ГОСУДАРСТВЕННОЕ КАЗЕННОЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ АРМАВИРСКИЙ ИНДУСТРИАЛЬНЫЙ ТЕХНИКУМ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ

**Краснодарский край -2030**

**Экономический проект**

**«Пространственно-территориальное развитие Краснодарского края»**

Подготовил студент группы 21

специальности «Делопроизводитель»

Пугач А.

Руководитель проекта: Алфутова И.В.



**Армавир, 2018**

**Оглавление**

[Введение 4](#_Toc523392309)

[Глава 1. Пространственная организация Краснодарского края во времени 7](#_Toc523392310)

[Глава 2. Краснодарский край сегодня 10](#_Toc523392311)

[3.1 Промышленность 10](#_Toc523392312)

[3.2. Сельское хозяйство 11](#_Toc523392313)

[3.3. Транспорт 11](#_Toc523392314)

[3.4. Строительство 13](#_Toc523392315)

[Глава 3. Будущее Краснодарского края 16](#_Toc523392316)

[4.1.Цель и приоритетные задачи пространственно-территориального развития 17](#_Toc523392317)

[4.2. Основные направления по реализации приоритетных задач пространственно-территориального развития Краснодарского края 18](#_Toc523392318)

[4.3.Направления социально-экономического развития средних и малых городов, сельских территорий за пределами крупных городских агломераций 19](#_Toc523392319)

[4.4. Направления развития транспортной инфраструктуры 21](#_Toc523392320)

[4.5. Направления развития информационно-телекоммуникационной инфраструктуры. 21](#_Toc523392321)

[4.6. Направления по развитию экологического каркаса и сохранению биологического разнообразия. 22](#_Toc523392322)

[4.7. Сценарий пространственного развития Краснодарского края 22](#_Toc523392323)

[4.8. Механизмы реализации стратегии пространственного развития 24](#_Toc523392324)

[Литература 26](#_Toc523392325)

# **Введение**

Море, горы - ПРОСТО РАЙ…

Тут Отечество родное -

Тёплый Краснодарский край

Проблема пространственно-территориального развития в последние годы становится все более актуальной для страны в целом и для Краснодарского края в частности. Пространственно-территориальное развитие – это переход от одной пространственной организации края к другой. **Актуальность** темы пространственного развития определяется, в первую очередь, внешней средой. Во всем мире идет переход от этапа конкуренции стран к этапу конкуренции регионов. Формируются глобальные экономические регионы, которые конкурируют между собой. Пространственная организация это, прежде всего, система расселения населения, то есть населенные пункты и связи между ними, производство и природопользование. Все это связано управлением, осуществляемым на различных уровнях.



Проект учитывает положения Основ государственной политики регионального развития на период до 2025 года, утвержденных Указом Президента Российской Федерации от 16 января 2017 г. № 13, Стратегии национальной безопасности Российской Федерации, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 31 декабря 2015 г. № 683, национальные цели и стратегические задачи развития Российской Федерации на период до 2024 года, определенные Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204, а также положения Концепции стратегии пространственного развития на период до 2025 года, утвержденной Правительством Российской Федерации (от 22 мая 2017 г. № ДК-П16-3247).

**Цель проекта:**

Сформировать основы экономической культуры людей, вовлечь население в процесс пространственно-территориального развития Краснодарского края.

**Задачи:**

• проинформировать население о проблемах, связанных с пространственно-территориальным развитием;

• способствовать снижению загрязнения территории Краснодарского края, улучшению экологической обстановки;

• формировать экономическую культуру и положительное отношение к пространственно-территориальным изменениям.

Говоря о пространственно-территориальном развитии, мы подразумеваем переход из одного состояния пространственной организации к другому, без отрицательных последствий этого перехода. Нам нужен переход от плохого к хорошему, от хорошего – к наилучшему, другая история нам не нужна. Итак, целью пространственного развития или управления развитием территорий является построение оптимальной пространственной организации. Это, на наш взгляд, такая организация, которая одновременно обеспечивает минимизацию возможных издержек на поддержание инфраструктуры и сохранение единства территории. Конкретный пример: выработка одного киловатт-часа электроэнергии стоит один рубль, а его передача до некоторых населенных пунктов в 10 раз дороже. Это издержки инфраструктуры, и надо сделать так, чтобы расходы на инфраструктуру были как можно меньше как для бизнеса, так и для каждого конкретного человека.

Все большее внимание уделяется пространственно-территориальному развитию на федеральном уровне. Учитывая, что наш край очень большой, необходимо обеспечить оптимальную организацию и правильно выбрать направление развития. Начата реализация ряда проектов в области пространственно-территориального развития.

Предложенный проект является пилотным.

Реализация проекта позволит привлечь внимание общественности к пространственно-территориальному развитию Краснодарского края.

# **Глава 1. Пространственная организация Краснодарского края во времени**

Исторически Краснодарский край обладал географическими преимуществами по сравнению с другими регионами. Освоение южных земель начиналось как раз с Краснодарского края. На юге – путь к Черному морю. В конце XVIII - начале XX в. противоречия между Россией и Турцией, заканчиваются решительными шагами России по присоединению Крыма и Кубани к империи. Необходимо было укрепить южные границы, не допустить использования территории и народов Кубани Турцией в качестве плацдарма для дальнейшей экспансии. Неопределенное положение Кубани требовало решительного пресечения антирусских действий со стороны Крыма и Турции в целях налаживания мирных отношений с народами Северного Кавказа. Закрепиться на Кубани можно было только через колонизацию этого региона. Для решения этой задачи необходимо было привлечь население, которое успешно могло бы совмещать военную службу и хозяйственную деятельность. Подобную задачу могли решить только казаки.

Екатерина II подписывает указ о создании войска верных казаков, рассчитывая использовать опыт казачества в войне. В ходе военных действий казаки зарекомендовали себя как умелые разведчики, отважные воины и мореходы. Особенно отличились запорожцы. По окончании военных действий Черноморское войско было поселено на землях между Бугом и Днестром.



Казачья старшина решила обратиться к правительству с просьбой о переселении войска на Тамань и близлежащие земли. Депутация во главе с А. Головатым отправилась в столицу весной 1792 г., а уже 30 июня того же года Екатерина II подписала Жалованную грамоту, по которой черноморским казакам в вечное пользование передавалась правобережная Кубань от устья до Усть-Лабинского редута, а также Фанагория.

Переселялись черноморские казаки в 1792-1793 гг. несколькими партиями под руководством С. Белого, К. Кордовского, 3. Чепеги, А. Головатого. Всего переселилось на Кубань около 17 тысяч человек, но уже к 1795 г. численность войска приближалась к 25 тысячам человек. В 1793-1794 гг. казаками-черноморцами были основаны 40 куренных селений, заложен войсковой град Екатеринодар - административный центр Черномории.

Основной для казаков была служба на месте проживания - «бдение и стража пограничная от народов закубанских». В дореформенный период служба казачества была поголовной и практически пожизненной. В обмен на земельный надел и некоторые льготы казаки расплачивались длительной и тяжелой службой.

В силу различных природных условий у черноморцев и линейцев сложились отличия и в отбывании воинской повинности. По прибытии на Кубань черноморские казаки практически не использовали свой флот, прославивший их в войне с Турцией.

Основной отраслью сельского хозяйства Черномории было экстенсивное скотоводство. А на Кавказской линии практически все казаки занимались хлебопашеством, особенно на правом фланге, где опасностей набегов было меньше, а земля плодородна. Что касается промышленности, то в основном она носила кустарный характер. Естественно, что в каждой станице имелись свои кузнецы, плотники, столяры и пр. Крупные промышленные предприятия по большей части были связаны с рыбным промыслом, скотоводством и обмолотом зерна.

Таким образом, практически все хозяйство Черномории (и казачье, и войсковое) развивалось экстенсивным путем по объективным причинам: занятость значительной части казачьего населения на военной службе, отсутствие наемной рабочей силы, возможность для казачьей старшины захватывать значительные земельные участки и получать прибыль за счет расширения эксплуатируемых земель.

Понятно, что такое географическое положение благотворно сказывалось на социально-экономическом развитии.

Что происходит в настоящее время?

Как оказалось, бесконечнодолго пользоваться таким конкурентным преимуществом, как выгодное транспортно-географическое положение,невозможно.

# **Глава 2. Краснодарский край сегодня**

Краснодарский край (Кубань) — субъект Российской Федерации, расположенный на юго-западе Российской Федерации. Входит в состав Южного федерального округа. Образован 13 сентября 1937 года. Граничит с Ростовской областью, Ставропольским краем, Карачаево-Черкесской Республикой, Республикой Адыгея и Абхазией. Численность населения Краснодарского края по данным Росстата составляет 5 603 420 чел. (2018). По численности населения край занимает третье место среди регионов Российской Федерации после Москвы и Московской области. Плотность населения — 74,23 чел./км2 (2018). Городское население — 54,88% (2018). Уровень урбанизации значительно ниже, чем в среднем по стране (74,43%).


## **3.1. Промышленность**

Ведущее место в структуре промышленности принадлежит перерабатывающим производствам. Пищевая отрасль обеспечивает 42,8 % общего объёма промышленной продукции; далее идут электроэнергетика (13,4 %), топливная отрасль (10,5 %), машиностроение и металлообработка (9,4 %) и промышленность строительных материалов (7,9 %). На химический и лесной комплексы приходится всего по 3—4 % промышленного производства. Доля легкой отрасли совсем незначительна (1,3 %). Во времена СССР в Краснодарском крае было развито станкостроение и приборостроение.

Отличительной чертой промышленной инфраструктуры Краснодарского края является высокая степень концентрации специализированных производств в основных промышленных центрах — Краснодаре (где сосредоточено более трети краевого промышленного потенциала), Армавире и Новороссийске.

В Краснодаре и его окрестностях сосредоточено 38 % объёма промышленной продукции и 47 % инвестиций в основной капитал, сконцентрировано 16 % населения.

## **3.2. Сельское хозяйство**

В экономике России край выделяется как важнейший сельскохозяйственный регион страны (7 % валовой продукции сельского хозяйства России, 1-е место в России). Краснодарский край — лидер по валовому сбору зерна (10 % от общероссийского) и сахарной свёклы (17,3 %), один из ведущих производителей семян подсолнечника (15 %) и виноградных вин (37 %)[26].

## **3.3. Транспорт**

Морские порты края обеспечивают прямой выход через Азовское и Чёрное моря на международные внешнеторговые пути и перерабатывают более 35 процентов внешнеторговых российских и транзитных грузов морских портов России, обслуживают около трети российского нефтеэкспорта. По территории края проходят важнейшие железнодорожные маршруты федерального значения, которые ориентированы в сторону морских международных портов края и курортов Чёрного и Азовского морей.

Трубопроводный транспорт представлен международным нефтепроводом «Тенгиз — Новороссийск» и газопроводом «Россия — Турция» («Голубой поток»).

**Воздушный**

В Краснодарском крае работают пять аэропортов, объединённые в группу «Базэл Аэро». Аэропорты в Краснодаре, Сочи и Анапе являются международными, аэропорты в Геленджике и Ейске — внутренними. Воздушными воротами края является аэропорт «Пашковский» (Краснодар) — один из крупнейших аэропортов в России (в 2010 г. занял 7 место по пассажиропотоку).

**Автомобильный**

По территории Краснодарского края проходят:

Федеральная автомагистраль E 115—М4 «Москва — Новороссийск»;

Автомагистраль E 50—Р217 «Кавказ»;

Автомагистраль E 97—А290 «Новороссийск — Керчь»;

Автомагистраль E 97—А147 «Джубга — граница с Абхазией»;

Трассы А146, А148, Р253.

Построена автодорожная часть моста через Керченский пролив, соединяющего Кубань с Крымом.

**Железнодорожный**

В Краснодарском крае находятся железные дороги, принадлежащие ОАО «РЖД» и относящиеся к Северо-Кавказской железной дороге. Через край проходят железнодорожные маршруты, ведущие в Ставропольский край, Абхазию и в Крым (через паромную переправу Керченского пролива, также строится железная дорога через пролив). В Апшеронском районе находятся Апшеронская узкоколейная железная дорога крупнейшая горная узкоколейная железная дорога на территории России.

**Водный**

Портовыми городами на Азовском море являются: Ейск и Темрюк. Портовые города Чёрного моря: Порт Кавказ, Тамань, Анапа, Новороссийск, Геленджик, Туапсе, Сочи.

Порты Новороссийск и Туапсе обеспечивают перевалку 75 % сухих грузов, проходящих через портовое хозяйство юга России, обслуживают третью часть российского экспорта нефти. В крае функционируют восемь морских портов: Новороссийск, Туапсе, Сочи, Анапа, Геленджик, Ейск, Темрюк, Порт-Кавказ, а также речной порт Краснодар. На них приходится до 40 % грузооборота всех портов Российской Федерации. Крупнейшие судоходные компании: ОАО «Новороссийское морское пароходство» (ОАО «Новошип»).

## **3.4. Строительство**

В 2010 году в крае было выполнено строительно-монтажных работ на сумму более 442 млрд руб. или 110,8 % к 2011 году в действующих ценах. По показателю объёма строительно-монтажных работ Краснодарский край занял в 2012 году третье место в Российской Федерации. По объёмам ввода жилья Краснодарский край пятый год подряд занимает второе место в стране после Московской области. В 2012 году построено более 4,3 миллиона квадратных метров жилья.

В производстве строительных материалов края работают около одной тысячи производств, в том числе свыше 50 крупных и средних профильных предприятий, трудится свыше 23 тысяч человек.

Цементное производство в крае представлено тремя крупными предприятиями: ОАО «Новоросцемент» ОАО «Верхнебаканский цементный завод» и ООО «Атакайцемент» (все — г. Новороссийск). В 2012 году краевыми предприятиями было выпущено более 5,2 млн тонн цемента, что позволило краю остаться на второй позиции в России, пропустив вперед в этом рейтинге Белгородскую область.

Вторым по значимости сегментом промышленности стройматериалов края является производство железобетонных и бетонных изделий. Производством железобетонных и бетонных изделий в крае занимается около 20 предприятий, среди них крупнейшие ЗАО «ОБД» (Краснодар), ОАО "Агропромышленный комбинат «Гулькевичский», Кавказский завод железобетонных шпал, Гирейское ЗАО «Железобетон», ОАО «Блок» (все четыре предприятия расположены в Гулькевичском районе). В 2012 году с показателем выпуска более 1,1 млн м³ железобетона край занял пятое место в российском рейтинге.

Производство гипсовой продукции представлено выпуском гипса, сухих строительных смесей, гипсокартонных листов. В российском рейтинге в 2012 году по выпуску гипса край занял первое место, гипсокартонных листов — 3 место, сухих строительных смесей — четвёртое место. Крупнейший производитель гипсовой продукции ООО «Кнауф Гипс Кубань» находится в Мостовском районе.

Производством нерудных строительных материалов в крае занимается около сотни предприятий. В 2012 году по выпуску нерудных с показателем более 21 млн м³ край занял в стране третье место.

Производство керамического кирпича является одним из крупнейших в стране, по итогам 2012 года край с объёмом выпуска кирпича более 540 млн штук занял первое место в стране. В крае действуют около 100 кирпичных производств, крупнейшими производителями керамического кирпича на Кубани являются ОАО «Славянский кирпич», ОАО «Новокубанский завод керамических стеновых материалов», ООО «Фабрика керамических изделий», ОАО «Губский кирпичный завод», которые работают на импортном или отечественном энергосберегающем оборудовании.

Мы видим, что развитие [экономики Краснодарского края](https://pandia.ru/text/category/yekonomika__permskij_kraj/) испытывает определенные трудности, на наш взгляд, проблемы пространственной организации, которые существуют, во многом определяют эту ситуацию.

Как писала в августе 2013 года главный редактор Краснодарского бизнес-журнала Светлана Гетало, масштабные бюджетные вливания заслоняют ряд структурных проблем. Так, почти треть бюджетообразующих предприятий края в 2013 году убыточны, задолженность по заработной плате в регионе за последние полтора года увеличилась в 55 раз, спад в деревообрабатывающей промышленности продолжается третий год и составил в первой половине 2013 года 39,2 %, износ инженерных сетей 60 %. Сократились посевы сахарной свеклы и поголовье скота. После прекращения олимпийского финансирования эти проблемы обостряются Для изменения ситуации мы считаем целесообразным опираться на теорию М. Портера, который отмечает, что в настоящее время не так важно, что досталось стране в наследство, какие природные ресурсы и производственные мощности. Важны скорость и качество обновления экономического потенциала. Этот гуру современной экономики дает нам повод более оптимистично смотреть в будущее: не все зависит от того, что мы имеем, но очень много зависит от того, как мы будем жить и работать.

Процесс совершенствования системы расселения должен затронуть и краевой центр, и его окружение. Краснодар сегодня – промышленный город. Для устойчивого развития края мы должны в первую очередь необходимо реализовать проект под названием «Агломерация город Пермь». Есть разное толкование [агломерации](https://pandia.ru/text/category/aglomeratciya/) Краснодара, по-разному очерчиваются границы этой агломерации. Мы взяли за основу радиус 50 км от центра города и говорим о необходимости перемещения значительной части производства вовне**,** а в Краснодаре необходимо сосредоточить в первую очередь услуги, в том числе управленческие. Сбалансированное развитие агломерации должно решить три вопроса. Первое – сохранить производство, переместив его из центра города на окраины агломерации и воссоздав его на новой технологической основе. Второе – сохранить зоны, которые позволяют нейтрализовать промышленное производство (рекреационные зоны). Третье – превратить центр города в некий столичный город, имеющий хорошую доступность, услугами которого могли бы пользоваться все жители агломерации и края. Очень важным для развития агломерации является проект «Кольцевая дорога».

# **Глава 3. Будущее Краснодарского края**

В настоящее время особое внимание уделяется дифференцированному подходу к социально-экономическому развитию типов территорий, различающихся условиями жизни и хозяйствования, а также выполняемыми ими функциями в социально-экономическом развитии страны. Среди основных тенденций пространственно-территориального развития Краснодарского края в последние десятилетия можно выделить следующие:

1. Повышение роли крупных городов в социально-экономическом развитии. В течение последних десятилетий в большинстве городов Краснодарского края (Краснодар, Армавир, Кропоткин) продолжается увеличение доли населения. Факторами социально-экономического развития крупных городов являются емкий внутренний рынок, предпринимательская активность. Численность населения большинства городов с начала 2000-х годов устойчиво возрастает.

2. Концентрация экономического роста в ограниченном числе центров. В их составе преобладают крупные города, а также минерально- сырьевые центры и территории, специализирующиеся на эффективных сельском хозяйстве, лесном хозяйстве, туристско-рекреационной деятельности (Сочи, Адлер).

3. Отсутствие планирования пространственно-территориального развития крупных городов привело к избыточной застройке пригородных территорий жильем без необходимой транспортной и социальной инфраструктуры, высокой концентрации мест приложения труда в центральной части крупнейших и крупных городов и их дефициту в пригородах (Краснодар, Сочи, Туапсе, Армавир). Результатом этих процессов стало нарастание экологических и транспортных проблем.

4. Значительная часть малых и средних городов, сельских территорий Краснодарского края характеризуется узкоспециализированной структурой экономики и недостаточно развитым рынком труда, низким уровнем инвестиций в инфраструктуру, недостаточной транспортной связанностью

5. В большинстве субъектов Краснодарского края в течение последнего десятилетия наблюдался большой естественный прирост населения за счет миграционного притока населения из стран Ближнего Зарубежья. Указанные тенденции могут привести к нарастанию безработицы.

6. Сохраняется низкий уровень транспортной доступности многих малых и средних городов и крупных сельских населенных пунктов, в том числе по причине плохих местных автомобильных дорог.

7. Низкий уровень интегрированности различных видов транспорта, отсутствие сети транспортно-логистических центров, объединяющих несколько видов транспорта, способствуют возникновению перегруженных участков на транспортных коммуникациях.

8. Сложная экологическая ситуация в промышленных центрах. Интенсивный рост застройки в пригородных зонах Большого Сочи, Краснодара, Адлера. Ситуация усугубляется в результате быстрого роста объемов образования твердых коммунальных отходов. Сохраняются значительные площади территорий с нарушенными природными экосистемами в результате концентрации крупных загрязняющих обрабатывающих производств, добычи полезных ископаемых, повышения интенсивности ведения сельского хозяйства. В Краснодарском крае (Сочи, Краснодар, Армавир) около 15% городского населения проживает в условиях высокого и очень высокого уровня загрязнения воздуха

## **4.1. Цель и приоритетные задачи пространственно-территориального развития**

1. Целью пространственного развития Краснодарского края является устойчивое и эффективное развитие территорий КК, обеспечивающее развитие человеческого капитала, повышение темпов экономического роста и национальную безопасность страны.
2. Для достижения цели пространственного развития Российской Федерации необходимо решение следующих приоритетных задач:

а) социально-экономическое развитие перспективных центров экономического роста, обеспечивающее ускорение экономического роста края, способствующее дальнейшему формированию крупных городов с численностью населения от 100 тыс. до 500 тыс. человек;

б) социально-экономическое развитие малых и средних городов, сельских территорий, обеспечивающее повышение устойчивости пространственной системы КК;

г) обеспечение роста транспортной связанности центров экономического роста друг с другом и с прилегающими территориями;

д) совершенствование территориальной организации оказания услуг отраслей социальной сферы;

е) развитие экологического каркаса и сохранение биологического разнообразия.

## **4.2. Основные направления по реализации приоритетных задач пространственно-территориального развития Краснодарского края**

Повышение качества и комфортности городской среды за счет:

- формирования единой градостроительной политики развития крупных городов;

- повышения доступности комфортного жилья, в том числе за счет развития рынка арендного жилья, реализации программ социального найма;

- инфраструктурной поддержки реализации проектов реновации существующих городских жилых районов, комплексного развития городских и пригородных территорий;

− повышения эффективности использования центральных районов городов, сохранения культурного наследия и исторического облика;

− обеспечения разнообразной и насыщенной культурной жизни за счет развития культурно-досуговой сферы;

− скоординированного планирования и развития лесных массивов, лесопарков, парков и других зеленых насаждений, в том числе образующих рекреационные зоны и зеленые «пояса» крупных городских агломераций;

− содействия улучшению состояния окружающей среды за счет внедрения малоотходных технологий и современных систем очистки выбросов и стоков, реализации мер по защите от шумового загрязнения, утилизации и переработке отходов, сокращения воздействия транспорта на окружающую среду;

− доведения в крупных городских агломерациях автомобильных дорог до нормативных требований;

− расширения радиусов в пределах двухчасовой транспортной доступности за счет формирования и развития единых транспортных систем крупных городских агломераций, строительства скоростных транспортных магистралей, развития системы городского и пригородного общественного транспорта, транспортно- пересадочных узлов;

− перенаправления транзитных грузопотоков за пределы крупнейших и крупных городов за счет создания транспортных обходов.

## **4.3. Направления социально-экономического развития средних и малых городов, сельских территорий за пределами крупных городских агломераций**

Повышение транспортной доступности малых и средних городов, сельских территорий до административного центра соответствующего субъекта Российской Федерации и до ближайших центров экономического роста за счет развития и приведения в нормативное состояние сети региональных и местных дорог.

Повышение уровня благоустройства городских и сельских населенных пунктов с обязательным учетом мнения местного населения. Повышение качества питьевой воды для населения, в том числе для жителей населенных пунктов, не оборудованных современными системами централизованного водоснабжения.

Сохранение и использование объектов природного и культурного наследия, формирующих туристско-рекреационный потенциал территорий, повышение транспортной доступности данных объектов. Сохранение, возрождение и развитие центров народных художественных промыслов. Создание условий для доступности культурных благ. Поддержка внедрения международных стандартов сертификации туристских услуг и продвижения формируемых туристских продуктов на внутреннем и зарубежных рынках. Содействие развитию специализированной туристской и инженерной инфраструктуры и объектов инженерной защиты на территориях, специализирующихся на туристско-рекреационной деятельности.

Расширение поддержки инициатив местного населения в сфере предпринимательства, развитие и продвижение уникальных локальных брендов.

Содействие повышению качества и расширению возможностей непрерывного образования для всех категорий граждан за счет развития российского цифрового образовательного пространства, популяризации дистанционных программ обучения и переквалификации населения.

Определение уникальных отраслей эффективных экономических специализаций малых и средних городов, содействие встраиванию предприятий указанных отраслей в региональные цепочки добавленной стоимости продукции.

Содействие развитию малых и средних городов как локальных обслуживающих центров для окружающих территорий, обеспечивающих население и экономических агентов различными видами услуг (отраслей социальной сферы, по сервису сельскохозяйственной техники и оборудования, информационно-консультационными, по хранению и переработке местного сельскохозяйственного сырья).

Обеспечение возможности реализации модели «управляемого сжатия» в населенных пунктах, не имеющих социально-экономических перспектив развития, путем оптимизации жилищно-коммунального хозяйства, объектов социальной инфраструктуры, обеспечения мобильности населения.

Поддержка развития специализированной инфраструктуры хранения и переработки продовольствия, инфраструктуры глубокой переработки сельскохозяйственного сырья.

Содействие развитию на сельских территориях производственной, потребительской и кредитной кооперации, фермерства, повышение доступности для малых и средних товаропроизводителей рынков сбыта сельскохозяйственной продукции. Поддержка мероприятий, направленных на сохранение и повышение плодородия сельскохозяйственных земель, лесовосстановление, восстановление водных биоресурсов.

## **4.4. Направления развития транспортной инфраструктуры**

1. Развитие скоростных транспортных коммуникаций, в том числе:

а) высокоскоростного железнодорожного коридора;

б) увеличения пропускной способности трасс и железнодорожных магистралей в 1,5 раза, а также ликвидация «узких мест» на грузонапряженных участках железных дорог;

в) сокращения времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом;

г) увеличения мощностей морских портов;

д) модернизация морской и речной инфраструктуры за счет поэтапного развития транспортных коммуникаций между центрами и окраинами;

е) приведения в нормативное состояние участков региональных и местных автомобильных дорог с твердым покрытием, обеспечивающих кратчайшую связь малых и средних городов, сельских территорий;

ж) развитие устойчивого круглогодичного транспортного сообщения малонаселенных территорий.

## **4.5. Направления развития информационно-телекоммуникационной инфраструктуры.**

Создание устойчивой и безопасной информационно-телекоммуникационной инфраструктуры для обеспечения широкополосного доступа к сети «Интернет» для всех территорий Краснодарского края. Повышение информационно-телекоммуникационной связанности территории за счет широкого использования технологий спутниковой связи для наиболее удаленных и труднодоступных районов при обязательном условии повышения доступности телефонной спутниковой связи и спутникового интернета для населения.

## **4.6. Направления по развитию экологического каркаса и сохранению биологического разнообразия.**

- Создание новых особо охраняемых природных территорий (Кавказский заповедник) в районах распространения уникальных природных комплексов.

- Снижение антропогенного воздействия на водные объекты и пойменные экосистемы, включая реку Кубань, Черное и Азовские моря и другие крупные водные объекты.

- Создание сети объектов по термическому обезвреживанию твердых коммунальных отходов, а также стимулирование переработки отходов во вторичное сырье.

## **4.7. Сценарий пространственного развития Краснодарского края**

Сценарий пространственного развития КК предполагает сохранение текущих тенденций без формирования приоритетов и механизмов пространственного развития, в том числе, без необходимого развития магистральной транспортной и энергетической инфраструктуры. В результате усилится социально-экономическое неравенство как внутри, так и между субъектами Российской Федерации при низких темпах экономического роста.. Одним из важнейших результатов развития транспортной инфраструктуры также станет вовлечение в радиус транспортной доступности крупных городов, городских округов и муниципальных районов, в которых проживают до 7 млн. человек. Экспортные перевозки товаров всеми видами транспорта увеличатся к 2025 году почти на 30%. При этом около 85% указанного прироста будет обеспечено перевозками товаров, относящихся к группе несырьевых неэнергетических, прежде всего продовольственных товаров, химической продукции, древесины и целлюлозно-бумажных изделий, машиностроительной продукции. Сохранению и развитию человеческого капитала будут способствовать повышение доступности услуг отраслей социальной сферы, в том числе за счет развития современных способов оказания услуг, улучшения транспортной доступности и положительных изменений в территориальной организации услуг. Доля городского населения в Краснодарском крае продолжит увеличиваться. Одним из важных результатов Стратегии станет предотвращение роста межрегинального социально-экономического неравенства.

Реализация настоящей Стратегии обеспечивается согласованными действиями органов государственной власти Краснодарского края, органов местного самоуправления, бизнеса и заинтересованных сторон. На основе перечней отраслей эффективной экономической специализации Краснодарского края осуществляются: формирование состава приоритетных расходных обязательств местного самоуправления, подлежащих отраслевой финансовой поддержке из федерального бюджета; оценка эффективности устанавливаемых региональными и местными органами власти налоговых льгот, учитываемых при предоставлении дотаций на выравнивание уровня бюджетной обеспеченности субъектов Российской Федерации; разработка механизма совершенствования пространственной организации оказания услуг отраслей социальной сферы (здравоохранения, 33 образования, культуры, физической культуры и спорта, социального обслуживания) включает последовательность этапов планирования размещения новых либо модернизации, расширения существующих объектов отраслей социальной сферы на краевом, местном уровнях. Оценка обеспеченности населения существующей сетью учреждений, эксплуатационного состояния зданий, кадрового и технологического обеспечения существующей сети организаций и учреждений, соответствующего уровня организационного подчинения, учет значения ведомственных и частных объектов в общем объеме оказываемых населению субъекта Российской Федерации или муниципального образования услуг отраслей социальной сферы. Расчет существующей и прогнозируемой транспортной доступности (физической, временной и стоимостной) объектов отраслей социальной сферы с учетом планов по развитию транспортной инфраструктуры, численности и плотности населения, размещения населенных пунктов, для определения зон обслуживания объектов отраслей социальной сферы.

## **4.8. Механизмы реализации стратегии пространственного развития**

Реализация настоящей Стратегии обеспечивается согласованными действиями органов государственной власти Краснодарского края, органов местного самоуправления, бизнеса и заинтересованных сторон. На основе перечней отраслей эффективной экономической специализации Краснодарского края осуществляются: формирование состава приоритетных расходных обязательств местного самоуправления, подлежащих отраслевой финансовой поддержке из федерального бюджета; оценка эффективности устанавливаемых региональными и местными органами власти налоговых льгот, учитываемых при предоставлении дотаций на выравнивание уровня бюджетной обеспеченности субъектов Российской Федерации; разработка механизма совершенствования пространственной организации оказания услуг отраслей социальной сферы (здравоохранения, 33 образования, культуры, физической культуры и спорта, социального обслуживания) включает последовательность этапов планирования размещения новых либо модернизации, расширения существующих объектов отраслей социальной сферы на краевом, местном уровнях. Оценка обеспеченности населения существующей сетью учреждений, эксплуатационного состояния зданий, кадрового и технологического обеспечения существующей сети организаций и учреждений, соответствующего уровня организационного подчинения, учет значения ведомственных и частных объектов в общем объеме оказываемых населению субъекта Российской Федерации или муниципального образования услуг отраслей социальной сферы. Расчет существующей и прогнозируемой транспортной доступности (физической, временной и стоимостной) объектов отраслей социальной сферы с учетом планов по развитию транспортной инфраструктуры, численности и плотности населения, размещения населенных пунктов, для определения зон обслуживания объектов отраслей социальной сферы.

Основным инструментом обеспечения пространственно-территориального развития является комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Комплексный план формируется с учетом алгоритма планирования развития магистральной транспортной инфраструктуры, включающего следующие этапы: демографический прогноз, прогнозы численности населения, отраслевой прогноз добычи основных видов полезных ископаемых, производства сельскохозяйственной продукции и продукции обрабатывающих производств, прогноз внешней торговли (экспорта и импорта) по основным товарам, в том числе в разрезе субъектов Российской Федерации; − прогноз развития центров экономического роста; − общий прогноз объема перевезенных пассажиров по транспортной сети по всем видам транспорта, учитывающий, в том числе, прогнозы перевозок пассажиров в пригородном сообщении, внутреннего, выездного и въездного туристических потоков; − общий прогноз объема перевезенных массовых видов грузов и контейнеров по транспортной сети по всем видам транспорта, учитывающий прогнозы перевезенных внутрироссийских, импортных, экспортных и транзитных грузов, а также контейнеров.

*Вывод:* На наш взгляд, требуется комплексный подход к разработке программы пространственно-территориального развития Краснодарского края, формированию экономической культуры. Сформировать потребность населения, внести свой вклад в решение актуальных пространственно-территориальных задач возможно, в том числе и средствами PR.

**Литература**

1. Бардадым В. Литературный мир Кубани / В. Бардадым. – Краснодар : Советская Кубань, 1999.
2. Бардадым В. Отцы города Екатеринодара / В. Бардадым. – Краснодар : Советская Кубань, 2005.
3. Борисов В. Занимательное краеведение / В. Борисов. – Краснодар : Кубанское книжное издательство, 2005.
4. История Кубани: Краснодарский край. Республика Адыгея / авт.-сост. Ю. Бодяев, М. Мирук, Т. Науменко, В. Щетнев. – Москва : Дрофа; Д и К; Краснодар : ОИПЦ «Перспективы образования», 1997.
5. Казаки : История. Нравы и обычаи. Расселение. Боевое искусство. Войны и восстания / под ред. Б. А. Алмазова. – Санкт-Петербург : Золотой век; Диамант, 1999.
6. Кубанская библиотека : сборник / Департамент по делам СМИ, печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций Краснодарского края. – Краснодар : Периодика Кубани. – Т. 1. – 2008.
7. Нестеренко В. Д. Наша родина – Кубань / В. Д. Нестеренко. – Краснодар : Традиция, 2007.
8. Николин С. Путешествие по сказочному краю : Лазаревское. Сочи. Адлер. Красная Поляна / С. Николин. – Ростов-на-Дону : Донской издательский дом, 1999.
9. Плотников Г. К. Чёрное море / Г. К. Плотников. – Краснодар : Кубанское книжное издательство. – 2007.
10. Ратушняк В. Кубанские исторические хроники. Малоизвестное об известном : очерки / В. Ратушняк. – Краснодар : ОИПЦ «Перспективы образования», 2005.

**Интернет ресурсы**

1. http://krd.kommersant.ru/interview\_galas
2. <https://pandia.ru/text/78/392/80131.php>
3. <https://www.spsss.ru/assets/files/2018/v-nts_strategiya-prostranstvennogo-razvitiya.pdf>
4. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Краснодарский\_край](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D1%80%D0%B0%D1%81%D0%BD%D0%BE%D0%B4%D0%B0%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%BA%D1%80%D0%B0%D0%B9)