

В. В. ВОРОНИНА, А. А. ФИЛОБОК

**ГОРОДА-КУРОРТЫ В ФОРМИРОВАНИИ СИСТЕМЫ РАССЕЛЕНИЯ  
ЧЕРНОМОРСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ РОССИИ**

*ФГБОУ ВПО Кубанский государственный университет, г. Краснодар, Россия  
econgeo@mail.ru, 200289@lenta.ru*

Согласно разработанной в отечественном градостроительстве методологией (Лаппо Г. М., Перчик Е. Н., Пивоваров Ю. Л., Хорев Б. С. и др.) городские поселения образуют системы и являются составной частью общей системы расселения [1, 2, 3]. Система городских поселений может состоять из более мелких подразделений – подсистем, в том числе различного иерархического порядка (первого, второго и т.д.).

Урбанизация территории современной России обусловлена индустриализацией, эпоха которой началась в начале XX века, однако процесс распространения городского образа жизни в одних административных образованиях протекал динамично, а в других был вяло текущим. Среди последних следует отметить южные субъекты РФ – Краснодарский край и Крымский федеральный округ. Исторически сложившаяся агропромышленная и курортно-рекреационная направленность хозяйства сказалась на темпах урбанизации в этих регионах. В результате они имеют один из низких показателей урбанизированности 53,5 % и 57,9 % соответственно.

Со стороны другой система расселения на Черноморском побережье России, которое ограничивается с суши административной границей приморских

муниципальных образований Краснодарского края и Крымского федерального округа, является сложившиеся по своей пространственной организации сетью городов и поселков городского типа различного функционального профиля, людности и планировочной структуры.

Система расселения Черноморского побережья является неотъемлемой частью системы расселения страны, выступая таким образом в качестве подсистемы и, с учетом, по содержания её городских образований она является подсистемой первого порядка: Причерноморская (юго-западная).

Эта приморская территория характеризуется заметными отличиями, благодаря геоэкономическому положению, своеобразию природных условий, ресурсной составляющей, географического хода урбанизации и специфики хозяйственной деятельности. Процесс градообразования на Черноморском побережье России охватывает несколько этапов. Первый – дореформенный период (до 1861 г.) протекал пассивно, в течение его были образованы: Анапа, Севастополь, Балаклава, Керчь, Евпатория, Феодосия и Ялта. В пореформенный период возникли города Сочи, Новороссийск, Туапсе, Геленджик, Алушта. В советский период были образованы города Алушка, Саки, Судак и поселки городского типа Гурзуф, Ливадия, Красная Поляна, Джубга и Новомихайловский.

Черноморское побережье является ареалом плотной концентрации городских поселений – 15 городов и 5 поселков городского типа, а общий уровень урбанизации превосходит практически все показатели муниципальных образований, расположенных в континентальной части регионов.

Например, в Краснодарском крае Черноморское побережье, наиболее плотно заселено, с самым высоким удельным весом городского населения – 77 %, где проживает порядка 30 % городских жителей региона [4]. В пространственном отношении ее можно разделить на две подсистемы второго порядка Новороссийско-Геленджикскую (города Новороссийск, Геленджик, Анапа) и Сочинско-Туапсинскую (города Сочи, Туапсе и ПГТ Джубга, Новомихайловский и Красная Поляна).

Отличительной особенностью функциональной структуры урбанизации Черноморского побережья является наличие городов-курортов, перспективы развития которых определяются возможностями туризма и рекреации, в том числе в результате успешной активизации постолимпийского наследия (горный и прибрежный кластеры, открытие игровой зоны). Между всеми населенными пунктами появилась современная автомагистраль Адлер – Веселое – Аибга – Красная Поляна, устойчивые линии электросвязи, водопроводные трубы, канализационные коллекторы и т.д. Такая перспектива оживила весь район Большого Сочи, позволила перейти на круглогодичную работу.

Постолимпийский город-курорт Сочи воплощает собой тот уровень городского развития, к которому региональные власти стремятся подтянуть и другие города региона. Как проектировать и строить развязки, как организовывать общественный транспорт, как работать с архитектурным обликом – город-курорт Сочи даёт не только опыт решения, но и человеческие ресурсы, способные проделать эту работу. Благодаря массовому строительству гостиниц для участников и гостей Олимпиады в Сочи действительно удалось решить самую острую проблему последних лет – дефицит качественных средств размещения по сравнительно доступным ценам.

Вместе с тем подготовка к Олимпиаде привела к удорожанию жизни населения не только на Черноморском побережье, но и в пределах всего региона [5]. Строительство олимпийских объектов, с одной стороны, способствовало возникновению новых рабочих мест, а, с другой, ослабило направление инвестиционных потоков для других городов. В летний сезон 2014 г. из-за начавшейся «санкционной войны» курорт не

получил ожидаемого количества круизных туристов, на которых делалась ставка в развитии портовой инфраструктуры. А зимний сезон начался со скандала: горнолыжный курорт «Роза Хутор» в одностороннем порядке повысил цены на подъемники, что сразу же вызвало бурю негодования туристов, многие из которых предпочли Красную Поляну резко подорожавшим европейским курортам. Вдобавок РЖД до минимума сократили количество рейсов «олимпийских» электричек «Ласточка», что может осложнить перемещение туристов по Большому Сочи.

Затраты на подготовку Олимпиады, по данным госкорпорации «Олимпстрой», в Сочи составили 1 трлн. 524 млрд. рублей. Государство и госкомпании не жалели денег: больше всех вложило ОАО «РЖД» – 359 млрд рублей, на втором месте «Газпром» – 224 млрд., на третьем – Росавтодор, 161 млрд. Расходы собственно на олимпийские объекты составили лишь седьмую часть всех затрат, около 214 млрд. рублей. Остальные 1,3 трлн. рублей пошли на развитие самого Большого Сочи – дороги, инфраструктуру, энергетику и т.д.

В настоящее время наблюдается поступательное развитие курортно-туристского комплекса. События 2014 г. на руку российским курортам: повышение курса евро, боязнь санкций, разорение целого ряда туроператоров, занимавшихся выездным туризмом, увеличили туристический поток внутри страны. Огромное количество госслужащих – военные, силовики, сотрудники ФМС, таможни и многих других структур – уже не могут проводить отпуск за границей, все они – потенциальные «черноморские» отдыхающие. К ним скоро могут прибавиться и работники государственных компаний, которых планируется привлекать компенсацией сотрудникам части денег, потраченных на турпутевки в пределах территории России. Только в РЖД, «Газпроме» и «Роснефти» работает около 1,5 млн. человек. Крым в 2014 году недосчитался 3 млн. человек, еще как минимум столько же могли прибыть в Сочи.

Осуществляется реализация, несмотря на сложную геоэкономическую обстановку масштабных проектов, отложенных в связи с подготовкой к Олимпиаде, например, автомагистрали Краснодар–Абинск–Кабардинка, которая начнется на северной окраине краевого центра, обойдет город с западной стороны, продолжится к Абинску, свернет на юг, минуя станцию Шапсугскую, пересечет Главный Кавказский хребет и далее выйдет к Черному морю возле Кабардинки. Расстояние от Краснодара до побережья сократится на 52 км. Строительство этой магистрали позволит улучшить ситуацию в морском порту Новороссийска, увеличится поток отдыхающих в Геленджик.

Федеральная целевая программа (ФЦП) «Социально-экономическое развитие Республики Крым и города Севастополя до 2020 года» принята в августе 2014 г., с предполагаемым общим объемом инвестиций 681 млрд. рублей, при этом 247 млрд. рублей – затраты на строительство моста через Керченский пролив. Сейчас переправа через пролив является главным узлом сообщения с Крымом, паромы не справляются с потоком туристов и грузов: время ожидания в очереди в июле 2014 г. доходило до 30–40 часов. Ситуация предсказуемая: до 70 % отдохавших в Крыму в прошлые годы приезжали с Украины. Финансирование шикарных туристических комплексов или стадионов программой не предусмотрено, а развитию собственно туризма уделено минимальное внимание.

В 2014 г. были внесены поправки в ФЗ «О государственном регулировании деятельности по организации и проведению азартных игр и о внесении изменений в некоторые законодательные акты РФ». В результате, после корректировки закона в России официально появились не четыре, а шесть игорных зон. К Алтайскому, Приморскому и Краснодарскому краям, а также Калининградской области добавили Крым и Сочи. Сейчас поступило прямое указание ликвидировать уже существующую игорную зону «Азов-Сити» в Краснодарском крае, в северной части (Щербиновский

район), в которой действует три легальных казино, тем не менее инвесторы разработали программу развития Азов-Сити до 2018 г., а общий объем инвестиций к 2015 г. составит более 3,4 млрд. руб. Совместными усилиями их владельцы хотят превратить «Азов-Сити» в комплексный курорт с игровой составляющей. Общий объем вложений оценивается в сумму свыше 14 млрд. руб.

Успешная реализация проектов и поступательное развитие курортно-туристского комплекса будет способствовать налаживанию экономической ситуации на Черноморском побережье России и, естественно, подтолкнет развитие урбанизации и городов-курортов, как стержневой части системы городских поселений.

### Список литературы

- 1 Лаппо, Г. М. География городов / Г. М. Лаппо. – М. : ВЛАДОС, 1997. – 480 с.
- 2 Перцик, Е. Н. Города мира: география мировой урбанизации: учебное пособие для геогр. специальностей вузов / Е. Н. Перцик. – М. : Междунар. отношения, 1999. – 384 с.
- 3 Пивоваров, Ю. Л. Основы геоурбанистики: Урбанизация и городские системы / Ю. Л. Пивоваров. – М. : Гуманит. изд. центр ВЛАДОС, 1999.
- 4 Устойчивое развитие городов Азово-Черноморского побережья России в новых геоэкономических условиях: монография / В. И. Чистяков, А. А. Филобок. – Краснодар: Просвещение-Юг, 2008.
- 5 Чистяков, В. И. Перспективы развития рекреационной деятельности Сочинской городской агломерации в связи с проведением Олимпиады-2014 / В. И. Чистяков, А. А. Филобок, В. П. Рябошапка, Л. И. Митасев // Туризм: право и экономика. – 2009. – № 3. – С. 18–20