

территориальной общине по вопросам соблюдения чистоты и надлежащего санитарного состояния, торговли в общественных местах и жилых зонах на территории города.

#### **Список литературы:**

1.Бойтемирова И.Н., Божек Е.А., Дерновая Е.А. Роль городского благоустройства в формировании образа средних и малых русских городов в современных условиях // Журнал технических исследований. 2020. Т. 6. №1. С. 15-30.

2.Боровкова Г.А., Еремеева Е.А. Сравнительный анализ благоустройства территории в городах-миллионниках современной России // Региональные проблемы преобразования экономики. 2018. №11(97). С. 183-190.

3.Степанова Е.М. Необходимость формирования комфортной городской среды и факторы, препятствующие этому процессу в России // Молодой ученый. 2019. №49 (287). С. 542-545.

4.Бендик М.М., Ковтуненко М.Г., Лангнер Е.А. Анализ рынка земельных участков в г. Краснодар В сборнике: НАУКА РОССИИ: ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ. Сборник научных трудов по материалам ХХI международной научной конференции. Екатеринбург, 2020. С. 60-67.

5.Савченко А.В., Ковтуненко М.Г., Закарян И.Р., Шабанов Р.Н. Комплексная застройка локальных городских территорий в крупных городах

Вестник евразийской науки. 2020. Т. 12. № 1. С. 62.

6.Ковтуненко М.Г., Радкевич А.В. Типология каркасов крупных городов и степень их влияния на развитие территории

Тенденции развития науки и образования. 2020. № 58-1. С. 5-9.

7.Ковтуненко М.Г., Васильевский С.С. Локальные городские территории, их формирование и развитие в крупном городе. В сборнике: Научный диалог: Экономика и менеджмент. Сборник научных трудов по материалам XXVII международной научной конференции. 2020. С. 47-50.

8.Пархоменко В.А., Априамашвили М.Г. Организационно-экономический механизм управления пространственно-экономическим развитием территории крупного города монография / Министерство образования и науки Российской Федерации, Кубанский государственный технологический университет. Краснодар, 2011.

9.Гутгерц Е.А., Ковтуненко М.Г. Методы и подходы к определению состава параметров для выбора земельного участка под застройку в г. Краснодаре и их количественной оценке В сборнике: Сборник лучших научных работ молодых ученых кубанского государственного технологического университета, отмеченных наградами на конкурсах. Программа XLII студенческой конференции. 2015. С. 79-81.

10. Пархоменко В.А., Тутаришев Б.З., Тюхтенева З.И., Априамашвили М.Г. Экономика города и моделирование градостроительных проектов  
Допущено Ассоциацией высших учебных заведений южного региона России в качестве учебного пособия для студентов, обучающихся по направлению "Строительство" / Майкоп, 2008.

УДК 69.001.5  
ГРНТИ 67.25.03

#### **АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ И МОДЕРНИЗАЦИИ СОВРЕМЕННЫХ РОССИЙСКИХ ГОРОДОВ**

**Лунин Никита Александрович**  
Магистрант

*Кубанский государственный технологический университет, г. Краснодар*

**Ковтуненко Марина Георгиевна**  
*Кубанский государственный технологический университет, г. Краснодар*  
Доцент кафедры. Кандидат экономических наук  
Эксперт-аудитор Института строительства и транспортной инфраструктуры

#### **ASPECTS OF DEVELOPMENT AND MODERNIZATION OF MODERN RUSSIAN CITIES**

**Lunin Nikita Alexandrovich**  
Master student

*Kuban State Technological University, Krasnodar*

**Marina Georgievna Kovtunenko**  
*Kuban State Technological University, Krasnodar*

*Associate Professor of the Department. PhD in Economics*  
*Expert-auditor of the Institute of Construction and transport infrastructure*  
DOI: 10.31618/ESU.2413-9335.2020.8.76.953

## АННОТАЦИЯ

Статья посвящена обзору основных аспектов управления и развития крупных городов. В настоящее время недостаточно рассмотрен вопрос методического обеспечения совершенствования организационно-экономического механизма управления развитием территории – подсистемы крупного города в динамичных условиях внешней среды. Актуальность исследования продиктована необходимостью решения указанной проблемы в интересах устойчивого развития крупного города.

## ABSTRACT

The article is devoted to an overview of the main aspects of management and development of large cities. Currently, the issue of methodological support for improving the organizational and economic mechanism for managing the development of a territory – a subsystem of a large city in dynamic conditions of the external environment – has not been sufficiently considered. The relevance of the study is dictated by the need to solve this problem in the interest of sustainable development of a large city.

**Ключевые слова:** социальная инфраструктура; экология; транспорт; архитектурный облик; экономика и управление; развитие; модернизация.

**Keywords:** social infrastructure; ecology; transport; architectural appearance; economics and management; development; modernization.

**Введение.** Практика развития городов за счёт расширения территорий и строительства новых районов во всём мире доказала свою непригодность. Это просто экономически невыгодно, так как требует огромных бюджетных затрат на строительство новой транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры. Развитие и модернизация существующих заброшенных или неиспользуемых территорий города с одновременной модернизацией и улучшением транспортного каркаса – это тот путь, по которому должны идти современные города.

В современном мире необходим комплексный подход к решению проблем в городах [1]. Такой способ решения проблем позволяет применять те или иные принципы градостроительства на практике, понимая взаимосвязь процессов. Основные принципы формирования города:

1. Социальная инфраструктура.
2. Экологическая и инженерная инфраструктура.
3. Транспортная инфраструктура.
4. Архитектурный облик города и его зонирование.
5. Экономика и управление городом.

В научных публикациях рассматриваются прямо или косвенно различные аспекты управления развитием территории крупного города. Проблематика управления развитием территории крупного города рассматривается в научных трудах зарубежных ученых (Э. Говард, К. Линч, В. Малиш, П. Мерлен, А. О'Салливан, Дж. Форрестер, П. Холл), где управление развитием территории напрямую связывается с местным развитием.

Современный подход к управлению развитием территории крупных городов находит отражение и в работах отечественных ученых по следующим направлениям: в области теории градостроительства (Л.Н. Авдотьин, Б.П. Бочаров, А.Э. Гутнов, Д.Г. Донцов, И.Г. Лежава, В.Я. Любовный, В.И. Ресин, И.М. Смоляр, З.Н. Яргина); в области городского землеустройства (С.Н. Волков, П.В. Кухтин, Т.В. Папаскири, В.А. Прорвич, Э.К. Трутнев, А.С. Чешев); в области урбанистики (Л.А. Велихов, Г.Д. Дубелир, Г.М. Лаппо, Е.Н. Перцик, В.Н. Семенов); в области

социологических исследований (А.Н. Аверин, В.Г. Гречихин, В.Я. Нечаев); в области охраны окружающей среды (О.Ф. Балацкий, В.С. Вишаренко, К.В. Папенов, Т.С. Хачатуров); в области управления развитием города (Т.Т. Авдеева, А.Г. Воронин, А.Г. Гладышев, В.Л. Глазычев, Т.М. Говоренкова, Б.С. Жихаревич, В.А. Лапин, В.Н. Лексин, Л.Э. Лимонов, В.Е. Рохчин, Ю.В. Филиппов, А.Н. Широков, О.П. Яковлев).

**Социальная инфраструктура.** Что движет людьми? Зачем они строят города и переезжают туда? Город – это "упаковка" для того, чтобы человечество становилось лучше, причём неважно, большой это мегаполис или город сельской местности. Сегодня около 50% населения планеты живёт в городах, по прогнозам учёных дальше этот процент будет только расти и может достигнуть 70% от общего населения планеты. Так как город формирует образ человека, очень важно думать о том, какой образ человека будут формировать российские города. Нужно понимать, для кого строится жильё. Сегодня выбор жилья людьми обусловлен их возможностью приобрести то или иное жильё, а не функциями среды, которыми они хотят воспользоваться. Типология жилья не может быть одинакова для всех. Необходимо учитывать, что люди в городе разные, в зависимости от культуры, религии, возраста и т.д. Из этого вытекает определённая пространственная организация города.

Говоря про социологию, политику, культурное наследие и всё, что касается проблем общества, нужно коснуться немного, в целом, земного шара. Население Земли увеличивается ежегодно на 93,5 млн человек в год. Это примерно население Вьетнама. Население Германии – 80 млн человек. Население России – 146 млн. человек. Прирост в Африке составляет 350% в год, в Азии – 11%, в Европе - 15%, в Северной и Южной Америке 10% и 24% соответственно. Это означает, что меняется население и даже национальность земного шара. Например, Париж сегодня и Париж 10 лет назад – это две большие разницы. В этом нет ничего плохого, но это большие "вызовы". Большие крупные мировые столицы больше не являются строго национальными, и это хорошо. Задача

города, городской среды в том, чтобы люди могли уживаться вместе, одухотворять культурно друг друга, тогда от этого будет польза и для экономики города. И наоборот, если этого не обеспечить, люди начнут неизбежно организовать Гетто: для богатых и для бедных, для разных национальностей и культур, для разных религий и т.д. Население Земли 100 лет назад было примерно 1,5 млрд человек, сейчас оно порядка 7,7 млрд человек, по прогнозам, к концу 21 века население Земли составит 11 млрд человек. Не будем также забывать и о технологиях: робототехника, искусственный интеллект, автоматизированное производство и др.

Бросая все силы на строительство "жилья" и не создавая никакой инфраструктуры для людей, мы не можем предположить с уверенностью, что такие жилые районы будут нормально функционировать сейчас и, тем более, в будущем [8, 10]. Инфраструктура – это самое важное для человека при выборе города. Этим объясняется такое большое количество людей нашей страны, которые едут в Москву, потому что в этом городе на данный момент лучшая инфраструктура в нашей стране. Эта тенденция в будущем, очевидно, будет только усиливаться и сейчас уже можно предположить, что города с развитой инфраструктурой будут наиболее привлекательными для людей. На сегодняшний момент мы обладаем всем необходимым для строительства инфраструктуры городов: технологиями, ресурсами, квалифицированным персоналом и пр. Но проблема заключается в планировании. Практически все программы по строительству и улучшению инфраструктуры просто нет времени чётко и грамотно спланировать, провести исследование на понимание того, что нужно сделать, на чёткое программирование всей ситуации. Когда мы поймём, зачем мы занимаемся городами, для кого мы их строим, дальше увязав всё это с различными городскими инфраструктурами и просчитав экономику процесса, мы можем получить довольно гармонично развивающиеся города, в том числе и крупные.

**Экологическая инфраструктура.** Это понятие включает в себя понимание экологического каркаса, понимание климатологии целиком от одной квартиры до целой планеты. Если экологические проблемы не решать в городах, то смертность населения заметно увеличится [3]. Климат в общем смысле – это то, как человек себя ощущает в городе, как он себя чувствует и насколько ему комфортно.

Города сами по себе далеки от природных канонов. Большое количество бетона и асфальта выделяет огромное количество тепла, что, конечно, плохо сказывается на самочувствии людей. Особенно актуальна эта проблема в южных регионах. Есть природа, и эта природа действует по определённым правилам. Например, наличие деревьев и парковых зон в южных городах обуславливается, в первую очередь, не красотой, а их естественными функциями - это природная

"климатическая установка", которая уменьшает температуру в достаточно большом радиусе, а также вырабатывает кислород.

Краснодар является одним из немногих Российских городов, в котором успешно применяются "зелёные зоны". Улица Тургенева – это классика озеленения большого проспекта в городе, причём, классика не потому, что там много зелени, а потому, что эта зелень успешно "работает". Есть отличные зоны, где ощущается так называемый "парковый бриз", причём, в самую жаркую погоду. Удивителен этот проспект и тем, что вдоль проезжей части, практически вплотную к дороге, растут хвойные породы деревьев, и ассортимент хвойных пород здесь весьма разнообразен. Если углубиться в историю и понять, как появился этот проспект, мы увидим, что хвойные деревья были высажены примерно 50-60 лет назад, но что самое интересное, хвойные деревья призваны были защитить людей от высокой температуры, это была их первоочередная задача, и второстепенной целью тут выступает эстетическая составляющая, хоть она и имеет важную роль. Отсюда можно сделать вывод, что "зелёный каркас" города является важным экологическим инструментом, и как любой другой инструмент, он подвержен технологическому прогрессу.

"Зелёный каркас" города – это городская инфраструктура, которая является измеримой и должна разрабатываться согласно ГОСТ. Есть четыре базовых параметра "зелёного каркаса":

1. Температура окружающей среды.
2. Аэрация окружающей среды.
3. Инсоляция города.
4. Влажность.

В каждом конкретном городе, в разных климатических условиях, с разными пространственными характеристиками, в зависимости от расположения города и плотности застройки нужно рассчитывать характеристики "зелёного каркаса", так как нет универсального решения проблемы.

Долгое время зелёная городская среда воспринималась в плоском двухмерном измерении, то есть, сажая деревья в городском пространстве, считалось, чем их больше, тем лучше. На самом же деле, если за деревьями не ухаживать и не считать их городской инфраструктурой, появляется важная проблема: деревья начинают бесконтрольно расти и размножаться, тем самым, нарушая пространственную аэрацию города и образуя зоны "застоя воздуха". Если же рассматривать "зелёный каркас", как городскую инфраструктуру, а отдельно взятое дерево, как микроклиматическую единицу, то можно определить параметры, которыми оно должно обладать: продуваемость кроны и тенеобразование.

Сегодня очевидна проблема экологии во многих городах: загрязнение воздуха, плохая аэрация, высокая температура и т.д. У каждого города может быть одна или несколько таких проблем и очевидно, что необходимо принимать

определенные меры. Например, в Китае, который сталкивается с проблемами загрязнения воздуха ежегодно, в 2020 году была принята программа создания "зелёных каркасов" в трёхстах городах. Правительство Китая намерено к 2020 году засадить деревьями более четверти территории страны, восстановить 35% береговой линии, расширить растительные прерии на 56%, сократить потребление воды на 23%, энергии - на 15%, выбросы углерода на единицу ВВП - на 40-45% по сравнению с уровнем 2005 года, ограничить потребление угля до 62%. Причём, каждый город, включённый в эту программу, имеет свою индивидуальную методологию создания зелёной среды. В Милане столкнулись с проблемой аэрации города и разработали интересный вид "зелёного каркаса". Здесь воспринимают каркас, как слой воздуха высотой 60-100 м от земли. Рассматриваются вопросы того, как воздух охлаждается, нагревается, как им продуваются городские пространства – своеобразная система вентиляции города. Параллельно с аэрацией рассматривается и гидросистема города: ливневые сады, ливневые хранилища и др.

В городе может быть проблематично применение озеленения в классическом виде по многим причинам. Современные технологии позволяют использовать пространства крыши, и существует даже такое понятие, как "зелёная крыша". Если посмотреть на город сверху и представить, что все плоские крыши являются поверхностью с грунтом, пригодным для посадки деревьев, то получится, что сверху город практически не будет видно. Даже тот факт, что вода, которая попадает в грунт на крышах и потом возвращается обратно в атмосферу, благоприятно скажется на природном балансе окружающей среды, так как ливнёвые канализации будут существенно разгружены и грязная вода, которая неизбежно попадает в грунтовые воды посредством ливнёвой канализации, не будет причинять вред природе.

**Транспортная инфраструктура.** Уровни транспортных систем современного города включают в себя:

- Пешеходный;
- Районный;
- Городской;
- Агломерационный;
- Региональный.

Города очень сильно связаны с транспортом. С появлением транспорта города стали увеличиваться и изменяться. Можно представить, что с развитием технологий транспорта города и дальше будут меняться. Ни для кого не секрет, что инфраструктура, в том числе и транспортная, в России отстает от инфраструктуры развитых стран. С развитием технологий возникает проблема того, стоит ли догонять развитые страны или же необходимо сразу создавать новую инфраструктуру с прицелом на будущее. Ответ таков, что невозможно сегодня начать развитие транспортной инфраструктуры будущего, имея

проблемы в настоящем. Целесообразно было бы довести существующую инфраструктуру, несомненно, с применением современных технологий, до необходимого уровня комфорта, и на этой базе, в дальнейшем, развивать технологии будущего.

Транспортная система, аналогично экологии, также зависит от технологического прогресса. Помимо этого транспорт является мультимодальной системой, в которую входит подземный транспорт, дорожный, воздушный, морской и т.д. [13]. Одна система транспорта не может обеспечить все запросы жителей города. Единицей измерения в транспорте, конечно, является человек, поэтому стоит выделить первую и самую главную транспортную систему – пешеходную. Если от этого отталкиваться, то можно сразу встретить несоответствие этому принципу в постсоветских городах. Например, если Вы пойдёте по городу пешком, Вам рано или поздно придётся спуститься под землю, в пешеходный переход. Это является проблемой для людей с детьми, маломобильных групп населения, пожилых людей и т.д. Если рассматривать западные и восточные развитые страны, то можно обратить внимание на то, что там существует "непрерывность" пешеходного движения, а скоростные транспортные магистрали и электрички вынесены на другие уровни, подземные или надземные.

Следующей ступенью является районный вид транспорта. Этот вид транспорта призван доставлять человека на небольшие расстояния, до 5 км, внутри муниципального образования. К такому виду передвижения можно отнести троллейбусы, трамваи, автобусы.

На ступень выше идет городской транспорт. К нему относятся метро и вышеперечисленные автобусы, трамваи и троллейбусы. Важно понимать, что городской транспорт, в отличие от районного, должен передвигаться безостановочно и по выделенным полосам, тогда он будет в полной мере выполнять свою функцию. В российских городах же часто районный транспорт выполняет функцию городского, двигаясь в общем автомобильном потоке, тем самым, загружая транспортную сеть. Помимо этого важной проблемой является дублирование маршрутов движения разными видами транспорта. В этом случае транспорт загружается не полностью, а муниципалитет несёт финансовые убытки от неэффективного использования общественного транспорта.

После городского транспорта по масштабности идёт агломерационный транспорт, который связывает населённые пункты одного региона. К нему относится наземное метро или электрички, радиус движения которых около 30 км, тем самым затрагивая территорию примерно 50-60 км.

Основой городской транспортной инфраструктуры является общественный транспорт. Автомобиль же является

дополнительным транспортом в системе города и не может считаться основным, в этом и заключается основная проблема. В середине XX века, когда во всём мире стало понятно, что по одной и той же дороге невозможно ездить и общественному транспорту, и пешеходам ходить, пересекая эту дорогу, и двигаться огромному потоку автомобилей, было принято решение разделить городские улицы и проспекты и скоростные дороги в городе. Они могут проходить через город. Например, в Токио, Мадриде, Париже, Нью-Йорке и т.д. есть система скоростных дорог. В нашей стране до сих пор не разделены эти две системы. У нас нет единой системы скоростных дорог в городах. Происходит это в том числе и потому, что есть упущения в законодательстве.

Существует также мнение и о том, что проблема кроется в железнодорожных и трамвайных путях, которые пронизывают города нашей страны, но на примере того же Токио можно сказать, что не в этом первопричина проблемы, так как Токио тоже обладает и трамвайными, и железнодорожными путями, но это не мешает городу нормально функционировать.

В крупных городах мира также применяют эстакады и туннели для разгрузки городского трафика. У эстакад есть много противников, которые утверждают, что они меняют облик города в худшую сторону. Туннели же не всегда есть возможность использовать по причине того, что в крупных городах, например, может проходить ветка метро на относительно небольшой глубине, также невозможности создания туннеля может способствовать плохое качество грунта, что многократно увеличивает стоимость проекта.

В любом крупном городе внутри диаметра 10 км никаких скоростных дорог быть не должно [2]. Должны быть нормальные городские улицы, когда машины едут со скоростью 50 км/ч, есть пешеходные переходы, есть светофоры, растут деревья, живут люди в домах, выходят на балконы, пьют чай – это нормальная рабочая ситуация, когда автомобили не являются главными на этих улицах. В это же время по периметру города диаметром 10 км создаётся единая система скоростного движения. Что же касается небольших городов с населением 500 тыс. – 1 млн человек, они обычно устроены с одной центральной улицей, дорога по которой является транзитной через весь город. Важно понимать, что нельзя делать в городе подобие скоростной дороги. Внутри города должно быть большое количество городского транспорта, а все скоростные дороги должны быть обездымыми, капиллярная улично-дорожная сеть должна пронизывать весь город.

**Архитектурный облик города и его зонирование.** Экономическая мировая модель, которая существовала в середине XX века, в наше время существенно изменилась. Раньше люди в городах, в основном, работали на градообразующих предприятиях и жили недалеко от них, чтобы иметь возможность быстро добираться до работы. В XXI веке всё чаще идут

призывы о том, чтобы люди отказывались от автомобилей и пользовались общественным транспортом или велосипедами. Как следствие, возникают идеи современного зонирования крупных городов. Градостроители предлагают создавать многофункциональные жилые комплексы (далее МЖК) вблизи транспортных узлов: станций метро, электричек, крупных пересадочных автобусных узлов [11]. Таким образом, возникает сеть МЖК по всему городу, что упрощает логистику и позволяет быстро попасть из точки "А" в точку "Б". Концепция такого зонирования заключается в том, что человек получает все необходимые услуги в своём районе, или, при необходимости, может быстро добраться до пункта назначения в любую точку города. Здания в таких жилых районах должны быть смешанного типа, то есть в нём будут находиться и офисы, и торговые центры, и жилые квартиры. Возможен вариант, когда в жилом районе будут отсутствовать жилые сады и школы, тем самым можно обозначить "круг интересов" проживающих в таком районе людей. Например, это могут быть бизнесмены, студенты, офисные работники и т.д. [5, 6, 9].

Одной из главных проблем, которая появилась ещё в начале XX века, стала застройка жилых районов на окраинах города или даже в пригородах [12]. Как правило, такая застройка ведётся на территории, на которой полностью отсутствует инфраструктура: транспортная система, инженерные сети, экологическая инфраструктура и т.д. В таких районах люди вынуждены пользоваться автомобилями, так как транспортная инфраструктура не развита. Инженерные сети существующих домов нагружаются вновь построенными, из-за чего на сеть падает большая нагрузка, сверх заложенной, и она начинает функционировать неправильно, а отсутствие экологической инфраструктуры пагубно сказывается на жителях этого района. Многоэтажная застройка на окраинах города и за его пределами, в пригородах, невозможна и не должна производиться. На окраинах города должна быть расположена малоэтажная и одноэтажная застройка. При таком условии, люди на окраинах города и за его пределами смогут пользоваться автомобильным транспортом и без проблем попадать в город и добираться обратно.

**Экономика и управление городом.** Существует мнение, что идеальной моделью развития для российских городов будет модель, по которой они развивались до Первой мировой войны, в начале XX века, так как она наиболее похожа на современное устройство экономики современной России. В то время каждый городправлялся на уровне муниципалитета, то есть теми людьми, которые жили в этом городе.

Возвращаясь в наше время, следует отметить, что сейчас таких полномочий у городов нет [4, 14]. По мнению экспертов, города могут развиваться только в том случае, если они будут самостоятельными. У них должны быть

определенные принципы развития, которые задаются на уровне Федеральных законов, но управление, всё-таки, должно находиться на уровне муниципалитетов.

В пример можно привести Соединённые штаты Америки, страну, которая занимает четвёртое место по площади в мире. В США у каждого штата есть свои законы, а у каждого города есть свой регламент, и каждый город может решить с собственниками земли, со своими жителями, как они вместе этот город будут развивать. Аналогично, в Китае, который также имеет большую территорию, каждый город имеет свой план развития и то, что, возможно, является одним из главных ключей успеха, это возможность заниматься бизнесом, буквально, на каждом шагу, но под единым регламентом, который город разрабатывает сам. Этот факт позволяет городам США и Китая зарабатывать деньги на своё развитие за счёт налогов от малого и среднего бизнеса, а также увеличивать ВВП своей страны. В России же все города являются дотационными, даже Санкт-Петербург.

Проблема очень глубокая и решить её можно только комплексно. Есть успешные зарубежные примеры, и эти примеры можно и нужно адаптировать и применять к российским реалиям [7]. Например, в крупных городах использовать повторно те участки земли, которые сейчас не используются, сделать там инфраструктуру для людей и дать возможность людям зарабатывать на этой земле, тогда и город будет развиваться. Небольшим городам необходим малый и средний бизнес, если государство будет их стимулировать, эти города начнут свой рост и смогут на начальных этапах обеспечивать себя за счёт налогов, а потом смогут выйти на устойчивый рост.

**Выводы.** Сейчас становится ясно, что современные города необходимо развивать, основываясь на комплексном подходе к развитию территорий. Это определение наиболее эффективного сценария развития по пяти основным направлениям: Социология, Инженерия, Экология, Транспорт, Зонирование, Экономика и управление.

Развитие и модернизация существующих заброшенных или неиспользуемых территорий с одновременной модернизацией городской инфраструктуры – это оптимальный путь стратегического развития больших городов. Практика расширения территорий и строительства новых районов доказала свою непригодность. Данный подход экономически нецелесообразен, так как требует огромных бюджетных затрат на строительство и дальнейшую эксплуатацию новой социальной, инженерной и транспортной инфраструктуры. На данный момент в городах неэффективно расходуются финансовые средства на развитие городов, не хватает опытных кадров для успешной реализации проектов, муниципалитеты часто ждут указаний высших органов власти, как им следует развивать регион, вместо того, чтобы вести активный диалог с городскими жителями, существуют серьёзные

упущения в градостроительном законодательстве. Решив эти проблемы в российских городах, можно добиться их устойчивого роста и экономического развития, что в дальнейшем скажется положительно на всей стране, в целом. К каждому городу необходим индивидуальный подход и комплексное решение проблем, так как нет одного универсального решения для всех.

### Список литературы

- 1.Априамашвили М.Г., Пархоменко В.А. Развитие территории крупного города. Концептуальные основы системы управления развитием // Архитектура и строительство России. 2007. № 11. С. 14-23.
- 2.Априамашвили М.Г. Организационно-экономический механизм управления развитием территории крупного города. Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук / Кубанский государственный университет. Краснодар,2008–250с.
- 3.Априамашвили М.Г., Пархоменко В.А. Методика оценки уровня управляемости развитием территории крупного города органами местного самоуправления // Альманах современной науки и образования. 2007. № 4. С. 11-14.
- 4.Априамашвили М.Г. Управление развитием территории в крупных городах // Проблемы теории и практики управления. 2008. № 2. С. 44-56.
- 5.Болобан Т.И., Ковтуненко М.Г., Митринюк В.В. Оценка эффективности коммерческой недвижимости и управляющих компаний города Краснодара // Сборник статей Международного научно-практического конгресса «Девелопмент и инновации в строительстве». ФГБОУ ВО «КубГТУ»; Международный центр инновационных исследований «OMEGA SCIENCE». 2017. С. 29-33.
- 6.Голотина Ю.И., Ковтуненко М.Г. Доступная недвижимость для студентов // Сборник статей Международной научно-практической конференции «Экологические, инженерно-экономические, правовые и управленические аспекты развития строительства и транспортной инфраструктуры». ФГБОУ ВО «КубГТУ»; Международный центр инновационных исследований «OMEGA SCIENCE». 2017. С. 54-57.
- 7.Голотина Ю.И., Ковтуненко М.Г. Проблемы классификации объектов недвижимости в России // В сборнике: Научный диалог: Экономика и менеджмент Сборник научных трудов по материалам XV международной научной конференции. 2018. С. 8-13.
- 8.Ковтуненко М.Г. Механизм выбора наилучшего земельного участка для реализации инвестиционного строительного проекта в крупном городе // Научные труды кубанского государственного технологического университета. 2015. № 6. С. 250-259
- 9.Ковтуненко М.Г., Паршиков М.С. Доверительное управление нежилой доходной недвижимостью // Сборник статей Международного научно-практического конгресса «Девелопмент и инновации в строительстве».

ФГБОУ ВО «КубГТУ»; Международный центр инновационных исследований «OMEGA SCIENCE». 2017. С. 114-118.

10. Пархоменко В.А., Априамашвили М.Г. Организационно-экономический механизм управления пространственно-экономическим развитием территории крупного города. Монография / Кубан. гос. технол. ун-т. – Краснодар.: Изд. ФГБОУ ВПО «КубГТУ», 2011 – 199 с.

11. Пархоменко В.А., Тутаришев Б.З., Тюхтенева З.И., Априамашвили М.Г. Экономика города и моделирование градостроительных проектов. Учебное пособие / Кубан. гос. технол. ун-т. – Майкоп.: Изд. Изд. ФГБОУ ВПО «МГТУ», 2008 – 383 с.

12. Пархоменко В.А., Априамашвили М.Г. Анализ организационных структур управления

развитием территории крупного города в рамках местного самоуправления // Вестник Иркутского государственного технического университета. 2008. № 1 (33). С. 26-29.

13. Пархоменко В.А., Априамашвили М.Г. Корпорации развития территории как субъект управления проектами развития локальных городских территорий // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2007. № 4. С. 192-196

14. Пархоменко В.А., Тутаришев Б.З., Тюхтенева З.И., Априамашвили М.Г. Основы территориально-пространственного развития городов. Экономика города и основы пространственного развития городской территории. Учебное пособие / Кубан. гос. технол. ун-т. – Краснодар.: Изд. ФГБОУ ВПО «КубГТУ», 2008 - 432 с.