

РАЗВИТИЕ АГЛОМЕРАЦИЙ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН КАК НОВОЙ ФОРМЫ СОВРЕМЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РАССЕЛЕНИЯ НАСЕЛЕНИЯ НА ПРИМЕРЕ ШЫМКЕНТСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ

Мулдагалиева К.М.



Мулдагалиева Карлыгаиш Муратовна – магистр экономических наук, студент DBA, Международная бизнес школа, Университет Нархоз, г. Алматы, Республика Казахстан

Аннотация: в статье анализируются ключевые критерии формирования агломерации, приводятся градостроительные предложения долгосрочного развития агломераций в Казахстане на примере Шымкентской агломерации.

Ключевые слова: агломерации, градостроительство, развитие, системы расселения, транспортный каркас, проекты.

Агломерации расцениваются как наиболее эффективные формы современной организации территории. Формирование агломераций способствует развитию условий эффективного использования имеющегося ресурсного потенциала, сокращения издержек, создает новые возможности социально-экономического развития входящих в нее игроков. В результате такого взаимодействия формируется общее диалоговое пространство, стимулирующее решение стратегических задач развития взаимоувязанной системы транспортного и инженерного обслуживания, предоставления услуг, появляются инструменты и механизмы эффективного использования потенциала региона [1].

Крупнейшие города являются лидерами инновационных и социально-экономических процессов, локомотивами роста, центрами привлечения инвестиций, задающими тон развития страны в целом.

П.М. Полян [2] определяет агломерацию как компактную совокупность дополняющих друг друга населенных пунктов, группирующихся вокруг одного или нескольких городов-ядер и объединенных разнообразными и интенсивными связями в единый ареал. Это пространство «потенциальных и реальных взаимодействий, в которое вписывается недельный жизненный цикл большинства жителей современного крупного города и его спутниковой зоны».

Можно выделить ряд ключевых признаков агломераций [3-4]:

- компактность, срастание/слияние/тяготение населенных пунктов на рассматриваемой территории;
- наличие взаимоувязанного транспортного каркаса, обеспечивающего свободное передвижение населения и грузов;
- концентрация населения, предприятий и сферы услуг;
- доступность ключевых объектов агломерации и возможность расширения границы агломерации с учетом наличия развитой транспортной инфраструктуры;
- сложная территориально-пространственная структура (разнообразное функциональное зонирование, наличие комплементарных видов деятельности);
- административно-политическое, финансово-экономическое, институционально-организационное, трудовое, культурно-бытовое и рекреационное взаимодействие населенных пунктов;
- целостность рынков труда, недвижимости и земли;
- динамичные/более высокие темпы развития агломераций по сравнению с другими городами в стране.

Интересным критерием, выделяемым Н.И. Наймарком [5], является наличие не менее двух городских поселений в двухчасовой транспортной доступности города-ядра агломерации.

В Республике Казахстан задача формирования точек роста, управляемого развития агломераций обозначена на уровне Правительства. Так, в Программе развития регионов до 2020 года, утвержденной

постановлением Правительства Республики Казахстан от 28 июня 2014 года № 728 (далее – Программа), определены 4 точки роста в агломерациях с центрами в городах Астана, Алматы, Шымкент и Актобе [6].

Под описанные выше критерии подходят агломерации с центрами в городах Алматы и Шымкент [7]. В свою очередь, города Астана и Актобе не отличаются активными процессами агломерирования, а также тенденциями срастания сети населенных пунктов с городом-ядром, наличием необходимой экономической плотности территории. Вместе с тем, данные агломерации определены с учетом их политического значения, экономического позиционирования, выгодного транспортного расположения [8].

Агломерации характеризуются более емким рынком услуг, способствуют повышению качества жизни населения, формируют условия привлечения глобальных талантов (прогрессивных трудовых ресурсов).

Ценность агломераций заключается в компактной концентрации прогрессивных и инновационных отраслей промышленности, научно-исследовательских организаций, учреждений культуры и искусства. Более того, такие территории притягивают наиболее квалифицированные кадры.

Вместе с тем, имеются и экстерналии формирования агломераций, включая обострение социально-экономических диспропорций с другими регионами, высокая вероятность возникновения транспортных проблем, ухудшения экологического состояния территории и т.п. Ядро агломерации испытывает на себе повышенное миграционное давление населения, как с периферийной части агломерации, так и извне.

Все это обуславливает важность управляемого развития агломераций, делает вопрос изучения агломераций значимой стратегической задачей общегосударственного значения. Задача управляемого градостроительного развития агломераций в Казахстане возложена на Межрегиональные схемы территориального развития [9].

Для решения поставленной задачи, прежде всего, определяется граница агломерации, определяется ее ресурсный потенциал, рассматривается подходящий международный опыт, который возможно адаптировать к данному региону.

Рассмотрим на примере Шымкентской агломерации основные вопросы, необходимые рассмотреть, в рамках формирования градостроительной стратегии гармонизированного развития города-центра и прилегающей территории области.

В качестве модели для Шымкентской агломерации с учетом выявленных проблем и потенциала региона может быть рассмотрен опыт Большого Манчестера – крупного культурного, промышленного, финансового, коммерческого и транспортного центра Британии.

В разгрузке Большого Манчестера немалую роль сыграли центры-притяжения – города-спутники, такие как Болтон, Стокпорт и т.д. В Большом Манчестере политика разгрузки ядра агломерации активно проводилась в 40—70-х годах 20 века, когда были введены правительственные ограничения на строительство новых предприятий и поощрялся отток действующих предприятий в другие районы.

При разработке видения развития Шымкентской агломерации акцентирована необходимость гармоничного развития города ядра и центров-притяжения агломерации, диверсификации экономики, повышения мобильности населения.

При формировании проектной границы агломерации учитывается, как транспортная доступность, так и сила притяжения (с учетом экономических, социо-культурных и иных взаимосвязей населенных пунктов) населенных пунктов к центрам притяжения, крупнейшим из которых является город-центр. В зону Шымкентской агломерации вошли 327 населенных пунктов с численностью населения 1,77 млн чел.

К основным проблемам расселения населения агломерации относятся преобладающий очаговый тип расселения, низкий уровень урбанизации (56%), высокий миграционный отток из приграничного Сарыагашского района (*более 9 тыс. человек за 2010-2015 годы*).

Агломерация формируется в основном вокруг города-ядра. В этой связи, необходимо регулировать территориальный рост центра и сдерживать численность населения в пределах зоны маятниковой миграции населения. По основным планировочным осям предлагается на базе крупных населенных пунктов сформировать центры-притяжения – города-контрагниты: в южном направлении – город Сарыагаш, в западном – город Арыс, на востоке – село Т. Рыскулов.

К 2030 году численность агломерации увеличится на 28%, составив 2,3 млн. Учитывая высокий рост численности населения, необходимо повышение мобильности населения и создание условий для миграции избыточного населения из ядра агломерации. Целесообразно содействовать урбанизационным процессам в опорных селах и малых городах, в том числе преобразованию сельских населенных пунктов с населением свыше 15 тыс. человек (*таких как Казыгурт и другие*) в урбанизированные территории с развитием несельскохозяйственных секторов экономики. В перспективе возможно расширение зоны влияния агломерации и усиление взаимодействия с крупными городами Тараз, Туркестан и Ташкент.

К текущим проблемам развития производительных сил относится низкий уровень конкурентоспособности местных товаров, мелкотоварность производства. Объем импорта за прошлый год составил 2,2 млрд. долларов США.

Концентрация производства с соответствующей инфраструктурой в городах-контраггентах и спутниках позволит сформировать территории опережающего роста, которыми станут специальная экономическая зона «Оңтүстік», индустриальные зоны («Казыгурт», «Тюлькубас», «Бадам», «Тассай», «Оңтүстік», *Казахско-Турецкая индустриальная зона*).

Увеличению производства будет способствовать формирование 9 перспективных кластеров: фармацевтики, нефтепереработки, металлургии, текстильной в городе Шымкент, стройиндустрии в городе Шымкент и Тюлькубасском районе, пищевой промышленности в городе Шымкент, Ордабасынском, Тюлькубасском и Сайрамском районах. Реализация 89 инвестиционных проектов в рамках программ Госпрограммы индустриально-инновационного развития позволит развить отраслевой потенциал и занятость населения агломерации.

Структурная и технологическая диверсификация сельского хозяйства, создание предприятий по переработке хлопка, сельхоз продукции, легкой промышленности, расширение сети малых и средних предприятий позволит достичь роста валовой продукции сельского хозяйства к 2020 году в 2,6 раза и к 2030 году в 6 раз.

Без эффективного транспортного каркаса невозможно формирование полноценной агломерации. Перспективный транспортный каркас агломерации позволит усилить транспортно-логистический потенциал региона [15].

Создание грузосортировочной станции и нового ж/д вокзала «Шымкент-2», расширение существующего комплекса пассажирского вокзала города Арыс позволит повысить качество транзитных перевозок. Строительство железнодорожных линий «Северный обход города Шымкент и «Жылға – Сарыағаш – Қызыләскер – Жетісай» создадут дополнительные условия развития предпринимательства.

Строительство 3-х объездных кольцевых автодорог города Шымкента (*Южный, Восточный, Северный*), объездной дороги города Сарыағаш и линий легкорельсового транспорта (LRT) снизит нагрузку транспортных потоков, повысит мобильность сообщения. С целью разгрузки города-центра агломерации и связи с центрами притяжения предлагается создание 5 транспортно-пересадочных узлов.

Ключевой точкой развития транспортной инфраструктуры агломерации является формирование и развитие транспортно-логистических центров в городе Шымкент, Тюлькубасском и Сарыағашском районах. К 2020 году предлагается реконструкция аэропорта города Шымкент с пропускной способностью не менее 500 пассажиров в час.

Представленные предложения являются одним из вариантных решений возможного градостроительного развития региона. Реализация обозначенных вопросов позволит комплексно и взаимосвязано развивать территорию агломерации, сформировать центр экономического роста и благоприятную урбанистическую среду, повысить мобильность населения, обеспечить равный доступ населения к системам жизнеобеспечения, способствуя устойчивому развитию региона в целом.

Список литературы

1. *Татаркин А.И.* Развитие экономического пространства регионов России на основе кластерных принципов // *Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз*, 2012. № 3 (21). С. 5–12.
2. *Полян П.М.* Методика выделения и анализа опорного каркаса расселения. Ч.1. М.: ИГ АН СССР, 1988. 56 с.
3. *Перцик Е.Н.* География городов (Геоурбанистика). М.: Высшая школа, 1991. 282 с.
4. *Петров Н.В.* Городские агломерации: состав, подходы к делимитации // *Проблемы территориальной организации пространства и расселения в урбанизированных районах*. Свердловск, 1988. 262 с.
5. *Наймарк Н.И.* Современная сеть городских агломераций СССР // *Известия Российской академии наук*, 1985. № 6. 146 с.
6. Постановление Правительства Республики Казахстан от 28 июня 2014 года № 728 «Об утверждении Программы развития регионов до 2020 года».
7. Постановление Правительства Республики Казахстан от 30 декабря 2013 года № 1434 «Об утверждении Основных положений Генеральной схемы организации территории Республики Казахстан».
8. *Солодилов В.В.* Транспортно-коммуникационная основа согласованного развития Москвы и Санкт-Петербурга. СПб, 2005. 167 с.
9. Закон Республики Казахстан от 16 июля 2001 года «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности».