

УДК 33

## ОСНОВЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СТРАТЕГИИ КОМПЛЕКСНОЙ ЗАСТРОЙКИ ГОРОДОВ И МУНИЦИПАЛЬНЫХ ОБРАЗОВАНИЙ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ С ПОЛНЫМ ОБУСТРОЙСТВОМ СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ

### BASES OF THE STATE STRATEGY OF COMPLEX BUILDING OF THE CITIES AND MUNICIPALITIES OF KRASNODAR KRAI WITH FULL ARRANGEMENT BY SOCIAL INFRASTRUCTURE

**Клещенко Юрий Александрович**

кандидат экономических наук,  
генеральный директор Группы компаний  
«Строительно-монтажное управление «Краснодар»  
(ООО «СМУ «Краснодар»)

**Лукашевич Андрей Юрьевич**

первый заместитель Генерального директора  
Группы компаний «Строительно-монтажное  
управление «Краснодар»  
(ООО «СМУ «Краснодар»)

**Аннотация.** В статье исследуется стратегия комплексной застройки городов и муниципальных образований Краснодарского края. Авторами доказывается, что исследуемые направления должны строиться на основе современных методов экономического и технического моделирования.

**Ключевые слова:** инфраструктура, строительство, стратегия.

**Kleshchenko Yury Aleksandrovich**  
Candidate of Economic Sciences,  
CEO of Gruppy kompany Construction  
Management Krasnodar  
(JSC SMU Krasnodar)

**Lukashevich Andrey Yuryevich**  
First Deputy CEO of Gruppy kompany  
Construction Management Krasnodar  
(JSC SMU Krasnodar)

**Annotation.** In article strategy of complex building of the cities and municipalities of Krasnodar Krai is investigated. By authors it is proved that the studied directions have to be under construction on the basis of modern methods of economic and technical modeling.

**Keywords:** infrastructure, construction, strategy.

Действующий градостроительный кодекс Российской Федерации определяет общие положения по основным терминам, используемым в профессиональном лексиконе.

Градостроительная деятельность представляет собой деятельность государственных органов, органов местного самоуправления, физических и юридических лиц в области градостроительного планирования развития территорий и поселений, определения видов использования земельных участков, проектирования строительства и реконструкции объектов недвижимости с учетом интересов граждан, общественных и государственных интересов, а также национальных историко-культурных, экологических, природных особенностей указанных территорий и поселений.

Создание, использование, реконструкция и любые иные изменения недвижимости должны соответствовать утвержденной градостроительной документации, государственным градостроительным нормативам и правилам, а также правилам застройки. Объектами градостроительной деятельности являются территория Российской Федерации и ее объектов или их части. Для объектов градостроительной деятельности разрабатывается градостроительная документация. В зависимости от типа поселения устанавливаются вид и содержание градостроительной документации, порядок ее разработки, согласование и утверждение в соответствии с правовыми актами субъектов Российской Федерации [1].

Особому регулированию подлежит градостроительная деятельность в случаях, если без введения специальных правил территориальное обеспечение частных, общественных или государственных интересов в области градостроительства невозможно или затруднено. Особое регулирование градостроительной деятельности на территории и в поселениях осуществляется посредством:

- введения специальных государственных стандартов, государственных градостроительных нормативов и правил;
- введения особого порядка разработки, согласования и утверждения градостроительной документации;
- выдачи специального разрешения на строительство. К территориям, на которых градостроительная деятельность подлежит особому регулированию, могут относиться территории объектов историко-культурного наследия, особо охраняемые природные территории, территории традиционного проживания коренных малочисленных народов и т.п.

Города Краснодарского края имеют ведущее значение среди всех мест расселения, так как они – центры наибольшего развития культуры, промышленности, транспорта. Города наиболее экономичный вид расселения в отношении капитальных затрат, эксплуатационных расходов по водопроводу, канализации, энергоснабжению, дорогам и другим видам благоустройства. Большинство современных городов – города курорты. Они являются административными и культурными центрами районов. В соответствии с темпами развития народного хозяйства увеличивается и количество городов.

На территории Краснодарского края открываются все новые естественные богатства, что ведет к возникновению в необжитых районах нового промышленного и транспортного строительства. Возникают новые населенные места и развиваются существующие города и поселки.

Сельские населенные места имеют малую численность населения, преобладающая часть которого занята в сфере сельского хозяйства.

В мире насчитывается более 220 сверхкрупнейших и около 2000 больших городов. В России 12 крупнейших и сверхкрупнейших городов, а крупных – уже 59. В наше время особенно интенсивно растут крупные и крупнейшие города. Их развитие и рост тесно связаны с научно-техническим и социальным прогрессом. Значительная роль в экономической, политической и культурной жизни принадлежит городам-миллионерам.

За последние годы в мире определилась тенденция увеличения численности больших городов до невиданных размеров. За это время возникло  $\frac{3}{4}$  всех городов-миллионеров. Особенно быстро они появляются в странах с низким уровнем жизни сельского населения. За счет сельских жителей, стремящихся улучшить условия жизни, увеличились города: Сан-Паулу в Бразилии – в 3 раза; Сантьяго в Чили – на 800 тыс. чел., Каракас в Венесуэле – в 5 раз. Некоторые капиталистические города хаотически, стихийно увеличиваясь, срастаются в целые агломерации – супергорода. Примером может служить гигантская агломерация, протянувшаяся на 250 км от Бостона до Филадельфии, где центральным ядром является Нью-Йорк, население которого вместе с пригородами составляет 16 млн чел.

Во избежание хаотичности развития городов они должны строиться и развиваться по научно обоснованным проектам планировки и застройки. Основа для составления этих проектов – план развития страны. Реконструкция старых городов и строительство новых вызваны стремлением к максимальному удовлетворению постоянно растущих материальных и культурных потребностей всей страны [3].

Города строят на столетия. Это требует от проектировщиков умения находить перспективное решение, сочетая его с текущими потребностями города. В практике планировку и застройку города рассчитывают на 25–30 лет.

Выделяют первую очередь строительства на ближайшие 5–10 лет. Для этого объем городского строительства определяют подробно. Перспективное развитие на расчетный срок, т.е. за который намечают выполнить план полностью, определяют в общих чертах: устанавливают основные направления развития промышленности, благоустройства, устройства внешнего транспорта, потребность в территории, общее количество работающих.

На основании планов развития страны во второй половине XX в. произошел интенсивный рост существующих городов, а также стремительное увеличение количества новых населенных пунктов.

Основой формирования системы расселения на территории нашей страны явилась исторически сложившаяся сеть населенных пунктов, размещение которых ранее происходило стихийно. Это были центры промышленности, торговли, разработки полезных ископаемых. Вокруг крупнейших городов складывались группы тесно располо-

женных населенных мест различной величины, с высокой плотностью населения, резкими социальными контрастами и практически неуправляемым развитием – агломерации. Городские территории делились по социальному признаку, и только после революции градостроительство изменило свою социальную направленность.

При размещении городов учитываются экономические и социальные условия. Это наличие полезных ископаемых, возможность совместного использования сырьевой и энергетической баз, транспорта, межотраслевые связи с перерабатывающими предприятиями и возможность привлечения трудовых ресурсов. При этом существует необходимость обоснования целесообразности возникновения населенных пунктов именно в выбранном регионе [8].

При групповом расселении все входящие в группу населенные пункты взаимосвязаны экономически, функционально и культурно, причем каждый из них не сможет полноценно функционировать без остальных. Благодаря такой схеме не происходит чрезмерного разрастания их в неуправляемые агломерации.

Возникновение и рост населенных мест происходит вследствие развития производительных сил страны, создающих пункты приложения труда, которые объединяют большое количество людей.

Крупные комплексные программы предусматривают целесообразное размещение производительных сил внутри страны в районах, богатых сырьем и топливом. Там размещаются промышленные предприятия по производству металла, топлива, энергии, химической продукции, строительных материалов, перерабатывающие производства.

Те факторы, которые являются основными в создании того или иного города и непосредственно влияют на его рост, называют градообразующими. Соответственно те предприятия, которые явились причиной возникновения города и значение которых выходит за его пределы, называют градообразующими предприятиями (заводы, фабрики, электростанции, крупные транспортные узлы, аэропорты и морские порты, государственные структуры управления районного и регионального значения, научно-исследовательские учреждения, музеи, библиотеки, театры, санатории, дома отдыха и др.).

В любом городе возникают учреждения и предприятия, осуществляющие культурно-бытовое обслуживание людей, работающих на градообразующей группе предприятий. Такие учреждения и предприятия называют обслуживающими. Их значение не распространяется за пределы данного населенного пункта. Это могут быть местные административные, лечебные учреждения, музеи, магазины, предприятия местной легкой промышленности, школы, средние и высшие учебные заведения и т.д.

При разработке генерального плана города необходимо иметь сведения об объеме строительства и площади территории. Эти данные можно получить, определив численность населения города на перспективу. Численность населения можно вычислить в достаточной степени точно. Расчет основан на положении, что все трудоспособное население принимает участие в общественно полезном труде.

Города различны по времени и условиям своего возникновения. Одни города возникли как крепости, другие – как торговые, культурные и административные центры и никогда не имели серьезных военных укреплений. Третьи, и таких большинство, совмещали в себе сразу функции обороны, торговли и управления.

Единство городов, возникших примерно в одно время, проявляется в их структуре. В зависимости от причины возникновения городов в них были развиты в большей степени те или иные сооружения. Если город возник как центр обмена, торговли, то в нем важное место занимает торговая площадь. Большая часть городов имела весь комплекс этих сооружений.

Планировочная структура города выражается во взаимном расположении основных функциональных зон и системы связей между ними. Это основа города. Она определяет транспортную схему, внешний облик города и отражается в генеральном плане города [3].

Планировочная структура древнерусских городов была проста и едина. Она состояла во взаимном расположении основных функциональных зон древнего города: оборонительных сооружений, торговых площадей и жилых кварталов. Планировочная структура наших современных городов сложна и многообразна, так как многосложна организация основных функциональных зон.

Промышленная зона включает промышленные предприятия, обслуживающие их культурно-бытовые учреждения, улицы, площади, зеленые насаждения.

Селитебная зона – территория, предназначенная для жилья. На ней могут размещаться микрорайоны и жилые кварталы, предприятия культурно-бытового обслуживания, отдельные безвредные предприятия, улицы, площади, объекты озеленения, склады, резервные территории, устройства транспорта.

Санитарно-защитная зона – зеленые насаждения шириной от 50 до 1000 м, защищающие территории от вредного влияния промышленности и транспорта.

Транспортная зона – устройства внешнего транспорта (водного, воздушного, железнодорожного).

Складская зона – территория разного рода складов.

Планировочная структура зависит от расположения города на рельефе. Различают компактную форму плана, расчлененную, рассредоточенную с равномерно распределенными районами, рассредоточенную с преобладающим районом и линейную. Сложность планировочной структуры больших городов заключается еще и в том, что большое разнообразие промышленных предприятий не может располагаться на территории одной промышленной зоны. Это вызывает членение селитебных территорий. Возникают новые жилые районы на периферии города, образуются новые зоны отдыха. Новые промышленные зоны приводят к появлению санитарно-защитных территорий. Рост города способствует развитию внешнего транспорта и расширению транспортной зоны.

Функциональное зонирование современного исторически сложившегося города более многогранно, особенно в его центральной части, где расположено огромное количество объектов различного назначения в непосредственной близости друг к другу.

Город является местом проживания большого количества людей, сосредоточения промышленных предприятий, учреждений и объектов культурно-бытового назначения. Чем больше город, тем более разветвлена транспортная сеть, тем больше учреждений и предприятий, тем разнообразнее маршруты населения. Но есть в городе объекты, посещаемые жителями с большой степенью постоянства. Они определяют направление основных транспортных и пешеходных потоков города. Такие объекты относят к городским центрам тяготения населения – это промышленные предприятия, учреждения, пункты культурно-бытового обслуживания, высшие учебные заведения, спортивные комплексы, парки культуры и отдыха, вокзалы и др.

При создании планировки города учитывают расположение центров тяготения для правильной трассировки улиц. В реконструируемых городах увязывают место расположения центров тяготения с существующей сетью путепроводов.

Важный элемент планировочной структуры – общегородской центр. Чаше всего он располагается посередине территории города, а при наличии водоема тяготеет к нему.

Основные планировочные оси – главные магистрали. Центр города, как правило, располагается на пересечении главных планировочных осей. Общегородской центр является организующим ядром для всего города и должен быть удобно связан с остальными центрами тяготения, с системой общественных и специализированных центров: медицинских, спортивных, учебных, музейно-выставочных и центров отдыха.

В больших городах мира, где уровень автомобилизации очень высок, важной проблемой является транспортная разгрузка центра. В центрах некоторых городов снижается или вовсе запрещается автомобильное движение. Транспортные потоки должны пересекаться за пределами центра, чтобы не нарушать нормальной его жизнедеятельности. Для автомобилей личного пользования предусматриваются стоянки у границ зоны пешеходной доступности. Такие меры должны применяться также в городах, где центр составляет старая часть города со средневековой планировкой улиц и площадей.

Общегородские, специализированные и другие общественные центры градостроители формируют на основании норм расчета всех необходимых учреждений обслуживания на 1000 жителей.

В общегородском центре следует размещать объекты управления, науки, гостиницы, учреждения обслуживания городского значения. Центры районов включают объекты управления и обслуживания районного значения. В общественных центрах микрорайонов размещают объекты культурно-бытового обслуживания местного значения.

Общественные центры планируют с учетом размещения зеленых насаждений, общественных площадей, предназначенных для митингов, встреч, проведения спортивных и народных праздников. Необходимо обеспечить хорошие проезды и подходы к размещаемым объектам. Общественные центры должны быть взаимосвязаны с транспортной системой города.

В городах для общегородского центра широко используется в увязке с наземными зданиями подземное пространство для размещения транспортных сооружений, учреждений обслуживания, площадок для стоянки автомобилей, а также выделяют пешеходные зоны, улицы и площади, обеспечивающие полную безопасность и комфорт пребывания посетителей. Общегородской центр вместе со специализированными центрами, с центрами жилых районов и микрорайонов составляют единую систему культурно-бытового обслуживания.

Учреждения культурно-бытового назначения призваны удовлетворить все запросы населения в сфере быта и отдыха. Система обслуживания включает следующие основные группы учреждений: административно-общественную, лечебно-физкультурную, культурно-просветительскую, зрелищную, торгово-бытовую и массового отдыха. Они должны охватывать селитебные территории, зону приложения труда и зону отдыха. Эти учреждения являются Центрами тяготения, поэтому очень важно правильно решить вопрос их размещения [5].

Все учреждения обслуживания населения имеют разную периодичность посещения. В зависимости от нее в градостроительстве принципиально принята ступенчатая система культурно-бытового обслуживания. Все учреждения культурно-бытового обслуживания по периодичности пользования ими населения разделены на три ступени с установлением для каждой из них расстояний или времени подхода и подъезда, обеспечивающего наибольшие удобства для населения.

Учреждения повседневного пользования включают в себя детские ясли-сады, общеобразовательные школы, поликлиники, магазины, столовые, кафе, приемные пункты бытового обслуживания жилищно-эксплуатационные организации и другие учреждения посещаемые населением особенно часто, удовлетворяющие его потребности в предметах первой необходимости.

Эти учреждения должны располагаться в каждом микрорайоне или в группе микрорайонов, не разделенных магистральными улицами. Радиус обслуживания ими населения принимается на более 500 м.

Учреждения периодического пользования включают в себя кино и театры, универмаги, спортивные сооружения, библиотеки, клубы. Эти учреждения обслуживают группы жилых районов или городской район. Этими учреждениями жители пользуются систематически. Они располагаются в районном общественном центре, в пределах пешеходной доступности или затрат времени на проезд в общественном транспорте не более 15 мин.

Учреждения эпизодического пользования включают в себя административно-деловые комплексы, музеи, театры, выставки, концертные залы, картинные галереи, большие специализированные магазины, больницы, рестораны. Учреждения эпизодического пользования располагаются в составе общегородского центра, а частично – в пригородной зоне. Они обслуживают население всего города с расчетом максимальных затрат времени на общественном транспорте 20–30 мин.

При проектировании системы обслуживания в городе необходимо учитывать особенности демографической структуры, бюджета времени населения, социальную, возрастную и профессиональную структуру, роль города в системе расселения, требования к перспективному развитию сферы обслуживания. Рациональное размещение торговых центров и предприятий на территории города значительно сокращает непроизводительные затраты времени на домашний труд и увеличивает долю свободного времени, позволяет населению широко использовать предприятия сферы общественного обслуживания.

Стандартное обслуживание включает универсамы, комплексные пункты питания и службы быта, магазины заказов. Специализированное (избирательное) обслужива-

ние осуществляется в торговых центрах городского значения и удовлетворяет разнообразные запросы и вкусы людей. Торговые центры включают крупные универмаги, специализированные магазины, торговые комплексы, рестораны, дома отдыха, салоны красоты и т.д. Транспортная доступность определена в пределах 20–30 мин.

Для больших городов в радиусы доступности могут быть несколько увеличены при условии, что центры, осуществляющие повседневное (стандартное) обслуживание, удобно расположены по пути следования от остановок транспорта к жилым домам. Связь транспортных коммуникаций и торговых центров создает большое удобство пользования ими, поэтому прогрессивным явлением считается создание общественно-транспортных центров.

Таким образом, можно сделать вывод, что в перспективе намечается создание в городах многофункциональных общественно-торговых комплексов в единой системе с транспортными узлами и зданиями учреждений, гостиниц и др. Четкое разделение пешеходных и транспортных путей сообщения может быть достигнуто при широком использовании подземного пространства. При планировке и застройке общественных центров следует предусматривать кооперацию учреждений и применять многоуровневые объемно-пространственные решения, что позволит сохранить отведенные для них территории [5].

Системное размещение сетей обслуживания в городе повышает степень общего благоустройства города и способствует улучшению условий жизни людей.

#### **Литература:**

1. Болотин С.А. Организация строительного производства Серия: Высшее профессиональное образование. – М. : Академия, 2009.
2. Гусева М. Маркетинг в строительстве. Серия: Высшая школа. – М. : Книжный мир, 2011.
3. Дуброва Т.А. Прогнозирование социально-экономических процессов. Серия: Университетская серия. – М. : Маркет ДС, 2010.
4. Кудров В.М. Мировая экономика: социально-экономические модели развития. – М. : Магистр, 2009.
5. Михненко О.В. Менеджмент в строительстве. Стратегический и оперативно-производственный менеджмент строительной организации. Серия: Высшая школа. – М. : Книжный мир, 2011.
6. Николаев М.А. Инвестиционная деятельность. – М. : Финансы и статистика: ИНФРА-М, 2014.
7. Региональная экономика. Серия: Золотой фонд российских учебников / под ред. Т.Г. Морозовой. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2010.
8. Потаев Г.А. Градостроительство. Теория и практика : учебное пособие. – М. : Форум, 2014.
9. Симагин В.Г., Глушкова Ю.А. Федеральные округа России. Региональная экономика. – М. : КноРус, 2011.
10. Сухарев О.С. Экономическая политика и развитие промышленности. – М. : Финансы и статистика, 2011.
11. Фоломьев А.Н. Экономический потенциал России: развитие и эффективное использование. – М. : РАГС, 2010.

#### **References:**

1. Bolotin S.A. Organization's marshy places construction I proizvodstvat a Series: Higher education. – M. : Academy, 2009.
2. Guseva M. Marketing in construction. Series: The higher school. – M. : Book world, 2011.
3. Dubrova T.A. Forecasting of social and economic processes. Series: University series. – M. : DS market, 2010.
4. Kudrov V.M. World economy: social and economic models of development. – M. : Master, 2009.
5. Mikhnenkov O.V. Management in construction. Strategic and quick and production management of the construction organization. Series: The higher school. – M. : Book world, 2011.
6. Nikolaev M.A. Investment activity. – M. : Finance and statistics: INFRA-M, 2014.

7. Regional economy. Series: Gold fund of the Russian textbooks / under the editorship of T.G. Morozova. – М. : UNITY-DANA, 2010.
8. Potayev G. A. Gradostroitelstvo. Theory and practice: manual. – М. : Forum, 2014.
9. Simagin V.G., Glushkova Yu.A. Federal districts of Russia. Regional economy. – М. : Knorus, 2011.
10. Sukharev O.S. Economic policy and development of the industry. – М. : Finance and statistics, 2011.
11. Folomyev A.N. Ekonomichesky capacity of Russia: development and effective use. – М. : RAGS, 2010.