

Кейс-задание

Кейс-задания выполняются по вариантам в соответствии с первой буквой фамилии.

[Вариант 1](#) – для студентов (фамилии с А до Д)

[Вариант 2](#) – для студентов (фамилии с Е до К)

[Вариант 3](#) – для студентов (фамилии с Л до Р)

[Вариант 4](#) – для студентов (фамилии с С до Ц)

[Вариант 5](#) – для студентов (фамилии с Ч до Я)

Вариант 1

Ситуация 1

Дешевого жилья на «Полуострове ЗиЛ» не будет (Юлия Петрова).

Территорию, на которой расположен московский автозавод ЗиЛ, вряд ли можно назвать населенной. Промзона занимает более 470 га, здесь официально трудится всего 16000 человек. У столицы на землю ЗиЛа большие планы - превратить этот индустриальный район в полноценную городскую среду обитания, заселить его 38 300 новыми жителями, которые смогут найти себе жилье и работу. Город уже согласовал проект планировки будущей масштабной стройки, которая предполагает строительство 4,5 млн. кв. м к 2030 г. Сам проект получил название «Полуостров ЗиЛ». Земля под ЗиЛом перспективна, уверены эксперты рынка недвижимости, именно поэтому рабочего люда здесь не будет - квартиры будут слишком дороги.

Столичные девелоперы давно с интересом смотрят на индустриальные площадки. Сколько земли в Москве сейчас относится к производственным и промышленным территориям, не могут точно сказать даже столичные чиновники. Мэр города Сергей Собянин на МІРІМ говорил о 15 000 га промзон, «половина которых требует реорганизации». По данным департамента науки, на 2008 г. в городе насчитывалось 209 промзон общей площадью 7800 га, расположенных как в границах, так и вне границ производственных территорий (примерно 16% площади старой Москвы). Около 90% занятых производствами участков находится в госсобственности (19% - РФ, 72% - Москвы). По подсчетам мэрии, на реорганизованных площадях можно разместить до 70 млн кв. м новой недвижимости. Можно построить от 90 млн до 140 млн кв. м жилья.

Согласно проекту планировки территории ЗиЛа, одобренному градостроительно-земельной комиссией (ГЗК), здесь должно появиться 1,5 млн кв. м жилья и апартаментов. Официально застройщики, которые возведут тут дома, не определены: город предполагает разделить промзону на отдельные участки, а затем выставить на торги. Однако на некоторые площадки уже появились претенденты. Так, Москва выставляет на продажу 130 га в северной части ЗиЛа. Среди интересантов вице-мэр Наталья Сергунина называла группу компаний ПИК. Источник, близкий к застройщику, эту информацию подтверждал.

Как рассказывали в Москомархитектуре, социального жилья здесь строить не планируется. А коммерческое жилье в силу уникального месторасположения на ЗИЛе будет стоить недешево: это место не для бюджетных новостроек. Даниловский район, к которому относится ЗИЛ, традиционно дорогой, он близок к Ленинскому проспекту, на вторичном рынке жилищный фонд представлен в основном сталинскими домами, на первичном - бизнес-классом. Учитывая месторасположение и территориальную близость участка к центру, скорее всего здесь будут возведены объекты бизнес-класса. Проект одной стороной выходит на Москву-реку, что обеспечит части застройки хорошие видовые характеристики, и это жилье будет относиться к верхнему сегменту бизнес-класса.

Риэлторы не берутся прогнозировать, сколько будет стоить 1 кв. м жилья на ЗИЛе. Опыт освоения территории «Москва-сити» показывает, что только через 10 лет на территории ЗИЛа могут появиться первые объекты недвижимости. Однако существующие жилые комплексы по соседству задают определенные ценовые ориентиры. Если бы ЗИЛ уже застраивался, то комфорт-класс стоил бы на начальной стадии 110 000-120 000 руб. за 1 кв. м, а на завершающей стадии - 150 000-160 000 руб., бизнес-класс на котловане оценивался бы в 120 000-130 000 руб. за 1 кв. м, на последних этапах стройки - от 180 000 руб. за 1 кв. м. Сдавать такие квартиры можно было бы также по цене выше среднего: уже сейчас в Даниловском районе собственники однокомнатных квартир получают от нанимателей по 40 000 руб. в месяц, хозяева 2-комнатных - по 48 000 руб. в месяц.

Вопросы и задания:

1. К какому сектору экономики согласно классификации Фишера - Кларка относятся промышленные предприятия?
2. Чем обусловлен процесс вытеснения предприятий вторичного сектора экономики с территории города Москвы?
3. Кто такие девелоперы?
4. Что такое функциональное зонирование города и для чего оно проводится? На какие зоны делится город в рамках функционального зонирования?
5. С какой целью власти города Москвы приняли решение о сокращении территории предприятия ЗИЛ и что это даст городу?
6. Что такое вторичный рынок жилья? Какую динамику он показывает в Москве в последний год?
7. Что такое первичный рынок жилья? Какую динамику он показывает в Москве в последний год?
8. Какие факторы определяют стоимость городской недвижимости?
9. Какими объектами социальной инфраструктуры необходимо обеспечить район?
10. Какими объектами инженерной инфраструктуры необходимо обеспечить район.

Ситуация 2

В ожидании агломераций.

Максим Марков

Михаил Тонков

Опыт регионов СФО может стать первым отечественным примером управления агломерационными процессами. Различные стартовые позиции и концепции объединений уже сегодня дают пищу для размышлений об их успешности.

В большинстве субъектов СФО региональные власти при декларируемой поддержке Минрегионразвития РФ заявляют о стремлении превратить административные центры в крупные агломерации. По мнению инициаторов этих проектов, создание мегаполисов создаст условия социально-экономического развития территорий, позволит им стать опорными точками страны и повысить собственный статус до мирового уровня. При этом систематизированный практический опыт и знания, которые могли бы помочь в прогнозировании результатов, в стране пока отсутствуют. Остается в основном ориентироваться на мировую практику и отчасти полагаться на примеры Москвы и Санкт-Петербурга, которые в настоящее время представляют собой полноценные и динамично развивающиеся центры российской урбанизации и агломеративного строительства.

Запуск проектов по созданию агломераций начинает вызывать повышенный интерес у представителей политических и экономических региональных элит, крупных операторов индустриальных рынков. Территориальное развитие, которое, безусловно, повлечет серьезные структурные изменения на рынках капитала, трудовых ресурсов, недвижимости, уже активно обсуждается и в СФО. Экспертное сообщество регионов и представители федеральных девелоперских компаний ведут активный диалог, результатом которого становятся модели комплексного и сбалансированного развития территорий, обеспечивающие стабильный рост ключевых отраслей экономики, инвестиционной привлекательности и межрегиональной конкурентоспособности.

Инструмент регионального развития

Развитие индустриализации на Западе в середине прошлого века привело к тому, что концентрация городских видов деятельности вышла за пределы административных границ и распространилась на соседние населенные пункты. В итоге ряд поселений слился в единую череду промышленных и жилых зон. Этот естественный процесс и получил благодаря работам французского географа **Мишеля Руже** название «агломерация».

В современной России агломерации не являются, как это было на Западе, результатом естественного разрастания и слияния населенных пунктов. Напротив, они выступают объектом целенаправленного искусственного формирования. Причина в том, что сегодня в России городские агломерации рассматриваются как узловые элементы опорного каркаса расселения, «маховики» реорганизации территориальной структуры хозяйства.

В Советском Союзе крупные городские образования формировались по принципу рационального объединения групп производств (создающих связанные цепочки добавленной стоимости) и размещения вблизи центров

производства необходимого количества трудовых ресурсов. Такие сфокусированные места компактных размещений населенных пунктов и производственных центров действительно не представляют ценности с точки зрения новых экономических условий и социальных реалий. Их нельзя назвать полноценными агломерациями. Это просто крупные урбанизированные территории, иногда довольно хаотично развивающиеся. Сегодняшний интерес к концепции городской агломерации связан с тем, что мы фиксируем принципиально новые процессы развития крупных городских систем. Они стали вполне ожидаемым логичным ответом на системные изменения, которые вносит бурно развивающаяся и модернизирующаяся отечественная экономика. Сегодня Россия должна переходить к собственному перспективному развитию на основе таких актуальных ресурсов, как человеческий капитал, знания и инновации, емкие и динамичные рынки, высокотехнологичные основные фонды и постиндустриальный тип организации производства. Именно такой обновленный «портфель ресурсов» позволит обеспечить устойчивые высокие темпы экономического роста страны и будущей конкурентоспособности России в глобальной экономике.

Новый Лондон

Министерство регионального развития РФ уже заявило о старте программы по формированию на территории России мегаполисов за счет слияния областных центров с близлежащими населенными пунктами. В сообщениях чиновников прозвучал предварительный список из 14 крупных кандидатов в агломерации. В СФО такими территориями были названы всего четыре: Новосибирск, Красноярск, Иркутск, Томск.

На фоне заявлений Минрегионразвития четко просматривается встречное движение региональных властей. Это можно уже расценивать как начало конкурентной борьбы за федеральные ресурсы, которые будут направлены государством на поддержку проектов по созданию крупных урбанизированных образований.

В Новосибирске агломерационные процессы протекают абсолютно естественным образом. Можно даже сказать, что этот регион стоит особняком от прочих сибирских территорий, где формируются агломерации. В отдельных бизнес-сообществах города появляются идеи формализовать процесс объединения территорий и придать ему проектный формат. Однако власти сохраняют осторожность и солидарны в том, что они не являются сторонниками административных преобразований с целью создания каких-то искусственных территориальных объединений.

Правда, руководители крупнейшего в стране муниципального образования отмечают, что логика развития Новосибирска в перспективе приведет к тому, что к городу все-таки будут присоединены некоторые спутники, которые исторически воспринимаются жителями как его часть. Среди таких территорий называются Бердск, Кольцово, Краснообск, Обь, а также Новосибирский, Мошковский, Коченевский и Искитимский районы. Следует отметить, что названные города, поселки и районы с Новосибирском уже

сегодня объединяет транспортная и инженерная инфраструктура. На этих территориях строится более дешевое, чем в Новосибирске, жилье, размещаются производства, объекты промышленной инфраструктуры (склады, логистические центры) и крупные торговые центры, что оказывает заметное влияние на структуру расселения.

Новосибирская область - один из немногих регионов России, экономика которого почти на четыре пятых формируется административным центром. Регион сильно урбанизирован: 75% населения (около 1,9 млн человек) проживает в городах, причем более половины всего областного населения - в Новосибирске.

Большая проблема Новосибирска - дефицит городской дорожной сети. Хотя следует отметить серьезные положительные изменения, которые произошли за последнее время, но нехватка пока остается. Сегодня магистральные улицы занимают лишь 4% территории города, когда в развитых городах этот показатель достигает 30%. С учетом этого, параллельно с развитием дорожной сети, для обеспечения экстренных передвижений в Новосибирске запланировано строительство 19 вертолетных посадочных площадок в черте города и еще двух - за ее пределами. Но самые грандиозные планы у градостроителей - это развитие метрополитена. После 2030 года должна быть построена первая кольцевая линия.

Новосибирску повезло еще и в том, что это не просто крупнейший за Уралом город. Он расположен в центре мощной региональной агломерации, в окружении нескольких крупных городов: Омска, Томска, Барнаула, Бийска, Кемерово, Новокузнецка. Уступая Новосибирску по географическому расположению, эти города тяготеют к нему, что, несомненно, способствует бурному развитию областного центра.

В свое время за счет логичной пространственной агломерации Лондон стал одним из глобальных финансовых и транспортных центров, штаб-квартирой 50 тыс. крупнейших корпораций мира. На финансовые и бизнес-услуги приходится 35% городской экономики, еще столько же - на туризм, гостиничное дело, торговлю, питание, развлечения. И всего 10% - на промышленность (в 1960 году доля промышленности в городской экономике составляла 40%). Новосибирск имеет все шансы стать ядром урбанизированного кластера, сервисным центром-узлом.

В заключение можно сказать, что потенциальные сибирские агломерации имеют уникальные стартовые позиции с точки зрения как социальной и экономической подготовленности территорий, так и протекающих там естественных процессов развития и объединения городских образований. Представленные цели и концепции создания агломераций, подходы к реализации проектов, форматы участия власти в этих процессах довольно различные. Все это может служить основанием для утверждения, что опыт управления объединением территорий в Сибири будет весьма разноплановым и, видимо, неоднозначным. В складывающейся ситуации политическим элитам, бизнес-сообществу, экспертам в различных областях знаний необходимо крайне внимательно подходить к планированию и

кропотливой регистрации всего комплекса результатов на всех этапах развития проектов. Таким образом, может быть создана уникальная система знаний, которая позволит в будущем избежать отрицательных последствий в ходе реализации таких крупных системных социально-экономических преобразований.

Вопросы и задания:

1. Что такое агломерация?
2. Приведите понятия мегаполис? Что под мегаполисом понимает автор данной статьи?
3. Перечислите показатели и факторы урбанизации. Опишите стадии урбанизации по Дж. Джиббсу.
4. Какие положительные и отрицательные последствия от перетока населения в крупные агломерации России?
5. Чем обусловлен этот интерес?
6. К каким изменениям приведет развитие агломерационных процессов в России?
7. Чем занимаются девелоперские компании?
8. Что такое функциональное зонирование? С какой целью проводится? На какие виды функциональное зонирование делит территорию города?
9. Приведите примеры и охарактеризуйте крупнейшие мировые агломерации.
10. В чем заключается теория каркаса городов и кто ее предложил?
11. Как глобальные процессы воздействуют на развитие городов России?
12. Приведите и охарактеризуйте примеры мировых мегаполисов.
13. Какие модели координации политики городов входящих в агломерацию можно выделить основываясь на мировом опыте?
14. Приведите определение понятия «город».
15. Какие преимущества дает город для потребителей и производителей товаров и услуг?
16. Что такое город ядро и город спутник? Что их связывает?
17. Какая доля населения проживает в городах в Российской Федерации?
18. Какими показателями характеризуются глобальные города?

Вариант 2

Ситуация 1

Когда города «поумнеют»?

Автор: Маргарита Маскина

Что такое «умный» город? Станем ли мы жить в мегаполисах, которые сами себя контролируют, вовремя включая фонари и равномерно распределяя нагрузки на сети мобильных операторов? Рассказами про «умные» дома уже трудно кого-то удивить. В последние годы про них много говорят, и мы стали так живо себе представлять эти дома, будто подобные уже есть на каждой улице.

Про системы, контролирующие яркость света и температуру в квартире, наверняка слышал каждый. А многие ли знают про города, самостоятельно

реагирующие на ситуацию на улице, и про единые системы, регулирующие режим работы светофоров и трафик?

В теории «умный» город - это реальный проект. Сейчас любой мегаполис напичкан датчиками движения и света, камерами и метеостанциями. Если объединить все это в одну систему и заставить данные стекаться в информационный центр, то идея тотального «умного» контроля может воплотиться. Например, так можно решить проблему дорожных пробок. Предположим, что регистраторы станут фиксировать пиковые нагрузки на транспортные сети, выявлять их очаги, а компьютер, проанализировав ситуацию, начнет соответствующим образом регулировать работу светофоров. В зависимости от количества машин и их скорости система раньше или позже переключит направления движения. В результате светофоры на основных шоссе должны слаженно разгрузить полосы движения. Эксперты обещают повышение пропускной способности до 50%.

«Умный» город сможет самостоятельно экономить электроэнергию. Если каждая улица и квартира будет оборудована соответствующими датчиками, интеллектуальная система станет сберегать энергию сама, реагируя на движение, время суток и т.д. Предполагается, что «умные» сети уменьшат потери электричества в России на 25%.

Но разве может на практике система «думать» совсем без посторонней помощи? Конечно, ей должны помогать люди. И это может стать даже большей проблемой, чем техническая сторона вопроса. Где найти профессионалов, способных производить полноценный анализ подобных разноплановых данных, а потом систематизировать их? Ведь надо координировать не только работу светофоров, но и регулировать подачу электричества, распределять нагрузку на мобильные сети и совершать еще множество действий. Подобной специализации не существует, соответствующего образования – тем более. Пока ни у одной страны мира нет серьезного опыта перевода проекта из теоретической плоскости в практическую. И дело, прежде всего, в человеческом факторе. Поэтому-то полноценные «умные» города пока выглядят если не утопией, то уж точно научной фантастикой. Мегаполисы являются ключевыми центрами развития IT-технологий и инноваций, имеют источники серьезных инвестиций. Так что в ближайшем будущем могут быть воплощены самые смелые задумки.

Действительно, частично идеи уже сегодня претворяются в жизнь по всему миру. Например, в Лондоне появилось единое транспортное агентство, которое регулирует городской трафик. Сейчас система анализа информации в транспортной системе создается в Москве и в других регионах страны. В столице уже готов единый диспетчерский центр, в который будет стекаться информация с тысяч датчиков. Система так называемого адаптивного управления станет регистрировать количество автомобилей на определенном участке дороги и выстраивать работу светофоров по ситуации. В зависимости от загруженности трасс планируется корректировать расписание общественного транспорта. Пассажиры, естественно, будут предупреждены об изменениях: на остановках появятся табло с информацией о реальном

времени прибытия. А чтобы больше горожан передвигалось на общественном транспорте, их станут привлекать бесплатными Wi-Fi-сетями. Предполагается, что в результате автомобилей на дорогах станет меньше. Подобные проекты будут воплощены не только в Москве, но и в Самаре, Перми, Томске. А в новом районе Екатеринбурга уже работает «умная» система наблюдения. Камеры фиксируют количество автомобилей и определяют уровень транспортной загрузки.

Сейчас в России 15 городов-миллионников. Эксперимент по внедрению технологий планируют начать с них. Но конкретных сроков пока не называется, ведь модернизация городской среды требует серьезных инвестиций. Хотя откладывать вопрос в долгий ящик нельзя, считает заместитель директора НИИПИ генплана города Москвы Валерий Беккер: «Потребность в обновлении и совершенствовании, безусловно, назрела. Приток жителей в мегаполисы не прекращается. Из-за этого обостряются проблемы с транспортом, коммунальной и социальной инфраструктурой. Задача государства – в кратчайшие сроки сделать крупные города максимально удобными для жителей, которых становится все больше».

Вопросы и задания:

1. Охарактеризуйте различные определения понятия мегаполис. С позиции какого определения исходит автор данной статьи?
2. Дайте определение понятию город. Какие преимущества дает город производителю и потребителю.
3. Какие преобразования могут произойти в городе при внедрении в систему управления городом высоких технологий?
4. Охарактеризуйте современную ситуацию в Москве в области внедрения в систему управления городом высоких технологий.
5. Как скажется 100% введение в эксплуатацию «интеллектуальной транспортной системы» на дорожной ситуации в городе Москве? Аргументируйте свою точку зрения.
6. Какие уровни координации интеллектуальных систем города существуют? Охарактеризуйте эффективность каждой.
7. Охарактеризуйте с научной точки зрения политику властей города Москвы направленную на борьбу с использованием автомобиля и развитием общественного транспорта.
8. С помощью каких мер и инструментов власти крупнейшего города могут способствовать развитию городских видов транспорта, чтобы способствовать сокращению одиночных поездок на автомобиле?
9. Приведите основные инструменты, которые имеют городские власти по ограничению использования автомобилей. Охарактеризуйте степень их эффективности.
10. Перечислите города миллионники России.
11. Охарактеризуйте современные тенденции агломерационного развития России. Приведите положительные и отрицательные последствия процесса концентрации населения в крупных и крупнейших городах.

Ситуация 2

В ожидании агломераций.

Максим Марков

Михаил Тонков

Опыт регионов СФО может стать первым отечественным примером управления агломерационными процессами. Различные стартовые позиции и концепции объединений уже сегодня дают пищу для размышлений об их успешности.

В большинстве субъектов СФО региональные власти при декларируемой поддержке Минрегионразвития РФ заявляют о стремлении превратить административные центры в крупные агломерации. По мнению инициаторов этих проектов, создание мегаполисов создаст условия социально-экономического развития территорий, позволит им стать опорными точками страны и повысить собственный статус до мирового уровня. При этом систематизированный практический опыт и знания, которые могли бы помочь в прогнозировании результатов, в стране пока отсутствуют. Остается в основном ориентироваться на мировую практику и отчасти полагаться на примеры Москвы и Санкт-Петербурга, которые в настоящее время представляют собой полноценные и динамично развивающиеся центры российской урбанизации и агломеративного строительства.

Запуск проектов по созданию агломераций начинает вызывать повышенный интерес у представителей политических и экономических региональных элит, крупных операторов индустриальных рынков. Территориальное развитие, которое, безусловно, повлечет серьезные структурные изменения на рынках капитала, трудовых ресурсов, недвижимости, уже активно обсуждается и в СФО. Экспертное сообщество регионов и представители федеральных девелоперских компаний ведут активный диалог, результатом которого становятся модели комплексного и сбалансированного развития территорий, обеспечивающие стабильный рост ключевых отраслей экономики, инвестиционной привлекательности и межрегиональной конкурентоспособности.

Инструмент регионального развития

Развитие индустриализации на Западе в середине прошлого века привело к тому, что концентрация городских видов деятельности вышла за пределы административных границ и распространилась на соседние населенные пункты. В итоге ряд поселений слился в единую череду промышленных и жилых зон. Этот естественный процесс и получил благодаря работам французского географа **Мишеля Руже** название «агломерация».

В современной России агломерации не являются, как это было на Западе, результатом естественного разрастания и слияния населенных пунктов. Напротив, они выступают объектом целенаправленного искусственного формирования. Причина в том, что сегодня в России городские агломерации рассматриваются как узловые элементы опорного каркаса расселения, «маховики» реорганизации территориальной структуры хозяйства.

В Советском Союзе крупные городские образования формировались по принципу рационального объединения групп производств (создающих связанные цепочки добавленной стоимости) и размещения вблизи центров производства необходимого количества трудовых ресурсов. Такие сфокусированные места компактных размещений населенных пунктов и производственных центров действительно не представляют ценности с точки зрения новых экономических условий и социальных реалий. Их нельзя назвать полноценными агломерациями. Это просто крупные урбанизированные территории, иногда довольно хаотично развивающиеся. Сегодняшний интерес к концепции городской агломерации связан с тем, что мы фиксируем принципиально новые процессы развития крупных городских систем. Они стали вполне ожидаемым логичным ответом на системные изменения, которые вносит бурно развивающаяся и модернизирующаяся отечественная экономика. Сегодня Россия должна переходить к собственному перспективному развитию на основе таких актуальных ресурсов, как человеческий капитал, знания и инновации, емкие и динамичные рынки, высокотехнологичные основные фонды и постиндустриальный тип организации производства. Именно такой обновленный «портфель ресурсов» позволит обеспечить устойчивые высокие темпы экономического роста страны и будущей конкурентоспособности России в глобальной экономике.

Новый Лондон

Министерство регионального развития РФ уже заявило о старте программы по формированию на территории России мегаполисов за счет слияния областных центров с близлежащими населенными пунктами. В сообщениях чиновников прозвучал предварительный список из 14 крупных кандидатов в агломерации. В СФО такими территориями были названы всего четыре: Новосибирск, Красноярск, Иркутск, Томск.

На фоне заявлений Минрегионразвития четко просматривается встречное движение региональных властей. Это можно уже расценивать как начало конкурентной борьбы за федеральные ресурсы, которые будут направлены государством на поддержку проектов по созданию крупных урбанизированных образований.

В Новосибирске агломерационные процессы протекают абсолютно естественным образом. Можно даже сказать, что этот регион стоит особняком от прочих сибирских территорий, где формируются агломерации. В отдельных бизнес-сообществах города появляются идеи формализовать процесс объединения территорий и придать ему проектный формат. Однако власти сохраняют осторожность и солидарны в том, что они не являются сторонниками административных преобразований с целью создания каких-то искусственных территориальных объединений.

Правда, руководители крупнейшего в стране муниципального образования отмечают, что логика развития Новосибирска в перспективе приведет к тому, что к городу все-таки будут присоединены некоторые спутники, которые исторически воспринимаются жителями как его часть. Среди таких

территорий называются Бердск, Кольцово, Краснообск, Обь, а также Новосибирский, Мошковский, Коченевский и Искитимский районы. Следует отметить, что названные города, поселки и районы с Новосибирском уже сегодня объединяет транспортная и инженерная инфраструктура. На этих территориях строится более дешевое, чем в Новосибирске, жилье, размещаются производства, объекты промышленной инфраструктуры (склады, логистические центры) и крупные торговые центры, что оказывает заметное влияние на структуру расселения.

Новосибирская область - один из немногих регионов России, экономика которого почти на четыре пятых формируется административным центром. Регион сильно урбанизирован: 75% населения (около 1,9 млн человек) проживает в городах, причем более половины всего областного населения - в Новосибирске.

Большая проблема Новосибирска - дефицит городской дорожной сети. Хотя следует отметить серьезные положительные изменения, которые произошли за последнее время, но нехватка пока остается. Сегодня магистральные улицы занимают лишь 4% территории города, когда в развитых городах этот показатель достигает 30%. С учетом этого, параллельно с развитием дорожной сети, для обеспечения экстренных передвижений в Новосибирске запланировано строительство 19 вертолетных посадочных площадок в черте города и еще двух - за ее пределами. Но самые грандиозные планы у градостроителей - это развитие метрополитена. После 2030 года должна быть построена первая кольцевая линия.

Новосибирску повезло еще и в том, что это не просто крупнейший за Уралом город. Он расположен в центре мощной региональной агломерации, в окружении нескольких крупных городов: Омска, Томска, Барнаула, Бийска, Кемерово, Новокузнецка. Уступая Новосибирску по географическому расположению, эти города тяготеют к нему, что, несомненно, способствует бурному развитию областного центра.

В свое время за счет логичной пространственной агломерации Лондон стал одним из глобальных финансовых и транспортных центров, штаб-квартирой 50 тыс. крупнейших корпораций мира. На финансовые и бизнес-услуги приходится 35% городской экономики, еще столько же - на туризм, гостиничное дело, торговлю, питание, развлечения. И всего 10% - на промышленность (в 1960 году доля промышленности в городской экономике составляла 40%). Новосибирск имеет все шансы стать ядром урбанизированного кластера, сервисным центром-узлом.

В заключение можно сказать, что потенциальные сибирские агломерации имеют уникальные стартовые позиции с точки зрения как социальной и экономической подготовленности территорий, так и протекающих там естественных процессов развития и объединения городских образований. Представленные цели и концепции создания агломераций, подходы к реализации проектов, форматы участия власти в этих процессах довольно различные. Все это может служить основанием для утверждения, что опыт управления объединением территорий в Сибири будет весьма

разноплановым и, видимо, неоднозначным. В складывающейся ситуации политическим элитам, бизнес-сообществу, экспертам в различных областях знаний необходимо крайне внимательно подходить к планированию и кропотливой регистрации всего комплекса результатов на всех этапах развития проектов. Таким образом, может быть создана уникальная система знаний, которая позволит в будущем избежать отрицательных последствий в ходе реализации таких крупных системных социально-экономических преобразований.

Вопросы и задания:

1. Что такое агломерация? Приведите понятия мегаполис? Что под мегаполисом понимает автор данной статьи?
2. Перечислите показатели и факторы урбанизации. Опишите стадии урбанизации по Дж. Джиббсу.
3. Какие положительные и отрицательные последствия от перетока населения в крупные агломерации России? Чем обусловлен этот интерес?
4. К каким изменениям приведет развитие агломерационных процессов в России?
5. Чем занимаются девелоперские компании?
6. Что такое функциональное зонирование? С какой целью проводится? На какие виды функциональное зонирование делит территорию города?
7. Приведите примеры и охарактеризуйте крупнейшие мировые агломерации.
8. В чем заключается теория каркаса городов и кто ее предложил?
9. Как глобальные процессы воздействуют на развитие городов России?
10. Приведите и охарактеризуйте примеры мировых мегаполисов.
11. Какие модели координации политики городов входящих в агломерацию можно выделить основываясь на мировом опыте?
12. Приведите определение понятия «город».
13. Какие преимущества дает город для потребителей и производителей товаров и услуг?
14. Что такое город ядро и город спутник? Что их связывает?
15. Какая доля населения проживает в городах в Российской Федерации?
16. Какими показателями характеризуются глобальные города?

Вариант 3

Ситуация 1

Головокружительная урбанизация.

Журнал «Эксперт» от 14.10.2011

Автор Сергей Мануков

В результате стремительной урбанизации через 20 лет в Китае будет 221 город-миллионер

Быстрее планеты всей

В Китае все самое большое и самое быстрое: будь то экономика или урбанизация. Этот год войдет в демографическую историю Поднебесной: КНР наконец стала урбанистической державой. Согласно результатам

переписи населения 2010 года, 49,7% от более чем миллиардного (1,34 млрд) населения Китая жило в городах. Сейчас численность городского населения уже превысила численность сельского населения.

Численность горожан выросла менее чем за треть века в 2,5 раза: в 1982 году, в самом начале реформ, в городах жил лишь каждый пятый китаец. 30 лет для такого значительного роста - очень мало. Для сравнения, в Японии и Южной Корее на это ушли четыре и пять десятилетий соответственно, а на Западе - целое столетие.

Беспрецедентной является не только скорость, но и то обстоятельство, что урбанизация в Поднебесной, как и все остальное, проходит очень организованно. Государство, как всегда, все контролирует: и переселение крестьян в города, и строительство новых городов, и выдачу жилья внутренним переселенцам, и энергичную и порой жесткую реакцию на новые волны сквоттеров.

Стратегический трюк

В новом пятилетнем плане развития КНР урбанизации уделено немало места. Демографы активно делают прогнозы. Согласно одному из них, к 2025 году в города переедут еще 350 млн. человек. Это, между прочим, больше всего населения Соединенных Штатов или двух населений России. Еще через пять лет, то есть в 2030 году, численность городского населения может превысить миллиард человек. В КНР через 20 лет будет 221 город-миллионер. Для сравнения, в Европе городов с населением свыше 1 млн. человек - 35. Под стать городам-миллионерам будет и количество новых небоскребов, еще один неперемный спутник урбанизации - их будет столько же, сколько в десяти Нью-Йорках, общепризнанной столице высоток.

В Комиссии по населению и планированию семьи КНР предпочитают не заглядывать так далеко в будущее. Специалисты из комиссии считают, что к 2020 году городское население в КНР, составлявшее в конце прошлого года 666 млн. человек, превысит 800 млн., то есть увеличится почти на 150 млн человек.

От китайской урбанизации содрогнется вся планета: она спровоцирует рост цен на такие строительные материалы, как сталь, медь и многое другое. Значительно прибавится на планете и парниковых газов.

Еще не доросли

Демографы из Академии социальных наук предупреждают, что Китай может быть еще не готов к обществу, в котором доминирующую роль играют города. Конечно, есть у урбанизации и свои минусы, которые, не исключено, могут перевесить плюсы. Самый большой минус - рост социального напряжения в обществе, то, чего сильнее всего боится власть.

В городах стремительно растет не только население, но и территория. Захваты местными властями земель крестьян, живущих по соседству с городами, являются одной из главных причин десятков тысяч акций протестов, вспыхивающих ежегодно в разных уголках Поднебесной. Аналитики из банка Standard Chartered считают, что жертвами урбанизации

каждый год становятся от 2,5 до 3 млн. китайских крестьян. Они лишаются земли, за которую крайне редко получают достойную компенсацию.

Другая причина акций протеста, которых сейчас, по данным столичного университета Цинхуа, каждый год в стране происходит до 180 тыс., то есть в три раза больше, чем пять лет назад, кроется в отсутствии у десятков миллионов рабочих мигрантов элементарных прав.

Новые горожане, в большинстве своем люди молодые (в 2009 году почти 60% рабочих-мигрантов составляли люди, родившиеся не позднее 1980 года), не без оснований опасаются, что на новых местах проживания к ним будут относиться как к людям второго сорта. Примеров такого отношения к приезжим из села в городах хоть отбавляй. Несмотря на рост зарплат, мигранты по-прежнему значительно уступают местным жителям по качеству жизни. У них хуже все: и здравоохранение, и образование, и жилищные условия, и социальные услуги, и многое, многое другое.

Как относятся к приезжим, хорошо видно на примере громкого скандала, произошедшего накануне начала нового учебного года не где-нибудь в провинции, а в Пекине. В трех столичных районах закрылись школы, в которых учились 14 тыс. детей мигрантов, под тем предлогом, что они находятся в старых зданиях, не отвечающих нормам безопасности и многим другим требованиям.

В китайских городах, даже в Пекине, дети мигрантов вынуждены учиться отдельно от детей горожан, потому что, согласно законам, мигранты, даже надолго уезжая на поиски работы, считаются зарегистрированными по месту своего постоянного проживания, то есть дома. Не имея прописки в городах, они не имеют права на ряд социальных услуг.

К чему могут привести «перегибы» в урбанизации, видно на примере крупных беспорядков, произошедших в июне этого года на промышленно развитом юге, в городе Цэнчэнь, формальным поводом к которым стало избиение стражами порядка беременной торговки на городском рынке, а фактическим – бесправное положение десятков тысяч рабочих-мигрантов. Схожие беспорядки вспыхивали и во многих других городах Китая и везде при разных внешних причинах были вызваны одним и тем же – усиливающимся с каждым днем недовольством мигрантами презрительным отношением к себе со стороны коренных жителей.

Нельзя сказать, что правительство не видит угрозы и не принимает никаких мер. В 2010 году, к примеру, Пекин увеличил минимальный размер оплаты труда рабочих, но это помогло несколько снизить накал страстей в китайском обществе ненадолго. Необходимо коренным образом менять отношение к новым горожанам. Альтернативы этому, если Пекин не хочет социального взрыва, нет.

Вопросы и задания:

1. Что такое урбанизация?
2. Перечислите показатели и факторы урбанизации. Опишите стадии урбанизации по Дж. Джиббсу.
3. Каким образом процесс урбанизации воздействует на демографию страны?

4. Какие преимущества дает город производителям и потребителям?
5. Кто такие сквоттеры? Какие проблемы испытывает крупный город в процессе развития?
6. Что такое «ложная урбанизация»? Не приведет ли данный процесс к этому явлению?
7. Почему урбанизация КНР может привести к данным последствиям?
8. С какими проблемами могут столкнуться власти КНР в процессе проведения этих реформ?
9. Могут ли эти процессы привести к развитию субурбанизации по-китайски?
10. С какой целью власти КНР проводят политику по переселению сельских жителей в города?

Ситуация 2

В ожидании агломераций.

Максим Марков

Михаил Тонков

Опыт регионов СФО может стать первым отечественным примером управления агломерационными процессами. Различные стартовые позиции и концепции объединений уже сегодня дают пищу для размышлений об их успешности.

В большинстве субъектов СФО региональные власти при декларируемой поддержке Минрегионразвития РФ заявляют о стремлении превратить административные центры в крупные агломерации. По мнению инициаторов этих проектов, создание мегаполисов создаст условия социально-экономического развития территорий, позволит им стать опорными точками страны и повысить собственный статус до мирового уровня. При этом систематизированный практический опыт и знания, которые могли бы помочь в прогнозировании результатов, в стране пока отсутствуют. Остается в основном ориентироваться на мировую практику и отчасти полагаться на примеры Москвы и Санкт-Петербурга, которые в настоящее время представляют собой полноценные и динамично развивающиеся центры российской урбанизации и агломеративного строительства.

Запуск проектов по созданию агломераций начинает вызывать повышенный интерес у представителей политических и экономических региональных элит, крупных операторов индустриальных рынков. Территориальное развитие, которое, безусловно, повлечет серьезные структурные изменения на рынках капитала, трудовых ресурсов, недвижимости, уже активно обсуждается и в СФО. Экспертное сообщество регионов и представители федеральных девелоперских компаний ведут активный диалог, результатом которого становятся модели комплексного и сбалансированного развития территорий, обеспечивающие стабильный рост ключевых отраслей экономики, инвестиционной привлекательности и межрегиональной конкурентоспособности.

Инструмент регионального развития

Развитие индустриализации на Западе в середине прошлого века привело к тому, что концентрация городских видов деятельности вышла за пределы административных границ и распространилась на соседние населенные пункты. В итоге ряд поселений слился в единую череду промышленных и жилых зон. Этот естественный процесс и получил благодаря работам французского географа **Мишеля Руже** название «агломерация».

В современной России агломерации не являются, как это было на Западе, результатом естественного разрастания и слияния населенных пунктов. Напротив, они выступают объектом целенаправленного искусственного формирования. Причина в том, что сегодня в России городские агломерации рассматриваются как узловые элементы опорного каркаса расселения, «маховики» реорганизации территориальной структуры хозяйства.

В Советском Союзе крупные городские образования формировались по принципу рационального объединения групп производств (создающих связанные цепочки добавленной стоимости) и размещения вблизи центров производства необходимого количества трудовых ресурсов. Такие сфокусированные места компактных размещений населенных пунктов и производственных центров действительно не представляют ценности с точки зрения новых экономических условий и социальных реалий. Их нельзя назвать полноценными агломерациями. Это просто крупные урбанизированные территории, иногда довольно хаотично развивающиеся.

Сегодняшний интерес к концепции городской агломерации связан с тем, что мы фиксируем принципиально новые процессы развития крупных городских систем. Они стали вполне ожидаемым логичным ответом на системные изменения, которые вносит бурно развивающаяся и модернизирующаяся отечественная экономика. Сегодня Россия должна переходить к собственному перспективному развитию на основе таких актуальных ресурсов, как человеческий капитал, знания и инновации, емкие и динамичные рынки, высокотехнологичные основные фонды и постиндустриальный тип организации производства. Именно такой обновленный «портфель ресурсов» позволит обеспечить устойчивые высокие темпы экономического роста страны и будущей конкурентоспособности России в глобальной экономике.

Новый Лондон

Министерство регионального развития РФ уже заявило о старте программы по формированию на территории России мегаполисов за счет слияния областных центров с близлежащими населенными пунктами. В сообщениях чиновников прозвучал предварительный список из 14 крупных кандидатов в агломерации. В СФО такими территориями были названы всего четыре: Новосибирск, Красноярск, Иркутск, Томск.

На фоне заявлений Минрегионразвития четко просматривается встречное движение региональных властей. Это можно уже расценивать как начало конкурентной борьбы за федеральные ресурсы, которые будут направлены государством на поддержку проектов по созданию крупных урбанизированных образований.

В Новосибирске агломерационные процессы протекают абсолютно естественным образом. Можно даже сказать, что этот регион стоит особняком от прочих сибирских территорий, где формируются агломерации. В отдельных бизнес-сообществах города появляются идеи формализовать процесс объединения территорий и придать ему проектный формат. Однако власти сохраняют осторожность и солидарны в том, что они не являются сторонниками административных преобразований с целью создания каких-то искусственных территориальных объединений.

Правда, руководители крупнейшего в стране муниципального образования отмечают, что логика развития Новосибирска в перспективе приведет к тому, что к городу все-таки будут присоединены некоторые спутники, которые исторически воспринимаются жителями как его часть. Среди таких территорий называются Бердск, Кольцово, Краснообск, Обь, а также Новосибирский, Мошковский, Коченевский и Искитимский районы. Следует отметить, что названные города, поселки и районы с Новосибирском уже сегодня объединяет транспортная и инженерная инфраструктура. На этих территориях строится более дешевое, чем в Новосибирске, жилье, размещаются производства, объекты промышленной инфраструктуры (склады, логистические центры) и крупные торговые центры, что оказывает заметное влияние на структуру расселения.

Новосибирская область - один из немногих регионов России, экономика которого почти на четыре пятых формируется административным центром. Регион сильно урбанизирован: 75% населения (около 1,9 млн человек) проживает в городах, причем более половины всего областного населения - в Новосибирске.

Большая проблема Новосибирска - дефицит городской дорожной сети. Хотя следует отметить серьезные положительные изменения, которые произошли за последнее время, но нехватка пока остается. Сегодня магистральные улицы занимают лишь 4% территории города, когда в развитых городах этот показатель достигает 30%. С учетом этого, параллельно с развитием дорожной сети, для обеспечения экстренных передвижений в Новосибирске запланировано строительство 19 вертолетных посадочных площадок в черте города и еще двух - за ее пределами. Но самые грандиозные планы у градостроителей - это развитие метрополитена. После 2030 года должна быть построена первая кольцевая линия.

Новосибирску повезло еще и в том, что это не просто крупнейший за Уралом город. Он расположен в центре мощной региональной агломерации, в окружении нескольких крупных городов: Омска, Томска, Барнаула, Бийска, Кемерово, Новокузнецка. Уступая Новосибирску по географическому расположению, эти города тяготеют к нему, что, несомненно, способствует бурному развитию областного центра.

В свое время за счет логичной пространственной агломерации Лондон стал одним из глобальных финансовых и транспортных центров, штаб-квартирой 50 тыс. крупнейших корпораций мира. На финансовые и бизнес-услуги приходится 35% городской экономики, еще столько же - на туризм,

гостиничное дело, торговлю, питание, развлечения. И всего 10% - на промышленность (в 1960 году доля промышленности в городской экономике составляла 40%). Новосибирск имеет все шансы стать ядром урбанизированного кластера, сервисным центром-узлом.

В заключение можно сказать, что потенциальные сибирские агломерации имеют уникальные стартовые позиции с точки зрения как социальной и экономической подготовленности территорий, так и протекающих там естественных процессов развития и объединения городских образований. Представленные цели и концепции создания агломераций, подходы к реализации проектов, форматы участия власти в этих процессах довольно различные. Все это может служить основанием для утверждения, что опыт управления объединением территорий в Сибири будет весьма разноплановым и, видимо, неоднозначным. В складывающейся ситуации политическим элитам, бизнес-сообществу, экспертам в различных областях знаний необходимо крайне внимательно подходить к планированию и кропотливой регистрации всего комплекса результатов на всех этапах развития проектов. Таким образом, может быть создана уникальная система знаний, которая позволит в будущем избежать отрицательных последствий в ходе реализации таких крупных системных социально-экономических преобразований.

Вопросы и задания:

1. Что такое агломерация?
2. Приведите понятия мегаполис? Что под мегаполисом понимает автор данной статьи?
3. Перечислите показатели и факторы урбанизации. Опишите стадии урбанизации по Дж. Джиббсу.
4. Какие положительные и отрицательные последствия от перетока населения в крупные агломерации России?
5. Чем обусловлен этот интерес?
6. К каким изменениям приведет развитие агломерационных процессов в России?
7. Чем занимаются девелоперские компании?
8. Что такое функциональное зонирование? С какой целью проводится? На какие виды функциональное зонирование делит территорию города?
9. Приведите примеры и охарактеризуйте крупнейшие мировые агломерации.
10. В чем заключается теория каркаса городов и кто ее предложил?
11. Как глобальные процессы воздействуют на развитие городов России?
12. Приведите и охарактеризуйте примеры мировых мегаполисов.
13. Какие модели координации политики городов входящих в агломерацию можно выделить основываясь на мировом опыте?
14. Приведите определение понятия «город».
15. Какие преимущества дает город для потребителей и производителей товаров и услуг?
16. Что такое город ядро и город спутник? Что их связывает?
17. Какая доля населения проживает в городах в Российской Федерации?

18. Какими показателями характеризуются глобальные города?

Вариант 4

Ситуация 1

Проблемы и перспективы редевелопмента.

Современная экономика имеет свойство развиваться в соответствии с определенными циклами (их еще называют «волнами»). За периодом бурного роста всегда следует стагнация, а за ней – спад, который через некоторое время заменяет сначала слабый, а затем увеличивающийся по темпам рост.

Жизнь мегаполиса подвержена тем же законам, что и макроэкономика, отличаются разве что конкретные проявления и масштабы.

В частности, любой крупный город имеет различные по характеристикам районы: есть «элитные» районы, которые населяют топ-менеджеры, крупные предприниматели и другие богатые люди – в них низкий уровень преступности, развитая инфраструктура и хорошая экология, есть «промзоны», где живут трудящиеся предприятий, пролетариат – там дешевые магазины, низкая стоимость жилья и все «прелести» населения с низким уровнем образования (уровень криминальности, захламленная территория, много мусора и т.п.); есть «спальные» районы, где обитают «белые воротнички» – там неразвитая инфраструктура, но преимущественно массовая застройка; есть также «окраины», «торговые коридоры» и «центральная часть города».

Стоимость недвижимости (в частности, основной ее составляющей – земли) зависит в первую очередь от ее местоположения, поэтому характеристика района играет одну из основных ролей в определении стоимости объекта недвижимости. Вместе с тем, структура районов любого города – не статична, характеристика каждого из них динамично меняется с течением времени. Это обусловлено как естественными причинами (расположение рек, роза ветров, характеристика почв и тектонических плит, качество воды и воздуха), так и такими понятиями, как «престиж», «комфорт». Многие люди готовы платить за такие слабо осязаемые вещи, как «соседство по даче» с членами правительства или «близость к офису конкурентов».

На фоне таких процессов неизбежно будут образовываться районы, к которым внимание девелоперов и властей будет минимальным – на «загнивающих» территориях могут возникать криминальные конфликты, аварии в коммуникациях, транспортные проблемы, своевременное решение которых будет упираться в нерасторопность коммунальных служб, обусловленное низким доходом жителей: власти (в виде различного рода служб), при прочих равных, будут уделять внимание в приоритетном порядке благополучным районам, поскольку это выгодно им с экономической точки зрения.

С нарисованной выше апокалиптической картиной постоянно сталкиваются власти различных американских городов, начиная примерно с середины прошлого века. И, решая одни и те же специфические проблемы, год от года

вырабатывался относительно постоянный алгоритм, суть которого состоит в появлении института редевелоперских агентств (redevelopment agencies).

Редевелопмент - это реконструкция отдельных объектов недвижимости, групп зданий (фабрик, заводов), районов или целых населенных пунктов с целью более эффективного их использования. При этом со стороны местных властей могут ставиться дополнительные цели или ограничения, связанные с социальным положением объекта, подвергающегося редевелопменту. Надо заметить, что забота о социальном благополучии тех или иных районов - дело в США не столько благородное, сколько выгодное: львиная доля доход местных бюджетов заключается в налоге на имущество, а если стоимость недвижимости падает - снижаются и доходы города. Таким образом, городу просто невыгодно даже с экономической точки зрения появление неблагополучных районов.

Механизм работы редевелоперских агентств примерно следующий. Городские власти (именно они чаще всего являются инициатором процесса редевелопмента) создают редевелоперское агентство, которое получает карт-бланш на определенное время, в течение которого фактически не работают рыночные механизмы на определенной территории: агентство разрабатывает план, в соответствии с которым, отдельные элементы инфраструктуры района (или всего населенного пункта) преобразуются, некоторые – упраздняются, какие-то – создаются заново. Здания обновляют фасад, многие – сносятся для возведения более современных или больших по размеру. Многие предприятия сферы услуг (избыточные или вредные для города, по мнению агентства) выкупаются и упраздняются, либо переносятся на другую территорию. Непосредственным исполнением плана занимается нанимаемый высокопрофессиональный девелопер с идеальной репутацией, а контроль за деятельностью агентства лежит в рамках компетенции местных властей, жителей района и работников предприятия (если редевелопмент затрагивает преимущественно одно предприятие).

Вопросы и задания:

1. Что такое редевелопмент?
2. Раскройте понятие мегаполис в обыденном и научном понимании.
3. Что такое функциональное зонирование территории города? На какие составляющие делится территория города в рамках функционального зонирования?
4. В каких частях города располагаются элитные кварталы, промышленные зоны и спальные районы? Какие факторы определяют данное размещение в рамках зонирования территории города?
5. Перечислите факторы определяющие стоимость недвижимости.
6. Что такое роза ветров? Как она влияет на морфологию экономического пространства города?
7. Какой вид зонирования городского пространства рассматривает эти особенности территории?
8. Кто такие девелоперы? Какова их роль в экономическом развитии города?

9. Что такое джентрификация? Какую роль играет редевелопмент в процессе джентрификации?

Ситуация 2

В ожидании агломераций.

Максим Марков

Михаил Тонков

Опыт регионов СФО может стать первым отечественным примером управления агломерационными процессами. Различные стартовые позиции и концепции объединений уже сегодня дают пищу для размышлений об их успешности.

В большинстве субъектов СФО региональные власти при декларируемой поддержке Минрегионразвития РФ заявляют о стремлении превратить административные центры в крупные агломерации. По мнению инициаторов этих проектов, создание мегаполисов создаст условия социально-экономического развития территорий, позволит им стать опорными точками страны и повысить собственный статус до мирового уровня. При этом систематизированный практический опыт и знания, которые могли бы помочь в прогнозировании результатов, в стране пока отсутствуют. Остается в основном ориентироваться на мировую практику и отчасти полагаться на примеры Москвы и Санкт-Петербурга, которые в настоящее время представляют собой полноценные и динамично развивающиеся центры российской урбанизации и агломеративного строительства.

Запуск проектов по созданию агломераций начинает вызывать повышенный интерес у представителей политических и экономических региональных элит, крупных операторов индустриальных рынков. Территориальное развитие, которое, безусловно, повлечет серьезные структурные изменения на рынках капитала, трудовых ресурсов, недвижимости, уже активно обсуждается и в СФО. Экспертное сообщество регионов и представители федеральных девелоперских компаний ведут активный диалог, результатом которого становятся модели комплексного и сбалансированного развития территорий, обеспечивающие стабильный рост ключевых отраслей экономики, инвестиционной привлекательности и межрегиональной конкурентоспособности.

Инструмент регионального развития

Развитие индустриализации на Западе в середине прошлого века привело к тому, что концентрация городских видов деятельности вышла за пределы административных границ и распространилась на соседние населенные пункты. В итоге ряд поселений слился в единую череду промышленных и жилых зон. Этот естественный процесс и получил благодаря работам французского географа **Мишеля Руже** название «агломерация».

В современной России агломерации не являются, как это было на Западе, результатом естественного разрастания и слияния населенных пунктов. Напротив, они выступают объектом целенаправленного искусственного формирования. Причина в том, что сегодня в России городские агломерации

рассматриваются как узловые элементы опорного каркаса расселения, «маховики» реорганизации территориальной структуры хозяйства.

В Советском Союзе крупные городские образования формировались по принципу рационального объединения групп производств (создающих связанные цепочки добавленной стоимости) и размещения вблизи центров производства необходимого количества трудовых ресурсов. Такие сфокусированные места компактных размещений населенных пунктов и производственных центров действительно не представляют ценности с точки зрения новых экономических условий и социальных реалий. Их нельзя назвать полноценными агломерациями. Это просто крупные урбанизированные территории, иногда довольно хаотично развивающиеся.

Сегодняшний интерес к концепции городской агломерации связан с тем, что мы фиксируем принципиально новые процессы развития крупных городских систем. Они стали вполне ожидаемым логичным ответом на системные изменения, которые вносит бурно развивающаяся и модернизирующаяся отечественная экономика. Сегодня Россия должна переходить к собственному перспективному развитию на основе таких актуальных ресурсов, как человеческий капитал, знания и инновации, емкие и динамичные рынки, высокотехнологичные основные фонды и постиндустриальный тип организации производства. Именно такой обновленный «портфель ресурсов» позволит обеспечить устойчивые высокие темпы экономического роста страны и будущей конкурентоспособности России в глобальной экономике.

Новый Лондон

Министерство регионального развития РФ уже заявило о старте программы по формированию на территории России мегаполисов за счет слияния областных центров с близлежащими населенными пунктами. В сообщениях чиновников прозвучал предварительный список из 14 крупных кандидатов в агломерации. В СФО такими территориями были названы всего четыре: Новосибирск, Красноярск, Иркутск, Томск.

На фоне заявлений Минрегионразвития четко просматривается встречное движение региональных властей. Это можно уже расценивать как начало конкурентной борьбы за федеральные ресурсы, которые будут направлены государством на поддержку проектов по созданию крупных урбанизированных образований.

В Новосибирске агломерационные процессы протекают абсолютно естественным образом. Можно даже сказать, что этот регион стоит особняком от прочих сибирских территорий, где формируются агломерации. В отдельных бизнес-сообществах города появляются идеи формализовать процесс объединения территорий и придать ему проектный формат. Однако власти сохраняют осторожность и солидарны в том, что они не являются сторонниками административных преобразований с целью создания каких-то искусственных территориальных объединений.

Правда, руководители крупнейшего в стране муниципального образования отмечают, что логика развития Новосибирска в перспективе приведет к тому,

что к городу все-таки будут присоединены некоторые спутники, которые исторически воспринимаются жителями как его часть. Среди таких территорий называются Бердск, Кольцово, Краснообск, Обь, а также Новосибирский, Мошковский, Коченевский и Искитимский районы. Следует отметить, что названные города, поселки и районы с Новосибирском уже сегодня объединяет транспортная и инженерная инфраструктура. На этих территориях строится более дешевое, чем в Новосибирске, жилье, размещаются производства, объекты промышленной инфраструктуры (склады, логистические центры) и крупные торговые центры, что оказывает заметное влияние на структуру расселения.

Новосибирская область - один из немногих регионов России, экономика которого почти на четыре пятых формируется административным центром. Регион сильно урбанизирован: 75% населения (около 1,9 млн человек) проживает в городах, причем более половины всего областного населения - в Новосибирске.

Большая проблема Новосибирска - дефицит городской дорожной сети. Хотя следует отметить серьезные положительные изменения, которые произошли за последнее время, но нехватка пока остается. Сегодня магистральные улицы занимают лишь 4% территории города, когда в развитых городах этот показатель достигает 30%. С учетом этого, параллельно с развитием дорожной сети, для обеспечения экстренных передвижений в Новосибирске запланировано строительство 19 вертолетных посадочных площадок в черте города и еще двух - за ее пределами. Но самые грандиозные планы у градостроителей - это развитие метрополитена. После 2030 года должна быть построена первая кольцевая линия.

Новосибирску повезло еще и в том, что это не просто крупнейший за Уралом город. Он расположен в центре мощной региональной агломерации, в окружении нескольких крупных городов: Омска, Томска, Барнаула, Бийска, Кемерово, Новокузнецка. Уступая Новосибирску по географическому расположению, эти города тяготеют к нему, что, несомненно, способствует бурному развитию областного центра.

В свое время за счет логичной пространственной агломерации Лондон стал одним из глобальных финансовых и транспортных центров, штаб-квартирой 50 тыс. крупнейших корпораций мира. На финансовые и бизнес-услуги приходится 35% городской экономики, еще столько же - на туризм, гостиничное дело, торговлю, питание, развлечения. И всего 10% - на промышленность (в 1960 году доля промышленности в городской экономике составляла 40%). Новосибирск имеет все шансы стать ядром урбанизированного кластера, сервисным центром-узлом.

В заключение можно сказать, что потенциальные сибирские агломерации имеют уникальные стартовые позиции с точки зрения как социальной и экономической подготовленности территорий, так и протекающих там естественных процессов развития и объединения городских образований. Представленные цели и концепции создания агломераций, подходы к реализации проектов, форматы участия власти в этих процессах довольно

различные. Все это может служить основанием для утверждения, что опыт управления объединением территорий в Сибири будет весьма разноплановым и, видимо, неоднозначным. В складывающейся ситуации политическим элитам, бизнес-сообществу, экспертам в различных областях знаний необходимо крайне внимательно подходить к планированию и кропотливой регистрации всего комплекса результатов на всех этапах развития проектов. Таким образом, может быть создана уникальная система знаний, которая позволит в будущем избежать отрицательных последствий в ходе реализации таких крупных системных социально-экономических преобразований.

Вопросы и задания:

1. Что такое агломерация?
2. Приведите понятия мегаполис? Что под мегаполисом понимает автор данной статьи?
3. Перечислите показатели и факторы урбанизации. Опишите стадии урбанизации по Дж. Джиббсу.
4. Какие положительные и отрицательные последствия от перетока населения в крупные агломерации России?
5. Чем обусловлен этот интерес?
6. К каким изменениям приведет развитие агломерационных процессов в России?
7. Чем занимаются девелоперские компании?
8. Что такое функциональное зонирование? С какой целью проводится? На какие виды функциональное зонирование делит территорию города?
9. Приведите примеры и охарактеризуйте крупнейшие мировые агломерации.
10. В чем заключается теория каркаса городов и кто ее предложил?
11. Как глобальные процессы воздействуют на развитие городов России?
12. Приведите и охарактеризуйте примеры мировых мегаполисов.
13. Какие модели координации политики городов входящих в агломерацию можно выделить основываясь на мировом опыте?
14. Приведите определение понятия «город».
15. Какие преимущества дает город для потребителей и производителей товаров и услуг?
16. Что такое город ядро и город спутник? Что их связывает?
17. Какая доля населения проживает в городах в Российской Федерации?
18. Какими показателями характеризуются глобальные города?

Вариант 5

Ситуация 1

Проблемы и перспективы реновации в Москве.

В России ситуация в городском благоустройстве не располагает к тому, чтобы назвать ее благополучной. Несмотря на то, что в самом крупном городе страны не наблюдается такой четкой дифференциации районов, как в Нью-Йорке, Москва имеет все шансы получить проблемы западного

мегаполиса уже в самом ближайшем будущем (на практике, к примеру, транспортная проблема Москвы – одна из самых сложных среди крупнейших городов мира).

Основная предпосылка для таких пессимистичных предположений заключается в откровенно загнивающим положении жилищно-коммунального хозяйства, городских служб (включая силы правопорядка) и транспортной инфраструктуры в районах массовой застройки. Для масштабного решения этих проблем нужны инвестиции.

С нарисованной выше апокалиптической картиной постоянно сталкиваются власти различных американских городов, начиная примерно с середины прошлого века. И, решая одни и те же специфичные проблемы, год от года выработывался относительно постоянный алгоритм, суть которого состоит в появлении института редевелоперских агентств (redevelopment agencies).

Редевелопмент – это реконструкция отдельных объектов недвижимости, групп зданий (фабрик, заводов), районов или целых населенных пунктов с целью более эффективного их использования. При этом со стороны местных властей могут ставиться дополнительные цели или ограничения, связанные с социальным положением объекта, подвергающегося редевелопменту. Надо заметить, что забота о социальном благополучии тех или иных районов – дело в США не столько благородное, сколько выгодное: львиная доля доход местных бюджетов заключается в налоге на имущество, а если стоимость недвижимости падает – снижаются и доходы города. Таким образом, городу просто невыгодно даже с экономической точки зрения появление неблагополучных районов.

Механизм работы редевелоперских агентств примерно следующий. Городские власти (именно они чаще всего являются инициатором процесса редевелопмента) создают редевелоперское агентство, которое получает карт-бланш на определенное время, в течение которого фактически не работают рыночные механизмы на определенной территории: агентство разрабатывает план, в соответствии с которым, отдельные элементы инфраструктуры района (или всего населенного пункта) преобразуются, некоторые – упраздняются, какие-то – создаются заново. Здания обновляют фасад, многие – сносятся для возведения более современных или больших по размеру. Многие предприятия сферы услуг (избыточные или вредные для города, по мнению агентства) выкупаются и упраздняются, либо переносятся на другую территорию. Непосредственным исполнением плана занимается нанимаемый высокопрофессиональный девелопер с идеальной репутацией, а контроль за деятельностью агентства лежит в рамках компетенции местных властей, жителей района и работников предприятия (если редевелопмент затрагивает преимущественно одно предприятие).

На данном этапе неизбежно возникновение трудностей с владельцами упраздняемых предприятий – ведь фактически происходит насильственное нарушение их прав, хоть и подпиремое благими целями. Интересы мелкого бизнеса, по сути, вообще не рассматриваются как препятствие. В любом случае, при несогласии с действиями агентства, любой пострадавший может

обратиться в суд - правда практика показывает, что шансов на победу у него не много, чаще всего речь идет о размерах компенсации: приоритеты личного над общественным расставлены довольно жестко, и судьи это понимают. В результате проводимых мероприятий (в том случае, если этот процесс сопровождает грамотный менеджмент и последовательные действия) район преобразуется: появляются современные здания, хорошие дороги, реконструированные строения; налаживается инфраструктура, коммунальные службы. Улучшается экологическая и социальная обстановка (в том случае, если такая цель ставилась). Появляется большое количество новых рабочих мест - в транспорте, сфере услуг и других отраслях. Улучшается деловой климат, растут офисные строения. Жителями района становятся более благополучные граждане, падает уровень преступности. Вместе с тем, у Москвы есть одна очень благодатная почва для редевелопмента – наследие СССР в виде промышленных предприятий в черте города. Несмотря на то, что есть утвержденный мэром план по выводу большинства предприятий за МКАД, решение этой проблемы – довольно сложный вопрос, упирающийся не столько в бюрократические проволочки (хотя их тоже предостаточно), сколько в неясные гарантии для предприятий, которым необходим переезд.

В городе есть «промзоны», которые заняты неработающими промышленными производствами и инфраструктурой, зависимой от этих предприятий, поэтому невозможно просто взять и перевести, к примеру, завод – необходимо также придумать, что делать с его работниками, живущими рядом.

В Москве есть и примеры удачно проведенных редевелоперских мероприятий. В 2000 году в столице было около 240 рынков, а на начало 2004 года их осталось 135 – таким образом, сокращение составило 44%, а в ближайшие 4-5 лет их количество сократится еще на 39 штук (по данным департамента потребительского рынка и услуг г. Москвы). На месте рынков (территорий с неясным товарооборотом, непрозрачным движением денежных средств, неконтролируемым качеством товаров и эстетически ущербным внешним видом, не говоря про некомфортные условия осуществления покупок) появляются современные высокочеловеческие торговые комплексы, которые не только украшают облик города, но и приносят доход как городским властям, так и собственникам.

Вопросы и задания:

1. Что такое редевелопмент?
2. Что такое мегаполис с научной и обывательской точки зрения?
3. Какие меры могут предпринять власти города для привлечения инвестиций в экономику города?
4. Что такое джентрификация? Какую роль играет редевелопмент в процессе джентрификации?
5. Какова роль малого бизнеса в экономике города?
6. Каким термином обозначается данный процесс в экономике города?

7. К какому сектору экономики относятся промышленные предприятия по классификации Фишера-Кларка?
8. С какой целью это делается?
9. Под какие виды деятельности переоборудуются старые промзоны в крупных городах? Приведите примеры.

Ситуация 2

В ожидании агломераций.

Максим Марков

Михаил Тонков

Опыт регионов СФО может стать первым отечественным примером управления агломерационными процессами. Различные стартовые позиции и концепции объединений уже сегодня дают пищу для размышлений об их успешности.

В большинстве субъектов СФО региональные власти при декларируемой поддержке Минрегионразвития РФ заявляют о стремлении превратить административные центры в крупные агломерации. По мнению инициаторов этих проектов, создание мегаполисов создаст условия социально-экономического развития территорий, позволит им стать опорными точками страны и повысить собственный статус до мирового уровня. При этом систематизированный практический опыт и знания, которые могли бы помочь в прогнозировании результатов, в стране пока отсутствуют. Остается в основном ориентироваться на мировую практику и отчасти полагаться на примеры Москвы и Санкт-Петербурга, которые в настоящее время представляют собой полноценные и динамично развивающиеся центры российской урбанизации и агломеративного строительства.

Запуск проектов по созданию агломераций начинает вызывать повышенный интерес у представителей политических и экономических региональных элит, крупных операторов индустриальных рынков. Территориальное развитие, которое, безусловно, повлечет серьезные структурные изменения на рынках капитала, трудовых ресурсов, недвижимости, уже активно обсуждается и в СФО. Экспертное сообщество регионов и представители федеральных девелоперских компаний ведут активный диалог, результатом которого становятся модели комплексного и сбалансированного развития территорий, обеспечивающие стабильный рост ключевых отраслей экономики, инвестиционной привлекательности и межрегиональной конкурентоспособности.

Инструмент регионального развития

Развитие индустриализации на Западе в середине прошлого века привело к тому, что концентрация городских видов деятельности вышла за пределы административных границ и распространилась на соседние населенные пункты. В итоге ряд поселений слился в единую череду промышленных и жилых зон. Этот естественный процесс и получил благодаря работам французского географа **Мишеля Руже** название «агломерация».

В современной России агломерации не являются, как это было на Западе, результатом естественного разрастания и слияния населенных пунктов. Напротив, они выступают объектом целенаправленного искусственного формирования. Причина в том, что сегодня в России городские агломерации рассматриваются как узловые элементы опорного каркаса расселения, «маховики» реорганизации территориальной структуры хозяйства.

В Советском Союзе крупные городские образования формировались по принципу рационального объединения групп производств (создающих связанные цепочки добавленной стоимости) и размещения вблизи центров производства необходимого количества трудовых ресурсов. Такие сфокусированные места компактных размещений населенных пунктов и производственных центров действительно не представляют ценности с точки зрения новых экономических условий и социальных реалий. Их нельзя назвать полноценными агломерациями. Это просто крупные урбанизированные территории, иногда довольно хаотично развивающиеся.

Сегодняшний интерес к концепции городской агломерации связан с тем, что мы фиксируем принципиально новые процессы развития крупных городских систем. Они стали вполне ожидаемым логичным ответом на системные изменения, которые вносит бурно развивающаяся и модернизирующаяся отечественная экономика. Сегодня Россия должна переходить к собственному перспективному развитию на основе таких актуальных ресурсов, как человеческий капитал, знания и инновации, емкие и динамичные рынки, высокотехнологичные основные фонды и постиндустриальный тип организации производства. Именно такой обновленный «портфель ресурсов» позволит обеспечить устойчивые высокие темпы экономического роста страны и будущей конкурентоспособности России в глобальной экономике.

Новый Лондон

Министерство регионального развития РФ уже заявило о старте программы по формированию на территории России мегаполисов за счет слияния областных центров с близлежащими населенными пунктами. В сообщениях чиновников прозвучал предварительный список из 14 крупных кандидатов в агломерации. В СФО такими территориями были названы всего четыре: Новосибирск, Красноярск, Иркутск, Томск.

На фоне заявлений Минрегионразвития четко просматривается встречное движение региональных властей. Это можно уже расценивать как начало конкурентной борьбы за федеральные ресурсы, которые будут направлены государством на поддержку проектов по созданию крупных урбанизированных образований.

В Новосибирске агломерационные процессы протекают абсолютно естественным образом. Можно даже сказать, что этот регион стоит особняком от прочих сибирских территорий, где формируются агломерации. В отдельных бизнес-сообществах города появляются идеи формализовать процесс объединения территорий и придать ему проектный формат. Однако власти сохраняют осторожность и солидарны в том, что они не являются

сторонниками административных преобразований с целью создания каких-то искусственных территориальных объединений.

Правда, руководители крупнейшего в стране муниципального образования отмечают, что логика развития Новосибирска в перспективе приведет к тому, что к городу все-таки будут присоединены некоторые спутники, которые исторически воспринимаются жителями как его часть. Среди таких территорий называются Бердск, Кольцово, Краснообск, Обь, а также Новосибирский, Мошковский, Коченевский и Искитимский районы. Следует отметить, что названные города, поселки и районы с Новосибирском уже сегодня объединяет транспортная и инженерная инфраструктура. На этих территориях строится более дешевое, чем в Новосибирске, жилье, размещаются производства, объекты промышленной инфраструктуры (склады, логистические центры) и крупные торговые центры, что оказывает заметное влияние на структуру расселения.

Новосибирская область - один из немногих регионов России, экономика которого почти на четыре пятых формируется административным центром. Регион сильно урбанизирован: 75% населения (около 1,9 млн человек) проживает в городах, причем более половины всего областного населения - в Новосибирске.

Большая проблема Новосибирска - дефицит городской дорожной сети. Хотя следует отметить серьезные положительные изменения, которые произошли за последнее время, но нехватка пока остается. Сегодня магистральные улицы занимают лишь 4% территории города, когда в развитых городах этот показатель достигает 30%. С учетом этого, параллельно с развитием дорожной сети, для обеспечения экстренных передвижений в Новосибирске запланировано строительство 19 вертолетных посадочных площадок в черте города и еще двух - за ее пределами. Но самые грандиозные планы у градостроителей - это развитие метрополитена. После 2030 года должна быть построена первая кольцевая линия.

Новосибирску повезло еще и в том, что это не просто крупнейший за Уралом город. Он расположен в центре мощной региональной агломерации, в окружении нескольких крупных городов: Омска, Томска, Барнаула, Бийска, Кемерово, Новокузнецка. Уступая Новосибирску по географическому расположению, эти города тяготеют к нему, что, несомненно, способствует бурному развитию областного центра.

В свое время за счет логичной пространственной агломерации Лондон стал одним из глобальных финансовых и транспортных центров, штаб-квартирой 50 тыс. крупнейших корпораций мира. На финансовые и бизнес-услуги приходится 35% городской экономики, еще столько же - на туризм, гостиничное дело, торговлю, питание, развлечения. И всего 10% - на промышленность (в 1960 году доля промышленности в городской экономике составляла 40%). Новосибирск имеет все шансы стать ядром урбанизированного кластера, сервисным центром-узлом.

В заключение можно сказать, что потенциальные сибирские агломерации имеют уникальные стартовые позиции с точки зрения как социальной и

экономической подготовленности территорий, так и протекающих там естественных процессов развития и объединения городских образований. Представленные цели и концепции создания агломераций, подходы к реализации проектов, форматы участия власти в этих процессах довольно различные. Все это может служить основанием для утверждения, что опыт управления объединением территорий в Сибири будет весьма разноплановым и, видимо, неоднозначным. В складывающейся ситуации политическим элитам, бизнес-сообществу, экспертам в различных областях знаний необходимо крайне внимательно подходить к планированию и кропотливой регистрации всего комплекса результатов на всех этапах развития проектов. Таким образом, может быть создана уникальная система знаний, которая позволит в будущем избежать отрицательных последствий в ходе реализации таких крупных системных социально-экономических преобразований.

Вопросы и задания:

1. Что такое агломерация?
2. Приведите понятия мегаполис? Что под мегаполисом понимает автор данной статьи?
3. Перечислите показатели и факторы урбанизации. Опишите стадии урбанизации по Дж. Джиббсу.
4. Какие положительные и отрицательные последствия от перетока населения в крупные агломерации России?
5. Чем обусловлен этот интерес?
6. К каким изменениям приведет развитие агломерационных процессов в России?
7. Чем занимаются девелоперские компании?
8. Что такое функциональное зонирование? С какой целью проводится? На какие виды функциональное зонирование делит территорию города?
9. Приведите примеры и охарактеризуйте крупнейшие мировые агломерации.
10. В чем заключается теория каркаса городов и кто ее предложил?
11. Как глобальные процессы воздействуют на развитие городов России?
12. Приведите и охарактеризуйте примеры мировых мегаполисов.
13. Какие модели координации политики городов входящих в агломерацию можно выделить основываясь на мировом опыте?
14. Приведите определение понятия «город».
15. Какие преимущества дает город для потребителей и производителей товаров и услуг?
16. Что такое город ядро и город спутник? Что их связывает?
17. Какая доля населения проживает в городах в Российской Федерации?
18. Какими показателями характеризуются глобальные города?