

УДК 332

## РОЛЬ АГЛОМЕРАЦИОННОГО КАРКАСА В ИНФРАСТРУКТУРЕ ЮЖНОГО МАКРОРЕГИОНА

*Ровенчак О. И.*

*Крымский федеральный университет имени В. И. Вернадского, Симферополь, Российская Федерация*

*E-mail: oksana\_shahat@mail.ru*

В статье предложена конкурентная стратегия Южного макрорегиона с помощью развития агломераций. Автор исследует социально-экономические показатели Южного федерального округа и причины их изменений. Дается аналитическая оценка экономического состояния Южного макрорегиона с целью выявить роль агломераций в экономической политике региона. Рассмотрены факторы и направления формирования Краснодарской и Ростовской агломераций.

**Ключевые слова:** Южный макрорегион, Южный федеральный округ, агломерация, регион, экономика.

### ВВЕДЕНИЕ

Агломерации с каждым годом играют все большую роль в экономическом росте регионов. Рассмотрение региональной политики через призму агломерационного каркаса позволяет специалистам выявить возникающие проблемы и найти пути их решения. Данная работа посвящена исследованию значения агломерационного процесса в формировании инфраструктуры Южного макрорегиона с учетом климатических, исторических и экономических особенностей региона. Агломерация характеризуется густонаселенной территорией с развитой коммунальной, производственной, транспортной, социальной, культурной, информационно-телекоммуникационной и сервисной инфраструктурой. По мнению Лаппо Г. М., «Агломерация – это созвездие городов» [7, 48]. О глубине изучения проблемы свидетельствуют многочисленные монографии и статьи исследователей из различных отраслей науки, таких как социология, экономика, архитектура, демография, градостроительство, философия, география и история.

Одни авторы полагают, что агломерация является стимулом формирования региональной инновационной экономики и способствует сокращению издержек, другие исследователи настаивают на том, что необходимо сдерживать урбанизацию, которая ведет к концентрации населения в больших городах и указывают на необходимость освоения малозаселенных территорий РФ путем переноса промышленного производства за пределы городов и строительства агрогородков. Особенностью Южного макрорегиона является то, что уникальным образом на сельскохозяйственных территориях, обеспечивающих продовольственную безопасность РФ, образуются новые современные города. Обращение к опыту формирования городов СССР позволяет изучить принципы построения инфраструктуры агломераций и управления территориями. Особый интерес исследования агломераций в Южном макрорегионе обусловлен историческими и политическими особенностями присоединения новых территорий РФ в 2014 и 2022

гг., что стало витком интеграционного процесса между субъектами Южного федерального округа.

Проблематика регионального развития юга России имеет свою историю. Исследованием агломераций и экономики Южного федерального округа занимаются такие российские ученые, как Лаппо Г. М. [7], Никитина М. Г. [9], Орешин В. П. [11], Булгаков С. И. [3], Павлов Ю. В. [12], Гусаков Т. Ю. [4], Найдеров Ю. В. [8], Семин А. Н. [15], Кузнецов М. М. [5], Лаврова Т. Г. [6], а также зарубежные исследователи Ж. Бьянкони [17], К. Циммерман [19], А. Вильсон [18], М. Бэтти [16] и др.

В настоящее время в Российской Федерации ведутся разработки перспективных стратегий социально-экономического развития территорий, в том числе готовится законодательная база регулирования правоотношений в агломерациях. Однако вопросы влияния хозяйственных связей городов на экономический рост макрорегионов не получили должного освещения в научных работах и специалистами не сформирована единая позиция по вопросу регулирования агломераций.

Целью исследования является выявление роли агломерационного каркаса в формировании инфраструктуры Южного макрорегиона на основе анализа программных механизмов управления экономикой и конкурентных преимуществ ЮФО.

## **ОСНОВНОЙ МАТЕРИАЛ**

### **1. Программные механизмы управления производственной инфраструктурой СССР.**

Изучение опыта СССР помогает переосмыслить существующие недостатки рыночной экономики и выработать механизмы внедрения планового управления регионами. В 1957 г. изменение полномочий между центром и республиками СССР повлекло за собой создание системы управления регионами. Был создан Государственный плановый комитет Совета Министров СССР (Госплан СССР), осуществляющий составление общегосударственных комплексных годовых и пятилетних планов развития народного хозяйства и контроль за их выполнением. Госплан СССР, будучи союзно-республиканским органом, руководил госпланами союзных республик (региональными комитетами), плановыми комиссиями и местными исполнительными органами. Центральные плановые комитеты контролировали развитие магистральных объектов инфраструктуры, которые подчинялись и вышестоящему отраслевому органу управления, и соответствующему Совету народных депутатов, что позволяло государству осуществлять единую политику развития производственной инфраструктуры и обеспечивать централизованный контроль. Целью разработки комплексного плана развития инфраструктуры регионов было рациональное сочетание отраслевых и территориальных интересов через аккумуляцию самых эффективных источников развития экономики для создания нормальных условий жизнедеятельности населения и эффективного использования трудовых ресурсов. Важным фактором

регионального планирования и управления экономикой СССР была всесторонняя разработка плановых документов. Планомерное управление состояло из: анализа и оценки обеспеченности объектами инфраструктуры производства, территории и населения региона; технико-экономическое обоснование производственного развития инфраструктуры; разработка научно обоснованных показателей, отражающих в плановом периоде состояние объекта инфраструктуры; контроль исполнения плана. Производственная инфраструктура тесно связана с агропромышленным комплексом. Слаборазвитая инфраструктура ведет к уменьшению конечной продукции АПК, чем снижает удовлетворение потребностей населения. Развитие транспортного сообщения создает благоприятные условия для развития разделения труда в сельском хозяйстве, чем интенсифицирует сельскохозяйственное производство. Производственная инфраструктура поставляет строительные материалы и элементы сооружения в строительное производство для получения готовых основных фондов. Результаты инфраструктурного производства нельзя накапливать, а нужно постоянно использовать как услугу. Пространственная невзаимозаменяемость объектов инфраструктуры указывает на важность региональных проблем. Для определения объектов народнохозяйственного и регионального взаимодействия необходимо вырабатывать принципы отнесения объектов производственной инфраструктуры к тому или другому уровню хозяйственной иерархии: по функциональному назначению объекта и по степени охвата производственного процесса [10, с. 9–23].

Именно стратегическое планирование было центром внимания руководства СССР. В современной многовекторной экономике вполне целесообразно использование этого инструментария. Система плановых документов должна состоять из стратегий развития, индикативных планов, годовых директивных планов государства и предприятий различных форм собственности и государственного бюджета [11].

С 1947 г. миграция населения стала выполнять интегрирующую функцию народного хозяйства с главной его составной частью – городами. Именно транспортная инфраструктура стала каркасом формирования агломераций. Конкурентные преимущества выступают экономической базой межотраслевого взаимодействия предприятий и способствует укреплению территориальной структуры регионов. Поэтому для определения роли агломераций в формировании макрорегионов необходимо произвести оценку конкурентных преимуществ регионов.

## **2. Конкурентные преимущества Южного макрорегиона.**

Согласно Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, принятой Распоряжением Правительства РФ от 13.02.2019 г. № 207–р, в Южный макрорегион входят Республика Адыгея, Республика Калмыкия, Республика Крым, Краснодарский край, Астраханская область, Волгоградская область, Ростовская область и г. Севастополь. Южный федеральный округ характеризуется мягким климатом, наличием морских портов и рекреационного потенциала, развитой транспортной логистикой.

В соответствии с «Прогнозом долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года» конкурентными преимуществами Южного федерального округа выступают:

- географическое положение с Волго-Каспийским и Транссибирско-Черноморским путями;
- рекреационная зона и теплый климат;
- развитые отрасли агропромышленного комплекса, металлургии, химии и нефтехимии, сельскохозяйственного машиностроения и пищевой промышленности;
- инфраструктура олимпийского комплекса г. Сочи.

В дальнейшем перспективными направлениями экономического развития станут:

- селекция и генетика в агропромышленном комплексе Южного федерального округа и занятие доминирующей позиции по производству сельхозпродукции в РФ;
- организация оздоровительного и спортивного отдыха в Олимпийской деревне с привлечением инвестиций в новые курортные зоны;
- машиностроение, металлургия и энергетическая отрасль;
- расширение перерабатывающих производств нефтегазохимии;
- производство строительных материалов;
- фармацевтика и биотехнологии;
- проекты нефте- и газодобычи на Каспийском шельфе, разработка углеводородов Черного моря;
- интенсивный рост сервисного сектора, базирующегося на развитии современных высокотехнологичных видов услуг, а также на развитии финансовых и страховых услуг, создании условий для развития кластеров финансовых, деловых и образовательных услуг, научных разработок и прикладных исследований, высокотехнологичных производств, в том числе информационных технологий, во взаимосвязанных агломерациях Ростова–на–Дону, Краснодара, Волгограда;
- реализация системы высокотехнологичных проектов по развитию транспортных магистралей и транспортных узлов (кластеров – мультимодальных центров) в Волгоградской, Астраханской и Ростовской областях, развитием перегрузочных портовых комплексов, входящих в систему международных транспортных коридоров Азово-Черноморского и Каспийского бассейнов;
- формирование на базе крупных агломераций округа (Ростовской, Волгоградской и Краснодарской) торговых, транспортно-логистических и финансовых центров общенационального и межрегионального значения;
- таможенная логистика в Краснодарском крае, Ростовской, Астраханской, Волгоградской областях путем использования международных транспортных коридоров [2].

О значении Южного макрорегиона в хозяйственной деятельности Российской Федерации можно судить по нескольким основным экономическим показателям, среди которых ВРП. В 2020 году Южный Федеральный округ занимал шестое место среди федеральных округов РФ по ВРП после Сибирского федерального округа. В

нижеприведенной диаграмме представлен ВРП РФ по федеральным округам в 2020 г.

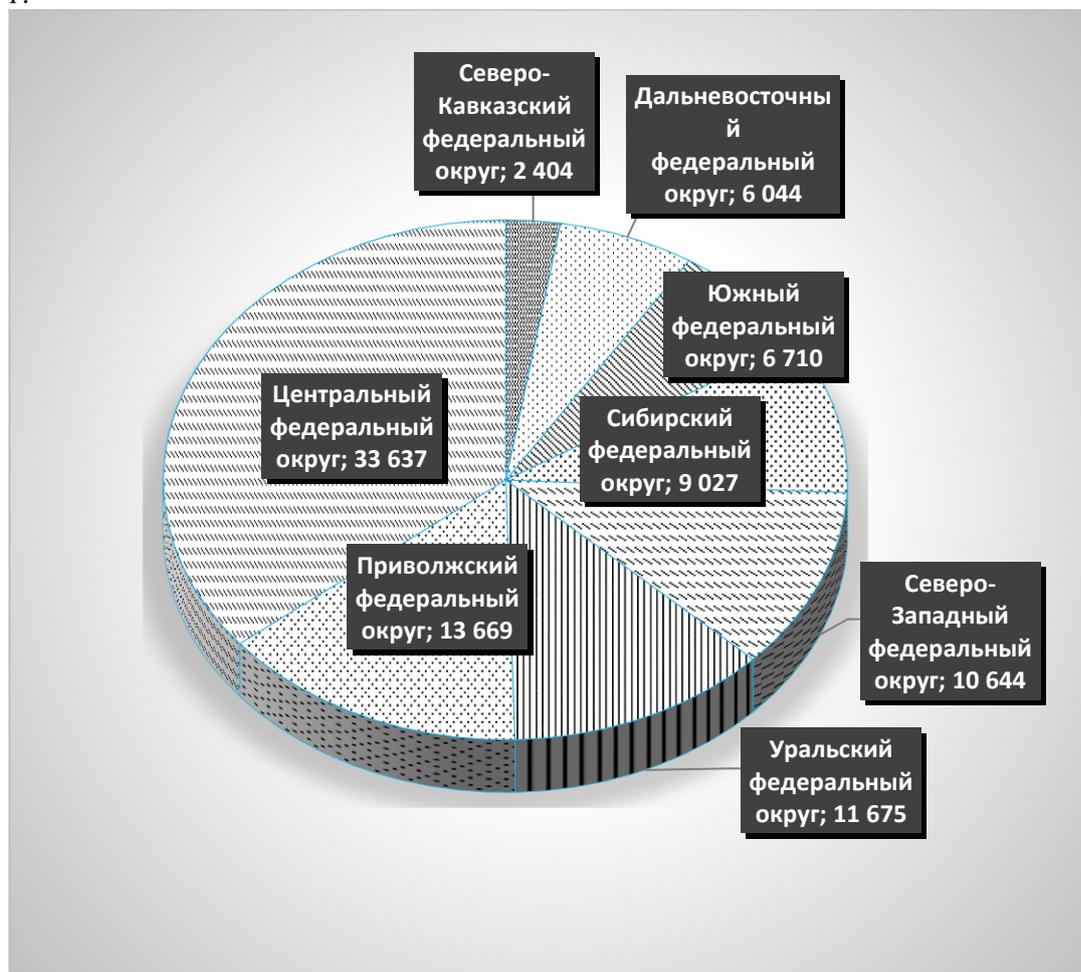


Рисунок 1. – Валовой региональный продукт РФ по федеральным округам в 2020 г., млрд руб.

Источник: построено автором по данным Росстат [21].

По статистическим данным за 2021 год доля Южного федерального округа в структуре соответствующих экономических показателей Российской Федерации составила: по численности населения – 11,3 % (городское население – 9,5 %, сельское население – 16,6 %), по численности рабочей силы – 10,9 %, по инвестициям в основной капитал – 6,5 %, по стоимости основных фондов – 8,4 % , по объему отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами по видам экономической деятельности – 2,24 %, по продукции сельского хозяйства – 18 %, по обороту розничной торговли – 11 %.

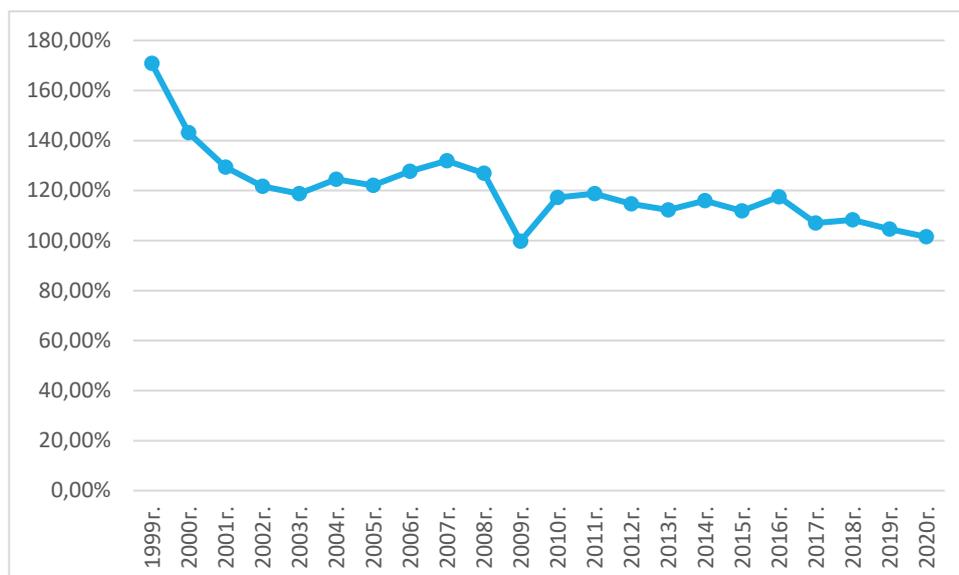


Рисунок 2. – Темп роста ВРП с 1998 по 2020 г., %  
Источник: построено автором по данным Росстат [20].

По валовому региональному продукту доля Южного макрорегиона в 2020 г. составила 7,15 % от всего ВРП РФ. Темп роста валового регионального продукта ЮФО с 1999 г составляет более 100 % ежегодно. Структуру ВРП в 2020 году Южного макрорегиона составляли следующие виды экономической деятельности: обрабатывающие производства (на первом месте); деятельность по операциям с недвижимым имуществом (на втором месте); сельское, лесное хозяйство, охота, рыболовство и рыбоводство (на третьем месте); транспортировка и хранение; строительство; государственное управление и обеспечение военной безопасности; социальное обеспечение; добыча полезных ископаемых; деятельность в области здравоохранения и социальных услуг; обеспечение электрической энергией, газом и паром; кондиционирование воздуха; образование; деятельность профессиональная, научная и техническая; деятельность гостиниц и предприятий общественного питания; деятельность в области информации и связи; деятельность административная и сопутствующие дополнительные услуги; деятельность в области культуры, спорта, организации досуга и развлечений; предоставление прочих видов услуг, в т.ч. водоснабжение; водоотведение, организация сбора и утилизация отходов, деятельность по ликвидации загрязнений, финансовая и страховая деятельность.

С 2014 года по 2021 год показатели исполнения бюджета по доходам Южного федерального округа значительно выросли и в общей сумме составили 599756839,87 тыс. руб. – около 8 % исполненного бюджета по доходам РФ. За указанный период бюджет Ростовской области увеличился почти в 2 раза. Это обусловлено увеличением инвестиций в регион, отменой неэффективных налоговых льгот, обновлением налоговой базы по имущественным налогам и увеличением

## РОЛЬ АГЛОМЕРАЦИОННОГО КАРКАСА В ИНФРАСТРУКТУРЕ...

эффективности государственного имущества. Крупнейшие налогоплательщики Ростовской области – АО «Атомный энергопромышленный комплекс», Филиал АО «Концерн Росэнергоатом», «Ростовская атомная станция» и АО «Тандер». Бюджет Краснодарского края (по сумме исполненного бюджета по доходам) превысил на ½ бюджет Ростовской области и в 2021 году составил 362739034,49 тыс. руб. Обеспечили поступление денежных средств в бюджет Краснодарского края, Астраханской и Волгоградской областей крупнейшие предприятия розничной торговли пищевыми продуктами – АО «Тандер», АО Фирма «Агрокомплекс»; компании по добыче, транспортировке и реализации природного газа – дочерние предприятия ПАО «Газпром». Республика Крым находится на третьем месте по объему исполненного бюджета по доходам в период 2014–2021 гг. благодаря оптимизации налоговых поступлений и привлеченным инвестициям.

Доходы бюджетов субъектов Южного федерального округа состоят из доходов от использования имущества, доходов от оказания платных услуг и от продажи материальных и нематериальных активов, платежей при использовании природных ресурсов, административных платежей и сборов, штрафов, налога, взимаемого в связи с применением УСН, налога на имущество организаций, НДФЛ, налога на прибыль и пр. На графике (рис. 3) приведена динамика исполнения бюджета по доходам Южного федерального округа в период 2014–2021 гг.



Рисунок 3. – Исполнение бюджета по доходам Южного федерального округа в период 2014–2021 гг., тыс. руб.

Источник: построено автором по данным Открытого бюджета Республики Крым [20].

Расходы исполненных бюджетов регионов Южного федерального округа состоят из социальной политики, образования, национальной экономики, здравоохранения, межбюджетных трансфертов, ЖКХ, общегосударственных вопросов, физкультуры и спорта, культуры, кинематографии, обслуживания долга, национальной безопасности, СМИ, охраны окружающей среды, национальной обороны. Больше всего расходы за последние годы выросли в Краснодарском крае и Ростовской области. Это обусловлено обслуживанием муниципального долга и исполнением Указов Президента России от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» и от 21.07.2020 № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года путем финансирования национальных проектов» (направления: демография, здравоохранение, образование, жилье и городская среда, экология, безопасные и качественные автомобильные дороги, производительность труда и поддержка занятости, наука, цифровая экономика, культура, малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы, международная кооперация и экспорт). Незначительно выросли расходы Республики Адыгеи, Республики Калмыкии и г. Севастополя и в совокупности в 2021 г. составили 121735399,59 тыс. руб. Профицитный бюджет субъектов ЮФО в 2021 г. был в Астраханской области, Республике Адыгея, Краснодарском крае и Ростовской области в связи с сверхплановыми поступлениями денежных средств. Дефицитный бюджет был в остальных субъектах ЮФО. Динамика исполнения бюджетов субъектов (областных и краевых бюджетов) по расходам свидетельствует о значительном увеличении расходов Краснодарского края за последние годы – почти в два раза. Бюджет г. Севастополя в сравнении с другими субъектами ЮФО небольшой, но вырос за указанный период почти в 4 раза. Причиной увеличения бюджетных расходов было необходимое развитие социальной инфраструктуры в регионах.

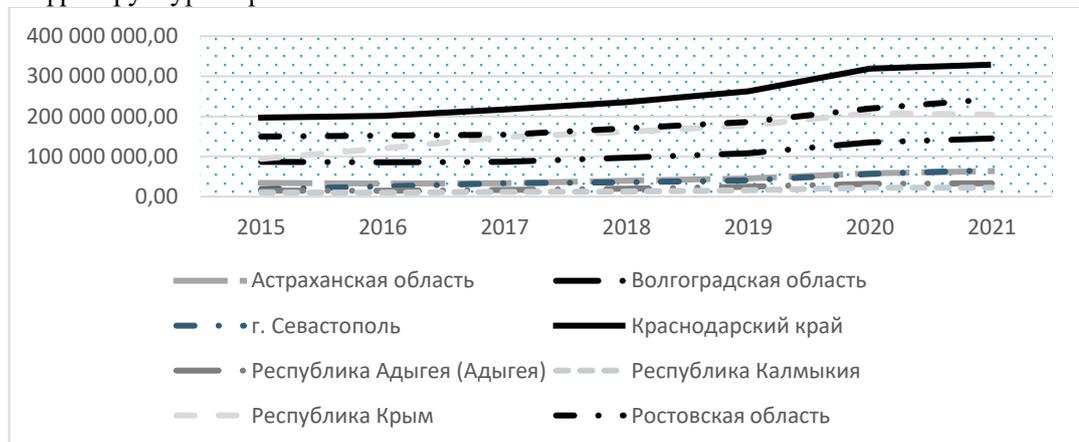


Рисунок 4. – Динамика показателя исполнения бюджетов субъектов РФ (по расходам) за 2015–2021 гг., тыс. руб.

Источник: построено автором по данным Открытого бюджета Республики Крым [20].

Следует отметить, что значительная разница между доходами и расходами бюджета приводят к дисбалансу в экономическом развитии региона. Регионам необходимо выстраивать сбалансированную бюджетную политику для укрепления экономики Российской Федерации. Поскольку резкие смещения бюджета в сторону расходов или доходов способствуют снижению эффективности бюджетного регулирования экономики и приводят к стагнации в экономике.

### **3. Роль агломераций в формировании Южного макрорегиона.**

Слово «agglomerare» в переводе с греческого обозначает присоединять, объединять, накапливать [14, 13].

Конурбация (от лат. *con* – вместе и *urbs* – город) обозначает городскую агломерацию полицентрического типа, имеет в качестве ядер несколько более или менее одинаковых по размеру и значимости городов при отсутствии явно доминирующего; синоним городской агломерации [13, с. 624].

Для успешного управления агломерациями ЮФО следует использовать программные механизмы управления производственной инфраструктурой СССР и опыт европейских стран. Путь развития городов–регионов в Западной Европе начался в 1990–х гг. Сначала были упразднены провинции и стали создаваться новые виды городов–регионов, получившие название агломерации. В частности, в Италии с целью минимизации рисков финансового кризиса в 2012 году национальное правительство приняло законодательство в отношении развития городов со специальным статусом на островах Сицилия и Сардиния [19, с. 18–20]. Длительные территориальные реформы во Франции привели к созданию метрополий. Сформированные в 1980–х годах регионы стали подходящей формой экономического развития Франции. Во время правления Н. Саркози были приняты законодательные акты в отношении реформирования общественных администраций и территориального представительства. Возрастающая конкуренция и роль глобализации побудила создать интегрированные институты управления городами–регионами. Экономическое развитие, инновации, маркетинг обеспечили межрегиональную конкуренцию. Чтобы решать внутренние проблемы агломераций в отношении образования, социальных услуг, транспорта, были переданы большие полномочия на уровень города. Например, помощь людям, управление общественным транспортом, обслуживание транспортных дорог, городское планирование, защита окружающей среды, помощь малообеспеченным семьям, вывоз мусора, энерго- и водообеспечение. Взаимосвязь планирования темпов роста городского населения, экономического развития и городского управления требовала развития жилищного управления. Расширение полномочий агломераций приводит к их независимости от высших уровней управления государством [19, с. 35–47].

Безусловный интерес вызывает опыт развития регионов Республики Беларусь. С 1920–х годов экономическое районирование развивалось наряду с территориальным планированием согласно обоснованному количеству внутренних регионов. Согласно Закону Республики Беларусь от 5 мая 1998 г. № 154–З «Об административно-территориальном устройстве Республики Беларусь» к категории сельских населенных пунктов относятся: «агрогородки – благоустроенные населенные пункты, в которых создана производственная и социальная

инфраструктура для обеспечения государственных минимальных стандартов проживающему в них населению и жителям прилегающих территорий». Развитие агрогородков происходит вокруг областных центров. Благодаря принятию «Государственной программы возрождения и развития села на 2005–2010 годы» агрогородки стали примером сочетания городского населения с сельским и продемонстрировали рост инвестиционной привлекательности сельскохозяйственной местности благодаря развитой инфраструктуре и хорошим жилищно-бытовым условиям. Произошло преобразование сел и деревень в инновационный поселковый центр. В таких городках стали развиваться наука и техника, внедряться передовые технологии [15].

Урбанизация и индустриализация привели к распространению строительства городских агломераций в Российской Федерации. Макрорегионы имеют свои особенности создания территорий, в зависимости от потребностей экономики государства и населения. Южный федеральный округ отличается уникальностью стратегического геоэкономического положения благодаря выходу к Азово-Черноморскому бассейну и перекрестком международных транспортных коридоров «Север–Юг» и «Восток–Запад». От исторического и географического факторов зависит по какой модели формируются агломерации: моноцентрические – вокруг одного крупного города–ядра, а полицентрические имеют несколько городов–ядер. В Республике Крым находится полицентрическая совокупность городов и сельских поселений, которые включают в себя 8 подсистем: города Симферополь, Севастополь, Керчь, Евпатория, Ялта, Феодосия, Джанкой, Краснопереконск с прилегающими к ним территориями. Возрастающую роль в развитии инфраструктуры Крыма играют автомобильные дороги «Таврида», «Ялта – Симферополь – Джанкой», «Симферополь – Севастополь», «Симферополь – Евпатория» и железнодорожные магистрали «Джанкой – Остряково – Симферополь – Севастополь». По другому пути сформирована Астраханская агломерация, где центром стал город–ядро Астрахань. В состав указанной агломерации входят города Камызяк и Нариманов, вся территория Приволжского района, части Володарского, Икрянинского, Камызякского, Красноярского и Наримановского районов области. Очень сильный межрегиональный научно-финансовый центр экономического развития Кубани на Юге РФ формируют агломерация Краснодар и Адыгеи, уступая лишь городу–миллионеру Ростову–на–Дону. Общая градостроительная политика агломераций и комплексное решение проблемы создания рабочих мест, повышение благосостояния населения помогает вырабатывать региональную политику и конкурентную стратегию Южного макрорегиона [4].

В Стратегии социально-экономического развития Южного федерального округа на период до 2020 года речь идет о формировании торговых и финансовых центров в Ростовской, Волгоградской и Краснодарской агломерациях с помощью создания десятков бизнес–инкубаторов и технопарков; улучшения инвестиционного климата и развития социальной, транспортной и производственной инфраструктуры; привлечения талантливых специалистов в сферу развития новых технологий. Но этот механизм управления, функционирования и взаимосвязи экономик субъектов федерации реализован лишь частично. Согласно официально заявленной

информации главой Счетной палаты Алексеем Кудриным в 2022 г. на конференции «Проблемы и перспективы социально-экономического развития агломераций Республики Татарстан» в Российской Федерации прорабатывается законодательная основа создания новых агломераций, среди которых будет самый экономически развитый город Южного макрорегиона – Краснодар. Структуру Краснодарской городской агломерации составляют: город Краснодар как ядро агломерации; Динской район; Красноармейский район; Северский район; Усть-Лабинский район; город Горячий Ключ [6]. Согласно Решению городской Думы Краснодара от 08.10.2020 № 2 п. 5 «О внесении изменений в решение городской Думы Краснодара от 02.09.2020 № 100 п. 1 «О генеральном плане муниципального образования город Краснодар» принят новый Генплан, разработкой которого занимался ООО «Научно-исследовательский институт перспективного градостроительства», предусматривающий развитие Краснодарской агломерации до 2040 г. Запланировано расширение агломерации с застройкой 17 тыс. га, из которых 20 % – частный сектор, 80 % – малоэтажные дома. Промзоны будут вынесены из центра Краснодара, без застройки их жилыми домами. Предполагается формирование конурбации с семью экономическими зонами – Краснодарская агломерация, Тамань, Сочинская агломерация, Черноморская, Северная, Центральная, Восточная и предгорная экономические зоны. В Краснодарскую агломерацию войдут дополнительно Республика Адыгея и город Адыгейск. Будет создан мультимодальный транспортный хаб с новым аэровокзальным комплексом, обновлением инженерных систем и созданием промышленных и складских комплексов.

В декабре 2020 г. в России была создана первая федеральная территория «Сириус» в г. Сочи [8]. Правительство РФ наделило объекты, создаваемые на федеральной территории Сириус, статусом объектов федерального значения (ФЗ–495 от 5 декабря 2022 года). На этой территории находятся спортивные объекты, трасса Формулы 1, отели, порт и железнодорожный вокзал. Именно олимпийская инфраструктура и интеллектуальные наработки образовательного центра стали базой для создания федеральной территории, которая получила экономическую самостоятельность, собственный бюджет и имущество. Правовыми нормами регламентируется осуществление градостроительной деятельности и управление земельными отношениями в границах федеральной территории «Сириус». Инвестиционно-строительный цикл занимает до одного года. Публичные власти Сириуса имеют полномочия субъекта РФ в градостроительной сфере и могут устанавливать строительный надзор за объектами ИЖС. Целью наделения властными полномочиями и особым статусом федеральной территории стало привлечение инвестиций в крупные инфраструктурные проекты. Опыт включения института федеральной территории в пространственно-административную модель позволит реорганизовать макрорегионы РФ, каждый из которых будет иметь свое определенное стратегическое значение и оперативно принимать решения по вопросам финансирования и дальнейших направлений развития территорий. Сочетание государственного и муниципального управления одновременно открывает новые возможности для реализации региональных социальных и иных проектов.

В эпоху глобального кризиса для создания конкурентной стратегии Южного макрорегиона необходимо находить новые векторы развития экономики. Для экономики Ростова–на–Дону найдена новая ниша в экспорте зерна. Выгодное географическое расположение на перекрестке железнодорожных и автомобильных путей способствует развитию агломерации и пополнению областного бюджета [3]. По итогам 2021 года Ростовская область стала одним из лидеров экспорта зерна из России благодаря тому, что портовая инфраструктура ориентирована на перевалку и отгрузку зерна за рубеж. Резко вырос спрос на зерно со стороны Китая, Турции, Египта, Йемена, а новыми рынками сбыта стали Пакистан, Иордания, Южная Корея и Сенегал. Высокая урожайность была обусловлена летними дождями при сохранении средних температур воздуха.

Краснодарский край стал лидером туристической отрасли и гостиничной инфраструктуры РФ. Перспективным направлением считается туристско-рекреационный кластер «Новая Анапа» площадью более 800 га на Черноморском побережье, созданный в рамках нацпроекта «Туризм и индустрия гостеприимства» в ст. Благовещенской. Эксперты полагают, что это поможет создать до 25 тысяч рабочих мест, расширить турпоток и принимать на курортах Краснодарского края дополнительно более 3 миллионов туристов ежегодно из всех российских субъектов. Так как станция Благовещенская осталась единственной уникальной территорией на курорте без сплошной застройки. Для развития туристической инфраструктуры между администрацией региона и АО «Корпорация Туризм.РФ» было заключено в феврале 2022 г. соглашение о сотрудничестве с целью строительства туристических объектов нового курорта. Поскольку отдых у моря пользуется высоким спросом в России, и ему отдают предпочтение более 60 % россиян, то главным фактором при планировании курорта стал учет интересов граждан РФ, природных особенностей региона с акцентом на совершенствование транспортной логистики и инженерных коммуникаций. Лиманы подходят для безопасного купания, в том числе маленьких детей, а также для занятий различными водными видами спорта: виндсерфингом, водными лыжами и аквабайком. Лечебные воды и грязи пользуются спросом для поддержания красоты и здоровья. Рядом с «Новой Анапой» расположены музеи и археологические памятники. Неосвоенная территория позволяет создать современный курорт, не имеющий аналогов в РФ. Масштабный проект включает в себя строительство 50 отелей от 3 до 5 звезд, парка по типу Диснейленда на площади 100 га, конференц-центра, мощной спортивной оздоровительной базы, торговые центры, кафе и рестораны, СПА-центры, бассейны, магазины и сувенирные киоски. Для комплексного освоения территории и строительства кластера будут привлечены новые специалисты, которые смогут и позже остаться работать в «Новой Анапе». Авторы идеи новой агломерации рассматривают концепцию 10-минутного города – компактной городской среды, где в пределах пешей доступности для туристов будет сконцентрировано максимум возможностей и инфраструктуры для полноценного отдыха. Поскольку обеспечить строительство значительных инфраструктурных объектов не может совершить отдельно взятый инвестор, то рассматривается привлечение инвестиций в различных формах, в том числе и государственные денежные средства. Создание кластера позволит увеличить туристический поток в

## **РОЛЬ АГЛОМЕРАЦИОННОГО КАРКАСА В ИНФРАСТРУКТУРЕ...**

Краснодарский край на 2–3 млн человек в год. С федеральной трассой Новороссийск – Керчь курорт свяжет новая автомобильная дорога Виноградный – Благовещенская длиной 16 км и стоимостью 6 млрд руб. Получение статуса особой экономической зоны даст преференции резидентам и ускорит формирование туристической индустрии. Пример создания такого кластера влечет за собой освоение новых курортных территорий РФ, привлечение иностранного капитала, увеличение поступлений денежных средств в бюджет в виде налогов и страховых взносов, внедрение новых методов управления территориями и организации труда.

### **ВЫВОДЫ**

Таким образом, рассмотрение формирования агломерационного каркаса в основе инфраструктуры Южного макрорегиона путем анализа программных механизмов управления экономикой СССР и конкурентных преимуществ ЮФО позволяет сделать выводы о перспективности совершенствования региональной территории. Необходимо искать баланс территориального соразвития агломераций, конурбаций, агрогородков, сел и поселков. В разработке плана развития Южного макрорегиона исходить нужно из потребностей экономики и населения. Затем эффективно использовать ресурсы и расширять производственную, транспортную и социальную инфраструктуры. Использование опыта Республики Беларусь в части переноса производственных мощностей в районные центры помогает «разгрузить» систему агломераций. Необходимо уделять внимание градостроительной политике и в зависимости от государственных задач и производственных потребностей создавать инфраструктуру полицентрической градообразующей системы. Перенятие опыта СССР по планированию экономических показателей в натуральной и стоимостной форме выявляет направления строительства инфраструктурных объектов между ядром–центром городской агломерации и городами–сателлитами, поселками и селами. Эволюционный процесс формирования агломераций носит глобальный характер, но в каждой стране есть свои особенности, поэтому следует использовать особенности территорий Южного макрорегиона в его конкурентной стратегии.

### **Список литературы**

1. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 5 сентября № 1538–р «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Южного федерального округа на период до 2020 года» [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/docs/all/>
2. Министерство экономического развития Российской Федерации «Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года» от 25 марта 2013 [Электронный ресурс]. URL: <http://static.government.ru/media/files/41d457592e04b76338b7.pdf>
3. Булгаков С. И. Универсальное и специфическое в модернизации экономики Ростова–на–Дону как региональной метрополии // Южно-Российский форум: экономика, социология, политология, социально-экономическая география. 2015. № 2 (11). С. 64–71.
4. Гусаков Т. Ю. Особенности современного расселения на Крымской полуострове // Вестник РУДН. Серия: Социология. 2022. № 1.
5. Кузнецов М. М., Рудницкий А. О Социально-культурное пространство экономики региона в условиях креативной и цифровой трансформации // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Экономика и управление. 2021. Т. 7 (73). № 3. С. 85–93.

6. Лаврова Т. Г. Краснодарская городская агломерация: развитие и управление // Проблемный анализ и государственно-управленческое проектирование. 2015. Т. 8. № 5. С. 80–89.
7. Лаппо Г. М. Города России. Взгляд географа. М. Новый хронограф, 2012. 504 с.
8. Найдеров Ю. В. Создание федеральной территории «Сириус» как фактор политического развития города Сочи // Государственное управление. Электронный вестник. 2021. № 89. С. 105–121.
9. Никитина М. Г., Побирченко В. В., Шутаева Е. А., Мираньков Д. Б. Территория и общественное развитие: когнитивный анализ в геоэкономическом контексте: монография; под науч. ред. проф. М. Г. Никитиной. Симферополь: ИП Корниенко А. А., 2018. 264 с.
10. Орешин В. П. Инфраструктура в системе планового управления региональной экономикой; кол. авт. Моск. гос. ун–т им. М. В. Ломоносова, Экон. фак. М.: Изд–во Моск. ун–та, 1985. 82 с.
11. Орешин В. П. Плановое управление экономикой: исторический аспект // Анализ и моделирование экономических и социальных процессов: Математика. Компьютер. Образование. 2020. № 27. С. 23–30.
12. Павлов Ю. В. Классификация моделей управления городской агломерацией // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Экономика и управление. 2019. Т. 5 (71). № 1. С. 106–122.
13. Прохоров А. М. Большой энциклопедический словарь / Гл. ред. А. М. Прохоров. 2–е издание, переработанное и дополненное. М.; СПб.: Большая Российская Энциклопедия, 2001. 1456 с.
14. Райзберг Б. А., Лозовский Л. Ш., Стародубцева Е. Б. Современный экономический словарь 2–е изд., испр. Москва: Изд. дом «ИНФРА–М», 1998. 476 с.
15. Семин А. Н. Агророгодки как фактор повышения привлекательности сельской территории // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. 2021. № 4. С. 60–72.
16. Batty M. *Inventing Future Cities* MIT Press: London. 2018
17. Bianconi G. *Multilayer Networks: Structure and Function*. Oxford University Press. 2018.
18. Wilson A. *The Science of Cities and Regions: Lectures on Mathematical Model Design* (SpringerBriefs in Geography), 2012.
19. Zimmermann K., Feiertag P. *Governance and City Regions: Policy and Planning in Europe*. Routledge. 2021. <https://doi.org/10.4324/9781003201922>
20. Открытый бюджет Республики Крым [Электронный ресурс]. URL: <https://budget.rk.ifinmon.ru/>
21. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. URL: <https://rosstat.gov.ru/>

*Статья поступила в редакцию 23.01.2023*