

времени в пути с часа до 2,5–3 часов. Это может рассматриваться как свидетельство сверхнапряженной и перегруженной с точки зрения клиента транспортной системы, существенно снижающей качество его жизни, а также как результат чрезмерных размеров Москвы и Московской агломерации.

Литература

1. *Зубец А. Ж.* Совершенствование системы управления качеством транспортной инфраструктуры города: дис. ... канд. экон. наук. – М., 2016. 151 с.
2. *Блинкин М. Я.* Тенденции развития транспортной инфраструктуры городских агломераций // Экономика железных дорог, 2012. № 7. С. 49.
3. *Ньюман П., Кенурти Дж.* Экологизация городского транспорта. – М., 2000.
4. *Кузнецова А. И., Шелестов Н.* Инфраструктурные факторы развития автодорожных перевозок: опыт России, США, Европы и Японии // Транспортное дело России, 2011. № 6. С. 27–30.
5. *Marchetti C.* Mobility: On the Potential and the Effects of Introducing Maglevs in the European Transport System. 1994. URL: <http://www.cesaremarchetti.Org/sublist.php#Transports>.
6. *Блинкин М. Я.* Мобильность города: вчера, сегодня, завтра: лекция. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=V-az5naW89Y>.
7. *Crawford J. H.* Carfree Design Manual. International books. – Utrecht, 2009.
8. *Вучик В. Р.* Транспорт в городах, удобных для жизни. – М.: Территория будущего, 2011. 576 с.

The boundaries of Moscow certain transport infrastructure and the "Marchetti wall"

Anton Jelkovich Zubets, PhD in economics, docent of urban and service sector economics department, Moscow Witte University

The author of the article explores the example of Moscow tool "Marchetti Wall", which defines the size of the city in a minute and the time of the measurements, and, in the end, the geometric dimensions of the city. The area covered by the wall Marchetti, roughly coincides with the boundaries of Moscow. State involvement in the redistribution of the market shares of the passenger traffic between individual and public transport leads to a decrease in the quality of transport infrastructure.

Key words: transport infrastructure, city and transport behavior, Marchetti wall

УДК 332.122

ХАРАКТЕРИСТИКА И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ КРАСНОЯРСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ

*Алефтина Ивановна Кузнецова, д-р экон. наук, проф.,
проф. кафедры экономики городского хозяйства и сферы обслуживания,
e-mail: alla.kuznetso@yandex.ru,*

*Даниил Михайлович Богославец, аспирант 3-го курса,
e-mail: mcm.91@mail.ru,*

*Московский университет им. С. Ю. Витте,
<http://www.muiiv.ru>*

DOI: 10.21777/2307-6135-2016-3-37-42

В статье приводится описание Красноярской городской агломерации и задачи, решение которых имеет первостепенное значение для ее формирования и развития. В основе образования Красноярской агломерации лежит объединение нескольких муниципальных образований. На базе зарубежного опыта, связанного с формированием агломераций, проанализированы проблемы, которых нужно избежать при формировании Красноярской агломерации.

Ключевые слова: агломерация; муниципальное образование; развитие; объединение

Объединения нескольких муниципальных образований, городов, называемые городскими агломерациями, получили широкое распространение за рубежом и пока не имеют широкого распространения в российской действительности. В наиболее полном смысле агломерация (от лат. *agglomerо* – присоединяю) – это компактная территориальная группировка городских и сельских поселений, объединенная в сложную локальную систему многообразными интенсивными связями – трудовыми, производственными, инфраструктурными, коммунально-хозяйственными, культурно-бытовыми, рекреационными, природоохранными – и включающая в себя объединение рынков (трудовых, финансовых, продовольственных и т. п.), объединение (укрупнение) сфер жизнедеятельности населения (социальной, культурной,



А.И. Кузнецова

здравоохранительной и т. п.), а также совместное использование разнообразных ресурсов данного ареала. Хотя в мировой практике до сих пор идут споры о необходимости управления агломерационным развитием, важно отметить, что система управления совокупностью муниципальных образований и контроль его развития должны строиться на основе эффективности взаимодействия отдельных административно-территориальных единиц, территория которых и определяет агломерацию. Только в подобном случае возможно достижение синергетического эффекта развития городской агломерации как единого целого, отражающегося на всей социально-экономической системе данного комплекса.



Д.М. Богославец

Из определения агломерации следует, что основным признаком агломерации является наличие тесного взаимодействия, взаимовлияния, взаимосвязанного развития ее частей. Взаимодействие поселений внутри агломерации всегда более интенсивное, чем между отдельными частями агломерации и поселениями вне ее. Руководствуясь этим принципом, сформированы различные критерии выделения городских агломераций:

- плотность городского населения и непрерывность застройки;
- наличие большого города – центра притяжения;
- интенсивность и дальность трудовых и культурно-бытовых поездок;
- доля населения, занятого несельскохозяйственными видами деятельности;
- доля населения, совершающего ежедневные маятниковые трудовые миграции;
- интенсивность различных потоков и связей;
- производственные связи, связи по социально-бытовой и технической инфраструктуре (единые инженерные системы водоснабжения, энергоснабжения, транспорта и др.) [3].

В некоторых случаях в качестве критерия распознавания принимают группу признаков, в других – ориентируются на единственный из них. Самой крупной существующей в России и, что самое важное, активно развивающейся городской агломерацией является Московская агломерация. Красноярская агломерация соответствует большинству признаков, поэтому можно с уверенностью сказать, что это территориальное образование является именно агломерацией.

Система управления подобным комплексом и его развитием должна строиться на основе взаимодействия и координации отдельных административно-территориальных единиц, на территории которых расположен и развивается урбанизированный комплекс. Только в подобном случае возможно достижение синергетического эффекта развития городской агломерации как единого целого, отражающегося на всей социально-экономической системе образованного объединения.

Граница городских агломераций определяется по конечным пунктам маятниковых миграций. Ключевыми условиями возникновения агломераций являются:

- наличие четкой специализации различных территорий внутри агломерации;
- наличие маятниковой миграции, обеспечивающей единство рынка труда;
- общий потребительский рынок и рынок капиталов;
- сопоставимые стандарты качества и уровня жизни;
- наличие совместно используемых инфраструктурных объектов.

Несколько лет назад перспективы формирования крупных городских агломераций Сибири вызвали большой интерес, поскольку потребность Сибири и Дальнего Востока в крупных центрах по сравнению с западной частью России гораздо выше. В «Концепции совершенствования региональной политики в Российской Федерации» указывается на то, что «для реализации экономического потенциала Сибири необходимо транспортное и энергетическое обеспечение комплексного развития всех крупных городов и агломераций (Красноярск, Иркутск, Новосибирск, Омск, Томск, Кемерово, Новокузнецк, Барнаул) как опорного каркаса расселения в «коридоре» от Поволжья до Дальнего Востока с учетом укрепления международного железнодорожного транспортного коридора между Азиатско-Тихоокеанским регионом и Европой, обустройства пограничных переходов на границе с Китаем, Монголией и Казахстаном» [1].

Таким образом, городские агломерации – это сложный и комплексный объект, особенностью которого является наличие тесных экономических, социальных, экологических взаимосвязей между входящими в него территориями. Главные преимущества агломерации – возможность для всех ее жителей пользоваться услугами, доступными в крупных городах, и большие возможности для поиска места работы. Это приводит к дифференциации уровней доходов, поднятию уровня жизни населения, проживающего в городах-спутниках. Уникальные стартовые позиции имеют потенциальные сибирские агломерации, так как именно между ними проходят важнейшие инфраструктурные коридоры, то есть они составляют опорный каркас страны. Целенаправленное формирование современных городских агломераций в Сибири с высоким качеством урбанистической среды позволит замедлить процесс миграции населения в европейскую часть России и привлечь трудовые ресурсы из ближнего зарубежья. Именно сибирские города-миллионеры, в т. ч. город Красноярск, могут стать реальными «узлами» социально-культурного и экономического каркаса, соединяющего европейскую и азиатскую части страны. В этом смысле стратегии развития городских агломераций Сибири имеют не только региональный, но и государственный масштаб [2].

Красноярская агломерация включает 7 муниципальных образований: три городских округа (Дивногорск, Красноярск, Сосновоборск) и 4 муниципальных района (Березовский, Емельяновский, Манский, Сухобузимский районы). В Красноярской агломерации объективно выделен так называемый город-ядро агломерации Красноярск, концентрирующий 84% населения, другие муниципальные образования являются спутниками.

В основу предложений по территориальной организации Красноярской агломерации положены результаты произведенной комплексной оценки, проведенной специально привлеченными организациями и экспертами, базирующейся на системе планировочных ограничений и режимных требованиях к градостроительному использованию территории агломерации. Пространственная организация территории Красноярской агломерации предложена как сочетание радиально-лучевого расселения с функциональными поясами. Кольцевое зонирование определяется условиями доступности центра Красноярской агломерации [4].

Крупные города и их агломерации, согласно международному опыту, являются наиболее инвестиционно-привлекательными территориями. При этом среди «знаковых», «прорывных» проектов могут быть практически повсеместно обозначены: строительство (модернизация) крупных транспортных сооружений (железнодорожные вок-

залы, аэропорты, транспортно-логистические центры), выставочно-деловые центры с 4-, 5-звездочными гостиницами, использование новых материалов и конструкций в жилищном (в т. ч. малоэтажном) строительстве и т. п.

Среди ограничений на пути формирования агломераций в России:

– недостаточная реализация государственных планов и прогнозов, связанных с развитием России;

– отсутствие специального правового регулирования по вопросу агломераций. Законодательство не ставит запреты, но и не развивает вопросы межмуниципального взаимодействия. Понятие «городская агломерация» так и не является утвержденным законодательно, что заставляет изобретать «обходные пути» или действовать на основе коллективного соглашения;

– современный градостроительный кодекс вместе с Федеральным законом № 131-ФЗ «Об общих принципах организации самоуправления в Российской Федерации» формируют дополнительные проблемы на пути городского развития, когда развитие города ограничено городской чертой – любое финансирование, выходящее за пределы города, рассматривается как нецелевое со всеми вытекающими правовыми последствиями;

– отсутствие четко определенных форм государственной поддержки: отсутствие стратегии и системного подхода государства в поддержке формирования агломераций (Министерство регионального развития РФ);

– отсутствие институциональных условий: нет эффективной поддержки в формировании агломераций как в национальном, так и региональном контекстах;

– агломерационная практика в России значительно опережает теорию; это происходит потому, что в стране присутствуют механизмы самоорганизации, что используются в практике управления вне зависимости от наличия методологической базы их применения, в силу действия объективных законов, опыта работы и интуиции отдельных руководителей на местах.

Приведенные проблемы относятся и к проблемам Красноярской агломерации. Несмотря на то что первые практические шаги по направлению формирования Красноярской агломерации датируются 2007–2008 годами, структуры управления агломерации так и не сложилось. Муниципальные образования неохотно реализуют совместные проекты, привлекают прямые инвестиции и на фоне кризиса испытывают падение по основным источникам доходов местных бюджетов. Это также дополняется слабой заинтересованностью федеральных властей в финансировании именно агломерационного развития.

Для поступательного развития Красноярской агломерации необходимо также преодолеть ограничения в инфраструктурных отраслях, прежде всего в транспортно-инженерной инфраструктуре, которая рассматривается ключевым фактором пространственного развития агломерации [5]. По мере развития агломерации важно способствовать формированию транспортного каркаса на основе модернизации существующей инфраструктуры с введением в транспортный кластер инновационных технологий. Необходимо сформулировать концепцию развития скоростного агломерационного транспорта, связывающего основные населенные пункты агломерации со всеми районами города, включающего метро, круглогодично функционирующие суда на воздушной подушке и автомобильные магистрали безостановочного движения, а также продумать железнодорожное сообщение с северными территориями вследствие перегруженности дорог. На основе проведенного анализа определены зоны формирования системы транспортно-логистических центров и транспортно-пересадочных узлов: федерального, регионального и агломерационного значения.

Эффективное использование потенциала крупных городов и усиление инновационной составляющей их развития невозможно без серьезного государственного уча-

ствия, без изменения законодательной базы в аспектах формирования налогооблагаемой базы территорий, без эффективного использования средств дорожных фондов, межмуниципальных отношений в пределах крупных агломераций, а также без разработки региональной законодательной базы о государственно-частном партнерстве. Период кризиса и острая необходимость в реформировании системы взаимодействия регионов предоставляет возможность подготовиться в этом отношении к перспективному поступательному развитию в послекризисное время.

До сих пор у властей края были лишь попытки сформировать отдельную политику в отношении агломерации, реализовать управление этой территорией и взаимодействие между муниципальными образованиями. Доминировали процессы самоорганизации. И сегодня речь может идти лишь о целесообразности и направлениях интервенции власти в естественные процессы агломерирования, использовании их потенциала развития территории. Трансформация агломерации – длительный процесс, который может продолжаться десятилетиями, особенно для изменения промышленной составляющей ее обновления. Только разработанный на высоком профессиональном уровне и последовательный план может стать основой для такого развития событий. Но для того, чтобы создать мотивацию и сохранить динамику развития чрезвычайно важно, чтобы некоторые проекты имели непосредственное восприятие и ощутимые последствия если не для всех, то по крайней мере для большинства жителей агломерации. Именно такие показательные примеры могли бы помочь в преодолении инерции со стороны муниципальных образований, входящих в состав агломерации [5].

Сибирский регион России нуждается в появлении мегаполиса – лидера, задающего образцы подхода к развитию, использующего опыт решения тех или иных проблем, способного к модификации устоявшихся представлений и способов решения нарастающих проблем, к новым для современной российской практики подходам и методам их решения и преодоления, преобразования из проблем в возможности и шансы. Наличие стартовой основы в виде уже разработанных стратегий и планов агломерационного развития делает Красноярскую агломерацию одной из главных территорий для подобных вариантов модернизации.

Итак, для превращения Красноярска в конкурентоспособный и привлекательный для жизни и инвестирования центр федерального и международного значения необходима длительная скоординированная работа экспертного сообщества и органов власти федерального, краевого и муниципального уровней, различная на разных этапах развития страны и региона. Важно уделить большое внимание вопросам управления, развития инфраструктуры и специализации в качестве стимулирующих мер к возобновлению активности в направлении агломерационного развития. Для того чтобы вписаться в послекризисные преобразования в мировом сообществе, необходима, в частности, трезвая, обоснованная оценка потенциала «места» Красноярской агломерации, ее стратегических возможностей и ограничений, осуществляемая при непосредственном участии местного сообщества, ведущих производственных структур, бизнеса.

Литература

1. Градостроительное обоснование совместной подготовки документа территориального планирования территориальной зоны агломерационного ареала и определение приоритетных направлений планировочного развития многофункциональных связей центров Самарско-Тольяттинской агломерации. Отчет о научно-исследовательской работе. Т. 3. Градостроительная концепция. – М., 2011.
2. Градостроительное обоснование совместной подготовки документа территориального планирования территориальной зоны агломерационного ареала и определение приоритетных направлений планировочного развития многофункциональных связей центров Самарско-Тольяттинской агломерации. Отчет о научно-исследовательской работе. Т. 5. Аналитический доклад. – М., 2011.
3. Пояснительная записка к концепции развития Красноярской агломерации до 2020 г.

4. Программа социально-экономического развития города Красноярска на период до 2020 года.

5. Кузнецова А. И., Кузнецова Э. Г. Административное регулирование развития инновационной инфраструктуры в городах России // Транспортное дело России, 2014. № 5. С. 207–210.

6. Зубец А. Ж. Анализ обеспеченности городов-миллионников России транспортной инфраструктурой // Вестник Московского университета им. С. Ю. Витте. Серия 1: Экономика и управление, 2016. № 2 (17). С. 54–59.

The characteristic and issues of Krasnoyarsk urban agglomeration development

Alefina Ivanovna Kuznetsova, Doctor of economics, Professor, Urban Economics and Service Sector Economics Department, Moscow Witte University

Daniil Mikhailovich Bogoslavets, 3rd year post-graduate in Moscow Witte University

The article contains the description of Krasnoyarsk urban agglomeration and such issues that are of high priority for agglomeration's formation and development. Formation of the Krasnoyarsk urban agglomeration is based on consolidation of some municipal unions. Basing on foreign experience, connected with agglomerations' formation, there are some issues analyzed which must be avoided during the process of Krasnoyarsk agglomeration generation.

Key words: urban agglomeration, municipal union, development, consolidation.

УДК 338

ИННОВАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В СИСТЕМЕ ЖКХ

*Алефтина Ивановна Кузнецова, д-р экон. наук, проф.,
проф. кафедры экономики городского хозяйства и сферы обслуживания,
e-mail: alla.kuznetso@yandex.ru,*

*Анна Владимировна Долматова, магистрант,
e-mail: alla.kuznetso@yandex.ru,
Московский университет им. С. Ю. Витте,
<http://www.muiv.ru>*

В статье приведен анализ сложившейся действительности в современном жилищно-коммунальном хозяйстве России. Выделены актуальные проблемы ЖКХ, всего коммунального комплекса, применяющего инновации. Информационная база исследования основана на использовании материалов, представленных в сети Интернет по истории развития системы ЖКХ в России, а также на основе анализа литературы и практики в системе ЖКХ. Исследование показало, что с позиции комплексного подхода управление инновациями в системе ЖКХ является слабо разработанным, а подход к идентификации показателей оценки его процессов – неоднозначным и спорным.

Ключевые слова: жилищно-коммунальное хозяйство; инновации; информационная база; управление; оценка; показатели

Жилищно-коммунальное хозяйство является одной из основных сфер жизнеобеспечения российских граждан и фактором, обуславливающим состояние национальной безопасности. В этой связи все более актуальными становятся проблемы, связанные с использованием новых методов управления и оценки результатов инновационной дея-