астафьева

(КГПУ им. В.П. Астафьева)

ФАКУЛЬТЕТ БИОЛОГИИ ГЕОГРАФИИ И ХИМИИ

Кафедра географии и методики обучения географии

Специальность 021000 – География

Специализация «Экономическая и социальная география»

ДОПУСКАЮ К ЗАЩИТЕ

И.о. зав. кафедрой географии и методики обучения географии

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Н.А. Лигаева

(подпись)

«\_\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2015 г.

Выпускная квалификационная работа

**ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ КРАСНОЯРСКОЙ ГОРОДСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ**

Выполнил студент группы \_\_\_\_\_\_\_43\_\_\_\_\_\_\_\_

(номер группы)

Т.В. Каур \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(И.О. Фамилия) (подпись, дата)

Форма обучения Очная

Научный руководитель:

Д.э.н., профессор А.И. Шадрин \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(ученая степень, должность, И.О. Фамилия) (подпись, дата)

Рецензент

Ph.D., доцент Л.А. Дорофеева \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(ученая степень, должность, И.О. Фамилия) (подпись, дата)

Дата защиты

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Оценка

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Красноярск

2015

Содержание

Введение...................................................................................................................3

Глава 1. Теоретические аспекты изучения городских агломераций..................5

1.1 Процесс урбанизации и его особенности.............................................5

1.2 Понятие городской агломерации..........................................................9

1.3 Территориальная структура городских агломераций.......................12

1.4 Опыт формирования городских агломераций в Российской Федерации..................................................................................................15

Глава 2. Особенности формирования и развития Красноярской городской агломерации...........................................................................................................20

2.1Основные положения схемы территориального планирования Красноярской городской агломерации.....................................................20

2.2 Проблемы и перспективы развития Красноярской городской агломерации.................................................................................................37

Глава 3. Возможности реализации схемы территориального планирования Красноярской городской агломерации................................................................51

Заключение ............................................................................................................58

Библиографический список..................................................................................60

Введение

Необходимость изучения такого явления, как формирование городских агломераций, связано с изменениями, происходящими в российской экономике. В современной экономике именно городские агломерации становятся основными центрами развития национальных экономик, так в результате территориального единства концентрации производств и других экономических факторов, наблюдается так называемый агломерационный эффект, который возникает в результате того, что совместимые объекты, которые компактно размещены на территории агломерации, функционируют всегда эффективнее, чем все те же объекты, но которые изолированы друг от друга.

Определяющими0признаками городской агломерации является наличие естественно складывающегося взаимодействия хозяйственного, финансового,0демографического,0инфраструктурного,0 рекреационного, пространственного, культурно-исторического потенциала0городских и сельских0поселений в зоне экономической и социальной0активности одного0или нескольких0крупных0городов.

В начале 2008 г. правительство Красноярского края объявило о формировании Красноярской агломерации - проекта национального масштаба, формирующего качественно новый уровень жизни населения, создающего перспективы гармоничного развития для всех областей жизнедеятельности, как в финансово-экономической, промышленной, так и в социально-культурных сферах. Формирование Красноярской городской агломерации приведет к комплексному развитию территории, увеличивая промышленный, научный, культурный потенциал, что в свою очередь обеспечит максимальную занятость населения и создаст стратегические предпосылки конкурентоспособности экономики. Развитие территории имеет большое значение для ее включения в интеграцию общемирового цивилизационного пространства.

Целью данной дипломной работы является изучение и характеристика особенностей формирования Красноярской городской агломерации, а также выявление возможностей реализации схемы территориального планирования.

Объектом исследования являются городские агломерации.

Предметом – Красноярская городская агломерация.

При написании работы были поставлены следующие задачи: 1) Проанализировать теоретические аспекты в изучении городских агломераций; 2) Рассмотреть особенности формирования и развития Красноярской городской агломерации; 3) выявить проблемы и перспективы развития Красноярской городской агломерации; 4) Выявить возможности реализации схемы территориального планирования Красноярской городской агломерации.

В работе использованы методы: анализ научной, учебной и методической литературы по исследуемой проблеме; картографический метод, статистический метод, исторический метод.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ИЗУЧЕНИЯ ГОРОДСКИХ АГЛОМЕРАЦИЙ

1.1 Процесс урбанизации и его особенности

Урбанизация – это исторический процесс повышения роли города в развитии общества, который охватывает изменения в размещении производства и, прежде всего, в расселении населения, его социально-профессиональной, демографической структуре, образе жизни, культуре и т.д. [1]

Процесс урбанизации непосредственно связан с формированием городского населения и роста городов: естественным приростом городского населения; преобразованием сельских населенных пунктов в городские; включением пригородных территорий в городскую черту или отнесением их в административное подчинение.

Долгие столетия городские формы жизни были скорее исключением, чем правилом вследствие доминирования таких форм производства, основу которых составляли натуральное хозяйство и индивидуальный труд. Так, в эпоху классического рабовладения, город был тесно связан с земельной собственностью и с сельскохозяйственным трудом. В феодальную эпоху городская жизнь носила противоположные черты современных городских систем — земледелия, поэтому городские поселения были разбросаны по обширной площади и практически не связаны между собой.

Отношения между городом и деревней начинают меняться под действием развития производительных сил. Основой этих процессов было изменение городского производства на базе мануфактуры, а затем и фабрики. Благодаря расширяющемуся городскому производству довольно быстро выросла относительная численность городского населения. Промышленная революция в Европе в конце XVlIl-первой половине XIX века в корне изменила облик городов. Наиболее типичной формой городского поселения стали фабричные города. Именно в это время был открыт путь к быстрому наращиванию поселенческой среды, искусственно создаваемой человеком в процессе его производственной жизни. Эти сдвиги в производстве вызвали рост численности населения, проживающего в городах и связанного главным образом с индустриализацией. Особенно высокие темпы роста городов наблюдались в XIX веке за счет миграции населения из сельской местности.

Выделяют пять основных иерархически соподчиненных форм урбанизированного расселения (по Ю.Л. Пивоварову): [12]

1. Компактный0город (в его традиционной форме) – основной0элемент расселения0на0начальных этапах0урбанизации страны или района. Согласно «Словарю0общегеографических0терминов», под0городом понимают: «совокупность0обителей, инкорпоративных0(т.е. зарегистрированных в качестве0учетной0единицы) и управляемых0мэром или0ольдерменом». Под городом0в0Дании понимают0населенный пункт, насчитывающий0свыше 250 жителей, в Японии – 30 тыс., в России от 5 до 12 тыс. жителей.

2. Агломерация – (от лат. agglomero – присоединяю, накапливаю) элементарная0форма0развитого0группового0расселения. Она0представляет скопление0вокруг0центра0(большого города) близко0расположенных городских0и0сельских поселений, объединенных0интенсивными и устойчивыми0связями. Агломерация0рассматривается для0районов с большим0потенциалом0развития в качестве этапной0формы0в0переходе от автономного0города к более сложным0формам0расселения.

3. Урбанизированный(метрополитенский) район – основной0структурный элемент0расселения в перспективе. Под ним0подразумевается0сравнительно обширный ареал, ядро которого0составляют обычно0несколько агломераций с их0окружением, объединенные0общими функциональными и морфологическими0признаками. Эта0социально-пространственная0форма расселения0основана на комплексной0планировке обширных0территорий, на специализации и четком0выделении0функциональных зон. Включает0в0себя собственно0агломерацию0и0территории0обширного0столичного региона.

4. Урбанизированная0зона – наиболее0крупное0звено (объединяющее несколько элементов) в перспективной0пространственной0структуре расселения0страны. Это0территория с высокой0плотностью0городских поселений и большим0удельным весом0городского населения. Урбанизированная0зона0выделяется0интенсивностью развития0городских поселений (а не их количеством).

5. Мегалополис (от греч. megalu – большой, polis – город) – наиболее крупная0форма расселения. Это обширные0урбанизированные0зоны полосовидной конфигурации, которые0образуются в результате фактического0сращивания многих соседних0агломераций0разного0ранга. Обычно0такие урбанизированные0полосы протягиваются0вдоль0важнейших транспортных0магистралей и0полимагистралей, или своего рода экономических0осей.

В настоящее0время урбанизация0обусловлена0научно-технической революцией, изменениями0в0структуре производительных0сил и характере труда, углублением0связей между видами0деятельности, а также информационных0связей.

Общими0чертами0урбанизации0в0мире0являются: [29]

1. сохранение0межклассовых0социальных структур и групп0населения, разделение0труда, закрепляющего0население0по0месту0проживания;
2. интенсификация социально-пространственных связей, обусловливающих0формирование сложных0поселенческих0систем и их0структур;
3. интеграция сельской местности (как поселенческой сферы деревни) с городской и сужение функций деревни как социально-экономической подсистемы;
4. высокая концентрация таких видов деятельности, как наука, культура, информация, управление, и увеличение их роли в экономике страны;
5. усиленная региональная поляризация экономического градостроительного и, как следствие, социального развития внутри стран.

Особенности урбанизации в развитых странах проявляются в следующем: [29]

1. замедление темпов роста и стабилизация доли городского населения в общем населении страны. Замедление наблюдается, когда доля городского населения превышает 75 %, а стабилизация — 80 %. Такой уровень урбанизации отмечается в Великобритании, Бельгии, Нидерландах, Дании и Германии;
2. стабилизация и приток населения в отдельные регионы сельской местности;
3. прекращение демографического роста столичных агломераций, концентрирующих население, капитал, социально-культурные и управленческие функции. Более того, в последние годы в столичных агломерациях США, Великобритании, Австралии, Франции, Германии и Японии наметился процесс деконцентрации производства и населения, проявляющийся в оттоке населения из ядер агломераций в их внешние зоны и даже за пределы агломераций;
4. изменение этнического состава городов вследствие непрекращающейся ми фации из развивающихся стран. Высокая рождаемость в семьях мигрантов значительно влияет на уменьшение доли «титульного» населения городов;
5. размещение новых рабочих мест во внешних зонах агломерации и даже за их пределами.

Процесс урбанизации содействует увеличению производительности труда, позволяет решать почти все общественные проблемы сообщества.

Современная урбанизация привела к углублению общественно-территориальных отличий. Своего рода платой за концентрацию и экономическую эффективность производства, в критериях урбанизации, стала непрерывно воспроизводимая в более развитых государствах территориально-социальная поляризация меж отсталыми и современными районами, между центральными районами городов и пригородами; возникновение не очень благоприятных экологических условий и вследствие данного явления ухудшение состояния здоровья городского населения, особенно касающееся малоимущих слоев.

1.2 Понятие городской агломерации

В исторической эволюции форм расселения на замену традиционным типам населенных мест - городским и сельским поселениям, развивающимся автономно, - все больше приходят новейшие «групповые» формы высококонцентрированного расселения, возникающие при сближенном размещении поселений и формировании меж ними интенсивных взаимосвязей. Городские агломерации – интенсивно развивающиеся во всём мире концентрация населенных мест, состоящие нередко из десятка, а иногда из сотен населенных пунктов, включая и сельские поселения, тесно взаимосвязанные друг с другом. Единой терминологией для обозначения этих скоплений населения не существует. Наряду с термином «городская агломерация» употребляют термины «локальные системы расселения», «районы больших городов», «групповые системы расселения», «созвездие городов».

Термин «агломерация» применительно к расселению был введен французским географом М. Руже [8] , согласно которому агломерация возникает тогда, когда концентрация городских видов деятельности выходит за пределы административных границ и распространяется на соседние населенные пункты.

В отечественной литературе понятие городской агломерации использовалось, и достаточно широко, уже в 10-х 20-х гг., хотя и под разными именами: это и «хозяйственный округ города» А.А. Крубера, и «аггломерация» М.Г. Диканского, и «экономический город» В.П. Семенова-Тян-Шанского.

Существует и множество определений слову «агломерация».

По Н.В. Петрову городскими агломерациями называются 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. [24]

Е.Н. Перцик дает другое определение: городская агломерация – система территориально сближенных и экономически взаимосвязанных населенных мест, объединенных устойчивыми трудовыми, культурно-бытовыми и производственными связями, общей социальной и технической инфраструктурой, - качественно новая форма расселения, она возникает как приемник города в его компактной (автономной, точечной) форме, особый продукт современной урбанизации. А крупные городские агломерации – это важнейшие ареалы, в которых концентрируются прогрессивные отрасли промышленности, административно-хозяйственные, научные и проективно-конструкторские организации, уникальные учреждения культуры и искусства, наиболее квалифицированные кадры. [18]

Границы городской агломерации изменчивы во времени благодаря изменению главного параметра агломерации – удаленность ежедневных передвижений от места жительства к местам приложения труда: в рамках пространственной самоорганизации этих передвижений их удаленность растёт пропорционально увеличению скорости средств транспорта, а затраты времени увеличиваются незначительно.

Для развития городских агломераций характерны: наращивание гигантских городских скоплений, включающих безостановочно растущие и расползающиеся ядра, вовлекающие в свою орбиту все новые территории, концентрация в них больших масс населения; быстрое развитие пригородов и постепенное (хотя и не везде явно прослеживаемое) перераспределение населения между городами-центрами и пригородными зонами; привлечение сельского населения к несельскохозяйственному труду, в особенности в городской местности; маятниковые миграции и систематические передвижения людей в пределах агломераций на работу, к местам учебы, культурно-бытового обслуживания и отдыха, приобретающие беспрецедентный масштаб.

Е.Н. Перцик предлагает различные критерии городских агломераций: плотность городского населения и непрерывность застройки; наличие большого города-центра (как правило, с населением не менее 100 тыс. 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 пр.). В ряде случаев принимают в качестве критерия комбинацию признаков, в других – ориентируется на один из них (например, выделяют границы агломерации по 1,5- или 2-часовым изохронам трудовых передвижений от города-центра).

1.3 Территориальная структура городских агломераций

В городских агломерациях при существенных особенностях их планировочной структуры и административного деления могут быть выделены принципиально различающиеся зоны, что позволяет рассматривать эти зоны как типичные и функционально закономерные образования. [17]

1. Историческое ядро города – небольшая по размерам территория, в которой находятся наиболее выдающиеся в архитектурно-историческом отношении сооружения, административный культурный и деловой центры агломерации. Таковы исторический центр Москвы в пределах Садового кольца; центральное ядро Лондона, включающее Сити, Вестминстер и Вест-Энд; южная часть графства Нью-Йорк, занимающего территорию о-ва Манхэттен. Для исторических центров европейских столиц характерна массивная застройка, складывавшаяся в течение многих веков; унаследованная от исторического прошлого радиально-кольцевая или близкая к ней планировка; постепенное вытеснение жилой застройки зданиями правительственного или делового значения; широкое развитие торговых учреждений, отелей, музеев и т.д. Дневное население резко превышает ночное.

2. Центральная зона города включает помимо исторического ядра ближайшую к нему интенсивно застроенную территорию, сформировавшуюся в европейских столицах в основном до середины XIX в. и позднее охваченную кольцом железных дорог, вокзалов, промышленных территорий. В следующие десятилетия эта зона значительно трансформировалась, но в большей мере еще представляет собой старую планировку, где находится много значимых сооружений. По мере развития и территориального расширения административных, деловых, культурных, научных, торговых функций столиц эта зона все более трансформируется, подвергается перепланировке, приобретает функции центра. К центральным районам столиц могут быть отнесены: центральная планировочная Зона Москвы, департамент Париж в черте старых крепостных стен, центральная зона Петербурга до Обводного канала, включая Васильевский остров, Петроградскую сторону. Для центральных зон в целом характерно значительное превышение численности дневного населения над ночным, постепенное снижение численности постоянного населения.

3. Внешняя зона города в Москве и Петербурге административно включена в город, в Париже выделена в так называемый «первый городской пояс», в Лондоне к периферийной зоне города может быть отнесен внешний пояс «старых пригородов». В настоящее время значительная часть населения столичных городов сосредоточена в периферийных зонах и по мере того, как вся территория этих зон подвергается массовой застройке, их население растет, но затем обнаруживает объективную тенденцию к снижению и переезду за пределы городской черты.

4. Большой город (или ядро агломерации, урбанизированная зона агломерации, город с первым внутренним поясом пригородной зоны). Примером может быть Петербург с поселениями, подчиненными городу, Парижская «агломерация в широких границах», «Большой Лондон» с первым внутренним метрополитенским поясом, Большой Нью-Йорк – урбанизированный ареал Нью-Йорк.

5. Пригородная зона образует вместе с городом более широкое территориальное образование, которое можно рассматривать как агломерацию. Таковы Московская и Петербургская агломерации, Лондонский метрополитенский район. Важно различать территории агломераций, охватывающие столичные города и их пригородные зоны, «ядра агломераций», включающие столичные города и внутренние кольца пригородных зон. Условно эти « ядра» агломераций можно было бы назвать «Большой город» (Большая Москва, Большой Лондон, Большой Нью-Йорк). Для всех агломераций в целом характерны: последовательное перемещение населения от внутренних колец агломерации к внешним; сильное развитие маятниковых миграций, постепенно затухающих по мере удаления к периферии агломерации и особенно сильно проявляющихся в ее ядре, развитие городов-спутников во внешних кольцах.

6. Внешняя зона столичного региона. Под столичным регионом следует подразумевать зону, на которую распространяется конкретное и интенсивное воздействие главного города и связанные с ней целенаправленные градостроительные мероприятия; но здесь прекращает действовать важный градостроительный параметр, конструирующий агломерацию, - каждодневные маятниковые трудовые миграции. Внешняя зона становится ареной крупных мероприятий по развитию систем городов – «контрмагнитов», способствующих разгрузке агломерации, по созданию рекреационных зон, сельскохозяйственных баз и т.п. К столичным регионам могут быть отнесены: к Московскому региону – Москва и Московская область; Лондонскому – юго-восток Англии; Нью-Йорскому региону – район ассоциации районной планировки Нью-Йорка.

Повсеместный и несдерживаемый рост больших городов и агломераций приводит к размышлениям над внутренними закономерностями и причинами этого явления, где необходимо выявить недостатки данной формы расселения и оценить ее положительные стороны.

Главные минусы больших городов и в известной степени больших городских агломераций хорошо известны:

1. Резкое усложнение транспортной инфраструктуры. Концентрация автомобильного транспорта в больших городах увеличивается, когда как скорость движения его движения резко снижается.

2. Происходит рост цен инженерного оборудования;

3. Наблюдается ухудшение экологии: загрязнение окружающей среды, в первую очередь воздуха. По данным химических исследований, шлейф загрязняющего и теплового воздействия крупных городов прослеживается на расстоянии до 50 км, охватывая площадь в 800-1000 км2. При этом наиболее активное воздействие проявляется на площади, превышающей площадь самого города в 1,5-2 раза. Такие города, как Лос-Анджелес, Мехико, не случайно получили прозвище «смогополисов».

4. Удаление населения больших городов от природного фактора.

5. Большие города притягивают производительные силы из малых и средних городов.

Нет сомнения, что человечество в будущем сможет найти пути решения транспортных и экологических проблем крупнейших городов. Более того, представляется разумной и обоснованной точка зрения, что именно высокая концентрация производительных сил в крупнейших городах позволит решить эти проблемы наиболее рационально, поскольку при такой концентрации станут экономически и технически осуществимыми наибольшие инвестиционные потоки для этих целей.

1.4 Опыт формирования городских агломераций в Российской Федерации

В Российской Федерации сосредоточено много городов, которые являются узлами опорного каркаса страны, центрами системы расселения. В нашей стране толчки к развитию (интеллектуальные, производственные, социальные и т.п.) всегда шли с территорий с наибольшей концентрацией человеческого капитала.

В России имеется 15 городов с населением более 1 млн человек. Из числа российского городского населения свыше 50% живут по существу в агломерациях. В РСФСР (1989) насчитывалось 76 ядер агломерации. [15]

Процесс создания агломераций в РФ также стал объективным эволюционным процессом городского становления. По мере роста города, нарастания контраста осуществляемой им деятельности расширялась зона его воздействия на прилегающие местности. Город достигал некоего порога постгородского развития и становился агломерацией. По данному пути, в большинстве случаев, спонтанному, шло создание почти всех российских агломераций.

К 2025 году в России останется 11 городов-миллионников, в 10 из них будут проживать от 1 до 5 миллионов жителей, а в Москве – 12-15 млн. человек. По различным оценкам, в России выделяют от 12 до 50 потенциальных городских агломераций. Огромные пространства России нуждаются в агломерациях, так как благодаря им осуществляется эффективное экономическое сжатие территории. Возникает необходимость стимулирования развития крупных городских агломераций, где возможна реализация комплексных проектов развития, развивается сложная экологическая ситуация и т.д. Возникает и современная борьба модернизацию (человеческий капитал, инновационный капитал, современные социальные и производственные технологии), обеспечивающая устойчивость всей системы уровня жизни.

В то же время для условий России:

1. агломерация не является единственным путем развития крупных городов;
2. агломерацию нельзя создать на пустом месте (нельзя развивать того, чего нет);
3. агломерация притягивает к себе и без того ограниченные ресурсы: финансовые, людские, «обескровливая» периферию;
4. агломерирование – это сложный процесс, когда его участники должны устранить конфликт интересов и поставить общее выше частного;
5. агломерация может иметь тяжелые последствия в плане ухудшения экологической ситуации в зонах расселения, если не придать этому процессу управляемый характер;
6. агломерация может привести к упрощению системы расселения и ее сжатию.

В России насчитывается 20 формирующихся агломераций (протоагломераций) с населением 1 млн человек и более: Московская, Санкт-Петербургская, Самарско-Тольятинская, Екатеринбургская, Нижегородская, Ростовская, Новосибирская, Волгоградская, Казанская, Челябинская, Омская, Саратовская, Пермская, Уфимская, Красноярская, Новокузнецкая (Кузбасская), Краснодарская, Иркутская, Воронежская, Владивостокская, Нижне-Камская (Набережночелнинская). Крупные групповые системы расселения (агломерации) отличаются динамичностью экономического развития, высокой концентрацией человеческих, производственных ресурсов, образовательного и научного потенциала, развитой инфраструктурой, обеспечивающей связь с национальным и глобальным рынками. Значение агломераций особенно важно на приграничных территориях, поскольку агломерации являются ключевыми точками геополитического влияния. [15]



Рис.1 Городские агломерации России

Крупные агломерации, располагаясь на значительной территории, способны организовать экономическую и социальную жизнь на большом пространстве вокруг себя. Предъявляя многократно возросший потребительский спрос к окружающим их территориям, агломерации превращаются в центры освоения и управления экономическим развитием регионов. Востребованность агломераций в России также связана с необходимостью повышения инвестиционной привлекательности территорий, созданием центров притяжения производств и инновационных технологий.

Одной из задач региональной политики в России должно стать повышение емкости региональных рынков и сжатие экономического пространства путем агломерирования территорий. Создание условий для появления и развития высоко урбанизированных территорий представляется приоритетным направлением территориального развития.

Предусмотренное в Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 г. качественное изменение структуры экономической деятельности не может происходить в отрыве от целенаправленного преобразования территориальной структуры размещения производительных сил. [7]

Доля агломераций в городском населении России − 42%. За 20 лет только 5 городов-ядер агломераций смогли увеличить свое население (Москва, Ростов-на-Дону, Казань, Красноярск, Краснодар), еще в трех численность жителей существенно не изменилась (Екатеринбург, Омск, Набережные Челны). Снижение численности населения в 14 городах-ядрах агломерации свидетельствует не столько об общей убыли населения, в том числе городского, сколько о том, что урбанизационные процессы замедлились, стихийное формирование новых агломерационных центров в сложившихся условиях представляется невозможным. Происходит отток трудовых ресурсов, и прежде всего, квалифицированных кадров из городов-ядер в г. Москву. Вместе с тем, очевидно, что статистические данные не отражают реального так называемого «дневного» населения в этих городах, являющихся центрами ежедневной маятниковой миграции.

Сегодня агломерирование становится ключевым инструментом развития страны и ее территорий, обеспечивающим высокое качество жизни населения, создающим комфортную среду для развития бизнеса и повышающим конкурентоспособность России как единого целого, связанного с опорным каркасом системы расселения, транспортной и энергетической инфраструктурой, высоким качеством жизни и ориентированным на инновационный сценарий развития.

ГЛАВА 2. ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ КРАСНОЯРСКОЙ ГОРОДСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ

2.1Основные положения схемы территориального планирования Красноярской городской агломерации

Красноярский край является крупнейшим экономически развитым субъектом РФ и экономическим лидером Сибирского федерального округа, и обладает одной из самых развитых городских систем за Уралом, что создает хорошую базу для развития городских агломераций.

Одну из главных ролей в экономическом потенциале Красноярского края играет город Красноярск, формируя 66% ввода жилья, 57% оборота розничной торговли, треть инвестиций в основной капитал и 20% объема отгруженной продукции региона.

17 апреля 2008 года семь муниципальных образований Красноярского края - города Красноярск, Сосновоборск, Дивногорск, и четыре района - Емельяновский, Манский, Сухобузимский, Березовский, под эгидой экс губернатора края А.Г. Хлопонина подписали Соглашение об организации и осуществлении межмуниципального инвестиционного проекта «Комплексное развитие Красноярской агломерации на период до 2020 года», с целью создания условий для опережающего социально-экономического, инфраструктурного, промышленного, культурного развития территорий Красноярского края, расположенных вокруг финансово-делового центра – Красноярска. [19]

В соответствии с Концепцией программы социально-экономического развития г. Красноярска до 2020 года (в условиях Красноярской агломерации), Программой социально-экономического развития города Красноярска на период до 2020 года, где сформирован отдельный блок межмуниципального взаимодействия агломерации, - Красноярская агломерация рассматривается как единый комплекс территорий с приоритетным развитием основных отраслей. [19]



Рис. 2 Административное деление Красноярской агломерации [20]

Главной стратегической целью является создание конкурентоспособного на мировом рынке территориального образования Красноярская агломерация, имеющего свою стратегию развития, утверждённую Схему территориального планирования, соответствующей государственным целям и задачам.

Для Сибирского региона необходимо появление субъекта, который задает образцы подхода к территориальному развитию, который использует свой опыт для решения различных проблем, для которого характерен подход инновационного развития в управлении и предотвращение нарастающих проблем, а также разработка новых подходов и методов, которые позволяют проводить долгосрочную стратегию для преодоления и преобразования из реальных и потенциальных проблем в возможности и шансы для региона.

Для Сибири и Дальнего Востока России метод пространственного развития городов, объединяющий ресурсы соседствующих муниципальных образований при активной роли администрации субъектов Российской Федерации, является одним из важнейших методов направлений развития, т.к. при данном методе можно укрепить позиции региона на внутреннем и мировом рынке.

Основные цели и задачи проекта Схемы территориального планирования Красноярской агломерации определяются положениями, закрепленными в Градостроительном кодексе РФ: «Схема территориального планирования является основным градостроительным документом, определяющим в интересах населения и государства условия формирования среды жизнедеятельности, направления и границы развития территорий городских и сельских поселений, зонирование территорий, развитие транспортной и социальной инфраструктур, градостроительные требования к сохранению объектов историко-культурного наследия и особо охраняемых природных территорий, экологическому и санитарному благополучию». [9]

Территориальное планирование направлено на определение функционального назначения территории, исходя из системы социальных, экономических, экологических и других факторов, в целях обеспечения устойчивого развития территорий, развития транспортно-инженерной и социальной инфраструктуры, обеспечение интересов населения, которое проживает на данной территории.

Сложившиеся территориальные различия в освоенности и заселенности территории, в развитости инженерно-транспортной и социальной инфраструктуры в существенной мере определяют перспективы пространственного развития проектируемой территории. Вместе с тем, развитие агломерации позволяет решить ряд проблем за счет его разгрузки и обеспечить более высокий уровень обслуживания и качества жизни для населения территорий, входящих в агломерацию.

Идея развития Красноярска и прилегающих территорий возникла потому, что город уже стал не способен далее развиваться самостоятельно. Фактически, он исчерпал свой территориальный ресурс, поэтому необходимо создание сложной системы, которая будет поддерживать функционирование города-ядра.

Так, в границах Красноярска невозможно организовать утилизацию бытовых отходов, развивать малоэтажное строительство, обустраивать зоны для отдыха горожан, т.е. без межмуниципального сотрудничества Красноярск не может гармонично развиваться дальше, т.к. необходимо решение нажитых проблем. Кроме того, социально-экономическое развитие города способствовало созданию эффекта маятниковых миграций, ежедневная маятниковая миграция в Красноярск оценивается от 60 тыс. до 80 тыс. человек. Данный эффект является одной из основных причин для проекта Красноярской агломерации, который объединяет интересы города и соседних с ним территорий. [6]

К благоприятным условиям формирования Красноярской агломерации можно отнести следующие аспекты: Красноярск с его прилегающими муниципальными образованиями является крупным ресурсным регионом страны, для которого характерно наличие благоприятного транспортно-географического положения, что помогает активно развиваться в зоне Азиатско-Тихоокеанского региона.

Красноярская агломерация относится к моноцентрическому типу агломераций [16], для которых характерно формирование вокруг одного города-ядра. Единым ядром-центром агломерации является город Красноярск, который по своему потенциалу значительно выше, входящих в агломерацию муниципальных образований.

Ее границы определяются условно в радиусе 1,5-часовой транспортной доступности. При этом в отличие от агломераций европейской части страны, в состав Красноярской агломерации входят как городские, так и сельские поселения, из которых превосходит по численности городское население, которое составляет 92,4%. Предполагается, что к 2020 г. численность населения агломерации составит 1245,6 тыс. человек, а Красноярска ‒ ядра агломерации с учетом маятниковой миграции 1134 тыс. [20]

В настоящее время Красноярская агломерация занимает территорию с наивысшей концентрацией населения в пределах Красноярского края: плотность населения агломерации составляет около 50,0 человека на 1 кв. км. Наибольшая плотность населения в г. Красноярске, т.к. он является непосредственно ядром агломерации, а наименьшая – в Манском районе, т.к. основной отраслью специализации в районе является сельское хозяйство, то все больше людей предпочитает переезжать в город.

Таблица 1. Территория и население Красноярской агломерации [20]

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Территориальные единицы | Расстояние  до Кр-ка, км | Площадь, тыс. га | Население, тыс. чел. | Плотн. нас.,  чел./  кв. км | Кол-во нас. пунктов всего | В т.ч. городс-  ких |
| 1 | Красноярск | - | 35,4 | 937,2 | 2647 | 2 | 1 |
| 2 | Дивногорск | 40 | 50,2 | 34,9 | 70 | 8 | 1 |
| 3 | Сосновоборск | 30 | 1,5 | 30,1 | 2007 | 1 | 1 |
| 4 | Железногорск | 60 | 45,7 | 102,6 | 224 | 6 | 2 |
| 5 | Березовский район | 7 | 424,4 | 38,5 | 9 | 26 | 1 |
| 6 | Емельяновский район | 25 | 743,7 | 45,9 | 6 | 64 | 2 |
| 7 | п.г.т. Кедровый | 53 | 2,8 | 4,6 | 164 | 1 | 1 |
| 8 | Сухобузимский район | 70 | 561,2 | 23,0 | 4 | 36 | - |
| 9 | Манский район | 97 | 595,9 | 17,7 | 3 | 45 | - |
|  | Всего по агломерации | - | 2460,8 | 1234,5 | 50 | 189 | 9 |

В сложившихся условиях возможен сценарий агломеративного объединения в ракурсе ближнего и дальнего агломеративных колец, указанный на рисунке 3.

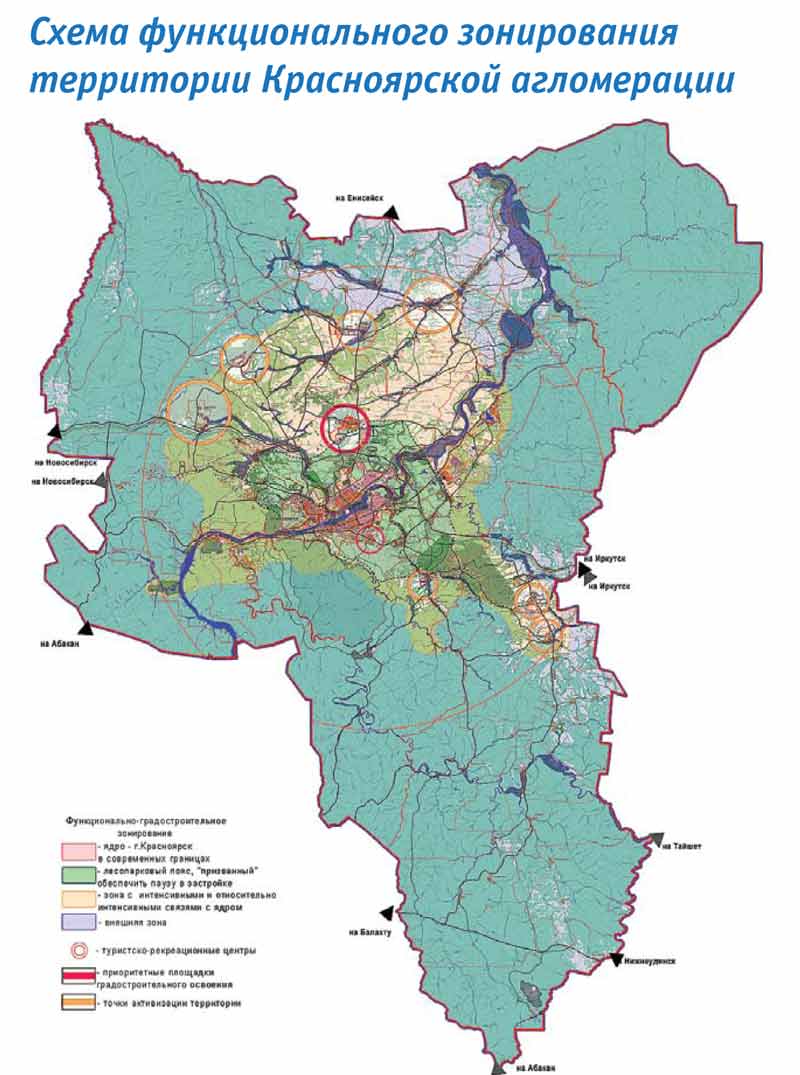


Рис. 3 Функциональное зонирование Красноярской агломерации [19]

Ближнее кольцо: территории, интенсивно интегрированные в межтерриториальные связи и деловые процессы городского округа Красноярск, находящиеся в радиусе территориальной доступности для регулярных маятниковых перемещений: г. Сосновоборск, г. Дивногорск и прилегающая часть Емельяновского, Березовского и Манского районов.

Дальнее кольцо: включает дополнительно территории, интегрированные в пространственное развитие агломерации: Березовский, Емельяновский, Манский, Сухобузимский районы.

Образ «ядра» Красноярской агломерации определяется созданием центров притяжения в основополагающей идеи территориально-планировочного развития. В роли ключевых территорий выступают районы концентрации административных, деловых, торговых, культурных, инфраструктурных объектов.

Красноярск как ядро агломерации представляет собой важный фокус развития данной территории, он считается полюсом притяжения трудовых ресурсов, культурным и образовательным центром. Муниципальные образования в составе агломерации владеют рядом преимуществ: у них возникает возможность пользоваться инфраструктурой центрального города и привлекать инвесторов, которые бы никак не стали рассматривать маленький город как базу для размещения производства, что повлечет за собой создание новых рабочих мест и улучшение качества жизни, в связи с улучшающейся инфраструктурой. Потому территории имеют единую скоординированную стратегию развития для комплексной реализации этих субъектов.

Если говорить о долгосрочном развития города Красноярска, как ядра агломерации, то для него можно выделить несколько приоритетных направлений. Новые полюса городского развития запланированы на левом берегу Енисея – университетский городок СФУ и научно-инновационная зона на его базе, Красноярск-сити в районе «Взлетки», обновление Культурно-исторического музейного центра на Стрелке, освоение островов Татышева и Молокова. Объединяющим развитие правого и левого берега станет благоустройство набережной Енисея, которая должна выполнять рекреационную функцию – территории, удобной для прогулок, отдыха, развлечений. Важной задачей является организация удобной транспортной доступности каждого полюса роста и создание системы скоростного транспорта, которая связывала бы центры в единую систему, функционирующую в едином ритме.

Приоритетами развития экономики агломерации следующие: научно-образовательный комплекс, сектор коммерческих услуг, финансовый сектор, строительство, туризм, деятельность по организации отдыха и развлечений, культура, социальная сфера, а из промышленных отраслей – машиностроение. [4]

Развитие научно-образовательного комплекса является приоритетным направлением. Масштабный проект развития образования и науки реализован на базе Сибирского Федерального Университета. Главная его роль объясняется тем, что в университете обеспечивают подготовку кадров, проводят научно-технологические и инновационные разработки для решения задач модернизации экономики, а таким образом можно значительно повысить уровень наукоемкости города и агломерации. Достичь мультипликативного эффекта позволит создание научно-инновационной зоны и технопарка. Цель и масштаб проекта подчеркнуты созданием целого университетского района на западе города.

Город Красноярск в приоритетах развития агломерации позиционируется как площадка для промышленного внедрения инноваций. Для этого в городе имеется потенциал незадействованных промышленных мощностей, а также сложившаяся полиотраслевая структура промышленного производства. На сегодняшний день развитие экономических, транспортных, социальных и миграционных связей между муниципальными образованиями характеризует Красноярскую агломерацию как индустриальную.

Агломеративный процесс происходит постепенно: [19]

1 этап – до 2015 г. – Развитие инновационной экономики, создание и размещение новых производств на промышленных площадках города.

2 этап – 2014 – 2017 гг. – Трансформация и создание единого емкого и разнообразного рынка труда и динамичный «перевод» производств, центров потребления и развлечения на периферию.

3 этап – 2018 - 2020 гг. – Постиндустриальная агломерация - работа на повышение статуса, развитие функций делового центра, функциональное взаимодействие города с мультимодальным узлом, запуск гостиничных комплексов класса 4, 5 звезд.

В настоящее время к числу важнейших функций Красноярска можно отнести транспортную, научную, торговую функции. В то же время, очевидно, что эти функции Красноярск выполняет совместно с другими муниципальными образованиями, входящими в состав агломерации, что говорит о тесной связи между данными субъектами.

Социальный признак включения в агломерацию характеризуется теснотой социальных связей, обусловленных, во-первых, слабой территориальной сегментацией рынка труда и необходимостью формирования единого рынка труда смежных территорий. Во-вторых, значение имеет интенсивная маятниковая миграция, вызванная культурными, торгово-бытовыми, образовательными и др. связями. Между Красноярском и муниципальными образованиями агломерации существует внутренняя дифференциация по уровню экономического развития.

В Емельяновском районе расположен один из крупнейших в Сибирском федеральном округе транспортных центров (аэропорт Красноярска, на базе которого планируется создание ПОЭЗ), который вносит значительный вклад в реализацию функций Красноярска (межрегиональные связи, внешнеэкономическая деятельность и т.д.).

Дивногорск, Емельяновский и Манский районы имеют высокий рекреационный потенциал, тесно связанный с развитием туристических услуг Красноярска, что обусловлено наличием благоприятных природных и культурно-исторических особенностей. При разработке туристических маршрутов, нужно задействовать все вышеперечисленный территории, будь то природный туризм или культурный, что значительно может повысить уникальность территории Красноярской агломерации, притягивая к себе большие потоки туристов.

Березовский, Емельяновский, Манский и Сухобузимский районы имеют большое значение для формирования продовольственной базы Красноярска, также здесь сложились очень тесные социально-культурные связи и, наконец, именно там расположены дачные участки большинства горожан, что говорит о хорошо развитом сельском хозяйстве. В Емельяновском районе находится аэропорт «Емельяново»,который является единственным на территории Красноярской городской агломерации.

С развитием агломерации необходимо провести перераспределение функций между ядром агломерации – Красноярском и входящими в агломерацию муниципальными образованиями, т.к. нужно учитывать сложившуюся дифференциацию на данной территории. Поэтому для их эффективной реализации необходима координация между Красноярском и другими муниципальными образованиями, т.е. организация управления агломерацией, в которой, безусловно, ведущую роль играет Красноярск. Таким образом, Красноярск будет развиваться как многофункциональный центр с выполнением следующих функций:

- международных (представительства зарубежных компаний, международных организаций и т.п.);

- общероссийских (научно-образовательных, таможенных и пр.);

- региональных (транспортных, внешнеэкономических, инфраструктурно-рыночных, информационно-телекомуникационных и пр.);

- краевых (центр Красноярского края, выполнение краевых функций);

- муниципальных функций.

Исходя из вышесказанного, можно предложить следующую специализацию городских центров и районов Красноярской агломерации:

Красноярск – финансово-деловой центр крупного региона, многоотраслевой промышленно – производственный и транспортный центр со значительным потенциалом научно – инновационной деятельности, крупный информационно – образовательный центр, значительный центр торгового, социально – культурного обслуживания, который является главным звеном в территориальной системе агломерации.

Дивногорск – туристско-рекреационный, спортивный центр общеагломерационного значения, возможный центр подготовки олимпийского резерва, место размещения ряда учреждений социального назначения, профессионального образования краевого значения, небольшой производственный центр с ограниченным потенциалом промышленной деятельности невысоких классов санитарной вредности.

Сосновоборск – промышленно–производственный центр с территориальными и коммуникационными возможностями расширения производственных функций невысоких классов санитарной вредности (к примеру, деревообработка, включая мебельное производство), возможный центр переработки сельскохозяйственной продукции восточной части Красноярской агломерации, развития строительной базы. Имеются территориальные резервы для жилищного строительства. Близость к Железногорску определяет возможность развития научно–технических функций, создания инновационного центра для малого бизнеса.

Железногорск – научно – производственный центр со значительным инновационным потенциалом (ядерный, космический комплексы, производство новых материалов и др.), центр поддержки инновационного бизнеса, подготовки высококвалифицированных кадров для инновационной деятельности.

Подгорный – ограниченное производственное обслуживание производственного комплекса Железногорска, спортивно – оздоровительный центр.

Емельяновский район - региональный, международный транспортный узел на базе аэропорта, инфраструктурное обустройство автомагистралей федерального и регионального значения, сельское хозяйство пригородного направления, переработка сельскохозяйственного сырья, размещение первых и вторых жилищ, объектов отдыха для жителей Красноярска, производство кирпича, возрождение народных промыслов.

Березовский район– добыча минерального сырья для строительства, сельское хозяйство пригородного направления, рекреация, лесозаготовки и переработка древесины, размещение первых и вторых жилищ жителей Красноярска, инфраструктурное обустройство дорог.

Манский район – лесозаготовки и переработка древесины, добыча минерального сырья (кварцевый песок), строительство завода по производству стеклотары, строительной смеси и кремния), рекреация.

Сухобузимский район – сельское хозяйство пригородного направления, переработка сельскохозяйственного сырья, лесозаготовки (преимущественно правый берег), золотодобыча (правый берег), возможно деревянное домостроение, рекреация.

Агломерация как система поселений, связанных общностью повседневной жизни населения на ее территории, наличием ежедневных трудовых миграций и инфраструктура, возникающая между поселениями, предполагает и единую политику управления. Программными документами Красноярской агломерации рассматриваются 2 модели управления: [19]

1) двухуровневая модель управления с двумя разновидностями:

− созданием муниципального образования «второго уровня» на территории всей агломерации с прямым (одноуровневым) управлением центральным городом;

− созданием муниципального образования «второго уровня» с компактной системой собственных органов местного самоуправления, осуществляющих полномочия, делегированные городскими округами и муниципальными районами (с договорным распределением полномочий).

2) договорная модель управления

При этом создание агломерированного округа (двухуровневая модель управления) потребует длительной процедуры, так как она включает проведение референдума в каждом из городских округов. Применительно к договорной модели управления агломерацией столь сложного механизма объединения усилий муниципальных образований Красноярской агломерации не требуется. В этом варианте достаточно заключения договоров (соглашений), о чем принимают решения главы администрации и (или) представительного органа каждого из муниципальных районов, городских округов (в порядке, определенном их уставами). Подписание Соглашения 3-х городских округов и 4-х муниципальных районов можно считать первым шагом на пути создания договорных механизмов управления Красноярской агломерацией. На данный момент целесообразно идти по пути расширения масштабов сотрудничества, улучшения взаимодействия, разрабатывать и использовать конкретные формы объединения и сотрудничества муниципальных районов. В дальнейшем (в случае принятия на федеральном уровне соответствующей законодательной базы) возможно создание на территории Красноярской агломерации муниципального образования «верхнего» уровня.

Таким образом, в рамках договорных механизмов муниципальные образования сохраняют юридическую самостоятельность и самостоятельность в вопросах оперативного управления. При этом они имеют юридически оформленную, единую позицию по стратегическим вопросам развития. Разрабатывают и принимают скоординированные между собой стратегические документы – стратегию развития, имеют общий (единый) или согласованные генеральные планы, правила землепользования и застройки, систему правового зонирования, согласованные или единые на всю Агломерацию планы развития инфраструктур. Проводят единую или согласованную социальную, жилищную, экономическую и финансовую политику.

Создание такой модели возможно в рамках действующего правового поля и не требует проведения специальных электоральных процедур для ее образования.

В тоже время, принятие решений в рамках подобной модели возможно только на условиях общего согласия по данному вопросу и одобрения всеми, входящими в состав Красноярской агломерации, муниципальными образованиями, что делает этот процесс достаточно длительным и сложным, где остается влияние интересов малых групп.

Сотрудничество между административными единицами может осуществляться в форме передачи некоторых полномочий, где создается межмуниципальный орган управления. [5] Подобным органом может стать Совет агломерации, в состав которого должны войти главы всех городских округов и муниципальных районов агломерации, а также уполномоченный представитель Красноярского края. В функции Совета агломерации должно входить:

- формирование стратегических перспектив развития агломерации, их общее видение;

- определения главных направлений в сотрудничестве между Красноярском и муниципальными образованиями;

- создание и реализация совместных межмуниципальных проектов, принятие согласованных решений об их организации и финансировании;

- обеспечение межмуниципального взаимодействия в вопросах создания благоприятного видения агломерации в глазах инвесторов и повышения её конкурентоспособности;

- выявление потенциально конфликтных вопросов взаимодействия и поиск общих компромиссных вариантов их решения.

Кроме того, реализация невозможна без опоры на активное развитие гражданских инициатив в формировании общественного сознания в интересах Красноярской агломерации. В качестве важной составляющей возможно создание инфраструктуры общественных фондов, влияющих на инвестиционное, инновационное, социокультурное взаимодействие территорий в рамках Красноярской агломерации.

Комплексное развитие г. Красноярска как ядра Красноярской агломерации, начиная с 2013-2014 годов, предполагает согласование Генерального плана Красноярска и схем районной планировки муниципальных образований и Программ социально-экономического развития с целью максимизации агломерационного эффекта, т.е. возможно более полного использования потенциала каждого отдельного муниципального образования. В первую очередь рассматриваются вопросы переноса крупных промышленных предприятий на периферию города и за городскую черту в муниципальные образования. Мерой для решения этой задачи должна стать планомерная оправданная стратегия зонирования, а значит и четкое определение специализаций того или иного муниципального образования, т.е. нужно учитывать все факторы, влияющие на формирование территориально-производственных комплексов, с помощью которых территория может развиваться во всех сферах. [20]

Развитие новых транзитных направлений, нового центра и районов массовой жилищной застройки, подготовка участков под технопарки, способны разгрузить Красноярск в его нынешних границах, существенно улучшить качество среды жизнедеятельности, как в самом городе, так и во внешней зоне Красноярской агломерации, привлечь крупный бизнес и масштабные инвестиции, придать мощный импульс для роста малого и среднего бизнеса. Все это обеспечит не только новые высокооплачиваемые рабочие места, но, в конечном счете, преимущество Красноярску перед всеми остальными сибирскими центрами в борьбе за население и инвестиции.

Наиболее привлекательным стратегическим фокусом для Красноярской агломерации с точки зрения создания добавленной стоимости и имеющегося потенциала является сценарий «Центр предпринимательства и инноваций». Новый стратегический фокус определит будущий облик Красноярской агломерации.



Рис. 3. Привлекательность различных типов стратегического фокуса для Красноярской агломерации [20]

При успешной реализации стратегии к 2020 году по ряду показателей качества жизни Красноярская агломерация сможет существенно улучшить свои позиции.

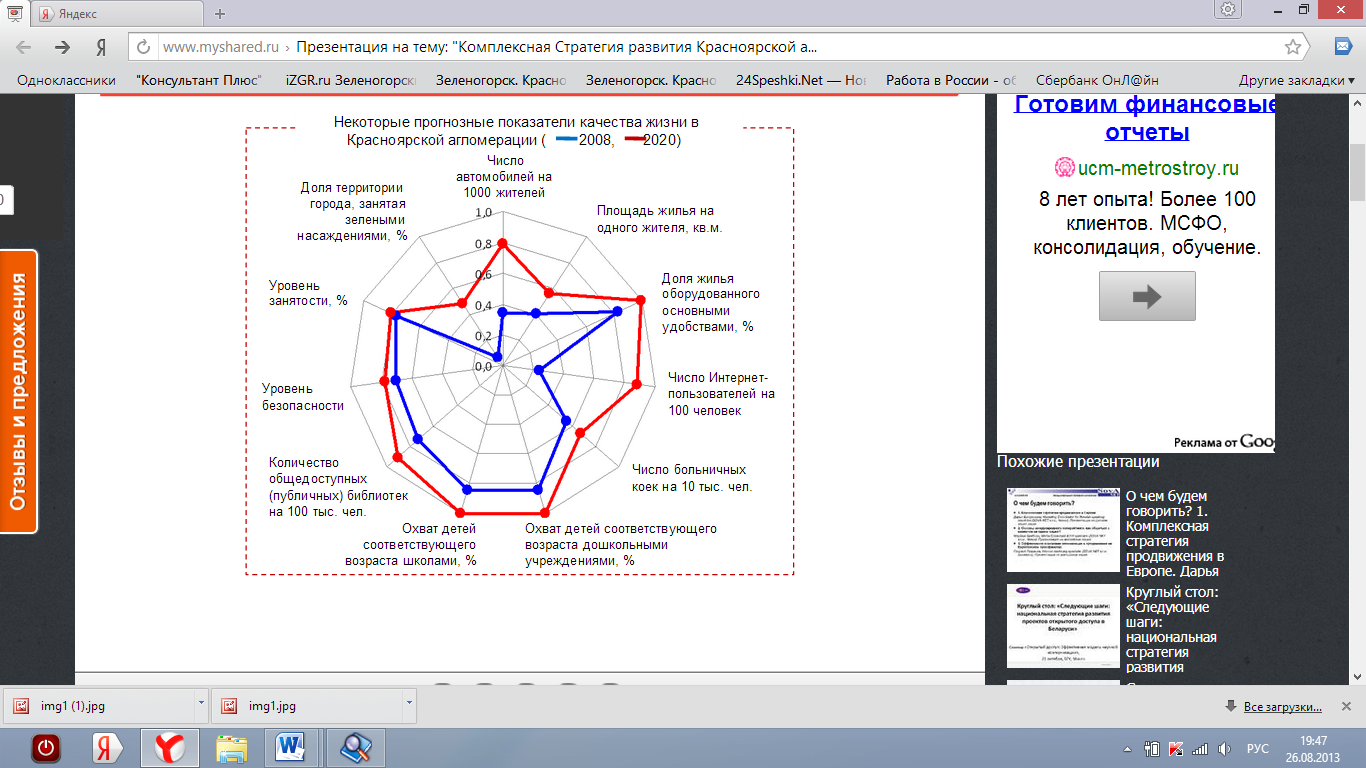


Рис. 4. Прогностические показатели качества жизни Красноярской агломерации [20]

Будущие перспективы развития г. Красноярска как ядра агломерации и прилегающих территорий будут зависеть от общих направлений социально-экономического развития города и складывающейся ситуации на прилегающих территориях. Результатом успешной реализации выбранной стратегии станет расширение и рост экономики, что вместе с ростом производительности труда приведет к увеличению доходов и качества жизни населения. Успешная реализация стратегии агломерации зависит от эффективности управления, концентрации ресурсов на основных направлениях устойчивого городского развития, четкого взаимодействия городского населения и органов местного самоуправления на принципах стратегического партнерства. Эти механизмы и ресурсы, прежде всего, должны обеспечить привлечение в город внешних и внутренних инвестиций и реализацию на его территории крупных инвестиционных проектов, что является мощным толчком для формирования агломерации.

2.2 Проблемы и перспективы развития Красноярской городской агломерации

Для успешной реализации территориального планирования Красноярской городской агломерации необходима комплексная оценка состояния территории. Необходимо в первую очередь выявить проблемы, присущие территории агломерации и найти более рациональные пути решения, что поможет развиваться агломерации на пути устойчивого развития. При данном подходе, учитывая также и благоприятные факторы территории, основываясь на эффективном управленческом аппарате, формирование Красноярской городской агломерации может пойти по сценарию, где в итоге она становится конкурентоспособным регионов с полиотраслевой структурой экономики, которая в своем составе имеет высокую долю НИОКР.

Территория агломерации имеет малоблагоприятные планировочные условия, на которые оказывается ряд факторов.

В первую очередь на территорию агломерации влияют географические факторы. Для данной территории характерны неблагоприятные природно-климатические условия, что связано с нахождением в зоне умеренного резко-континентального климата, для которого характерны резкие перепады температур как суточных, так и годовых, а значит для Красноярской агломерации характерны жаркое лето и морозная зима.

Природно-климатические условия усугублены антропогенной деятельностью, так как развитие Красноярска и его окрестностей долгое время велось без учета совокупности природных условий и человеческого фактора. Так, в первую очередь, наибольшую нагрузку на данную территорию представляет собой промышленные зоны и зоны крупных застроек, а так же карьеры, наличие железнодорожных путей и сопутствующих им предприятий. Меньшее воздействие оказывают сельскохозяйственные земли и садово-дачные участки. А самое наименьшее – кладбища, парки и скверы, стадионы. [22]

Также одним из минусов является долинно-котловинный рельеф центральной зоны Красноярской агломерации, где сконцентрированы основные городские поселения агломерации. Для данного типа рельефа наиболее характерны такие типы экзодинамических процессов, как эрозия и суффозия, а интенсивность их протекания во многом зависит от антропогенного воздействия, которое также приводит к формированию смога.

Для территории агломерации характерно распространение загрязненных воздушных масс в нижних слоях атмосферы, т.е. неблагоприятные условия рассеивания выбросов, частые инверсии, что может быть связано с недоучетом природных условий при формировании городской среды. Таким образом, выбросы атмосферных загрязнений превышают природный потенциал их очистки.

Особые условия использования поймы и надпойменных террас р. Енисей, что привело к изменению климата и в районе Красноярска и Дивногорска река перестала замерзать, затоплению многих территорий и загрязнению реки.

Также одним из отрицательных факторов является экологическая обстановка на территории агломерации. Для территории Красноярской агломерации характерна значительная концентрация производств высоких классов санитарной вредности и низкого технологического уровня, создающая неблагоприятную экологическую ситуацию на существенной части Красноярска и значительных прилегающих территориях.

На значительной части территории Красноярской агломерации сформировалась зона экологической напряженности с отдельными признаками деградации окружающей среды, с негативными последствиями для здоровья населения, так как с каждым годом возрастает количество людей с онкозаболеваниями. [27]

Красноярск входит в список крупных городов страны с наиболее высоким уровнем загрязнения атмосферы, что приводит к снижению качества жизни людей, повышенной нагрузке на природу и к потере привлекательности города, как для переселенцев, так и для туристов.

Для Красноярской агломерации характерны значительные площади в городе и его окрестностях, особенно в северо-восточном и восточном направлениях, которые имеют существенные аномалии фтора в почвах, который обладает высокой токсичностью для древесных растений.

Следует отметить об эстетической ценности агломерации, которая полностью зависит, как и от природного фактора, так и от антропогенного. Для Красноярской агломерации характерен высокий пейзажный потенциал рельефа. Но для ее территории характерна низкая концентрация рекреационных зон, наличие множества промышленных предприятий, плотная застройка, наличие смогов, что является большим минусом.

Для Красноярской агломерации характерны дискомфортные условия проживания в городской среде - Красноярск занимает значительную территорию, плохо структурированную, с большими производственными площадками (более 20% территории), с многочисленными зонами экологического и транспортно – инфраструктурного дискомфорта.

На исторически сложившееся несовершенство городской застройки накладываются интересы частных застройщиков, которым свойственно многоэтажное жилищное строительство, без учета рациональной структуры города в целом, необходимости комплексности застройки, учета разумного сочетания этажности застройки с транспортной организацией городского пространства, необходимости сохранения и формирования в пределах застройки элементов природно-экологической среды.

На долю Красноярской агломерации приходятся значительные объемы ветхого и аварийного жилищного фонда, признанного таковым официально, половина из которых приходится на Красноярск. Для Красноярска также характерна высокая концентрация заброшенных недостроенных зданий.

На территории Емельяновского района около 76 тыс. га занято зоной акустического и экологического дискомфорта от аэродрома, при крайне активной деятельности рынка земельных участков северо-западнее Красноярска, что может негативно сказываться на качестве жизни населения, включая показатели здоровья.

Для агломерации характерна большая доля частной собственности на землю, как в условиях Красноярска, так и на прилегающих территориях, где конкуренцию сельскому хозяйству составляют пользователи разных направлений жизнедеятельности, что, соответственно, не приводит к развитию аграрного сектора на потенциально предназначенных для этого территориях.

Минусом является закрытость территории города Железногорска (в том числе его южной жилой части), на котором уже не действует Горно-Химический комбинат, но который является готовой, в большой мере, базой в ряде направлений для инновационного развития Красноярской агломерации. [31]

На территории Красноярской агломерации есть наличие особо ценных земель сельскохозяйственного назначения, значительных по площади элементов природно-экологического каркаса, охраняемых и нуждающихся в охране, т.е. на данные территории оказывается такое сильное негативное антропогенное воздействие, что эти территории требуют непосредственной защиты.

На территории агломерации находятся территории с повышенным природным радиационным фоном, с выделением радона, который в больших количествах может негативно сказаться на здоровье человека.

В целях обеспечения информационного единства в использовании территории Красноярской агломерации, для эффективной стратегии развития необходимо проводить комплексные мероприятия по территориальному планированию. [19]

В первую очередь необходимо разработать план мероприятий по совершенствованию экономической базы. Для расширения и роста экономики необходимо внедрение новых технологий в традиционных отраслях и развитие высокотехнологичных производств. Необходимо пересмотреть план размещения промышленных предприятий в черте города и решить, какие не нужны в его среде.

Выгодно размещать на территории Красноярской агломерации производства с высоким уровнем производительности и добавленной стоимости (инжиниринг, приборостроение, машиностроение, научно-образовательные и профессиональные услуги, а также предприятия новой экономики). Следует отдавать предпочтение созданию средних и малых предприятий. Таким образом, необходимо повышать роль наукоемкого производства на территории агломерации, базу трудовых ресурсов для которого можно подготовить на территории Сибирского федерального университета и других, таких как Аэрокосмический университет и Технологический.

Еще одной важной опорой является разработка плана мероприятий по пространственной организации территории. Территориями и объектами особо значимого, приоритетного, опережающего развития можно рассмотреть следующие зоны [19]:

1) Производственная зона, которая располагается севернее Красноярска и восточнее Енисейского тракта;

2) Территория комплексной застройки Сибирского федерального университета;

3) Научно – технологические, технико – внедренческие зоны, в которых можно выделить сразу несколько зон: на правом берегу, южнее застройки в Красноярске; в проектируемом городе – спутнике; инновационные площадки в г. Железногорск;

4) Зона аэропорта «Емельяново» - создание узлового аэропорта с сопутствующими объектами, портовой особой экономической зоной;

5) Федеральный транспортно-логистический комплекс при пересечении северным автодорожным обходом Красноярска р. Енисей;

6) Формирование транспортного каркаса Красноярской агломерации;

7) Формирование первоочередных туристско-рекреационных центров с соответствующей инфраструктурой в городах Красноярск, Дивногорск;

8) Рассматривается проект комплексного развития территории острова Молокова (Енисей Парк Сити).

Для улучшения качества жизни населения необходимо отдельно разрабатывать мероприятия по развитию образования, социальной сферы и культуры. На территории Красноярской агломерации при помощи государства завершено строительство Сибирского федерального университета, который предполагается как университет мирового уровня, который способен оказать существенное влияние на инновационное развитие России и Сибирского федерального округа, повысить национальную безопасность и конкурентоспособность на глобальных рынках знаний и технологий на основе подготовки высококвалифицированных специалистов в области научных исследований, производства, социально-экономического управления и развития личности.

Большое влияние на развитие социальной инфраструктуры оказало создание современного центра сердечно-сосудистой хирургии в Сибири с использованием новейших технологий; строительство ледового дворца; развитие «Академии биатлона» в Красноярске; реконструкция и оснащение современным концертным оборудованием Красноярской краевой филармонии.

Прогнозируется строительство аквапарка в городе Красноярск, который может обслуживать население всей Красноярской агломерации.

Необходимо строительство социально-значимых объектов, направленных на создание комфортной среды обитания и улучшение уровня жизни населения, среди которых: жилищное строительство, бассейны, медицинские учреждения, дошкольные образовательные учреждения, школы, студенческие общежития, учреждения музейного и культурно-досугового типа, парки и спортзалы. Необходимо разработать предложения по строительству нового жилья в экологически благоприятных районах и по формированию туристских и спортивно-туристских центров в районе Красноярска, Дивногорска и реки Мана.

Для поступательного развития Красноярской агломерации необходимо преодолеть ограничения в инфраструктурных отраслях, прежде всего в транспортно – инженерной инфраструктуре, которая рассматривается ключевым фактором пространственного развития агломерации.

В рамках стратегического развития Красноярской агломерации заложено развитие транспортного и транзитного потенциала. Вследствие этого разработка транспортных путей, логистических центров и схем является главным вопросом. Для решения поставленных возникает необходимость создания транспортно – логистического проекта. [28]

При создании проекта необходимо владеть всем объемом знаний в области перевозок, создания транспортных связей как внутри страны, так и ориентированных на международное направление.

В первую очередь, одной из главных задач, является формирование международного транспортно-логистического узла с созданием свободной портовой экономической зоны на базе инфраструктуры действующего аэропорта «Емельяново», что поможет создать благоприятную деловую среду на территории агломерации, обеспечить частному сектору административную и консультационную поддержку, создать привлекательные условия для инвесторов путем установления особых налоговых и таможенных режимов. [27]

Большую роль играет создание федерального терминально-логистического комплекса в районе пресечения автомобильной дороги М-53 «Байкал», ответвления на Железногорск от железной дороги «Транссиб» и судоходных путей реки Енисей в Березовском районе с выносом грузового порта из города Красноярск, что позволит значительно увеличить межрегиональные связи.

Развитие малых узлов логистики на пересечении дороги М-53 «Байкал» и «Красноярск - Енисейск» и на коммунально-складских территориях вдоль Транссибирской железной дороги западнее города Красноярск позволит увеличить пропускательную способность и в целом увеличит функционирование данной территории.

Основной целью предусматривается развитие транспорта на важнейших направлениях внешнеагломерационных связей, что является одним из основных толчков к развитию экономического фактора на территории Красноярской агломерации.

С целью обеспечения связанности территории Красноярской агломерации и создания предпосылок для развития бизнеса необходимо рассмотреть возможности включения Красноярской агломерации в высокоскоростное сообщение между городами Сибирского Федерального Округа как основного центра развития ее территории. [14]

Акватория реки Енисей создает уникальную возможность круглогодичного использования амфибийного транспорта, для обеспечения перевозок по реке, обеспечивая связи с северными территориями Красноярского края, который также может быть элементом инфраструктуры развития туризма и рекреационного потенциала.

Приоритетным направлением развития агломерации определено формирование системы скоростного пассажирского агломерационного транспорта. Одним из направлений является создание круглогодичной функционирующей системы скоростного речного транспорта внутри агломерации. Эта система представляет собой круглогодичную эксплуатацию специализированных водных судов, производство которых можно организовать на базе Красноярской судоверфи, в акватории реки Енисей от города Дивногорск до города Железногорск со строительством и реконструкцией пристаней и причалов для круглогодичного использования.

Для улучшения внутриагломерационных транспортных связей значительное развитие должна получить маршрутная автобусная сеть с целью обеспечить все население агломерации равноценным уровнем транспортного обслуживания. Необходимо связать территории градостроительного освоения в Емельяновском, Березовском, Сухобузимском и Манском районах, городах Сосновоборск, Железногорск и Дивногорск, со всеми районами города Красноярск.

Недопустимо приводить в упадок железнодорожный транспорт, который также является неотъемлемой частью, как и внешнеагломерационных связей, так и связей внутри агломерации. В первую очередь необходимо сохранить железнодорожное сообщение между Красноярском и Дивногорском, развивать городской железнодорожный транспорт и сохранить функции пригородного железнодорожного транспорта как транспорта обслуживающего садово-дачные массивы.

Для комфортного проживания в существующей и проектируемой застройке необходимо проведение реконструкции существующих систем водопровода и строительство новых систем и замена старых, в том числе и межпоселенческих. Развитие систем водоснабжения направлено на бесперебойное обеспечение всех жителей и предприятий водой надлежащего качества и в достаточном количестве.

Во всех районах, входящих в систему агломерации, систем канализации практически нет, поэтому необходимо строительство централизованных систем канализации с очистными сооружениями биологической очистки с доочисткой с внедрением новых технологий очистки, а так же применение новых технологий приобеззараживании воды и сбросом очищенных стоков в проточные водоемы. Данный пункт может значительно повлиять на качество здоровья населения.

Инженерная защита и подготовка территории включает следующие мероприятия: по защите от затопления; понижение уровня грунтовых вод и ликвидация заболоченностей; регулирование русел рек и водотоков; строительство берегоукрепительных и противооползневых сооружений; благоустройство овражных территорий; благоустройство водоёмов; организация поверхностного стока и строительство очистных сооружений ливневой канализации.

Еще одной важной составляющей для успешного территориального планирования и рационального0 природопользования территории0 является выделение0 комплекса0 природоохранных мероприятий, которые направлены на экологический0 контроль0, консервацию либо реконструкцию опасных в санитарном отношении производственных, коммунальных и сельскохозяйственных объектов, экологическую реабилитацию0 нарушенных0 природных0 территорий0, охрану водных объектов, совершенствование экологической инфраструктуры, как населенных пунктов, так и межселенных территорий, организацию особо охраняемых природных территорий, сохранение и восстановление утраченных элементов природно-экологического состава региона. [19]

В первую очередь к природоохранным мероприятиям относится ликвидация экологически опасных объектов. В первую очередь к таким объектам относятся территории, расположенные в жилых кварталах поселений, где не соблюдается режим санитарно-защитных зон. Требуется проведение учета стационарных и передвижных источников загрязнения компонентом окружающей среды, создание единой информационной базы данных источников. [26]

Другим направлением является защита водного фонда от загрязнения и заиления, где планировочно обеспечивается организацией соблюдением режима водоохранных зон водотоков и водоемов и зон формирования и питания местного поверхностного стока, ликвидацией сброса и инфильтрации загрязненных стоков в объекты водного фонда, очисткой территории водоохранных зон от несанкционированных свалок бытового и строительного мусора, навоза, мазута, отходов производства.

Для улучшения экологической обстановки необходимо учитывать такой план мероприятий как снижение загрязнений компонентов окружающей среды производственными и сельскохозяйственными объектами, автотранспортными средствами.

Производственными предприятиями обеспечивается озеленение и соблюдение режима санитарно-защитных зон и санитарных разрывов с одновременной реализацией мер, направленных на снижение объемов выбросов загрязняющих веществ и сокращение в ней доли наиболее опасных загрязнителей, оснащением предприятий пыле- и газоулавливающим оборудованием, в первую очередь для улавливания ингредиентов наиболее опасных классов, и совершенствование технологии производства.

Сельскохозяйственными объектами обеспечивается озеленение и соблюдение режима санитарно-защитных зон с одновременным компостированием-сбраживанием навоза совместно с отходами растениеводства и др.

Для снижения доли загрязнения автотранспортными средствами необходимо соблюдение режима санитарного разрыва, отвести массовые транспортные потоки от массовой жилой застройки за счет модернизации и реконструкции транспортной сети агломерации и населенных пунктов.

Необходимо провести комплекс мер по снижению негативных акустических воздействий железнодорожной магистрали, что можно решить строительством шумозащитных экранов.

Одним из главных комплексов мер является рекультивация и воссоздание нарушенных ландшафтов и восстановление плодородия почв, что можно решить с помощью следующих мероприятий: проведение лесоустройства в установленные сроки; усиление контроля соблюдения правил отпуска древесины на корню, освоения лесосек и самовольного пользования леса; своевременное принятие мер по профилактике и тушению лесных пожаров; проведение лесопаталогического мониторинга, а также профилактических и истребительных мероприятий по борьбе с вредителями и болезнями леса. Главными задачами для восстановления плодородия почв являются: систематическое воспроизводство и повышение природного плодородия почв земель сельскохозяйственного назначения; защита земель от затопления и подтопления, водной эрозии и воздействия других негативных техногенных факторов; сохранение и поддержание агроландшафтов в системе сельскохозяйственного производства, охрана сельскохозяйственных угодий от ветровой эрозии, подтопления, засоления; внесение минеральных удобрений; организация мониторинга плодородия почв земель сельскохозяйственного назначения и формирование информационной базы данных по плодородию почв. [26]

Для сохранения и формирования природно-экологического каркаса территории Красноярской агломерации необходим комплекс мер, направленный на обеспечение устойчивого развития местности, на формирование благоприятных экологических условий для дальнейшего проживания населения, а также для его отдыха. Таким образом, необходимо выделить территории как для массового отдыха населения, так и территории, на которых будут сохраняться и воспроизводиться важнейшие природные ресурсы. Отдельно следует выделять как зоны хозяйственной деятельности, так и зоны массовой жилой застройки. Между всеми этими зонами должно обеспечиваться рациональное соотношения для успешного развития Красноярской агломерации.

Следует учесть, что на территории Красноярской агломерации расположено много объектов культурного наследия, поэтому необходимы мероприятия по их выявлению, охране и использованию, к которым можно отнести следующие виды:

1. Выявление и паспортизация объектов культурно-исторического наследия;
2. Формирование единого государственного реестра культурного наследия на территорию Красноярской агломерации и ведение информационной базы данных объектов охраны и ограничений возможных преобразований;
3. Обеспечить физическую охрану объектов культурного наследия;
4. Для города Красноярска необходимо провести комплекс мероприятий по восстановлению, реставрации, ремонту и сохранению культурно-исторических памятников, особенно в историческом центре города.

Таким образом, территория Красноярской агломерации является территорией, на которой сосредоточены негативные факторы для территориального планирования, но и в то же время является открытой ареной для проведения комплексных мероприятий по улучшению качества жизни населения, является привлекательным регионом для инвестирования, а значит и способной к расширению и росту экономики, что может вывести агломерацию не только на внутренний рынок, но и на мировой.

ГЛАВА 3. ВОЗМОЖНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ СХЕМЫ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ КРАСНОЯРСКОЙ ГОРОДСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ

На основании изучения особенностей Красноярской городской агломерации можно выделить необходимые разработки, которые необходимы для возможности реализации схемы территориального планирования, которые включают в себя разные сферы и представляют собой комплексный подход к реализации данной цели. Можно выделить следующие разработки:

1) При разработке генерального плана города Красноярск необходимо учитывать не только сам город, но и другие территории, которые входят в состав Красноярской городской агломерации, что является базой для успешного территориального планирования;

2) разработка Инвестиционного паспорта Красноярской агломерации, так как данный документ является неотъемлемым лицом региона, благодаря которому потенциальные инвесторы могут извлечь для себя всю необходимую информацию: о развитии и стабильности экономики на данной территории, оценить, как задействованы внутренние природные и человеческие ресурсы, как совершенствуется технология производства и какие модернизации для него характерны или находятся в приоритете развития, а также оценить расширение технико-технологической базы. Данный пункт представляет собой ценность в связи с тем, что привлечение инвестиций в регион является неотъемлемым пунктом в программах, определяющие стратегию развития той или иной территории;

3) Провести комплексное исследование, оценивающее потенциал аэропорта «Емельяново» и оценить возможность создания на его базе крупного узлового центра, учитывающий многие факторы макроэкономики, способный к региональной конкуренции;

4) Осуществить научно-проектные разработки, связанные с повторной утилизацией и управлением отходами производств, на всей Красноярской территории агломерации для рационального развития промышленной сферы, учитывающей экологический фактор;

5) Создание единой базы данных по состоянию окружающей среды на территории Красноярской агломерации для учета дальнейшего территориального развития;

6) Проведение работ по выявлению объектов культурного наследия и привлечение финансов для их восстановления и охраны. Т.е. необходимо разработать зоны охраны объектов культурного наследия на всей территории Красноярской агломерации и планировать новые постройки таким образом, чтобы они не влияли на данные объекты;

7) Обязательное проведение стратегической экологической экспертизы при размещении новых производств на территории агломерации, чтобы не усугубить экологическое состояние территории;

8) Скоординировать механизм деятельности муниципальных образований, входящих в Красноярскую агломерацию, направленный на взаимосвязанное развитие области градостроительства и инфраструктуры для успешного осуществления территориального планирования.

Для успешной реализации схемы территориального планирования Красноярской городской агломерации, учитывающей все вышеперечисленные пункты, для развития инновационной деятельности, важно разработать хорошо функционирующую нормативно-правовую базу регионального уровня, а для этого необходима на федеральном уровне разработка механизма более эффективного управления территорией при действующем законе о местном самоуправлении.

Для развития именно инновационной деятельности необходима государственная поддержка научной, научно-технической и инновационной деятельности, создать орган, отвечающий за инновационное развитие, а также обеспечить квалификационные квоты на привлекаемую рабочую силу.

В целом, для превращения Красноярска, как центра Красноярской агломерации, в конкурентоспособный и привлекательный для жизни и инвестирования регион, усиления его межрегионального и международного значения необходима длительная скоординированная многоаспектная работа органов власти различного уровня. [30]

На основе разработки Схемы территориального планирования Красноярской агломерации можно выделить ряд проблем, на которых необходимо сконцентрировать внимание при разработке генерального плана города Красноярска, который будет включать в себя муниципальные образования, входящие в состав агломерации, а также в градостроительной политике по развитию города. К таким проблемам следует отнести:

1) Выделение одной или нескольких зон, где динамично развивается центр города и выделение зон крупных планировочных районов. Постепенно формируя такие зоны, необходимо соблюдать запланированный профиль, т.е. при функционировании данной системы в этих зонах не будет наблюдаться непрофильной застройки. В первую очередь нужно учитывать ландшафтный фактор, делая такие зоны комфортабельными для жителей и туристов;

2) Целесообразное развитие городской инфраструктуры близ приречного фасада. В первую очередь необходимо освободить эти территории от производственной застройки. Необходимо оценить природную составляющую данной территории, а также учесть возможности и ограничения использования прибрежных территорий и островов в пределах Красноярска, оставляя эти территории, по большей части, для туристско-рекреационного использования;

3) Необходимо обратить внимание на сохранение элементов исторической застройки Красноярска, особенно его центра. Данная зона обладает большим рекреационным потенциалом, притягивая любителей культурного туризма, что, в свою очередь, является одним из источников поступления денежных средств в бюджет региона;

4) Следует задействовать подземное пространство города с учетом инженерно-геологических условий, что значительно может разгрузить дороги Красноярска;

5) Необходимы разработки по улучшению экологической ситуации на территории города: вынос ряда производств, не требующих среды крупного города, связанных с первичными стадиями переработки сырья; изменение схемы транспорта, которая будет учитывать нынешние нагрузки на автомобильные дороги, что связано с массовой застройкой города; переориентация на использование экологически чистых технологий энергетического инженерного обеспечения, совершенствование систем водоснабжения и водоотведения; развитие и совершенствование природно-экологического каркаса города, связанный с озеленением города, сохранением нынешнего растительного покрова, состоянием рек и т.д., одним из выходов решения этой проблемы можно обеспечить созданием зеленых зон отдыха набережных и островов Енисея, а долины притоков Енисея и его овраги могут быть использованы для рекреации и индивидуальной застройки;

6) Отдельно следует рассматривать внутригородскую транспортную инфраструктуру города, где в целях увеличения пропускной способности транспорта можно рассмотреть следующие факторы: необходимость сочетания как традиционных, так и скоростных магистралей движения; увеличение доли пассажирских перевозок на рельсовом транспорте, для которого необходимо обновление существующего транспорта и строительство новых линий движения; т.к. в большей части территории агломерации Енисей является незамерзающей рекой, то можно рассмотреть возможность круглогодичных перевозок на водном транспорте; создание новых транспортных линий, в целях обхода главных загруженных улиц города Красноярска; опираясь на опыт развитых стран в организации внутригородского движения, выделить отдельно полосы для общественного транспорта, обеспечить введение платных парковок, разработать схему освобождения от стоянок на проезжей части улиц, развивать строительство крупных дорожных развязок, улучшать качество дорог и т.д.

Для реализации всего вышеперечисленного необходима такая организация, которая отдельно будет учитывать все сложившиеся территориальные особенности, которая будет связующим звеном между органами управления города и муниципальных образований, входящих в состав агломерации, которая будет заниматься эффективным развитием территории и учитывать исторически сложившийся природный и трудовой потенциал, заниматься внедрением инновационных технологий во все сферы общества, привлекая новых крупных инвесторов в регион. [13]

При изучении и работе с материалами по Красноярской городской агломерации на производственной практике в Красноярском отделе экономических исследований Института экономики и организации промышленного производства СО РАН, было выявлено, что в 2008 году была создана корпорация «Красноярск-2020», главными направлениями которой являлись: развитие и функционирование Красноярской городской агломерации; организация конгрессов, форумов различного уровня - краевых, межрегиональных, российских и международных; привлечение инвестиций в экономику.

Данной организацией были затронуты следующие проблемы: необходимость отведения большего количества земель под малоэтажную застройку, уделялось внимание развитию для полноценного функционирования транспортной и социальной инфраструктуры, формирование инженерных систем для улучшения качества жизни, внедрение инновационных технологий во все сферы жизни общества и др.

В 2012 году корпорация «Красноярск-2020» была реорганизована путем присоединения к ОАО Красноярсклеспроектстрой, что было связано с проблемами в долгосрочном планировании проектов и нехваткой финансирования.

Таким образом, идеей развития Красноярской агломерации на данный момент никто не занимается, но и эта идея не является заброшенной. Данный проект имеет предпосылки для того, чтобы возродиться, потому что связи внутри агломерации все укрепляются и территория города Красноярска и входящие в агломерацию муниципальные образования должны рассматриваться как единая целостная функционирующая система.

Модель формирования Красноярской городской агломерации и поиск решений управлений ею должен учитывать ряд определенных особенностей, характерных для данной территории и учитывать опыт зарубежных стран:

1) В состав Красноярской агломерации входят как урбанизированные территории, т.е. для которых характерна развитая городская среда и городской образ жизни, так и неурбанизированные территории, высокая доля в которых приходится на сельское хозяйство. Таким образом, нужно учитывать дифференциацию этих субъектов и реализовывать стратегию, которая учитывает эти особенности;

2) Для значительно удаленных неурбанизированных территорий от ядра-агломерации, такие как Сухобузимский и Манский районы, стратегия развития должна предусматривать развитие отраслей первичного сектора экономики, т.е. развивать сельское хозяйство в более крупных масштабах, развивать добывающую промышленность, а также переработку сырья;

3) Для таких городов как Дивногорск и Сосновоборск, которые относятся к урбанизированным территориям и имеют развитую социальную структуру, стратегия развития должна опираться на развитие отраслей промышленности вторичного сектора, к которому относится обрабатывающая промышленность и строительство;

4) Стратегия 0развития0 неурбанизированных0 территорий, сопредельных с г. Красноярском (Емельяновский, Березовский районы), в первую очередь должны0 быть0 гармонизированы0 с0 генеральным планом застройки и стратегией социально-экономического развития г. Красноярска в части межмуниципального0 развития0 инженерно-транспортной0 и социальной инфраструктуры, определения приоритетных направлений модернизации отраслей первичного0 и вторичного0 секторов,0 масштабов развития сферы услуг третичного сектора. В нем г. Красноярску принадлежит определяющая роль в формировании0 человеческого0 капитала агломерации в целом, развитии0 центров оказания0 высокотехнологических0 производственных0 и социальных услуг. [2]

Заключение

В данной дипломной работе рассматривалась актуальность и необходимость территориального планирования Красноярской городской агломерации, и особенности, связанные с ее формированием.

Красноярская городская агломерация включает в себя следующие субъекты: города Красноярск, Сосновоборск, Дивногорск, и четыре района - Емельяновский, Манский, Сухобузимский, Березовский. Данные города и муниципальные образования имеют разницу в уровне развития. Все четыре района являются неурбанизированными территориями, поэтому в данных образований появился эффект маятниковой миграции, связанные с перемещениями в город-ядро агломерации – Красноярск. Города Сосновоборск и Дивногорск являются урбанизированными территориями, но в них наблюдается острая нехватка рабочих мест, поэтому много людей из этих городов работают в Красноярске. Таким образом, между Красноярском и данными территориями возникает тесная связь, которая способствует формированию Красноярской городской агломерации.

Такие субъекты как Дивногорск, Емельяновский и Манский районы имеют высокий туристско-рекреационный потенциал, благодаря наличию богатых природных ресурсов, связанные с разнообразием ландшафта. Данный потенциал тесно связан с развитием туристических услуг Красноярска.

Березовский, Емельяновский, Манский и Сухобузимский районы имеют большое значение для формирования продовольственной базы Красноярска, в этих районах можно успешно развивать первичный сектор экономики, а на базе аэропорта «Емельяново» можно осуществлять как межрегиональные связи, так и международные, охватывая различные секторы экономики.

Красноярск в структуре Красноярской городской агломерации играет роль многофункционального центра, где сосредоточены финансово-деловые отношения, где развивается научно-технологическая база, связанная с инновационной деятельностью, который характеризуется многоотраслевым промышленно-производственным потенциалом, а также является крупнейшим транспортным центром и заключает в себе большую информационную базу.

Основными проблемами в формировании Красноярской городской агломерации являются: наличие неблагоприятных природно-климатических условий, усугубленные антропогенной деятельностью; неблагоприятная экологическая обстановка; низкая концентрация рекреационных зон; несовершенство городской застройки, которая не учитывает других факторов; наличие значительных объемов ветхого и аварийного жилья; шумовое загрязнение; закрытость города Железногорск; несостоятельность на управленческом уровне, связанная с реорганизацией корпорации «Красноярск-2020».

Но, тем не менее, развитие Красноярской городской агломерации имеет ряд преимуществ: Красноярская агломерация позиционируется как площадка для внедрения инновационных технологий, является открытой ареной для проведения комплексных мероприятий по улучшению качества жизни населения, является привлекательным регионом для инвестирования, а значит, это территория, способная к развитию человеческого потенциала и развитию экономики.

Таким образом, добиться положительного агломерационного статуса и обеспечить высокий уровень качества жизни населения возможно только при правильном управлении процессами развития территорий.

Библиографический список

1. Алисов Н.В., Хорев Б.С. Экономическая и социальная география мира (общий обзор) – М.: Гардарики, 2003, - 704с.
2. Бухарова Е.Б Асимметрия и многогранность Красноярской агломерации / Е.Б Бухарова // VIII конференция ОЭСР. – Красноярск, 2012.
3. Географический энциклопедический словарь: Понятия и термины/Под ред. А.Ф. Трешникова. – М.: Советская энциклопедия, 1988. – 448 с.
4. Емельянова Н.В. Агломерационные процессы и трансформация расселения Сибири / Н.В. Емельянова. - М.: Эслан, 2010. - С. 263-281.
5. Желясков А.Л. Социально-экономические аспекты формирования территорий пригородных поселений / А.Л. Желясков, А.Н. Поносов. – Пермь: ПГСА, 2007. – 15 с.
6. Зеленская Т.В. Развитие экономики города в условиях агломеративных процессов на примере Красноярска / Т.В. Зеленская // Практика муниципального управления. - 2012. - № 6. – С. 18-27.
7. Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года [Электронный ресурс] URL: http://government.ru/info/6217/ (дата обращения 16.05.2015)
8. Лаппо Г.М. География городов. – М.: ВЛАДОС, 1997. – 478 с.
9. Любовный В.Я. Городские агломерации в России: проблемы развития и регулирования // Сборник трудов Академических чтений «Проблемы развития агломераций в России». – М.: КРАСАНД, 2009. – С. 17-33.
10. Максаковский В.П. Географическая картина мира. – Ярославль: Верхне-Волжское кн. изд-во, 1998. – Ч. II. – 496 c.
11. Максаковский В.П. Экономическая и социальная география мира. – М.: Просвещение, 2000. – 350 с.
12. Мировая урбанизация: географические проблемы/Под ред. Ю.Л. Пивоварова, О.В. Грицай. – М.: Московский филиал Географического общества СССР, 1989. – 118 с.
13. Михайлова М.А. Городская агломерация как новая форма межмуниципального сотрудничества / М.А. Михайлова // Известия Иркутской государственной экономической академии. – 2012. – №6 (74). – С.114-117.
14. Музалевский К.Л. Пространственно-расселенческая структура городской агломерации: согласование интересов населения и обслуживающих компаний (на примере транспортных): автореф. дис. на соиск. уч. ст. к. э. н. / К.Л. Музалевский. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2012. – 24 с.
15. Нещадин А. Городские агломерации как инструмент динамичного социально-экономического развития регионов России / А. Нещадин, А. Прилепин // Общество и экономика. 2010. - № 12. – С. 8- 10.
16. Обедков А.П. Формирование городских агломераций как фактор модернизации российского пространства. – Сыктывкар: Сыктывкарский филиал СПб ГУСЭ, 2012. – 12 с.
17. Перцик Е.Н. География городов (геоурбанистика). – М.: Высшая школа, 1991. – 326 с.
18. Перцик Е.Н. Города мира: География мировой урбанизации. – М.: Международные отношения, 1999. – 382 с.
19. Положения о территориальном планировании Красноярской агломерации. – М: ОАО «Российский институт градостроительства и инвестиционного развития «ГИПРОГОР», 2009. – Т.1. - 54с.
20. Полищук В.И. Комплексная Стратегия развития Красноярской агломерации: 2020-2030 года / В.И. Полищук. - Красноярск: ОАО «Корпорация «Красноярск-2020», 2010. – 88 с.
21. Полян П.М. Городские агломерации России и новые тенденции эволюции их сети / П.М. Полян, Т.Н. Селиванова // Известия РАН. – 2007. - № 5. - С. 18-27.
22. Поносов А.Н. Социально-экономические аспекты формирования территорий поселений в зоне влияния крупного города: автореф. дис. на соиск. уч. ст. к. э. н. / А.Н. Поносов. – Пермь: ФГОУ ВПО ПГСА, 2007. – 26 с.
23. Прилепин А., Нещадин А., Городские агломерации как инструмент динамичного социально-экономического развития регионов России [Электронный ресурс] URL: http://pandia.org/text/77/229/28337.php (дата обращения 16.05.2015)
24. Проблемы изучения городских агломераций/Под ред. Г.М. Лаппо, Ф.М. Листетенругта. – М.: Институт географии АН СССР, 1988. – 76 с.
25. Программа социально-экономического развития Красноярска до 2020 года [Электронный ресурс] URL: http://www.admkrsk.ru/citytoday/economics/social\_situation/Pages/developmentprogram.aspx (дата обращения 23.05.2015)
26. Сборник материалов по проблемам развития городских агломераций в странах СНГ к конференции «Научные и практические аспекты формирования городских агломераций». – М.: Минрегионразвития РФ, 2011. – 117 с.
27. Стратегия социально-экономического развития Красноярского края на период до 2020 года. – Красноярск, 2013. – 160 с.
28. Стратегия социально-экономического развития Сибири до 2020 года: Распоряжение Правительства РФ от 05.07.2010 № 1120-р // СЗ РФ от 16.08.2010. - Ст. 4444.
29. Урбанизация населения [Электронный ресурс] URL: http://www.grandars.ru/urbanizaciya.html (дата обращения 11.05.2015)
30. Человеческий капитал Красноярского края: Форсайт-исследование – 2030. Аналитический доклад / Под ред. В.С. Ефимова. – Красноярск: СФУ, 2010. – 126 с.
31. Яроцкая Е.В. К вопросу о критериях идентификации городской агломерации в условиях инновационного развития регионов / Е.В. Яроцкая // Вестник науки Сибири. - 2012. - № 5. – С. 185-190.