

**Бухвалов Олег Станиславович**

магистрант

**Новикова Наталья Валерьевна**

канд. экон. наук, доцент

ФГБОУ ВПО «Уральский государственный

экономический университет»

г. Екатеринбург, Свердловская область

## **СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ КРУПНЫХ И КРУПНЕЙШИХ РОССИЙСКИХ ГОРОДОВ В XXI ВЕКЕ И ПРИОРИТЕТНЫЕ ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ**

*Аннотация: в статье рассмотрены различные острые вопросы, связанные с формированием комфортного городского пространства и его качественными преобразованиями в условиях существующей застройки.*

*Ключевые слова: редевелопмент, промышленные территории, селитебные территории, ограниченность территории, структура, экономические решения.*

В процессе проведения анализа о комфорте проживания в крупных и крупнейших российских городах (на примере города Екатеринбурга) приходится делать неутешительные выводы.

За последние годы в крупных и крупнейших российских городах «обозначился» целый ряд проблем, которые нарастают одна на другую, как снежный ком. В первую очередь это связано с образованием в отдельных частях города «депрессивных» территорий.

Основная часть современных российских городов создана искусственно, на фоне развития промышленного производства страны, которое происходило в 30–50 гг. XX века. Часть промышленных предприятий были эвакуированы на Урал и являются ярким примером специфического типа поселениями «город- завод». Площади территорий отдельных предприятий превышают 25–30 га и имеют протяженность более километра, на которых размещены металлургические цеха с

технологией непрерывного производства. Политические и социально-экономические особенности того времени диктовали создание городов- заводов, где главным был завод, а только потом человеческое поселение. Эта концепция существовала до середины XX века.

Планировочная структура таких городов в «советский» период была ориентирована на индустриализацию страны, в силу чего концентрация селитебных территорий происходила вокруг предприятий. Преимущественно это было временное жилье. В процессе развития города- заводы обрастили все новыми территориями. Городское пространство вокруг них формировалось с определенным стереотипом, «особые» условия проживания в котором соответствовали определенному этапу социального развития страны, а комфортные условия измерялись общественными интересами и представляли собой производственно-территориальные комплексы.

Н.Н. Колосовский в свое время писал: «Под этим термином следует подразумевать взаимообусловленное (соподчиненное) сочетание производственных предприятий и селитебы (населенных мест) либо на ограниченной территории (локальные комплексы), либо на территории экономического района или подрайона (районные комплексы)» [1].

Геополитическая ситуация, приватизация и развитие института частной собственности предопределили сокращение объемов производства промышленных предприятий и их функциональную переориентацию в условиях изменений мировой экономики.

Одним из этапов развития современных городов стало размещение в центральных плотно застроенных и заселенных частях городского пространства, окруженного вокруг промышленных площадок, крупных торговых центров. В результате подобных стихийных преобразований появились территории, требующие для своей жизнеспособности дополнительной нагрузки на существующие инженерные коммуникации, сети и инфраструктуру.

Кроме того, увеличение деловой активности в центральных частях российских городов, ограниченность использования территорий, занятых промышленными площадками, а вместе с тем рост автомобилизации, приводит к ежегодно увеличивающимся «дорожным пробкам», к проблемам регулирования пропускной способности транспортных потоков на городских улицах.

Внеплановые замены изношенных инженерных сетей, как правило, размещенные в границах территорий общего пользования улично-дорожной сети при проведении ремонтных работ создают напряженность и дополнительную аварийность на дорогах, существенно влияют на уровень безопасности движения, комфорта, создают крайне негативную санитарно-гигиеническую, экологическую ситуацию в городском пространстве.

Одним из решений многих проблем таких «депрессивных» городских пространств может послужить редевелопмент промышленных территорий с полным или частичным сносом предприятий или их отдельных объектов и размещением на высвобождаемом месте доминантных объектов недвижимости, способных создать новые, «яркие точки» экономической привлекательности деловой активности. Понятие «депрессивность» применительно к району, региону, территории, ареалу, городу и другим территориальным образованиям впервые получило хождение в период мирового экономического кризиса в 20–30 гг. XX в. [1].

В тоже время, развитие промышленных территорий путем дробления единиц планировочной структуры позволит применить архитектурные и экономические решения для более качественного изменения городского пространства, с учетом полной или частичной реконструкции инженерных, электрических и других линий и сетей и транспортной инфраструктуры.

В современной практике нам приходится обращаться к передовому опыту, в том числе, связанному с редевелопментом территорий, то есть качественному развитию застроенных территорий, где происходит преобразование ядер городов в образовательные, деловые, увеселительные центры. Следовательно, одним из направлений повышения экономической и градостроительной привлекательности данных территорий, с учетом обновления инфраструктуры может являться

создание промышленно-коммунальных районов нового типа: промышленных и техно-парков.

В процессе изучения данного вопроса необходимо предварительно сделать обоснование наиболее эффективного использования объекта недвижимости с учетом интересов населения и анализа территории, применительно к которой, рассматривается размещение объекта недвижимости.

На основе авторского исследования поставлены цели и сформулированы задачи работы:

- анализ современной нормативно-правовой базы объекта недвижимости;
- анализ градостроительной ситуации;
- анализ рынка недвижимости данной территории, в которой расположен объект оценки;
- исследования по сбору необходимой информации об оцениваемом объекте недвижимости, его прилегающей территории, потребностях развития инфраструктуры и пр.

Результат реализации поставленных целей и задач будет представлен в серии следующих публикаций автора.

### ***Список литературы***

1. Анимица Е.Г. В поисках новой парадигмы регионального развития / Е.Г. Анимица, В.П. Иваницкий, Э.В. Пешина. – Екатеринбург: УрО РАН, 2005. – С. 14, 93.
2. Колсовский Н.Н. Теория экономического районирования. – М., 1969. – С. 142.
3. Некрасов Н.Н. Проблемы региональной экономики. – М., 1978.
4. Новейший словарь иностранных слов и выражений. – М., 2001.
5. Иноземцев В. Война заводам? // Аргументы и факты. – 27 марта 2013 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.aif.ru/money/business/41850>