

Научная статья

УДК 351

doi: 10.22394/2079-1690-2021-1-4-133-140

ИНФРАСТРУКТУРНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ГОРОДСКИХ ОКРУГОВ (НА ПРИМЕРЕ ГОРОДА ДЕРБЕНТА)

Казиахмед Тагирович Тагиров¹, Елена Михайловна Филимонцева²

¹филиал Дагестанского государственного университета, Дербент, Россия

²Южно-Российский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, Ростов-на-Дону, Россия

¹tagir57.05@mail.ru

²rustle44@mail.ru

Аннотация. В статье представлен анализ состояния и перспективы развития важных инфраструктурных элементов городского округа «город Дербент». Транспортная система, система инженерного обеспечения, объекты социальной сферы и жилищного фонда способны обеспечить социально-экономический и социально-демографический рост уровня жизни населения города и республики в целом. Кроме того, предложена оценка основных рисков, связанных с уровнем обеспеченности города транспортной, инженерной, социальной и жилищной инфраструктурами и качеством городского пространства. Были представлены пространственные распределения имеющихся объектов социальной инфраструктуры (в сфере здравоохранения, образования и спорта), предложены возможности повышения уровня обеспеченности жильем в городе и улучшения комфортной среды для жизни в городе.

Ключевые слова: транспортная система, транспортный потенциал города; оптимизация системы транспортного обслуживания; система инженерного обеспечения; социальная и жилищная инфраструктура; качество городской среды

Для цитирования: Тагиров К. Т., Филимонцева Е. М. Инфраструктурное обеспечение городских округов (на примере города Дербента) // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. 2021. № 4. С. 133–140. <https://doi.org/10.22394/2079-1690-2021-1-4-133-140>.

Problems of Economics

Original article

INFRASTRUCTURE PROVISION OF CITY DISTRICTS (EXAMPLE OF DERBENT CITY)

Kaziakhmed T. Tagirov¹, Elena M. Filimontseva²

¹branch of Dagestan state university, Derbent, Russia

²South-Russia Institute of Management – branch of Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Rostov-on-Don, Russia

Abstract. The analysis of a state and the prospect of development of important infrastructure elements of the urban district "city of Derbent" is presented in article. The transport system, the system of engineering support, objects of the social sphere and housing stock are capable to provide the social and economic and social and demographic growth of the standard of living of the population of the city and republic in general. Besides, assessment of the main risks connected with the level of security of the city with transport, engineering, social and housing infrastructures and quality of city space is offered. Spatial distributions of the available objects of social infrastructure were presented (in the sector of health, education and sport), opportunities of increase in level of security with housing in the city and improvements of the comfortable environment for life in the city are offered.

Keywords: transport system, transport capacity of the city; optimization of a system of transport service; system of engineering support; social and housing infrastructure; quality of the urban environment

For citation: Tagirov K. T., Filimontseva E. M. Infrastructure provision of city districts (example of Derbent city). *State and Municipal Management. Scholar Notes.* 2021;(4):133–140. (In Russ.). <https://doi.org/10.22394/2079-1690-2021-1-4-133-140>.

Гипотезой данного исследования является изучения и оценка основных рисков и возможностей улучшения комфортной среды для жизни в городском округе «город Дербент».

Для этого был проведен анализ обеспеченности городского округа «город Дербент» следующими важнейшими элементами:

- обеспеченность транспортной инфраструктурой;
- обеспеченность инженерной инфраструктурой;
- обеспеченность жителей города социальной инфраструктурой;
- обеспеченность жильем;
- общее состояние и уровень качества городских общественных пространств.

Анализ обеспеченности города транспортной инфраструктурой. Особенности транспортно-географического положения городского округа «город Дербент» обусловлены следующими факторами:

– по территории городского округа проходит автомобильная дорога федерального значения Р217 «Кавказ» (до 31 декабря 2017 г. применялся учетный номер М29), ведущая от соединения с федеральной автотрассой М4 «Дон» (в районе станицы Павловская Краснодарского края) до села Яраг-Казмаляр (граница с Республикой Азербайджан). Участок от Махачкалы до границы с Азербайджаном также входит в европейский маршрут E119 и азиатский маршрут АН8;

– через город Дербент проходит двухпутная, электрифицированная железнодорожная магистраль, соединяющая столицу Азербайджана Баку и центральную часть России через Армавир и Гудермес. Прикаспийская железная дорога, построенная в 1894 г., уже в 1900 г. была продлена до Баку и долгое время оставалась единственной железнодорожной связью с Закавказьем. Прикаспийская линия является единственной железной дорогой, идущей из России в Закавказье и Иран (после грузино-абхазского конфликта в 1992 г. и разрыва Черноморской железнодорожной линии), чем обусловлено ее стратегическое значение;

– воздушное сообщения является достаточно актуальным, так как пассажиры пользуются Международным аэропортом Махачкалы (Уйташ), который расположен в 110 км от города Дербента. Кроме регулярного авиационного сообщения с городами России: Москва, Санкт-Петербург, Ростов-на-Дону, Сургут, Минеральные Воды осуществляется международное сообщение с Турцией (Стамбул), ОАЭ (Дубай), Казахстаном (Актау);

– наличие железной дороги и федеральной автомобильной дороги, близость к городам с имеющимися портами и отсутствие предприятий, нуждающихся в морском сообщении, не способствовали организации строительства порта и портовых сооружений, хотя город и расположен на берегу Каспийского моря.

Данные факторы определяют положение города Дербента в структуре пространственной организации Российской Федерации и Республики Дагестан.

Анализ существующего состояния транспортной системы, решений Генерального плана городского округа «город Дербент», Стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 г.¹, Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г., позволил оценить проблемы и перспективы развития транспортной инфраструктуры в городском округе «город Дербент» [3].

Следует отметить, что через территорию городского округа «город Дербент» проходят международные транспортные коридоры, связывающие в единое транспортно-экономическое пространство города с развитыми регионами и деловыми центрами России и стран ближнего зарубежья:

– автомобильная дорога Р217 «Кавказ» способна обеспечить рост спроса на автомобильное сообщение с другими регионами России и Республикой Азербайджан. Существующие железнодорожные пути обеспечивают как грузовые внешние связи города, так и удовлетворяют спрос на пригородное и междугороднее сообщение;

– отсутствие аэропорта компенсируется наличием Международного аэропорта «Уйташ» в Махачкале, расположенного в 110 км от городского округа «город Дербент». Доступность аэропорта обеспечивается автомобильным транспортом и пассажирским сообщением по железной дороге до Махачкалы.

¹ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 ноября 2017 г. № 2469-р «Об утверждении Стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 г.»; Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г.».

Что касается городского транспорта, то особенности локации города – между автомобильной дорогой Р217 «Кавказ» и побережьем Каспийского моря и линейно вытянутая конфигурация города повлияли на структуру улично-дорожной сети и определили сценарий дорожного развития города.

Основное ограничение существующей организации УДС города Дербента является наличие исторической застройки в центральной части города. Города Дербент, включающий в себя крепость с цитаделью и множество культовых и гражданских зданий (архитектурно-ландшафтный ансамбль «Древний Дербент»), был включен в 2003 году в Список Всемирного наследия ЮНЕСКО.

Фактор, также значительно влияющий на перспективное развитие города, это существующие железнодорожные пути. Ветка железной дороги проходит в восточной части города, отделяя прибрежные районы от основной части города, разрывая транспортные связи прибрежной застройки с центром.

Основные зоны активного посещения жителями города Дербент расположены в центральной части города, около автовокзалов «Северный» и «Южный» и железнодорожного вокзала, а также в прибрежной зоне.

Основные промышленные центры, влияющие на загрузку УДС, – ООО «Дербентский коньячный комбинат», ОАО «Дербентский завод игристых вин», ПК «ДКСМ».

Анализ транспортной инфраструктуры выявил проблемы, связанные с несовершенством структуры УДС и вызывающие возникновение заторов:

- крайне низкая связность районов города;
- недостаточное количество переездов через железную дорогу;
- транзитное движение через исторический центр;
- отсутствие окружных и кольцевых дорог.

Также актуальны проблемы транспортного обслуживания города, связанные с недостатками эксплуатации дорог, что ухудшает ситуацию и провоцирует дорожно-транспортные происшествия:

– недостаточное качество дорожного полотна (почти половина всей УДС не имеет твердого покрытия, 40 % не соответствует нормативному состоянию), разметка улиц либо отсутствует, либо повреждена;

– хаотичная стоянка индивидуального транспорта на УДС, острая нехватка парковочных мест в основных зонах спроса на размещение автомобилей;

- недостаточное количество камер видеонаблюдения;
- отсутствие единого муниципального транспорта;
- недостаточное количество или неоптимальное размещение пешеходных переходов;
- отсутствие или недостаточное освещение улиц;
- неудовлетворительное состояние, недостаточная ширина или отсутствие тротуаров.

Наземный городской пассажирский транспорт (НГПТ) представлен в городе тремя видами транспорта:

- автобус;
- маршрутное такси;
- такси.

Система НГПТ в городе Дербенте включает в себя 12 отдельных маршрутов – автобусы малого класса.

Пассажиропоток составляет 9 981 тыс. пасс/год.

По данным проведенного ООО «Спектр-С» социологического исследования «Комплексная схема организации дорожного движения городского округа «город Дербент», 28 % населения города пользуется общественным транспортом.

Существующие маршруты НГПТ полностью охватывают территорию города, остановочные пункты расположены в пределах нормативной пешеходной доступности.

Генеральным планом городского округа «город Дербент» был предусмотрен ряд мероприятий, оптимизирующих систему транспортного обслуживания города. Так, например, создание дополнительных центров притяжения должно снизить транспортную нагрузку на исторический центр.

В то же самое время развитие главной меридиональной транспортной оси приведет к однозначному увеличению транзита через центр города.

В связи со стабильно растущим транспортным спросом создаваемые новые центры притяжения транспортного потока необходимо обеспечить связями, исключающими увеличение загрузки существующей УДС в центральной части города. Основной акцент развития транспортной системы города необходимо сосредоточить на развитии видов перемещений с высокой провозной способностью и соответствующих высоким экологическим нормам.

Основные направления развития транспортной инфраструктуры:

1. На основании анализа вариантов развития УДС можно отметить, что пространственная структура города Дербента ограничивает варианты развития ее УДС. Через город проходит железная дорога, расположенная вдоль берега моря. Также западную часть города с севера на юг разделяет Самур-Дербентский канал. УДС запада центральной части представлена историческими улицами. УДС северной и южной частей города имеет правильную сетку, что обеспечивает хорошую внутреннюю связность района, однако неупорядоченная индивидуальная застройка сводит на нет данное преимущество. Этот и вышеуказанные факторы создают препятствие для активного развития дорожной сети города в центральной части города. В то же время строительство дополнительных объездных дорог, а также новых съездов с автомобильной дороги Р-217 «Кавказ» и переездов через железнодорожные пути позволит увеличить связность территорий на основных направлениях развития города.

2. Исходя из анализа вариантов развития рельсового транспорта, наиболее оптимальным является дальнейшее развитие существующих путей, включающее в себя модернизацию подвижного состава, реконструкцию перронов, а также уменьшение интервалов движения, что фактически позволит превратить железнодорожную линию в наземное метро.

3. Предложенный анализ вариантов развития НГПТ позволит в соответствии с соблюдением современных требований к скорости движения сделать комфортным и доступным.

Автобусную маршрутную сеть предлагается сформировать в трехуровневой структуре:

- сеть скоростного автобусного транспорта большой вместимости для скоростных маршрутов;
- сеть первого уровня (подвозочно-развозочная) с автобусами средней вместимости;
- сеть второго уровня (рабочая) с автобусами малой вместимости.

Кроме рассмотренных ранее предложений были изучены – развитие грузового сообщения, варианты велосипедной инфраструктуры, развитие транспортного потенциала города и выбор приоритетного направления развития транспорта [1].

На основании рассмотренных выше факторов была выработана политика устойчивого транспортного развития, основой которой являются:

- приоритет пешехода над транспортом;
- приоритет общественного транспорта над личным;
- приоритет экологических видов транспорта над бензиновым.

Стратегическое развитие городов, нацеленное на выполнение указанных целей, позволяет обеспечить увеличение доли перевозок на общественном транспорте. Основными механизмами реализации такой стратегии является обеспечение приоритетного права проезда общественного транспорта, а также реализация иных мероприятий, повышающих качество транспортного обслуживания населения, результатами которых является снижение привлекательности поездок на личном транспорте.

Транспортная система города Дербента должна соответствовать основным принципам устойчивого транспортного развития как наиболее современной и актуальной транспортной доктрине. Определение основного вектора развития транспортной системы, конкретных целей и методов их достижения закладывает параметры для дальнейшего эффективного функционирования города в целом, его привлекательности, экономического развития.

В результате анализа и оценки системы транспортного обслуживания города Дербента, оценки перспектив его развития можно предложить следующие рекомендации по ее оптимизации:

1. При развитии городского округа «город Дербент» необходимо обеспечить развитие транспортных связей северной (в городском районе Карьер) и южной (в городском районе Южный) планировочных зон. Транспортная связь должна осуществляться между проектируемыми и существующими районами города с западной стороны города (по автомобильной дороге «Кавказ») и с восточной, вдоль прибрежных районов по существующим улицам с предусмотренными соединяющими их проектируемыми участками. Движение с восточной стороны вдоль прибрежных районов предусмотреть по улицам категории не выше «магистральной улицы общегородского движения 2-го класса».

2. Для обеспечения широтных связей городской территории необходимо предусмотреть соединение двух магистралей с запада (а/д «Кавказ») и востока (проектируемая улица вдоль прибрежных районов) в направлениях восток-запад, соединяющие магистральный направления север-юг с Узлами 1-го порядка.

3. Учитывая проектируемый обход города Дербента, необходимо предусмотреть включение хода а/д «Кавказ» в улично-дорожную сеть города. Для этого необходимо предусмотреть соединение в одном уровне автомобильной дороги с широтными магистральными улицами.

4. Учитывая историко-культурную ценность центральной части города, необходимо предусмотреть мероприятия, исключающие транзитное движение через центр города.

5. Полифункциональные узловые центры 2-го порядка, образующие функционально-планировочные коридоры, необходимо обеспечить внутренними транспортными связями.

6. Для обеспечения качественного обслуживания населения транспортом необходимо предусмотреть развитие маршрутов НГПТ.

7. Для исключения транзитного движения грузового транспорта через городскую территорию необходимо предусмотреть перечень улиц, формирующих «грузовой каркас».

8. Необходимо предусмотреть возможность развития существующего железнодорожного сообщения с использованием электропоездов как городского внеуличного транспорта.

Анализ обеспеченности города инженерной инфраструктурой. На основании данных, предоставленных подразделениями Администрации городского округа «город Дербент», и сведений эксплуатирующих служб была проведена оценка эффективности функционирования систем инженерного обеспечения (электроснабжение, водоснабжение, водоотведение, канализование поверхностного стока, очистка бытовых и промышленных сточных вод, теплоснабжение, связь) и выявлены ключевые проблемы развития систем инженерного обеспечения и факторы, лимитирующие социально-экономическое и пространственное развитие города.

Анализ систем инженерного обеспечения свидетельствует о наличии наиболее критичных проблем в сфере инженерной инфраструктуры, сдерживающих развитие города, обусловленных как объективными обстоятельствами, так и субъективными внутригородскими причинами.

Возможность устранения отмеченных проблем видится во внедрении современных и эффективных решений в сфере ЖКХ, которые могут выступить и в качестве новых точек экономического роста. В то же время ограничить использование этой возможности может ограниченный территориальный ресурс города, а также необходимость поддержки предлагаемых инициатив со стороны жителей.

Реализация мероприятий по развитию систем инженерного обеспечения, предусмотренных Генеральным планом городского округа «город Дербент» позволяет ликвидировать основные дефициты. Однако критичность ряда проблем инженерного обеспечения, снижающих потенциал развития города, требует детализации проблем с учетом имеющихся рисков и установления приоритетности необходимых мероприятий по усовершенствованию систем инженерного обеспечения (табл. 1).

Таблица 1 – Оценка рисков функционирования систем инженерного обеспечения и приоритетные мероприятия по их снижению

Table 1 – Risk Assessment of Utility Systems Operation and Priority Measures to Reduce Them

№ п/п	Система инженерного обеспечения	Риски	Приоритетные мероприятия по снижению рисков
1.	Водоснабжение	Не подтвердятся запасы воды на существующих водозаборах.	1. Дополнительные исследования запасов воды. 2. Поиск альтернативных источников воды.
2.	Водоотведение хозяйственно-бытовых стоков	Правовые и площадные ограничения участка размещения существующих очистных сооружений.	Изменение назначения земельных участков в планируемых границах санитарно-защитной зоны существующих очистных сооружений.
3.	Электроснабжение	Недостаточность финансирования при переводе системы электроснабжения с 6 кВт на 10 кВт.	Осуществление электроснабжения вновь застраиваемых территорий по 10 кВт, для существующей территории – по мере необходимости.
4.	Газоснабжение	Утрата коридоров прокладки новых газопроводов высокого и среднего давления в районах нового строительства.	Резервирование коридоров для прокладки сетей.
5.	Теплоснабжение	Возникновение аварий на источниках теплоснабжения.	1. Модернизация источников теплоснабжения. 2. Использование потенциала муниципально-частного партнерства.
6.	Инженерная защита	Утрата коридоров для реализации мероприятий по защите от селей. Недостаточность коридоров для прокладки сетей ливневой канализации в существующей застройке. Отсутствие земельного участка для размещения очистных сооружений ливневых стоков в сложившейся застройке и во вновь проектируемых районах.	1. Резервирование земельных участков под сооружения селезащиты, сетей и очистных сооружений ливневых стоков. 2. Разработка специальных мероприятий по селезащите города.

Мероприятия по усовершенствованию систем инженерного обеспечения, дифференцированные на разные горизонты планирования, имеют достаточно большой потенциал:

1. В краткосрочной перспективе должны быть реализованы мероприятия, существенно влияющие на качество жизни населения и во многом определяющие уровень социально-экономического развития города, а также организационные мероприятия, не требующие существенных затрат:

- полная обеспеченность жителей города водой питьевого качества;
- очистка всех хозяйственно-бытовых стоков;
- организация контроля и учета потребления ресурсов физическими и юридическими лицами.

2. Мероприятия среднесрочной перспективы включают жизненно важные решения, требующие более сложной проектной проработки, решения по инженерному обеспечению, связанные с новым строительством, мероприятия, повышающие эффективность использования ресурсов, такие как:

- создание системы селезащиты и отведения дождевых стоков;
- гарантированное обеспечение энергетическими ресурсами (наличие источников инженерного обеспечения);
- повышение энергоэффективности существующих потребителей;
- создание единой информационной системы, содержащей информацию о новых объектах инженерной инфраструктуры.

3. Мероприятия долгосрочной перспективы должны быть направлены на достижение новых приоритетов развития города:

- рециклинг ресурсов;
- внедрение солнечных батарей для электро- и теплоснабжения частного сектора и др.

Но есть факторы, способные ограничить реализацию данного потенциала. Это необходимость использования холистического комплексного подхода к осуществлению работ по модернизации и строительству новых объектов инфраструктуры, предусматривающих тщательное согласование всех реализуемых мероприятий, а также проблемы города, связанные с качеством воды и санитарными условиями:

- сброс неочищенных сточных вод в Каспийское море и, как следствие, загрязнение морской воды в рекреационных зонах;
- отсутствие зон санитарной охраны у источников водоснабжения и (или) несоблюдение требований к их эксплуатации;
- превышение предельно-допустимой концентрации отдельных веществ в питьевой воде;
- микробное загрязнение отдельных проб питьевой воды;
- ограничение частными лицами доступа к береговой линии.

Анализ обеспеченности города социальной инфраструктурой. Повышение обеспеченности объектами социальной инфраструктуры является одной из наиболее приоритетных проблем.

1. Вне зоны обслуживания амбулаторно-поликлинических учреждений находится значительная доля жилой застройки – 56 %, организаций общего образования находится – 40 % жилой застройки, организаций дошкольного образования – 57 %, что составляет весьма значительный показатель. (Зоны обслуживания определены в соответствии с Республиканскими нормативами градостроительного проектирования Республики Дагестан, утвержденными Постановлением Правительства Республики Дагестан от 22 января 2010 г. № 14)¹.

2. Вне зоны обслуживания некоммерческих объектов спортивной инфраструктуры находится 26 % жилой застройки. При этом каждый третий объект имеет приспособленный характер, что свидетельствует о недостаточном уровне обеспеченности и качестве спортивной инфраструктуры. (Зоны обслуживания определены в соответствии с Республиканскими нормативами градостроительного проектирования Республики Дагестан, утвержденными Постановлением Правительства Республики Дагестан от 22 января 2010 г. № 14)².

3. Объекты притяжения в сфере культуры (библиотека, театры, детская музыкальная школа) сконцентрированы преимущественно в районе «Коньячный», т. е. в пределах ограниченной территории, что существенно снижает возможности для реализации творческого потенциала жителей других городских районов.

¹ Постановление Правительства Республики Дагестан от 22 января 2010 г. № 14 «Об утверждении республиканских нормативов градостроительного проектирования Республики Дагестан».

² Там же.

4. Для городского округа «город Дербент» характерно отставание от нормативных значений обеспеченности спортивной инфраструктурой более чем в три раза, как в части плоскостных объектов, так и спортивных залов (площадь объектов в кв.м.): плоскостные объекты – 64 364 м², при нормативе – 241 180 м²; спортивные залы – 11 244 м², при нормативе – 43 302 м².

В процессе разрешения проблем обеспеченности города социальной инфраструктурой есть возможность создания новых объектов социальной инфраструктуры как полноценных аттракторов для горожан, а также заметного увеличения обеспеченности инфраструктурой здравоохранения за счет инструментов государственно-частного партнерства в связи со значительным количеством объектов коммерческой медицины.

Ограничениями на пути решения этих проблем могут стать: низкий уровень обеспеченности объектами социальной инфраструктуры, как в сфере здравоохранения, так и образования (школьного и дошкольного); неравномерное пространственное распределение имеющихся объектов социальной инфраструктуры в сфере здравоохранения и образования; необходимость учета мнения различных и многочисленных социальных групп при планировании расположения новых объектов социальной инфраструктуры¹.

Анализ жилищной обеспеченности. Для города характерен низкий уровень обеспеченности жильем. Решение этой проблемы осложнено следующими обстоятельствами:

- ограниченный территориальный ресурс;
- предпочтение населением города при прочих равных условиях малоэтажной застройки, что снижает эффективность освоения территории.

Проблема обеспеченности жильем для города не утратила своей актуальности, однако ее решение может быть найдено только в поле оптимального сочетания ИЖС и многоквартирных домов при эффективном использовании имеющегося территориального ресурса.

На территории города на индивидуальные жилые строения (ИЖС) приходится 41% и 59 % на многоквартирные дома.

Разрешение проблемы обеспеченности жильем для города даст возможность внедрения новых форматов ИЖС, а также возможность использования жилищного строительства как одного из драйверов для развития других секторов экономики города (производство строительных материалов, мебели, предметов домашнего обихода).

В то же время этот процесс может быть сопряжен с проблемой ограниченного территориального ресурса для новой жилой застройки, с обеспеченностью инженерной, социальной и транспортной инфраструктурой имеющейся жилой застройки. Кроме того, пространственное развитие города должно предусматривать территориальные резервы для обеспечения растущего числа жителей социальной и жилой инфраструктурой.

Анализ общего состояния и качества городских пространств. Согласно проведенным исследованиям (Индекс.городов.рф), город Дербент отличается низким качеством городской среды. Наиболее проблемные зоны: отсутствие условий для детского и спортивного отдыха, общее состояние и чистота общественных пространств и низкая озелененность территории².

Позиция города Дербента в рейтинге городов по качеству жизни в части критериев, характеризующих городскую среду в % от максимальной оценки (опрос интернет-портала Domofond.ru) (табл. 2):

Таблица 2 – Опрос интернет-портала Domofond.ru

Table 2 – Internet Portal Survey Domofond.ru

Критерии	%
Общегородские пространства	48
Социально-досуговая инфраструктура и прилегающие пространства	50
Общественно-деловая инфраструктура	28
Уличная инфраструктура	50
Озелененные и водные пространства	14
Жилье и прилегающие пространства	56

¹ Рейтинги как аналитический инструмент оценки инвестиционной привлекательности туристской индустрии страны (региона) URL: bstudy.net/602711/turizm/rejtingi_analiticheskij_instrument_otsenki_investitsionnoy_privlekatelnosti_turistskoy_industrii_stran#296

² Мастер-план Дербента: риски и возможности URL: www.centeragency.org/ru/blog/280

Улучшение качества городской среды может способствовать снижению оттока молодежи, квалифицированных специалистов и активных предпринимателей из города и повышению его привлекательности для инвесторов.

Вместе с тем, взаимозависимость проблем по улучшению качества городской среды и повышения обеспеченности жителей города инженерной и социальной инфраструктурой может ограничить потенциал улучшения качества городской среды.

Результаты проведенного исследования позволили сделать следующие выводы о качестве среды для жизни в городском округе «город Дербент».

На сегодняшний день качество среды для жизни является первоочередным фактором, лимитирующим развитие городского округа «город Дербент», во-первых, поскольку серьезные проблемы, риски и ограничения присутствуют во всех составляющих рассматриваемой среды (качество воды и соблюдение санитарных норм, обеспеченность жильем, транспортной, инженерной и социальной инфраструктурой, качество городских пространств), во-вторых, поскольку качество среды для жизни оказывает непосредственное влияние на миграционные потоки в сегменте квалифицированного населения.

Имеющиеся проблемы в сфере качества среды для жизни отличаются тесной взаимосвязанностью друг с другом и не могут решаться в отдельности друг от друга при помощи мероприятий локального характера. Отсутствие системного решения проблемы обеспеченностью качественной водой, мероприятия по росту обеспеченности жильем могут привести к дальнейшему ухудшению эколого-санитарной ситуации.

Список источников

1. Вахтина М. А., Игнатова Т. В. Институциональные ограничения на пути комплексного развития российских моногородов // Вестник Академии знаний. 2020. № 36(1). С. 43–48.
2. Игнатова Т. В., Полянин А. В. Управление факторами «труд» и «предпринимательство» в целях повышения конкурентоспособности муниципалитетов // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. 2017. № 9 (88). С. 24–28.
3. Игнатова Т. В., Черкасова Т. П. Институты и технологии цифровой экономики как факторы инновационного роста России // Друкеровский вестник. 2020. № 2 (34). С. 5–14.

References

1. Vakhtina M. A., Ignatova T. V. Institutional restrictions for ways of complex development of the Russian monotowns. *Vestnik Akademii znanii = Bulletin of Academy of knowledge*. 2020;36(1):43-48. (In Rus.)
2. Ignatova T. V., Polyenin A. V. Management of factors "work" and "business" for improving competitiveness of municipalities. *Nauka i obrazovanie: khozyaistvo i ekonomika; predprinimatel'stvo; pravo i upravlenie = Science and education: economy and economy; business; right and management*. 2017;9(88):24-28. (In Rus.)
3. Ignatova T. V., Cherkasova T.P. Institutes and technologies of digital economy as factors of innovative growth of Russia. *Drukerovskij vestnik*. 2020;2(34):5-14. (In Rus.)

Информация об авторах

Т. К. Тагиров – канд. экон. наук, доц.;
Е. М. Филимонцева – канд. экон. наук, доц.

Information about the authors

T. K. Tagirov – Candidate of Economic Science, Associate Professor;
E. M. Filimontseva – Candidate of Economic Science, Associate Professor

Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации.
Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Contribution of the authors: the authors contributed equally to this article. The authors declare no conflicts of interests.

Статья поступила в редакцию 01.10.2021; одобрена после рецензирования 18.10.2021; принята к публикации 20.10.2021.

The article was submitted 01.10.2021; approved after reviewing 18.10.2021; accepted for publication 20.10.2021.