

УДК 33

Южно-Сахалинск: от города к агломерации

Живага Артем Юрьевич

Кандидат социологических наук,
доцент кафедры управления,
Сахалинский государственный университет,
693000, Российская Федерация, Южно-Сахалинск, ул. Ленина, 290;
e-mail: zhyvaga@mail.ru

Аннотация

Статья посвящена изучению процесса формирования и функционирования городской агломерации на юге острова Сахалин с центром в городе Южно-Сахалинске и близлежащими муниципальными образованиями. В статье исследуются исторические и экономические предпосылки формирования Южно-Сахалинской городской агломерации, ее демографический, промышленно-экономический потенциал. Уделяется внимание анализу определения понятия и границ Южно-Сахалинской городской агломерации в существующих нормативных документах. Рассматриваются возможности расширения географических границ агломерации по мере модернизации региональной транспортной системы. Делается вывод о необходимости разработки региональной программы развития Южно-Сахалинской городской агломерации в целях максимального раскрытия ее экономического потенциала территории и повышения качества жизни населения. Следует констатировать, что на юге Сахалина идет активный процесс формирования большой городской агломерации с центром в городе Южно-Сахалинск и городами-спутниками Анива, Долинск, Корсаков, Невельск, Холмск. Несмотря на то, что в нормативных документах уже оформилось понятие «Южно-Сахалинская городская агломерация», на деле реальной программы, которая бы направляла и регулировала ее развитие, не существует. Поэтому в целях повышения социально-экономической эффективности осваиваемой территории необходимо разработать комплексную программу развития Южно-Сахалинской городской агломерации.

Для цитирования в научных исследованиях

Живага А.Ю. Южно-Сахалинск: от города к агломерации // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2019. Том 9. № 7А. С. 59-69.

Ключевые слова

Городская агломерация, формирование городской агломерации, границы городской агломерации, город Южно-Сахалинск, Южно-Сахалинская городская агломерация

Введение

Современный этап урбанизации характеризуется формированием крупных городских агломераций, которые приобретают статус важнейших инновационных, индустриальных, деловых, социокультурных центров, и выступают в качестве мощных драйверов экономического развития не только на уровне отдельного региона, но также страны и даже всей мировой экономической системы.

Эволюция понятия «городская агломерация» достаточно подробно изучена в научной литературе [Колясников, 2015]. Считается, что впервые в научный оборот данное понятие ввел французский географ М. Руже, который считал, что агломерация возникает тогда, когда концентрация городских видов деятельности выходит за пределы административных границ и распространяется на соседние населенные пункты [Лаппо, 2010].

Основная часть

Теоретическое осмысление понятия «городская агломерация» в отечественной науке зарождается на рубеже 1950-1960 гг. и связано с именами таких ученых как П.И. Дубровин, В.Г. Давидович, Д.И. Богорад, Г.М. Лаппо, Ф.М. Листенгурт и др. [Колясников, 2015, 11]. В этот период преобладает географический подход к исследованию процессов развития городских агломераций. В частности, Г.М. Лаппо считает, что «Агломерация – компактная территориальная группировка городских и сельских поселений, объединенных в сложную динамическую локальную систему многообразными интенсивными связями – коммунально-хозяйственными, трудовыми, культурно-бытовыми, рекреационными, а также совместным использованием данного ареала и его ресурсов» [Лаппо, 1987].

Среди современных российских исследователей следует выделить определение городской агломерации Е.Н. Перцика, который рассматривает ее как систему «территориально сближенных и экономически взаимосвязанных населенных мест, объединенных устойчивыми трудовыми, культурно-бытовыми и производственными связями, общей социальной и технической инфраструктурой. Это качественно новая форма расселения, она возникает как преемник города в его компактной (автономной, точечной) форме, как особый продукт современной урбанизации» [Перцик, 2019, 44]. Кроме того, автор указывает на подвижность границ городской агломерации, которые могут расширяться за счет увеличения скорости средств транспорта, обеспечивающих ежедневные передвижения от места жительства к местам приложения труда [там же, 45].

Также весьма интересным можно считать определение городской агломерации М.Я. Вильнера, который акцентирует внимание на синергетическом эффекте, который сопровождает данный вид расселения. В его трактовке, «городская агломерация – саморазвивающаяся, дающая синергетический эффект стимулирования социально-экономического развития групповая форма расселения населения – сосредоточение городов и других населенных мест, иногда срастающихся, объединенных общими инфраструктурами, интенсивными и ежедневными трудовыми, производственными, социальными и культурными связями» [Вильнер, 2013, 27].

Формирование и усиление значения городских агломераций диктуется логикой развития современной инновационной экономики, которая черпает свои ресурсы в первую очередь в городской среде, концентрирующей в себе интеллектуальный, промышленный, научно-

образовательный, кадровый потенциал территории. Как отмечают авторы Ю.П. Воронов, С.А. Заусаев, С.А. Смирнов: «Практически все узловые элементы инновационной экономики сосредоточены в урбанизированной среде; здесь же сконцентрированы точки капитализации и управленческие институты. В целом современная экономика пространственно размещена в городах. Все остальные территории есть не более чем обеспечивающие и вспомогательные ресурсы» [Воронов, Заусаев, Смирнов, 2009, 101-102].

Агломерация как форма расселения имеет серьезные преимущества. Е.В. Яроцкая выделяет выгоды для населения городских агломераций, среди которых пространственное расширение рынка труда, увеличение инновационного потенциала территории, укрупнение рынка сбыта, увеличение мобильности населения, улучшение качества жизни в малых и средних городах, возможность реализации крупных инфраструктурных проектов, экономия на транспортных издержках, развитость социальной и инженерно-технической инфраструктуры, возможность привлечения большего объема инвестиций и др. [Яроцкая, 2012, 188-189].

Процесс активного развития городских агломераций невозможно оценить однозначно. С одной стороны, при всех позитивных моментах этот процесс имеет и обратную сторону в виде большого количества экономических, социальных, экологических рисков. С другой стороны, это неизбежный результат развития современной мировой системы, которая зиждется на либеральных рыночных ценностях, научно-техническом прогрессе, глобализации мировой экономики и реализации политики открытости границ с целью свободного перемещения финансов, товаров, труда, капитала.

Некоторые авторы считают, что в условиях России, для которой характерно крайне неравномерное расселение населения по территории страны, агломерация является рациональной формой использования территории и ее ресурсов. В процессе взаимодействия соседних муниципалитетов создается единое социально-экономическое и инвестиционное пространство с общей системой социального, транспортного и инженерного обслуживания, природно-экологическим каркасом. Ресурсы используются более эффективно, возникает эффект синергии [Сарварова, 2014, 79-80].

По последним данным, сегодня в мире насчитывается 38 городских агломераций, численность населения которых превышает 10 млн чел. Из них наиболее крупными являются Токио-Йокогама (38,5 млн), Джакарта (34,4 млн), Дели (28,1 млн чел.), Манила (25,1 млн), Сеул-Инчон (24,3 млн). Единственным российским городом в списке из 51 мегаполиса значится Москва, которая занимает 16 позицию с населением 16,6 млн. чел.

Россия не стоит в стороне от глобальных социально-экономических процессов. В нашей стране также продолжается процесс формирования городских агломераций, который начался еще в 1930-х годах в связи с активной индустриализацией экономики и связанной с ней урбанизацией. Следует отметить, что сложность изучения агломераций в Российской Федерации состоит в том, что, в отличие от зарубежных стран, их официальный статистический учет Росстатом не осуществляется. Поэтому существующие оценки городских агломераций ведущими исследовательскими центрами страны имеют авторский характер и несколько расходятся.

Тем не менее, согласно экспертным данным, в РФ могут быть выделены 124 уже сформированные или формирующиеся агломерации с суммарной численностью населения около 85 млн. чел., или 58 % всего населения страны. В зависимости от численности населения, в составе этих агломераций выделяются четыре уровня. Первый уровень включает 17 агломераций с численностью населения более 1 млн. чел. каждая (суммарно более 44 млн. чел.).

Второй уровень представлен 28 агломерациями с численностью населения от 500 до 999 тыс. чел. (суммарная численность 19 млн. чел.). Третий уровень состоит из 45 агломераций и имеет численность населения от 250 до 499 тыс. чел. каждая (суммарно численность населения более 15 млн. чел.). Наконец, на четвертом уровне насчитывается 34 агломерации с численностью населения от 100 до 249 тыс. чел. (суммарная численность населения почти 6 млн. чел.).

Ценность такой классификации заключается в том, что она обращает внимание не на численность населения как ключевой критерий городской агломерации, а на реально существующие социально-экономические связи между поселениями, составляющих единый поселенческий кластер.

В свою очередь, в Стратегии пространственного развития Российской Федерации до 2025 года (Распоряжение Правительства РФ № 207-р от 13.02.2019 г.), выделяются всего два типа городских агломераций. Это так называемая «крупная городская агломерация» с численностью населения 500-1000 тыс. человек и «крупнейшая городская агломерация» с численностью населения более 1000 тыс. человек соответственно. Такой подход затрудняет изучение всего многообразия сложившихся в нашей стране урбанизированных территорий, которые могут выпадать из указанной классификации ввиду меньшего количества проживающего в них населения. При этом данные территории могут играть значительную роль в экономике страны.

На сегодняшний день наиболее крупными городскими агломерациями в России являются Московская, Санкт-Петербургская, Самарско-Тольяттинская, Нижегородская, Екатеринбургская, Новосибирская, Ростовская агломерации. Это крупные территориальные образования с высокой плотностью населения, обладающие значительным промышленным, научным, культурным потенциалом, во многом определяющие траекторию экономического развития страны.

Нужно отметить, что крупные и крупнейшие городские агломерации концентрируются преимущественно в европейской части страны. Несколько меньше их в Уральском и Сибирском федеральных округах. Что касается Дальнего Востока, то в этом макрорегионе России наблюдается процесс формирования городских агломераций с центрами в таких городах как Владивосток, Хабаровск, Южно-Сахалинск.

Учитывая масштаб территории, малочисленность населения, слабый уровень развития инфраструктуры в целом, образование городских агломераций в Дальневосточном федеральном округе можно считать оправданным в контексте современных процессов социально-экономического развития региона. По логике, агломерация как способ освоения территории позволяет экономить ресурсы, а также обеспечить адекватный уровень и качество жизни проживающего на ней населения.

Отдельное внимание хотелось бы уделить проблемам формирования Южно-Сахалинской городской агломерации. Этот процесс интересен уже тем, что в условиях малочисленности населения Сахалинской области, которое не превышает 500 тыс. человек, отчетливо наблюдается образование крупной городской агломерации на юге острова с центром в городе Южно-Сахалинске и близлежащими городами, которая по численности составляет две трети населения региона. Ввиду этого обнажается проблема крайне неравномерного распределения населения по территории Сахалинской области. Если южная часть острова достаточно хорошо освоена демографически и экономически, то центр и север Сахалина, а также Курильские острова освоены в гораздо меньшей степени.

Можно считать, что формирование Южно-Сахалинской агломерации берет свое начало в 1990-х годах в связи с постсоветскими трансформациями и соответствующими изменениями

структуры региональной экономики. В этот период была утрачена или разрушена значительная часть промышленного потенциала в районах Сахалинской области, включая сельское хозяйство, звероводство, лесную, целлюлозно-бумажную промышленность и деревообработку, добычу полезных ископаемых. Это негативным образом сказалось на социально-экономической сфере многих поселений на Сахалине и способствовало оттоку населения в другие регионы страны.

Нарастала также и внутрирегиональная миграция, основные потоки которой устремились в областной центр – город Южно-Сахалинск. Административный статус, диверсифицированность экономики, развитая социальная инфраструктура позволили городу пережить непростые времена, который на фоне многих других депрессивных поселений Сахалина представлял собой некий оазис экономического благополучия и был интересен потенциальным мигрантам с точки зрения возможности трудоустройства и заработка. Как показывает статистика, несмотря на экономические потрясения 1990-х, а также общее сокращение численности населения Сахалинской области, Южно-Сахалинск уверенно демонстрирует прирост населения со 164 тыс. человек в 1991 г. до 200,8 тыс. чел. в 2019, то есть почти на 37 тыс. чел., или на 22,5 %.

Дополнительным толчком к развитию Южно-Сахалинска стало активное освоение нефтегазовых проектов на шельфе острова в начале 2000-х годов. Хотя экономика города непосредственно не завязана на добыче полезных ископаемых, тем не менее, Южно-Сахалинск является одним из бенефициаров сложившейся экономической системы. Здесь располагаются представительства крупных международных и отечественных компаний, таких Газпром, Роснефть, Эксон, Шлюмберже и др. Также в Южно-Сахалинске находится штаб-квартира международного консорциума Сахалин Энерджи – оператора проекта «Сахалин-2», акционерами которого являются ПАО Газпром, концерн Шелл, японские Мицуи и Мицубиси. В целом, в городском округе зарегистрировано более 100 предприятий с иностранными инвестициями.

На фоне бурного развития добывающего сектора появляется множество подрядных организаций, которые выполняют строительные, ремонтные, монтажные работы, предоставляют многочисленные услуги для обеспечения эффективного функционирования инженерно-технических и социальных объектов нефтегазовой инфраструктуры региона. Основная часть таких предприятий концентрируется именно в областном центре.

Кроме того, правительство Сахалинской области активно инвестирует региональные бюджетные средства, значительная часть которых представляют доходы от продажи углеводородного сырья, в строительство и ремонт дорог, жилья, социальной инфраструктуры, объектов ЖКХ и т.д. областной столицы. Также щедро финансируется организация и проведение масштабных культурных, спортивных, научных мероприятий всероссийского и международного уровня. В результате в Южно-Сахалинске сложился емкий рынок труда с большим количеством высокооплачиваемых, высокотехнологичных рабочих мест, развитой по меркам островного региона социальной инфраструктурой, культурно-досуговой сферой. Город становится местом притяжения для внутренних и внешних мигрантов, включая граждан ближнего и дальнего зарубежья.

Задыхаясь от нехватки трудовых ресурсов, новых площадок производственно-экономической деятельности, на фоне деградации хозяйства и социальной сферы ближайших муниципальных образований, Южно-Сахалинск начинает активно втягивать в орбиту своего влияния расположенные вокруг него города Анива, Долинск, Корсаков, Невельск, Холмск. В итоге начинает складываться Южно-Сахалинская городская агломерация, связывающая Южно-

Сахалинск и окружающие его поселения крепкими социально-экономическими нитями.

Ввиду этого, с целью обеспечения эффективного развития формирующегося территориального образования, на законодательном уровне закрепляется понятие «Южно-Сахалинская агломерация». Согласно схеме территориального планирования Сахалинской области, утвержденной постановлением Правительства Сахалинской области от 27.07.2012 № 377, данная агломерация, включает в себя городской округ «Город Южно-Сахалинск» и город Южно-Сахалинск как ядро агломерации, «Городской округ Долинский», «Анивский городской округ», Корсаковский городской округ, а также южную часть МО «Холмский городской округ» до с. Яблочное и северная часть МО «Невельский городской округ» до г. Невельска.

В программе комплексного развития социальной инфраструктуры городского округа «Город Южно-Сахалинск» на 2019-2027 годы отмечается, что Южно-Сахалинская агломерация имеет два пояса. К первому поясу относятся следующие крупные населенные пункты, окружающие город Южно-Сахалинск: города Корсаков, Анива, Долинск, села Синегорск, Дальнее, Березняки (городской округ «Южно-Сахалинск»), село Троицкое (Анивский городской округ), село Сокол (Долинский городской округ), село Соловьевка (Корсаковский городской округ). Транспортная доступность ядра агломерации для этих поселений составляет в пределах 0,5-1 часа.

Ко второму поясу агломерации, транспортная доступность ядра агломерации для которых находится в пределах 2-х часов, отнесены такие важные центры, как города Холмск и Невельск, тесно связанные с областным центром маятниковой трудовой миграцией и активными экономическими связями.



Рисунок 1 – Схема территориальной организации Южно-Сахалинской городской агломерации

Каков же демографический и территориальный потенциал Южно-Сахалинской агломерации и к какому типу городских агломераций ее можно отнести? Как показывают расчеты, представленные в таблице 1, общая численность населения городской агломерации, включая первый и второй пояс, составляет 343,6 тыс. чел., площадь территории равняется 12379,4 кв. км, плотность населения – 28 чел/кв. км.

**Таблица 1 – Территория и демографический потенциал
Южно-Сахалинской городской агломерации***

Муниципальное образование	Численность населения в 2018 г., чел.	Территория, км ²	Плотность населения чел/км ²
Городской округ «Город Южно-Сахалинск»	207071	905	229
«Анивский городской округ»	19613	2684,8	7
Городской округ «Долинский»	24087	2441,6	10
«Корсаковский городской округ»	40658	2623,6	15
Итого 1 пояс агломерации	291429	8655	34
«Невельский городской округ»	15279	1445,4	11
«Холмский городской округ»	36931	2279	16
Итого 2 пояс агломерации	52210	3724,4	14
Итого агломерация в целом	343639	12379,4	28

* Составлено автором на основе открытых статистических данных: <http://sakhalinstat.gks.ru/>; <https://sakhalin.gov.ru/?id=215>

Таким образом, исходя из классификации А.М. Лола, который типологизирует агломерации исходя из численности населения (малые, средние, большие, крупные, крупнейшие и сверхкрупнейшие) [Лол, 2005], Южно-Сахалинскую городскую агломерацию можно охарактеризовать как «большую» (120-500 тыс. чел.).

Город Южно-Сахалинск и его города-спутники интегрированы в единое социально-экономическое пространство, части которого соединены крепкими производственными, транспортными, организационно-хозяйственными, трудовыми, рекреационными, культурно-бытовыми связями. Южно-Сахалинская городская агломерация представляет собой классическую моноцентрическую агломерацию, в рамках которой четко выделяется город-ядро (Южно-Сахалинск) и города-спутники (Анива, Долинск, Корсаков, Невельск, Холмск).

Ядро агломерации соединяется с городами-спутниками радиальными транспортными коридорами, как автомобильными, так и железнодорожными, которые играют решающую роль в развитии Южно-Сахалинской городской агломерации. Именно вдоль транспортных артерий будет происходить наиболее активное развитие агломерации в виде создания новых производственных площадок, объектов инфраструктуры, современных жилых массивов.

Это обусловлено не только важностью дорог как средства коммуникации, но и суровым Сахалинским климатом, характеризующегося обильными осадками в зимний период. Соответственно, для обеспечения эффективного функционирования агломерации и бесперебойного трафика между поселениями, жизненно важно наладить работу транспортной инфраструктуры за счет своевременной расчистки дорог от снега, борьбы с наледью и т.д. В этом плане жизнеспособность территории во многом зависит от оперативности работы коммунальных служб всех входящих в агломерацию муниципальных образований.



Рисунок 2 – Схема транспортных коридоров Южно-Сахалинской городской агломерации

Налаженность транспортных коммуникаций между муниципальными образованиями, входящими в состав формирующейся городской агломерации на юге Сахалина, обеспечивает свободное передвижение людей между населенными пунктами. Для данной территории характерны массовые ежедневные маятниковые миграции с трудовыми, учебными, досуговыми, рекреационными целями. Причем, маятниковая миграция осуществляется в равной степени как в сторону ядра агломерации, так и от него.

На сегодняшний день близлежащие города Анива, Долинск, Корсаков, превратились, по сути, в «спальные районы» Южно-Сахалинска, значительная часть населения которых ежедневно перемещается на работу в областную столицу. В свою очередь, определенная часть жителей Южно-Сахалинска также занята на предприятиях и в учреждениях соседних муниципальных образований. Можно констатировать, что рынок труда стал единым для всех городов юга острова.

Это подтверждается тем, что на территории городской агломерации реализуются масштабные инфраструктурные проекты в агропромышленном и туристско-рекреационном комплексах, добыче полезных ископаемых. Осуществляется модернизация морских портов в городах Невельск и Холмск, реконструкция международного аэропорта в г. Южно-Сахалинск. В частности, созданы территории опережающего социально-экономического развития

(ТОСЭР). На сегодняшний день это ТОСЭР «Южная» на территориях муниципальных образований: городской округ «Город Южно-Сахалинск», «Анивский городской округ», «Томаринский городской округ». Другая ТОСЭР «Горный воздух» располагается в городском округе «Город Южно-Сахалинск».

Реализация проектов в рамках ТОСЭР «Южная» на нескольких площадках городской агломерации направлена на развитие мясного и молочного животноводства, мясопереработку, овощеводство. ТОСЭР «Горный воздух» направлена на создание в регионе международного всесезонного центра спорта и туризма. Проектами предусматривается развитие инфраструктуры действующего горнолыжного комплекса с дальнейшей перспективой освоения близлежащих территорий и создания самого крупного на Дальнем Востоке горнолыжного курорта.

Рекреационный потенциал городской агломерации также активно используется всеми ее жителями. Географическое положение Южно-Сахалинска уникально тем, что доступность морского побережья во всех направлениях находится в 0,5-1,5 часах езды на личном автотранспорте. Ввиду этого жители областной столицы активно используют морское побережье и акватории рек близлежащих муниципальных образований в рекреационных целях (рыбалка, туризм, водные виды спорта, пляжный отдых и т.д.) на протяжении всего года. В свою очередь, жители городов-спутников посещают рекреационные зоны Южно-Сахалинска («Горный воздух», городской парк, различные памятники природы).

Необходимо отметить, что ведущая роль в развитии социальной сферы городской агломерации, включая объекты здравоохранения, образования, культуры принадлежит Южно-Сахалинску. Множественность статусов определяют роль города как центра предоставления государственных услуг, места размещения объектов социальной инфраструктуры регионального значения. Наличие активных связей между городом Южно-Сахалинском и населенными пунктами в пределах 90-минутной транспортной доступности накладывают дополнительные условия при проектировании сети объектов социальной инфраструктуры в муниципальном образовании.

По мере модернизации транспортной инфраструктуры региона, границы Южно-Сахалинской городской агломерации будут расширяться. Уже в ближайшем будущем, после реконструкции Сахалинского участка Дальневосточной железной дороги и перешивки ее на общероссийский стандарт колеи, гораздо «ближе» к ядру станут муниципальные образования, располагающиеся на севере острова, за счет увеличения скорости движения поездов.

Можно ожидать, что в перспективе нескольких лет в Южно-Сахалинскую агломерацию войдет примыкающий к ней с севера Томаринский городской округ, на территории которого сегодня реализуются масштабные проекты в сфере агропромышленного комплекса (ТОСЭР «Южная»), электроэнергетики (строительство Сахалинской ГРЭС-2), нефтепереработки (строительство НПЗ).

Заключение

Таким образом, следует констатировать, что на юге Сахалина идет активный процесс формирования большой городской агломерации с центром в городе Южно-Сахалинск и городами-спутниками Анива, Долинск, Корсаков, Невельск, Холмск. Несмотря на то, что в нормативных документах уже оформилось понятие «Южно-Сахалинская городская агломерация», на деле реальной программы, которая бы направляла и регулировала ее развитие,

не существует. Поэтому в целях повышения социально-экономической эффективности осваиваемой территории необходимо разработать комплексную программу развития Южно-Сахалинской городской агломерации.

В программе необходимо четко обозначить границы агломерации, определить стратегические цели и направления ее развития, разработать организационный механизм взаимодействия и выработки решений органами муниципальной власти как для достижения стратегических целей, так и для решения текущих проблем. Это позволит максимально раскрыть экономический потенциал территории, а также вывести качество жизни населения на новый уровень.

Библиография

1. Вильнер М.Я. Основы территориального планирования в Российской Федерации. М.: Град-Инфо, Сросэксперт, 2013. 184 с.
2. Воронов Ю.П., Заусаев С.А., Смирнов С.А. Агломерации и урбанизированные кластеры: к новым объектам проектирования и управления // Вестник НГУЭНУ. 2009. № 1. С. 101-102.
3. Колясников В.А. Развитие понятия «городская агломерация» // Академический вестник УРАЛНИИПРОЕКТ РААСН. 2015. № 2. С. 11.
4. Лаппо Г.М. Города на пути в будущее. М.: Мысль, 1987. 237 с.
5. Лаппо Г.М., Полян П.М., Селиванова Т.И. Агломерации в России в XXI веке. 2010. URL: <http://www.polit.ru/article/2010/02/16/demoscope407/>
6. Лола А.М. Основы градостроения и теории города (в российской интерпретации). М.: КомКнига, 2005. 324 с.
7. Перчик Е.Н. Геоурбанистика. М.: Юрайт, 2019. 481 с.
8. Сарварова Э.Р., Гусева М.С. Городские агломерации и системы расселения: новые перспективы и барьеры развития // Современные наукоемкие технологии. 2014. № 7. Ч. 1. С. 79-80.
9. Яроцкая Е.В. К вопросу о критериях идентификации городских агломераций в условиях инновационного развития регионов // Вестник науки Сибири. 2012. № 5 (6). С. 188-189.
10. Demographia World Urban Areas (Built Up Urban Areas or World Agglomerations). 2019. URL: <http://www.demographia.com/db-worldua.pdf>

Yuzhno-Sakhalinsk: from the city to the agglomeration

Artem Yu. Zhivaga

PhD in Social Science,
Associate Professor of the Department of Management,
Sakhalin State University,
693000, 290, Lenina st., Yuzhno-Sakhalinsk, Russian Federation;
e-mail: zhyvaga@mail.ru

Abstract

The article is devoted to the study of the formation and functioning of the urban agglomeration in the south of Sakhalin Island with a center in the city of Yuzhno-Sakhalinsk and nearby municipalities. The article examines the historical and economic prerequisites for the formation of the Yuzhno-Sakhalinsk urban agglomeration, its demographic, industrial and economic potential. Attention is paid to the analysis of the definition of the concept and boundaries of the South Sakhalin city agglomeration in the existing regulatory documents. The possibilities of expanding the geographical boundaries of the agglomeration as the regional transport system is being modernized

are considered. The conclusion is drawn on the need to develop a regional development program for the Yuzhno-Sakhalinsk urban agglomeration in order to maximize the disclosure of its economic potential and increase the quality of life of the population. It should be noted that in the south of Sakhalin there is an active process of forming a large urban agglomeration with a center in the city of Yuzhno-Sakhalinsk and the satellite towns of Aniva, Dolinsk, Korsakov, Nevelsk, Kholmsk. Despite the fact that the concept of “South Sakhalin city agglomeration” has already taken shape in regulatory documents, in reality, there is no real program that would guide and regulate its development. Therefore, in order to increase the socio-economic efficiency of the developed territory, it is necessary to develop a comprehensive program for the development of the South Sakhalin city agglomeration.

For citation

Zhivaga A.Yu. (2019) Yuzhno-Sakhalinsk: ot goroda k aglomeratsii [Yuzhno-Sakhalinsk: from the city to the agglomeration]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 9 (7A), pp. 59-69.

Keywords

City agglomeration, formation of city agglomeration, borders of city agglomeration, city of Yuzhno-Sakhalinsk, Yuzhno-Sakhalinsk city agglomeration.

References

1. (2019) *Demographia World Urban Areas (Built Up Urban Areas or World Agglomerations)*. Available at: <http://www.demographia.com/db-worldua.pdf> [Accessed 06/06/2019]
2. Kolyasnikov V.A. (2015) Razvitie ponyatiya «gorodskaya aglomeratsiya» [The development of the concept of “urban agglomeration”]. *Akademicheskii vestnik URALNIIPROEKT RAASN* [Academic Bulletin of Research and Design Institute], 2, p. 11.
3. Lappo G.M. (1987) *Goroda na puti v budushchee* [Cities on the way to the future]. Moscow: Mysl' Publ.
4. Lappo G.M., Polyan P.M., Selivanova T.I. (2010) *Agglomeratsii v Rossii v 21 veke* [Agglomerations in Russia in the 21st century]. Available at: <http://www.polit.ru/article/2010/02/16/demoscope407/>
5. Lola A.M. (2005) *Osnovy gradovedeniya i teorii goroda (v rossiiskoi interpretatsii)* [Fundamentals of urban studies and city theory (in the Russian interpretation)]. Moscow: KomKniga Publ.
6. Pertsik E.N. (2019) *Geourbanistika* [Geo-urbanism]. Moscow: Yurait Publ.
7. Sarvarova E.R., Guseva M.S. (2014) Gorodskie aglomeratsii i sistemy rasseleniya: novye perspektivy i bar'ery razvitiya [Urban agglomerations and resettlement systems: new perspectives and development barriers]. *Sovremennye naukoemkie tekhnologii* [Modern high technology], 7, 1, pp. 79-80.
8. Vil'ner M.Ya. (2013) *Osnovy territorial'nogo planirovaniya v Rossiiskoi Federatsii* [Basics of spatial planning in the Russian Federation]. Moscow: Grad-Info, Srokspekt Publ.
9. Voronov Yu.P., Zausaev S.A., Smirnov S.A. (2009) Agglomeratsii i urbanizirovannye klasteri: k novym ob'ektam proektirovaniya i upravleniya [Agglomerations and urbanized clusters: to new objects of design and management]. *Vestnik NGUENU* [Bulletin of the Novosibirsk State University of Economics and Management], 1, pp. 101-102.
10. Yarotskaya E.V. (2012) K voprosu o kriteriyakh identifikatsii gorodskikh aglomeratsii v usloviyakh innovatsionnogo razvitiya regionov [To the question of identification criteria for urban agglomerations in the conditions of innovative development of regions]. *Vestnik nauki Sibiri* [Bulletin of Siberian Science], 5 (6), pp. 188-189.