ОГЛАВЛЕНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ 5

ВВЕДЕНИЕ 6

Глава 1. УПРАВЛЕНИЕ СБАЛАНСИРОВАННЫМ РАЗВИТИЕМ ГОРОДСКИХ ТЕРРИТОРИЙ 9

1.1. Практические подходы к стратегическому планированию развития городских территорий 9

1.2. Управление развитием города в проекции экономических систем 21

1.3. Методологические особенности сбалансированного развития городских территорий на современном этапе 46

1.4. Методы, принципы и условия планирования сбалансированного развития городских территорий 56

Глава 2. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАЗВИТИЯ СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ МЕГАПОЛИСА 67

2.1. Тенденции развития строительной отрасли крупного города и ее экономических показателей 67

2.2. Динамика основных экономических показателей развития строительной отрасли мегаполиса 75

2.2.1. Общий анализ состояния строительной отрасли в докризисный и кризисный периоды 76

2.2.2. Углубленный ретроспективный анализ строительной отрасли г. Москвы и России в целом 80

2.2.3. «Посткризисный» период развития строительной отрасли г. Москвы и РФ 84

2.2.4. Анализ статистических показателей строительной отрасли г. Москвы 88

2.3. Обоснование базовых подходов к разработке концепции устойчивого развития экономики строительной отрасли мегаполиса 95

Глава 3. КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ ГОРОДА ВО ВЗАИМОСВЯЗИ С ПЕРСПЕКТИВНЫМИ РЕШЕНИЯМИ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ 106

3.1. Комплексная содержательная характеристика Концепции устойчивого развития экономики строительной отрасли мегаполиса 106

3.1.1. Обоснование методологических подходов, принятых при разработке Концепции 106

3.1.2. Анализ фактора присоединенных территорий 117

3.1.3. Анализ фактора бюджетообеспеченности..... 131

3.1.4. Анализ содержания и выполнения адресной инвестиционной программы (АИП) 136

3.2. Управленческая компонента реализации Концепции..... 146

3.3. Подходы к определению эффективности реализации Концепции устойчивого развития экономики строительной отрасли мегаполиса 161

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 166

Библиографический список 170

ПРЕДИСЛОВИЕ

Монография «Инновационный подход к организации и управлению строительной отраслью мегаполиса» представляет собой трилогию, состоящую из книг, содержащих авторскую позицию управления эффективным развитием экономики строительной отрасли мегаполиса.

Это издание является интеллектуальным трудом коллектива авторов, сотрудников кафедры менеджмента и инновации ИЭУИС МГСУ, и отражает результаты исследований инновационных решений по организации и управлению строительной отраслью города Москвы по Государственному контракту № ДГП 11-126-ЭК от 05.12.2011 г. по теме «Разработка концепции развития экономики строительной отрасли города Москвы в условиях увеличения территории города с учётом прогнозных показателей бюджетообеспеченности строительного комплекса города Москвы»; Государственному контракту от 05.12.2011 г. № ДГП 11-127-ЭК по теме «Разработка методики выбора организационно-правовых и интеграционных форм при реструктуризации государственных унитарных предприятий и акционерных обществ с долей города, подведомственных Комплексу градостроительной политики и строительства города Москвы»; Государственному контракту от 30.11.2012 г. № ДГП 12-90-Ф «Формирование балансов строительной отрасли города Москвы».

ВВЕДЕНИЕ

Среди многочисленных определений современной цивилизации одним из устойчивых является то, что она представляет собой цивилизацию *урбанистическую*. Масштабный и стремительный рост городов стал одной из главных тенденций мирового развития. Можно отметить, что в 2012 г. мир перешел знаковую черту: впервые за всю историю человечества численность городского населения превысила численность сельского. В России эта тенденция проявляется более ярко — численность городского населения превышает 3/4 его общего количества. В то же время площадь, занимаемая российскими городами по отношению ко всей площади страны, составляет всего около 3,5 %. Это означает, что города представляют собой центры очень высокой концентрации всех видов жизнедеятельности. Отсюда масштаб и сложность задач, которые стоят перед органами городской власти и управления по обеспечению эффективного развития.

Недаром уже более 100 лет назад отмечалось, что рост больших городов является одной из самых крупных проблем современной цивилизации. По прошествии века эта проблема только усугубилась.

Не подлежит сомнению, что в этом отношении особая роль принадлежит Москве. Столица России занимает лидирующие позиции не только по всем основным направлениям экономической деятельности, но и по показателям, которые характеризуют ее именно как город. Она занимает первое место и по размеру городской территории, и по численности населения, и по объемам жилищной сферы и жилищно-коммунального хозяйства. По всем основным индикаторам Москва стала подлинным мегаполисом, на уровне крупнейших городов мира.

Динамика социально-экономических процессов за период с начала 1990-х гг. привела к качественному усложнению проблем устойчивого развития Москвы. Это не могло не сказаться в первую очередь на градостроительной политике. Начиная с 2010 г. в этой сфере произошли принципиальные изменения, цель осуществления

которых может быть определена как создание комфортной городской среды, отвечающей самым передовым современным требованиям, придание Москве «человеческого измерения», способ повернуть город лицом к каждому его жителю. За этими на первый взгляд отвлеченными формулировками скрывается такого объема и сложности программа, которая никогда еще не ставилась перед руководством Москвы. Дополнительно следует отметить, что эти объемные задачи должны решаться в относительно короткий срок, поскольку за предшествующие периоды были накоплены очень большие деформации в градопланировочной структуре, направлениях деятельности строительной отрасли и во многих других вопросах.

Если попытаться предельно коротко определить, в чем именно состоит основная стратегическая направленность градостроительной политики, то, наверно, можно сказать, что она заключается в переходе от строительства именно к градостроительству, к решению всех этих задач на более высоком системном уровне. Это означает, что деятельность такой важнейшей сферы, как строительная отрасль, не может оцениваться вне контекста градостроительной политики, без оглядки на последствия, к каким она приводит с позиций главного критерия формирования комфортной городской среды. Именно этим объясняется, что правительством Москвы в качестве главного регламента управления принята государственная программа «Градостроительная политика», по отношению к которой все другие программы отраслевой и функциональной направленности имеют подчиненный характер.

Конечный успех этих начинаний, как правило, ставится в зависимость от ресурсных возможностей, которыми располагает мегаполис. Однако не меньшую роль играет наличие всесторонне обоснованной адекватной концепции развития, своего рода «дорожной карты», сверяясь с которой должны достигаться промежуточные и конечные результаты. В предлагаемой монографии авторы представляют свой подход к формированию такой концепции, охватывая полный цикл связанных с этим проблем научного анализа — от методологических основ до определения эффективности градостроительной политики. Позиция авторов, сложившаяся в процессе большой практической работы, проводимой при участии Департамента градостроительной политики г. Москвы, — только

один из возможных подходов. Вместе с тем очевидно, что обозначенные проблемы и задачи обязательно должны являться предметом тщательных исследований. Авторы надеются, что содержание предлагаемой монографии послужит позитивным вкладом в теоретическое освоение этой важнейшей сферы научного знания и будет иметь реальные практические последствия, способные повысить эффективность градостроительной политики и деятельности строительной отрасли крупных городов.

Глава 1
УПРАВЛЕНИЕ СБАЛАНСИРОВАННЫМ РАЗВИТИЕМ ГОРОДСКИХ ТЕРРИТОРИЙ

1.1. Практические подходы к стратегическому планированию развития городских территорий

Решение актуальных проблем развития городских территорий, как показывают проведенные авторами исследования, во многом связано с организацией эффективных процессов планирования, в основе которых находятся моделирование показателей, характеризующих строительную отрасль города в оцениваемой перспективе, а также использование балансового подхода в качестве методической базы планирования [25]. В этой связи отдельной задачей стоит определение взаимосвязи стратегического планирования развития городских территорий и формируемых органами исполнительной власти города планов, обеспечивающих распределение финансовых ресурсов в строительство объектов недвижимости в годовом разрезе. Предпринятый авторами анализ на основе конкретизации градопланировочных решений в историческом аспекте позволил получить практически значимый референтный опыт и конкретные примеры обеспечения условий сбалансированных решений.

Исследование развития городов проводилось в плоскости сравнения двух управленческих парадигм развития территорий в различных социально-экономических системах, базирующихся на рыночных и смешанных экономиках и учитывающих национальные особенности модели организации хозяйства, что позволило проследить эволюцию процесса становления стратегического планирования развития городов и получить необходимый базис формирования методологии балансовых моделей для целей планирования развития города в современных условиях.

В зарубежной практике, основанной на рыночных экономических отношениях, стратегическое планирование развития городов выделилось в самостоятельную отрасль управленческого знания в начале XX в., когда стали очевидны последствия, к которым привело слабо регулируемое со стороны органов государственной власти строительство объектов недвижимости и, соответственно, несбалансированный во многих аспектах рост городов. Впоследствии

основы градостроительной политики были закреплены Афинской хартией (1933 г.), где во главу угла в развитии городов было поставлено удовлетворение главных потребностей человека — потребность в жилье, работе, транспортных средствах, физическом и духовном развитии.

На базе общей концепции планирования городского развития сформировались две модели стратегического планирования — *англо-американская* и *континентальная*. Каждая традиция прошла несколько этапов эволюции и сохранила отличительные особенности и в современных условиях, которые позволяют осуществлять определенные сопоставления, выделять наиболее интересный опыт в пределах каждой из них. В разных странах различия между этими традициями находились прежде всего в политической плоскости и определялись принципиальными особенностями управления на муниципальном уровне. К ним можно отнести:

- высокую степень автономии местного самоуправления, выборность, контроль со стороны населения, отсутствие специально уполномоченных контролирующих органов и сочетание местного самоуправления с деятельностью местных администраций (англо-американская модель, характерная для США, Великобритании и др.);
- наличие иерархии системы управления, в которой местное самоуправление является звеном, подчиненным государственной власти; ограниченность автономии наличием на местах государственных уполномоченных органов, контролирующих местное самоуправление (континентальная модель, характерная для Франции, Германии, Италии, стран Латинской Америки и Ближнего Востока).

Исследования показали, что вторая модель в наибольшей степени соответствует современным российским условиям, когда по действующему законодательству имеет место значительная иерархия органов государственной власти (как в масштабах страны, так и в масштабах отдельных регионов и территорий), разрабатываются и реализуются крупнейшие *государственные программы* (ГП), связанные с недвижимостью: например, такие как «Управление федеральным имуществом», «Экономическое развитие и инновационная экономика», «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона», «Социально-экономическое развитие Калининградской области до 2020 года», «Развитие Се-

верокавказского федерального округа», «Обеспечение качественным жильем и услугами ЖКХ населения России» и др.

Становление первой модели связано с развитием городских окраин (переселение жителей из внутренних районов города в собственные дома с участком земли в Великобритании и образование городских этнических гетто в Америке) и определением идеологии последовательной децентрализации экономической активности в городах и создания полицентрических агломераций. Эта модель призвана обеспечить баланс компактности (работа рядом с домом), экологичности (зеленое кольцо вокруг компактных селитебных зон) и связанности ядер агломерации. При планировании развития городов на основе этой модели экономическая эффективность строительства и функционирования городов (так называемых «социальных городов») отходила на второй план перед социально-пространственной организацией общества. Методы их проектирования отталкивались от целеполагающих планировочных решений, использования шаблонных решений, ориентированных на создание идеальной модели города. При этом практически отсутствовал (в любом виде) балансовый подход к использованию ресурсов при планировании развития города. Практика показала оторванность принимаемых стратегических решений от рыночных реалий, их недостаточную пригодность для планирования городов, в особенности в период между Первой и Второй мировыми войнами, когда ресурсы на развитие были достаточно ограничены.

Динамика этой модели в период после Первой мировой войны была связана с усилением экономической составляющей стратегических планов развития города и прежде всего в части использования таких ресурсов, как внутригородская транспортная сеть и транспортные потоки. Оптимизация последних была направлена на поддержание скоростного режима внутри города, ограничение «съездов» и, таким образом, на дальнейшую «изоляцию» компактных селитебных районов. Отметим еще одну важную особенность: органами муниципального управления признавалась такая тенденция, влияющая на развитие города, как интенсивная социальная интеграция локальных сообществ, стремящихся к самостоятельному решению своих проблем, локализация их поселения и усиление за счет этого в практике планирования принципов местного самоуправления.

Дальнейшее развитие данной модели связано с сороковыми годами прошлого века, когда наметился сдвиг к сбалансированному

решению конкретных задач развития городов, к созданию базовой схемы развития городов, ставшей в дальнейшем классической. Этому способствовали развитие комплексного и вариативного подхода к планированию развития городов, исследование трендов социально-экономического развития города, последовательное изучение всех аспектов функционирования местной экономики, детальное изучение взаимодействия города и прилегающих территорий с природным окружением, проведение социологических исследований, разработка логической планировочной модели и ее последующая актуализация. Соответственно формировалась многоплановая в части информационного обеспечения база для принятия максимально сбалансированных решений по развитию города.

Мощный рывок в теории стратегического планирования развития городов в соответствии с англо-американской моделью совершили П. Геддс [2; 3] и П. Аберкромби [4; 5; 6] в Великобритании, Л. Мэмфорд [7; 8; 9] в США. Они синтезировали достижения французской школы географии человека и англо-американских градостроительных идей.

Теоретические аспекты англо-американской модели к стратегическому планированию развития городов, основанного на тесной связи общественных процессов и характера урбанизации, неотъемлемость градостроительных решений (в том числе в части строительства объектов городской недвижимости) от планирования развития прилегающих территорий весьма актуальны и в современных условиях решения проблем развития городов. Особенно это важно для обоснования развития столиц, когда решается целый комплекс вопросов, порожденных необходимостью обеспечения баланса освоения имеющихся и присоединенных территорий, при пространственном расширении городов, и достижения оптимального планировочного решения мегаполиса в целом.

«Континентальная традиция» стратегического планирования развития городов, вторая модель в нашем сравнительном анализе, отличается формированием обширных районов внутри и на окраине города, состоящих из многоквартирных домов с очень высокой плотностью застройки и населения (к примеру, развитие Парижа). Следствием роста численности населения в городе в 1920—1930 гг. был несбалансированный пространственный рост города, приводящий к возрастанию экономической активности в центре города и высокой плотности населения на его периферии, увеличению

различного рода издержек (перемещения населения по городу, строительство коммуникаций и пр.), снижению удобства города как такового для жизни людей. Акцент в планировании развития города (план Г. Проста) делался на обеспечение баланса «плотности населения» на территории города — выравнивание плотностных характеристик городского пространства и регулирование их административно, в рамках управленческих процедур. Эти градостроительные проекты стали предшественниками идеи многоуровневой транспортной системы в городе: в частности, железные и автомобильные дороги, на которых организовано движение без светофоров, должны быть расположены на разных уровнях, но ниже уровня проживания людей.

Существенным стимулом для переоценки методов и практики стратегического планирования развития европейских городов в направлении обеспечения сбалансированных решений стал кризис градообразующей базы в старопромышленных районах с их моноспециализацией на отраслях, не устойчивых к воздействию рыночной конъюнктуры, а также зарождение в городах новых индустрий (таких как электроника, автомобилестроение, производство резины, различных продуктов на основе углеводородных полимеров, производство продуктов питания), предоставляющих рабочие места. Проблема развития и решаемые задачи были связаны с пространственным несовпадением «кризисных» городов и мест концентрации новых, развивающихся производств.

В целях децентрализации населения и промышленности в столичных городах европейских государств новый импульс в развитии получают перспективные (с точки зрения развития) города, впоследствии ставшие крупнейшими европейскими мегаполисами. В это же время периферийные города и районы западноевропейских стран критически отстают по уровню социально-экономического развития. Такая ситуация определила дальнейшую эволюцию и возникновение нового направления стратегического планирования развития городов — планирование экономического развития на основе определенной системы показателей, характеризующей экономические процессы.

Новые методологии и методики стратегического планирования развития городов, сформировавшиеся к началу Второй мировой войны, исходили из того, что города, специализирующиеся на новых отраслях, должны определять рост экономики страны в целом [1; 14]. В соответствии с провозглашенными новыми принципами

развития «спасением» проблемных старопромышленных территорий должно заниматься государство в лице органов муниципального управления, используя систему дотаций, направляемых в форме инвестиций в объекты городской недвижимости. С помощью финансово-экономических мер обеспечивается поощрение перевода промышленных объектов из столичных городов в регионы. Анализ соответствующей практики этого периода позволяет утверждать, что исторически доказан тезис об особой значимости планирования развития городов с учетом особенностей их экономического положения с приоритетным вниманием к возможностям государственного регулирования этих процессов.

Данный аспект актуален и для современной России. Он хорошо «прослеживается» в ситуации городов с дефицитом бюджета и городов-доноров. В табл. 1.1 представлены данные по двадцати самым дотационным регионам России, из чего видно, что дотации на выравнивание бюджетной обеспеченности субъектов Российской Федерации получают более 90 % городов. У дотационных городов по существующему законодательству нет возможностей для ведения инвестиционной деятельности. По информации данного источника городами-донорами является незначительная группа городов: Москва, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Казань, Краснодар и ряд других.

Во второй половине 40-х гг. XX столетия британские градостроительные планировщики столкнулись с проблемой, результаты решения которой также представляют интерес для современной практики управления развитием городов. Она связана с невозможностью консолидации крупных земельных участков, необходимых для комплексного планирования развития территории, в силу стремительного роста их стоимости при проявлении хозяйственного интереса к ним со стороны государства. Решение этой проблемы на основе национализации всех незастроенных земель страны, путем выкупа и передачи в долгосрочную аренду под сельскохозяйственное использование, не получило законодательной поддержки по политическим мотивам. Интересным является решение, последовавшее в данной ситуации.

Для обеспечения требуемого баланса интересов был принят Закон о планировании (1947 г.), в котором прописывались процедуры, позволяющие муниципалитетам после независимой экспертизы покупать землю для девелопмента и редевелопмента на льготных условиях. Законодательную поддержку обеспечил и Закон о рас-

пределении промышленности (1945 г.). Он ограничивал размещение новых предприятий в районе больших городов, но предоставлял серьезные преференции предприятиям, которые размещали свои цеха на специальных территориях, определенных государственными и муниципальными стратегическими планами: например, инвестиционные кредиты на установку новейшего оборудования, пониженную арендную плату, а иногда и построенную за государственный счет готовую производственную инфраструктуру. В 1960 г. аналогичный закон был принят в отношении размещения офисов корпораций.

Таблица 1.1

Финансовая обеспеченность субъектов Российской Федерации*

№ п/п	Дотационный район	Дотация, млрд р.	Численность населения, тыс. чел.	Дотация на душу населения, тыс. р./чел.
1	Камчатский край	22,25	342,3	65,1
2	Магаданская область	8,51	161,2	52,7
3	Республика Саха (Якутия)	39,2	949,5	41,3
4	Чукотский автономный округ	1,69	48,6	34,8
5	Республика Тыва	9,07	316,9	28,6
6	Республика Алтай	5,85	210,8	27,7
7	Республика Ингушетия	6,65	526,6	12,9
8	Еврейская автономная область	2,3	185,1	12,4
9	Республика Бурятия	11,59	963,5	12,1
10	Республика Дагестан	30,37	2737,6	11,1
11	Чеченская республика	13,07	1267,7	10,3
12	Карачаево-Черкесская республика	4,12	427,1	9,6
13	Амурская область	7,049	860,7	8,2
14	Республика Адыгея	3,51	443,1	7,9
15	Кабардино-Балкарская республика	6,7	893,7	7,5
16	Забайкальский край	8,32	1117,3	7,4
17	Республика Северная Осетия—Алания	4,76	700,6	6,8
18	Псковская область	4,58	688,7	6,6
19	Республика Калмыкия	1,87	283,2	6,6
20	Забайкальский край	16,4	2491,6	6,6

* Данные за 2010 г. Источник: www.kapital-rus.ru

В качестве базовых английских законов, существенно продвинувших стратегию градостроительства, можно рассматривать Закон о новых городах (1946 г.) и Закон о развитии городов (1952 г.). В соответствии с ними был определен новый исполнительный орган в сфере стратегического планирования развития городов — Министерство городского и регионального планирования. Начался этап массового создания планов развития городов на основе индивидуального комплексного анализа экономики и социальной сферы, а также в рамках концепции градостроительного развития территории, принятой на уровне страны. Это был переход к «расчетному» планированию, при котором альтернативные варианты, обеспечивающие сбалансированные решения, определяются исходя из системного анализа, экономического и демографического прогнозирования.

Существенные изменения в системе стратегического планирования развития городов, направленные на децентрализацию, происходили и в рамках континентальной традиции. Для снижения уровня концентрации экономической деятельности и населения на ограниченной территории были определены «балансировочные» города, призванные стать противовесами регионам с избыточной социально-производственной нагрузкой. Был выбран подход, при котором каждый из этих городов имел доминирующую функцию, а вокруг города была определена «зона влияния»: полюс роста для проблемных районов.

В поддержку децентрализации была создана достаточно разветвленная сеть скоростных железных дорог, которые обеспечивали доступность поездок на работу. Децентрализация в столичных городах была направлена на строительство новых районов, где планировалось изначально насытить их новой экономикой — университетами, различными высокотехнологичными производствами и прочим. Именно эта идея, пока только эпизодически, возникает в обсуждениях развития Москвы, окраинные районы которой уже получили название «спальных». Проведенные в этом аспекте исследования дали интересный фактический материал о наличии значительных дисбалансов развития.

Еще в 2007 г. оказались практически исчерпаны территориальные ресурсы Москвы для всех видов строительства. Продолжилась практика уплотнения жилых микрорайонов, размещения объектов нового строительства на территориях природного комплекса и компенсации изымаемых земельных участков за счет территорий, не

обладающих природной и рекреационной ценностью. Значительно увеличился дефицит мест для организованного хранения и парковки автомобильного транспорта. Наращивался дефицит электрической энергии для обеспечения нового строительства, оставались низкими темпы реконструкции электрических, тепловых, а также канализационных сетей и каналов. Не были обеспечены на должном уровне очистка поверхностных стоков с застроенных территорий, промышленная переработка отходов производства и потребления. Состояние материально-технической базы существующих организаций оптовой торговли продовольствием (уровень физического износа основных фондов более 65 %) и выход из эксплуатации к 2010 г. 17 % холодильных мощностей не позволяют увеличивать объемы оптового оборота продовольствия адекватно росту покупательной способности населения. Дальнейшее развитие российской столицы становится возможным лишь при сбалансированном решении основных градостроительных проблем: материальных, финансовых, территориальных и социального обеспечения населения.

Для реализации возможности комплексного планирования во многих странах уже на рубеже 50—60-х гг. прошла реорганизация местного самоуправления, были осуществлены попытки укрупнения административно-территориальных единиц. Еще одной важной тенденцией стал переход от управления городом к управлению территорией, что было вызвано высокой плотностью населения и размытостью границ между городом и сельской местностью.

Позднее стратегическое планирование развития крупных городов столкнулось с новыми реалиями, среди которых главными стали продолжающийся рост численности населения и интенсивная автомобилизация (к концу XX в. уже 71 % домохозяйств Англии владели хотя бы одним автомобилем). В этот период важным шагом нового стратегического планирования развития городов стало распространение автоматизации транспортной сети на основе математического моделирования эволюции транспортных сетей и прогнозирования транспортных потоков. Следующим технологическим новшеством в стратегическом планировании развития городов стали *геоинформационные системы* (ГИС), позволившие более эффективно осуществлять мониторинг, т.е. проводить верификацию результатов применения стратегических планов развития.

Утвердились основы стратегического планирования развития городов. В европейском понимании это пространственное развитие

города в комплексе с социальными и экономическими задачами, в американском — пространственное планирование на основе зонирования. При этом каждое ведомство осуществляет свое зонирование и в его рамках управляет развитием. Во главу угла стратегического планирования ставится индикативное планирование — реализация экономических целей.

Начало 1970 г. ознаменовалось публичным обсуждением и развитием идеи о «пределах роста». В этот период было высказано достаточное количество предложений, связанных с планированием развития городов на основе поиска оптимальных подходов к обеспечению устойчивости этих процессов (в том числе и в рамках «Римского клуба»). Однако ни одно из предложений не получило достаточной аргументации, поэтому на повестке дня продолжают оставаться актуальными и дискуссионными практически все вопросы развития городов, ведущим среди которых является обеспечение сбалансированности решений в пределах городских территорий.

Вместе с тем впервые стратегия редевелопмента в европейских и в меньшей степени американских городах стала ориентироваться на ограничение «естественного» развития. Популярным становится метод экологических и социальных императивов, причем именно социальный аспект приобретает все большую значимость. Социальная политика в крупных городах становится основной задачей стратегического планирования развития городов на Западе по обе стороны Атлантики. Социальная политика призвана обеспечивать тот контекст, в котором индивиды выбирают стиль и организацию жизни. Социальный аспект стал тесно связанным с планированием социальной сферы на государственном уровне.

Исследование и логическая систематизация практических подходов к стратегическому развитию городов в зарубежной практике позволили выделить значимые аспекты и предложить их для учёта в современной практике разработки отечественной градостроительной политики, когда в крупном мегаполисе, прежде всего таком, как Москва, поставлена задача перехода на сбалансированное развитие.

Инструменты успешной реализации задач сбалансированного развития условно можно подразделить на три группы: первая группа относится к стадии формирования планов, а две другие — к стадии их реализации, но с дифференциацией по объекту и субъекту управления.

Инструменты стадии прогнозирования и планирования призваны обеспечить: реализацию такого параметра, как максимизация возможности реализации социальной политики; мониторинг мероприятий и привязку их к соответствующим геоинформационным системам; моделирование вариантов решений на базе автоматизации и выделения группы показателей, отражающих экономические процессы в городе; выбор доминирующего, универсального показателя для планирования; исследование трендов развития города; анализ особенностей экономики конкретного города.

Инструменты второй группы позволяют реализовать: модификацию структуры первичных территориальных делений города, наиболее адекватных реализации задач развития; освоение дополнительных территорий к уже существующим территориям города с заданным целевым назначением; создание нового территориального субъекта развития города, со специальным набором полномочий; планировочную (градостроительную) модель города — «расширенная» территория города и анализ развития города «во взаимосвязи» с пригородами.

Инструменты третьей группы направлены на стимулирование размещения объектов определенного профиля на соответствующей территории и введение особого режима использования незастроенных территорий.

Исследование показало, что инструментарий обеспечения сбалансированных градостроительных решений в своем развитии прошел три существенные фазы эволюции, в основе каждой из которых находится определенная доминанта, выступающая системообразующим звеном планирования и реализации решений по сбалансированному развитию города.

На рис. 1.1 представлены основные этапы эволюции инструментария обеспечения сбалансированного развития.

На этапе I инструменты сбалансированного развития города базировались преимущественно на планировочных решениях, на этапе II — на использовании законодательства. На этапе III при решении градопланировочных проблем, подкрепленных законодательной базой, во главу угла ставится решение социально-экономических вопросов по обеспечению комфортной среды обитания.

Следует еще раз подчеркнуть, что в современной управленческой практике РФ в основе стратегического планирования развития го-

Конец ознакомительного фрагмента.
Для приобретения книги перейдите на сайт магазина «Электронный универс»:
e-Univers.ru.