



ВЕДОМОСТИ



Экономика 1000 городов

№ 4 (9) | 30.05.2017
рекламно-информационное издание



16+



Depositphotos / PhotoXPress

В 2016 г. в мире было 512 городов с населением 1 млн человек и больше, а еще в 551 городе жило от 500 000 до 1 млн человек. Города растут: к 2030 г. число городов-миллионников увеличится до 662, а полумиллионников – до 731.

Подавляющее большинство этой прибавки обеспечат Азия и Африка – пока самые неурбанизированные регионы мира. Но уже сегодня шесть мегагородов из 31 (с населением более 10 млн человек) расположены в одном только Китае, а еще пять – в Индии. К 2030 г. в тридцатке крупнейших из городов развитых европейских и североамериканских экономик останутся только Нью-Йорк и Лос-Анджелес (и Стамбул, представляющий кандидата в члены Евросоюза Турцию). Входной билет на 31-е место вырастет до 12,2 млн человек – эту строчку займет Москва, а Парижу и Лондону место найдется только в четвертом десятке (все это прогнозы ООН).

Но городские агломерации – это не только численность населения и занимаемая территория. 600 крупнейших городов мира уже обеспечивают свыше половины глобального ВВП, а в 20 богатейших городах зарегистрировано 75% крупнейших компаний. Основой урбанизации были промышленная революция XVIII–XIX вв. и индустриализация и развитие финансовой системы XX в.

Сегодняшняя повестка связана с переходом к экономике знаний, и города в ней – и бенефициар технологической революции (изменения в IT, транспорте, финансах, торговле, строительстве – все это напрямую отразится на каждом городе), и одновременно один из главных ее организаторов. По-настоящему успешными будут агломерации не просто крупные (сама по себе урбанизация экономического роста и сокращения бедности не гарантирует), а эффективнее других привлекающие человеческий капитал и адаптирующиеся к новой технологической реальности.

Как городам с историей трансформировать свою территорию и все системы управления, чтобы не проиграть в борьбе за ресурсы? Как новым азиатским и африканским городам управлять своим ростом? По какому пути развиваться странам, где единственный крупный город – не только основа экономики, но и место жительства подавляющего большинства граждан?

Что из мировой повестки касается российских городов (на фото слева – Иннополис)? Какие проблемы нужно в первую очередь решать отечественным агломерациям и можно ли привлечь к решению частный капитал?

В партнерстве с единым институтом развития в жилищной сфере – АИЖК – мы рассказываем вам о главных мировых тенденциях в развитии городов. Звезда американской урбанистики Джефф Спек объясняет, есть ли связь между шириной дорог и количеством пробок в городах и как муниципалитеты и бизнес могут вместе формировать комфортную городскую среду. А в проекте «7 фактов о российских городах» мы показываем, как российские города выглядят на фоне глобальных тенденций и где в России находятся чемпионы экономического соревнования. &

&
ВЕДОМОСТИ

Рекламно-информационное приложение к газете «Ведомости»

16+

Главный редактор Анфиса Сергеевна Воронина
Генеральный директор Глеб Прозоров
Руководитель проекта Татьяна Сажина
Верстка Анна Ратафьева
Фоторедактор Александра Астахова
Корректор Светлана Борщевская
Менеджер по печати Татьяна Бурнашова
Шрифт «Готтикан», Илья Рудерман, «Студия Артемия Лебедева»

Учредитель и издатель АО «Бизнес Ньюс Медиа»
Адрес учредителя, издателя и редакции: 127018 Москва,
ул. Полковая, 3, стр. 1. Тел. 8 (495) 232-32-00
Телефон коммерческих служб 8 (495) 232-92-89

Рекламное СМИ

Свидетельство о регистрации:
ПИ № ФС77-66973 от 15 сентября 2016 г., выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
Все права защищены ©2017, АО «Бизнес Ньюс Медиа»
Любое использование материалов издания, в том числе в электронном варианте, допускается только с согласия правообладателя

Отпечатано в типографии АО «ПК «Экстра М»
143405 Россия, Московская область, Красногорский район,
г. Красногорск, автодорога «Балтия», 23-й км, владение 1, дом 1

Тираж 50 600 экз. Заказ № 17-03-00459
Цена свободная



Будущее в городах

Suhaimi Abdullah / Getty Images

К 2030 г. в мире будет 41 мегаполис, в котором будет жить 720 млн человек. А уже к 2025 г. 600 городов будут обеспечивать более 60% роста мирового ВВП. Но если до 1970-х гг. экономический рост в городах двигала индустриализация, то теперь конкуренцию выигрывают те, кто инвестирует в человеческий капитал и развитие креативных секторов

Татьяна Алешкина

Глобальное население городов увеличивается ежегодно на 65 млн человек – т. е. на семь Чикаго в год, подсчитывали в 2011 г. эксперты McKinsey в исследовании «Urban World: Mapping the Economic Power of Cities».

Переломный момент в урбанизации произошел в 2007 г., когда городских жителей, по данным ООН, в мире стало больше, чем сельских. В 2014 г. горожан было уже 54% (примерно 3,9 млрд человек). А к 2050 г. в городских агломерациях будет проживать уже 66% всех людей планеты (за 100 лет до этого 70% населения жили вне городов).

Самый высокий уровень урбанизации ООН фиксирует в Латинской Америке, странах Карибского бассейна и Северной Америки:

здесь в городах проживает 8 из 10 человек. Чуть менее урбанизирована Европа – 73% городских жителей.

Африка и Азия пока остаются самими «сельскими» регионами (40 и 48% горожан соответственно), но именно они до 2050 г. обеспечат 90% всего прироста количества горожан.

В 1990 г. самыми крупными по численности населения были японские Токио и Осака и американский Нью-Йорк. Сейчас в мире 28 мегаполисов – городов с населением свыше 10 млн человек. Теперь вся тройка крупнейших городов мира находится в Азии: японский Токио с 38 млн человек, индийский Дели (25 млн жителей) и китайский Шанхай (23 млн). Эти же города сохранят лидерство к 2030 г.

20 крупнейших городов – 2030



* Прогноз.

Источник: ООН

Будущее в городах

→ 0 3 При этом численность населения Дели удвоится, а в Шанхае людей станет в 4 раза больше, прогнозирует ООН.

«Урбанизация станет одной из крупнейших движущих сил глобального экономического роста в этом столетии», – считают эксперты McKinsey. ООН называет города важным драйвером снижения бедности – причем не только в самих агломерациях, но и в сельской местности.

Исторически процесс урбанизации связан с экономическими и социальными факторами. Люди в поисках лучшей жизни переезжают из деревни в город, где сосредоточена большая часть национальной экономики, где более высокий уровень грамотности и образования, больше возможностей пользоваться транспортом и социальными услугами, больше вариантов трудоустройства. Основа урбанизации – экономия за счет масштаба и повышения производительности труда, которая делает города более продуктивными, указывают эксперты McKinsey.

Сила городов

Урбанизация сама по себе не ведет к экономическому успеху, но экономический успех городов может быть очень важен для страны, писал в 2016 г. главный экономист Всемирного банка по России Апурва Санги в статье для «Ведомостей».

Сейчас на долю 600 крупнейших городов приходится больше половины мирового ВВП, или \$30 трлн. Ожидается, что с 2007 по 2025 г. совокупный объем ВВП 600 городов увеличится на \$34 трлн, что обеспечит более 60% прироста глобального ВВП. Самыми продуктивными будут топ-100 городов:

на них придется 35% роста мирового ВВП (и 38% объема мирового ВВП).

По объему ВВП среди городов будут лидировать Нью-Йорк, Токио, Шанхай, Пекин и Лондон. А по приросту на первых двух местах окажутся китайские Шанхай и Пекин, замкнет тройку Нью-Йорк, Лондон и Токио же будут только на 12-м и 20-м местах. В топ-25 «горячих регионов» McKinsey попала и Москва: по вкладу в рост мирового ВВП она окажется на 17-м месте к 2025 г.

В России число жителей городов снизится, ожидает ООН, на 7 млн человек к 2030 г. По данным Росстата, на 1 января 2017 г. в России было 109 млн горожан

В 20 богатейших городах мира зарегистрировано больше 75% крупнейших компаний. Более благоприятными условиями для ведения бизнеса крупные города привлекают больше талантов и инвесторов. При этом консультанты предлагают компаниям, которые ищут новые возможности в мировой экономике, обращать внимание не только на мегаполисы, но и на другие крупные города, роль которых в глобальном росте будет увеличиваться.

McKinsey прогнозирует, что к 2025 г. в 600 городах будет проживать больше четверти всего трудоспособного населения (от 15 до 64 лет), 15% детей (моложе 15 лет) и 35% пожилого населения (в возрасте 65 лет и старше). Прирост трудоспособного населения обеспечат в первую очередь города Китая и

Южной Азии – две трети от 310 млн человек в 600 городах.

За 2007–2025 гг. в 600 городах сформируется 250 000 новых домохозяйств, что увеличит спрос на транспорт, жилье, бытовую технику и другие товары и услуги.

Риски урбанизации

Для экономики стран хорошо управляемая урбанизация приносит больше плюсов, чем минусов. Близость и разнообразие людей могут стимулировать инновации и создавать новые рабочие места, связи между городами исторически составляют основу глобальной торговли, а за счет уменьшения потребности в транспорте экономика становится более экологичной.

Но в то же время, как отмечают авторы отчета Давосского форума The Risks of Rapid and Unplanned Urbanization in Developing Countries, процесс урбанизации требует дополнительных инвестиций, в первую очередь – в повышение качества городской инфраструктуры. Развитие инфраструктуры не всегда успевает за расширением городов. По оценкам Организации экономического сотрудничества и развития, расходы на обеспечение глобальной инфраструктуры в части электричества, автомобильного и железнодорожного транспорта до 2030 г. должны составить \$71 трлн – примерно 3,5% от глобального ВВП. Большая часть этих инвестиций нужна развивающимся экономикам.

Другая сложность – давление на рынок жилья, возникающее из-за растущего спроса. В политику по обеспечению доступности жилья для городских граждан должно входить как ограничение чрезмерного кредитования, так и оптимизация использования земли, отмечают авторы отчета Давосского форума. Программа ООН в области городов New Urban Agenda (NUA) пытается решить жилищную проблему путем популяризации домовладения и различных вариантов аренды (например, совместного проживания, cohousing). Один из принци-

пов жилищной политики NUA – совместная работа государства и частного сектора над обеспечением жильем.

В большинстве стран, где проходит урбанизация, здоровье граждан улучшилось благодаря доступу к услугам здравоохранения. Но быстрая и нерегулируемая урбанизация в сочетании с высокой плотностью населения, бедностью и отсутствием инфраструктуры может способствовать более быстрому распространению инфекционных болезней. По состоянию на 2015 г. почти 700 млн городских жителей не имели надлежащих санитарных условий. С другой стороны, пишет McKinsey, урбанизация может создавать дополнительный риск «болезней образа жизни» – связанных с нездоровым питанием, отсутствием физической активности, загрязнением воздуха.

81% всего потребления товаров и услуг к 2030 г. будет приходиться на города, прогнозируют эксперты McKinsey. Причем города обеспечат 91% всего \$23-триллионного роста (+3,6% ежегодно), который произойдет за это время. и чем город крупнее, тем быстрее там увеличивается потребление

Наконец, новая волна урбанизации может уже не принести экономического роста, говорится в представленном в этом году докладе АСЕАН. Например, несмотря на то что экономики Юго-Восточной Азии росли вместе с урбанизацией, рост в этом регионе был очень неравномерным: в Сингапуре производительность труда (economic output) – \$66 900 на человека, а в столице расположенной неподалеку Индонезии Джакарте – только \$10 000.

Добавьте креатива

XXI в. – это век креативных, умных городов и «городов знаний», пишут Пол Сальмон и Николас Стивенс из Университета Саншайн-Кост на сайте Давосского форума. Такие города фокусируются на использовании человеческих ресурсов, социальном капитале, образовании, инновациях, коммуникациях и цифровых технологиях.

Само понятие «креативный класс» в начале 2000-х ввел американский экономист, доктор философии Ричард Флорида. Согласно его теории залогом успешного экономического развития городов и регионов в постиндустриальную эпоху станет деятельность людей, способных генерировать новые идеи, создавать новые виды бизнеса и применять новые подходы к уже налаженным процессам. К креативному классу Флорида относит работников научно-технологической сферы, искусства, культуры, развлечений и медиа, образования, здравоохранения и права.

Примерно в это же время американский социолог Роберт Кушинг обнаружил диспропорцию в развитии отдельных регионов: для более активных в вопросах инноваций регионов характерно наличие креативных сообществ, они формируют креативные центры (кластеры), которые становятся центрами инноваций и экономического роста. Так, крупнейшие технологические компании сконцентрированы всего в нескольких городах – Сан-Франциско, Лондоне, Берлине и Тель-Авиве, напоминают авторы исследования PwC «Индекс креативного капитала» (совместно с фондом Calvert22 PwC рассчитывает индекс креативного капитала для российских городов).

Прогнозы Флориды сбываются, указывают они. «На фоне долгосрочного понижения цен на сырье, а также утверждения на глобальных рынках таких технологических гигантов, как Google, Apple и Facebook, суммарная капитализация которых сопоставима с годовым ВВП Южной Кореи, остается все меньше сомнений в том, что будущее мировой экономики предопределяется инновационными проектами – главным образом в городах с наиболее благоприятной средой для их претворения в жизнь», – пишут аналитики PwC. Успехи на этом пути будут связаны с «качеством человеческого капитала, прямо зависящего прежде всего от качества образования и науки».

Как оценить креативность экономики? Флорида в своих работах использовал концепцию трех «Т»: технологии, талант и толерантность. Это движущие силы креативного века.

С 2004 г. The Martin Prosperity Institute оценивает по этим трем параметрам страны, ранжируя их по значению индекса креативности (The Global Creativity Index). В 2015 г. в рейтинге лидировали Австралия, США и Новая Зеландия.

Институт нашел зависимость между экономическим ростом и индексом креатив-

ности, установив, что каждая из трех «Т» коррелирует со значением ВВП на душу населения. Самый высокий коэффициент корреляции – у толерантности, далее следует талант, и только на 3-м месте – технологии. В нефтяных экономиках, где «богатство можно откачивать из-под земли», влияние трех «Т» на экономический рост невелико.

Авторы индекса обнаружили корреляцию и между тремя «Т» и урбанизацией: чем выше уровень урбанизации в стране, тем больше там креативного капитала. Самое сильное соотношение с урбанизацией имеет талант, технологии – на 2-й строчке, и толерантность – на 3-й.

В 18 странах креативный класс составляет более 40% от всех работников. Больше всего (54%) – в Люксембурге, далее – Бермуды с 48%, и на 3-м месте – Сингапур (47%)

Всемирный банк использует понятие «конкурентоспособные города». Санги называет три главных направления действий, которые банк обнаружил у самых конкурентоспособных городов. Во-первых, такие города развивают в первую очередь торговые сектора экономики – машиностроение, легкую промышленность и т. д. Во-вторых, такие города добиваются от других уровней государственного управления, чтобы они делали то, что вне власти городских правительств (он приводит пример колумбийского города Букараманга: там власти выяснили, что главный сдерживающий фактор для роста местных предприятий – низкий уровень развития транспорта, и использовали результаты этого исследования для лоббирования интересов города в национальном правительстве). И наконец, конкурентоспособные города реально действуют, пишет он: они претворяют стратегии в жизнь. «Основной инструмент – городской бюджет: города выстраивают свой бюджет так, чтобы финансировать приоритетные направления», – пишет он и приводит в пример американский Балтимор, где каждый департамент и каждое агентство обязаны готовить предложения с обоснованием необходимости бюджетных ассигнований и разъяснением того, как проводимая работа связана с реализацией шести согласованных общегородских приоритетов. &



Дэвид Айван из Университета Мичигана в прошлом году представил результаты многолетнего исследования 300 малых городов в 22 штатах США. Айван хотел понять, что делает то или иное место «классным» (what makes a place cool). Главный вывод – для малых городов работает все та же концепция креативного капитала: малые американские города, которые можно назвать классными, сместили фокус с привлечения компаний на привлечение талантов и с инвестиций в физическую инфраструктуру на инвестиции в креативную инфраструктуру. Они занимались развитием экосистемы для предпринимателей, инвестировали в человеческий капитал, активно поддерживали развитие долгосрочных социальных связей и местных сообществ (причем в том числе и для школьников – исследование показало, что те, у кого есть теплые воспоминания о малой родине, затем активнее вовлекаются в ее судьбу и чаще возвращаются), развивали городскую среду и создавали места, в которых людям хочется находиться, и активно поощряли инициативы жителей, какими бы скромными они ни были.

Джефф Спек: Как строить города для жизни

Наталья Суворова



Profusion Stock / Vostock-photo

Урбанист Джефф Спек делает города более комфортными для жизни с конца 1980-х гг. Под его руководством было разработано больше 75 планов урбанизации городов и деревень в разных штатах США, а его книга «Пешеходный город: как городской центр может спасти Америку» (Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time) стала бестселлером в США. Спек рассказал «Ведомости&», как найти баланс между парковками и велосодорожками и как при участии бизнеса превратить унылые спальные районы в комфортное пространство для жизни.

– Как связаны между собой городское пространство и бизнес?

– Самым непосредственным образом. Приведу пример: в США сейчас завершается почти 60-летний цикл оттока населения из крупных городов в пригороды – во многом за счет того, что крупные корпорации перестали переносить свои штаб-квартиры за город. Американский исследователь Уильям Уайт в книге «Город: заново изобретая центр» (City: Rediscovering the Center) отследил цену на акции корпораций Нью-Йорка, которые перенесли штаб-квартиры за город, и выяснил, что акции тех, кто уехал, подешевели, а акции компаний, сохранивших штаб-квартиру в городе, напротив, выросли в цене. Дело в том, что бизнес связан с общением, и технологии – неравноценная замена личным встречам. Поэтому города, в которых можно назначить более четырех встреч в день в разных местах и успеть на них, позволяют бизнесу работать намного эффективнее.

– А какой тренд наблюдается сейчас?

– С начала 2000-х гг. крупные компании в США переезжают обратно в города, чтобы улучшить качество жизни своих сотрудников. Например, Boeing в 2001 г. перенес штаб-квартиру из пригорода Сиэтла в Чикаго, а Coca-Cola в 2015 г. перевела несколько сотен сотрудников из округа Кобб в штате Джорджия в офисы в Атланте. Таким образом компании стремятся привлечь образованных миллениалов, которые хотят жить и работать в городе. Например, ланч –

это единственное время в течение рабочего дня, когда можно немного развлечься. Если ты работаешь в пригороде, ты либо приносишь еду с собой и разогреваешь ее в микроволновке в столовой, либо покупаешь невкусный сэндвич на месте. Или садишься в машину и проводишь полчаса в пробке по пути к нескольким скучным сетевым забегаловкам. А в центре города за 5 минут можно дойти до нескольких десятков ресторанов. Бизнесу важно предложить эту возможность своим работникам. Например, компания Zinga, разработчик Farmville и других онлайн-игр, напрямую говорит: одно из наших преимуществ при найме сотрудников – то, что мы находимся в центре Сан-Франциско.

«Города, в которых можно назначить больше четырех встреч в день в разных местах и успеть на них, позволяют бизнесу работать намного эффективнее»

– Как корпорации влияют на городское пространство вокруг них?

– Пока компании переезжали за город, это изменяло сразу несколько вещей. Например, когда PepsiCo переехала в Перчейз, штат Нью-Йорк, этот небольшой городок сразу начал получать намного больше налогов. С другой стороны, существенную часть полученных денег пришлось потратить на расширение и ремонт дорог из-за притока трафика. Для местных жителей качество жизни только ухудшилось из-за пробок.

Корпорации делают попытки преобразить городское пространство вокруг своих офисов, но местным властям не всегда по нраву эта идея. Скажем, в США с середины XX в. сильна идея зонирования, когда жилые дома, магазины и офисы обычно были разнесены по разным районам. Из-за этого местные власти не позволили Apple построить новую штаб-квартиру в Калифорнии в виде смешанного мини-города, где были бы кафе, магазины и жилые дома, чтобы

сотрудники компании могли жить в городской среде недалеко от офиса. В результате Apple построила то же самое, что другие корпорации, – отдельно стоящий бизнес-центр Apple Park, который похож на бублик с дыркой.

– В отличие от США в России культурная жизнь сконцентрирована в центрах городов, а спальные районы и пригороды, как правило, лишены кафе, шопинга и прочих удовольствий. Как привлечь в эти районы малый бизнес?

– Это сложная задача. Можно просто строить смешанные районы, но этого недостаточно, чтобы создать бурлящую уличную жизнь, которая так нравится людям. И здесь на передний план выходит размер жилых кварталов. Это отличная мера удобства организации городского пространства: чем меньше кварталы, тем безопаснее ходить по улицам и тем больше на них людей. Исследование в 24 городах Калифорнии показало, что стоит вдвое увеличить расстояние между соседними улицами в квартале, как почти вчетверо вырастает число жертв дорожных происшествий в этом районе, а значит, он становится неуютным для пешеходов и для жизни.

– Что кроме размера кварталов влияет на грамотную организацию городского пространства?

– В первую очередь это способ застройки. Большинство городов в США изначально были разбиты на небольшие районы с пешеходными улицами, но с 1950-х по 1970-е гг. некоторые города застраивали по модели французского архитектора Ле Корбюзье – это когда посреди района возвышаются высотные здания или вытянутые в одну линию многоквартирные дома, а вокруг пустое пространство. В результате эти никому не нужные пустые площадки быстро начали ветшать и превращались в заброшенные, опасные районы. Эту модель в США быстро признали неудачной, но во многих частях Европы и особенно в бывших социалистических странах это был нормальный способ застройки. Я был в Восточном Берлине и похожих местах – улицы там порождают чувство тревоги, потому что они не-

правильно сформированы. В зданиях окна и двери не выходят на улицу, лишая горожан чувства безопасности, а разное расстояние между улицами в квартале нарушает замысловатую гармонию городского пространства.

В моей книге Walkable City я говорю про теорию свободы передвижения по городу пешком. Ее основной принцип – люди должны сделать выбор в пользу пешей прогулки, а для этого прогулка должна быть приятной, т. е. одновременно полезной, безопасной, комфортной и интересной. Полезность – это про смешанные районы, где есть и рестораны, и магазины, и жилые дома. Безопасность – о том, насколько велика вероятность быть сбитым машиной, а также об уличной преступности. Интересность – если у людей есть выбор, они не захотят идти по скучной улице, где много пустых стен, унылых фасадов зданий или огром-

круг них малоэтажные здания. (*Спек достает красный молескин и рисует схему*.) Таким образом высотки сохраняются, но вокруг них появляются ряды низких домов, окна и двери которых выходят на улицу.

– Как бизнес может участвовать в городской перепланировке?

– В США планы по реконструкции городов практически целиком воплощает в жизнь частный сектор – но по правилам, установленным местными властями. Федеральное правительство и власти штатов устанавливают общие законы, связанные с жизнью и безопасностью, а за правила развития районов отвечают муниципалитеты. Эти правила определяют тип района, высотность зданий и то, как далеко они могут быть расположены друг от друга, площадь парковок и т. д. Если частный девелопер предлагает проект реконструкции, который не соответствует правилам, он должен обратиться за

машин и там вшестеро больше людей ездит на работу на велосипедах, чем за рулем. В лондонском районе Хакни велосипед стал одним из основных транспортных средств. Это потрясающе.

– Что именно?

– Велосипед – это не только транспорт, но и спорт, он позволяет оставаться физически и умственно здоровым. Огромное количество исследований показывает, что риск для вашего организма от езды на велосипеде статистически незначителен по сравнению с выгодами для здоровья в обществе, где население ездит на велосипедах. Недавнее исследование, проведенное среди британских рабочих, показало, что 40-летние люди, которые регулярно ездят на велосипедах, обладают более крепким здоровьем, чем 30-летние, которые не ездят. Поэтому у Европы есть чему поучиться.

«Есть одна вещь, которую люди не понимают про города: количество полос на дороге не имеет значения для решения проблем с трафиком»

– В Москве горожан пытаются подтолкнуть к использованию велосипедов, в том числе чтобы уменьшить количество автомобилей на дорогах и сократить пробки. Какие методы для этого эффективны? Обязательно ли перекрывать автомобилям въезд в центр города?

– Есть одна вещь, которую люди не понимают про города: количество полос на дороге не имеет значения для решения проблем с трафиком. Чем шире дорога, тем больше на ней машин. Мой опыт показывает, что, как только мы добавляли количество полос на дороге, чтобы бороться с пробками, эти полосы сразу заполнялись машинами. Таким образом, если ты расширяешь дорогу, это не сокращает пробки, а если сужаешь – не увеличивает их. Многие не могут в это поверить. Но когда разобрали шоссе Embarcadero в Сан-Франциско или перекрыли West Side Highway в Нью-Йорке, когда автомобильную трассу Чхонгечхон в Сеуле заменили на парк и бульвар с небольшим водоемом, количество пробок в этих городах не увеличилось. Люди просто изменили свои привычки: может быть, они перестали ездить в час пик, начали использовать автомобиль совместно или ездить на общественном транспорте или велосипедах. Поэтому вопрос не в том, чтобы непременно запретить машинам въезд в центр, а в том, можно ли как-то иначе использовать часть автомобильных полос. В США мы видим тренд на то, чтобы превращать автомобильные полосы в велодорожки или выделенные полосы для общественного транспорта. В конце концов, если автобус вмещает в 80 раз больше людей, чем машина (ведь в машине, как правило, едет всего один человек), почему бы автобусам не получить столько же места на дороге? Эта стратегия хорошо зарекомендовала себя во многих странах, включая страны Латинской Америки. В конце концов, как сказал мэр Боготы Энрике Пеньялоса, признак современного продвинутого города – это не бедные за рулем, а богатые в общественном транспорте. &



Джефф Спек – американский архитектор, урбанист и дизайнер городского пространства, почетный член Американского общества ландшафтных архитекторов, который выступает за строительство городов, комфортных для пешеходов. Магистр искусств Университета Сиракуз во Флоренции и магистр архитектуры Гарвардской школы дизайна.

С 1993 по 2003 г. Спек возглавлял отдел городского проектирования в компании Duany Plater-Zyberk & Company, где разработал более 50 проектов планировки городов США и Европы. Был директором по городскому дизайну в Национальном фонде поддержки искусств в Вашингтоне, где работал более чем со 150 мэрами американских городов по вопросам дизайна городских пространств. Созданная им компания Speck & Associates консультирует девелоперов и муниципалитеты по вопросам городского планирования, а также разрабатывает планы строительства улиц, набережных и городских и пригородных пространств.

Книга Джеффа Спек «Пешеходный город: как городской центр может спасти Америку» (Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time) стала самой продаваемой книгой по городскому планированию в США в 2013 г., а каждую из двух его лекций для TED Talk на основе книги посмотрело более 1 млн человек.

ных парковок. И наконец, комфорт – людям нравится быть в местах, где они чувствуют себя защищенными. Улица хороша настолько, насколько четко выстроена линия зданий на ней. Если здание отстоит от края улицы или там образуется пустое место, которое обычно занимает парковка, это создает ощущение дискомфорта. Поэтому забудьте про концепцию Ле Корбюзье – это одна из причин, почему люди несчастны в городах, построенных по его принципам. Когда все дома смотрят в одну сторону, чтобы, например, застать солнце, это означает, что в кварталах не бывает четырех стен – только две по бокам, а по двум другим сторонам – проемы. Это уничтожает чувство укрытия. Это трудно уловимый, но очень важный принцип, он сложился за тысячи лет эволюции, когда древнему человеку важно видеть врага, но быть уверенным, что твой тыл прикрыт.

– Можно ли улучшить планировку подобных районов через много лет после того, как они были построены?

– В США есть примеры трансформации неуютных кварталов с башнями и длинными вытянутыми зданиями – например, район Диггз-Таун в Норфолке, штат Вирджиния. Достаточно проложить между высотными домами небольшие дороги и построить во-

разрешением на проведение работ по реконструкции. Если проект качественный, город может пойти навстречу и поменять правила.

– В России АИЖК и КБ «Стрелка» разработали программу по комплексному благоустройству городской среды в 360 городах России, включая моногорода. Есть ли удачные примеры перестройки депрессивных районов в комфортное городское пространство?

– В США мы научились добавлять в жизнь пригородов некоторые урбанистические принципы. Например, в конце 2000-х гг. умирающий шопинг-молл Belmar в Лейквуде, штат Колорадо, один из самых крупных торговых центров в США площадью почти 130 000 кв. м, перестроили и заменили на небольшие кварталы, превратив его в комфортный городской район для жизни, работы и шопинга. Или взять новый пригород Хьюстона Сити-Центр, где девелоперы построили небольшие кварталы из маленьких улиц, пригодных для пешеходов, полных магазинов, офисов и ресторанов. Теперь это один из самых популярных районов в Хьюстоне, потому что только там есть уличная жизнь. В этом плане Америка отстает от Северной Европы, где используется совсем другая модель. Например, Копенгаген закрыл часть города для въезда

7 фактов о российских городах

Бюджет Москвы в прошлом году получил рекордные доходы – почти 1,853 трлн руб. Это на 187 млрд руб. больше, чем рассчитывали выручить столичные власти, и на 11% больше, чем город заработал годом раньше. Но не только Москве есть чем похвастать. «Ведомости&» проанализировали статистику 81 административного регионального центра и нашли точки роста за пределами МКАД

Светлана Волошина

1112 городов

насчитывалось в России
на начало 2016 г.

На начало прошлого года в России было 1112 городов, всего в 15 из которых проживало более 1 млн человек (во всех миллионниках, вместе взятых, живет треть россиян). Еще в 64 городах количество жителей не достигало до этой планки, но превышало 250 000 (28% населения). Самый малочисленный административный центр региона – столица Ингушетии Магас: на 1 января 2016 г. в нем, по данным Росстата, числилось 6800 человек. А вот просто самый маленький город – татарстанский Иннополис: в нем официально 102 жителя и несколько тысяч студентов и предпринимателей, обучающихся в местном университете и работающих в «IT-деревне», как окрестили создаваемую там особую экономическую зону.

Москва: **12,3**
млн человек

Иннополис: **102**
человека

2166,7%

на столько выросло
население г. Магаса
за 10 лет

более 13% жителей: на 1 января 2016 г. здесь жило 113 300 человек.

Население двух других чемпионов роста – Махачкалы и Ханты-Мансийска – за 10 лет увеличилось более чем в 1,5 раза. Стремительный рост числа жителей столицы Дагестана вполне соответствует статистике всего самого многонационального региона России: за всю историю статистических наблюдений отрицательной динамики численности его населения не было ни разу – в первую очередь благодаря естественному приросту. При этом в республике довольно высока миграция сельского населения в города. В столице Ханты-Мансийского округа, главного нефтегазового региона России, основной приток населения из года в год обеспечивают главным образом мигранты, приезжающие на заработки из других регионов.

Для сравнения: Москва за 10 лет, несмотря на расширение территории в 2012 г., прибавила только 18%, а Санкт-Петербург – 14%.

Из восьми с лишним десятков региональных столиц за последние 10 лет население заметно – больше чем на 15% – выросло лишь в 18. Лидер – Магас. Построенная с нуля столица Ингушетии начала функционировать всего 16 лет назад, и рекордные темпы роста числа ее жителей (почти в 23 раза за 10 лет) – результат не только переезда в город администрации региона, но и строительства жилья и инфраструктуры. При этом крупнейший населенный пункт республики – Назрань, находящаяся всего в 4 км от Магаса, за 10 лет потеряла

Изменение численности населения
на 1 января 2016 г., %

| | За 2015 г. | За 10 лет |
|--------------------------|------------|-----------|
| Магас | 41,7 | 2166,7 |
| Махачкала | 1,5 | 53,4 |
| Ханты-Мансийск | 3,6 | 53,3 |
| Краснодар | 5,7 | 33,1 |
| Тюмень | 6 | 31 |
| Анадырь | 6,4 | 29,6 |
| Грозный | 2,5 | 29,5 |
| Нарьян-Мар | 4,7 | 27,6 |
| Улан-Удэ | 2,1 | 25,5 |
| Якутск | 3,3 | 23,7 |
| Москва | 1,8 | 18,1 |
| Магадан | -2,1 | -1,3 |
| Владикавказ | 0,1 | -2 |
| Нальчик | 0,2 | -2 |
| Мурманск | 0,8 | -5 |
| Петропавловск-Камчатский | -0,9 | -7,2 |

Доходы городов

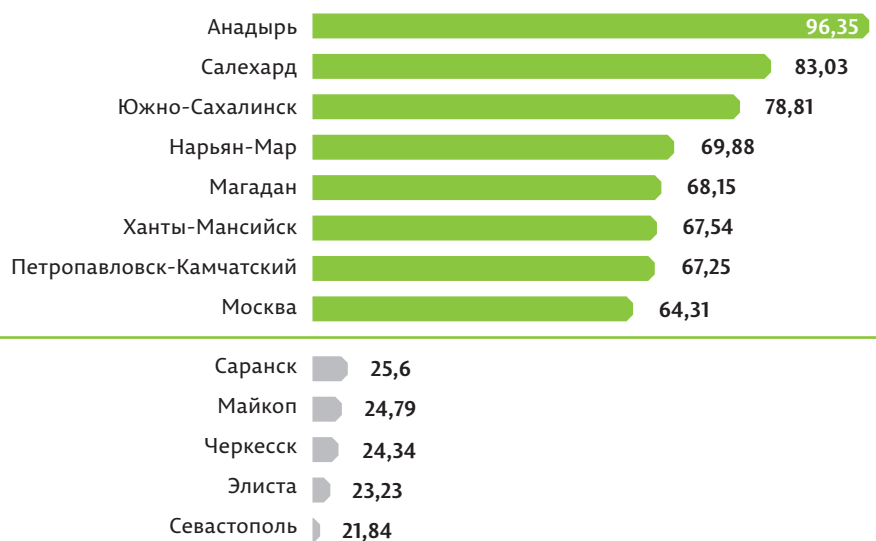
| | Без безвозмездных поступлений на душу населения, руб. | Доля безвозмездных поступлений в доходах, % |
|-----------------|---|---|
| Москва | 128 916 | 5 |
| Санкт-Петербург | 79 443 | 5 |
| Южно-Сахалинск | 44 996 | 61 |
| Анадырь | 39 138 | 54 |
| Салехард | 34 497 | 68 |
| Кызыл | 5893 | 72 |
| Элиста | 5882 | 59 |
| Нальчик | 5150 | 53 |
| Симферополь | 4653 | 80 |
| Махачкала | 2505 | 72 |

Главный секрет бюджетного успеха Москвы – здесь зарегистрированы крупнейшие российские компании, которые обеспечивают, во-первых, поступления налога на прибыль, а во-вторых, налогов своих высококвалифицированных, а значит, неплохо зарабатывающих сотрудников.

По налоговому законодательству львиная доля доходов, которые получают региональные и муниципальные бюджеты, уходит в федеральный бюджет, а затем возвращается «на места» в виде субсидий и дотаций. При этом если регионам достается часть, пусть и небольшая, самых лакомых налогов, то в карманах муниципалитетов – а именно к ним относятся города – остаются только налоги на доходы, имущество и землю и небольшая часть других поступлений. Москве и Санкт-Петербургу региональный статус позволяет практически не зависеть от межбюджетных трансфертов (см. график), а вот остальным городам без них не обойтись.

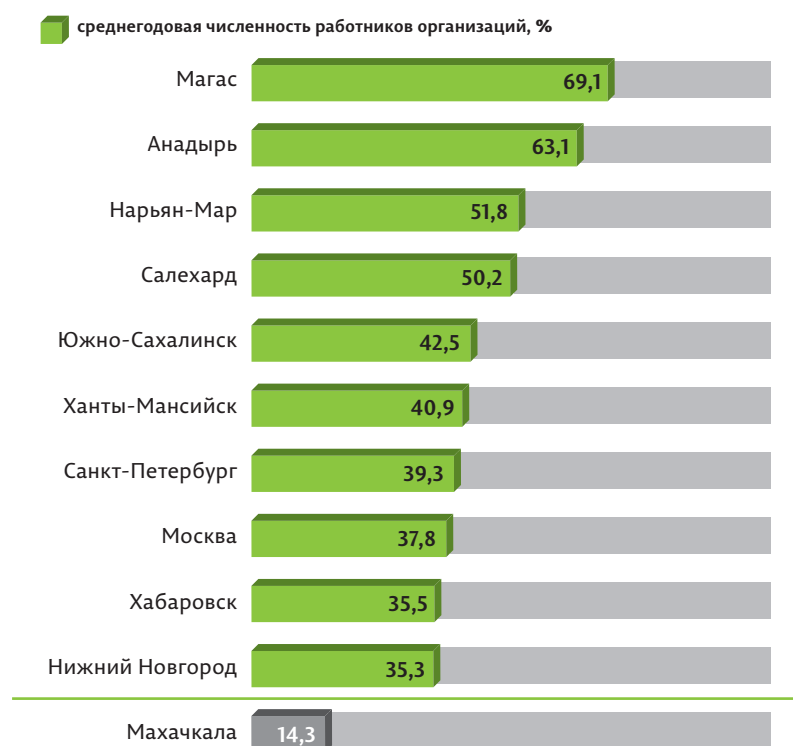
Зеленым цветом изображены города – лидеры рейтинга, серым – занявшие последние строчки.

Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата, тыс. руб.



Лучший город России по возможности заработать по-прежнему Анадырь, заверяет нас Росстат. Среднемесячная заработная плата в столице Чукотки на конец 2015 г. достигала почти 100 000 руб. (Москва по этому показателю лишь на 8-м месте). Вечная мерзлота, многомесячная полярная ночь, -23 в январе и всего +12 в июле, связь с соседями два раза в месяц самолетом, зато жизнь продолжает бурлить и, по всей видимости, уже не только вахтовым методом. Анадырь лидирует не только по зарплате, но и по занятости – по отношению работников организаций к населению он уступает только Магасу (см. график). В первых строчках он и по бюджетным показателям: на каждого анадырца приходится около 40 000 руб. собственных доходов города. Да и по росту населения у Анадыря неплохой результат: за 10 лет количество жителей выросло почти на 30%, хотя по абсолютному значению в 15 000 человек он недалеко ушел от молодой ингушской столицы.

Отношение количества жителей к среднегодовой численности работников организаций



100 000 руб.

среднемесячная заработная плата в Анадыре. Это самый высокий показатель в России. Москва занимает только 8-е место

71 раз

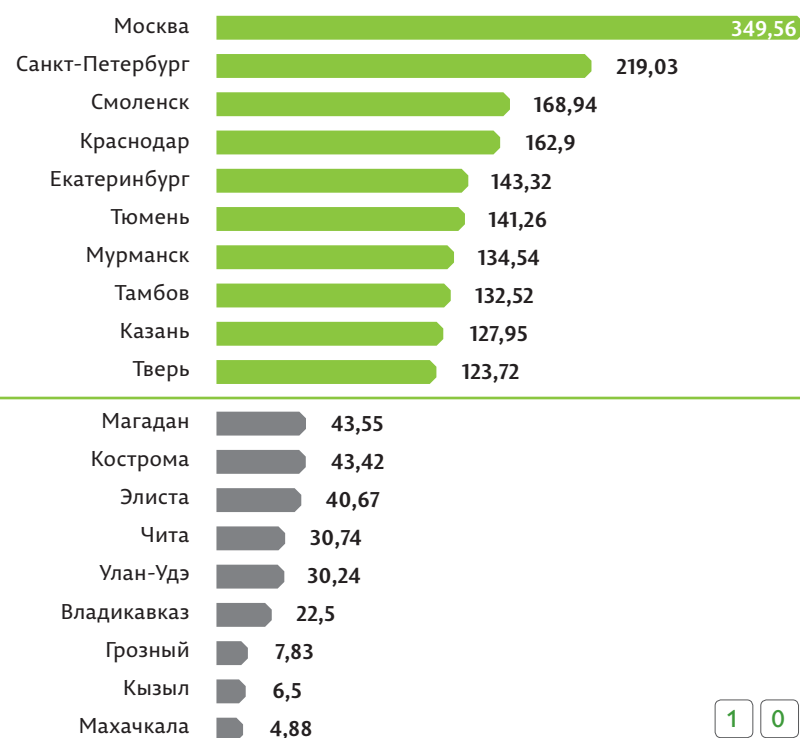
во столько отличается оборот розничной торговли Москвы и Махачкалы

По обороту розничной торговли Москве и Санкт-Петербургу нет равных (см. график), но зато остальные города стремительно наращивают свою торговую активность. Например, Кызыл и Владивосток за два года почти удвоили обороты, а в 2015 г. лидерами прироста были Биробиджан (25%) и Петропавловск-Камчатский (22,5%).

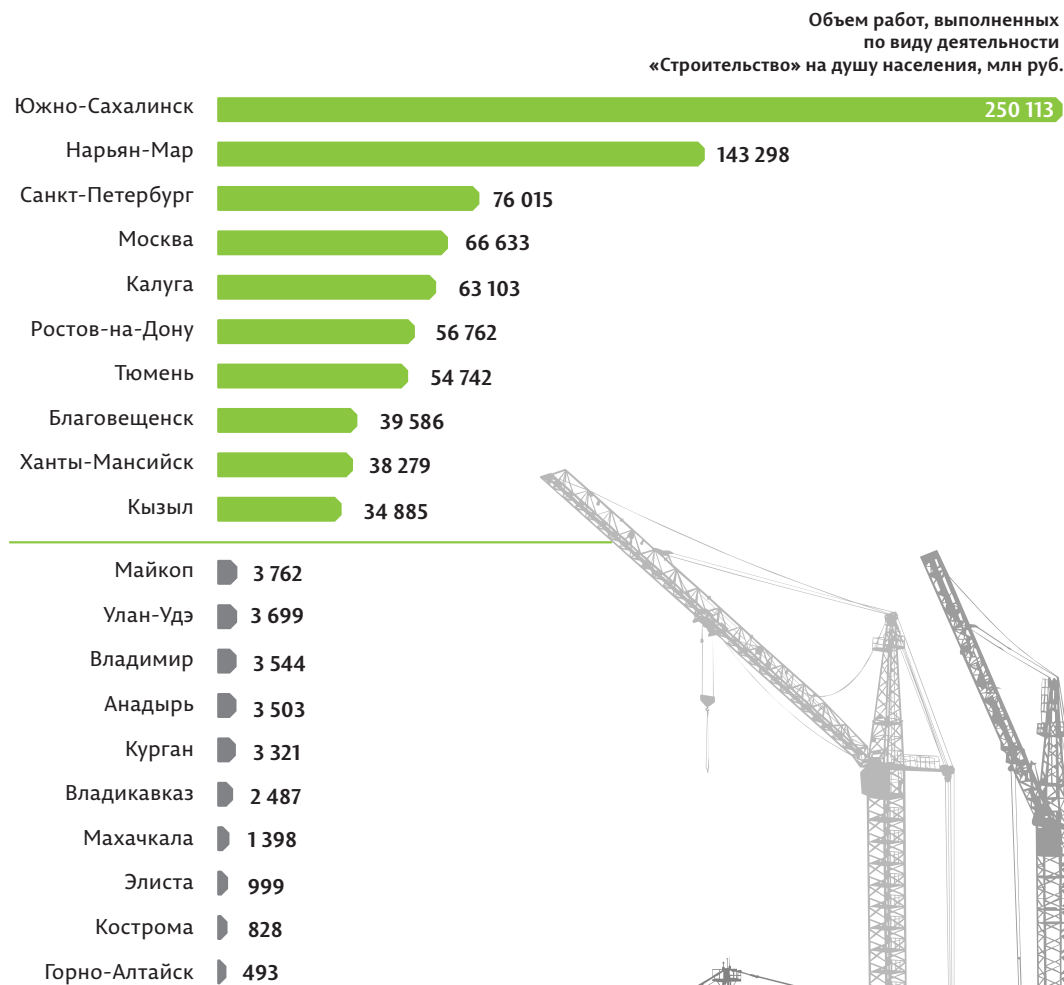
Крупные ритейлеры, в первую очередь продовольственные, постепенно «выбирают» потенциал роста в больших городах: по закону одна продовольственная сеть не может занимать более 25% рынка одного города, поэтому, приближаясь к этой доле в каком-то из населенных пунктов, сеть переключается на развитие в других. Абсолютный лидер по концентрации сетей – Санкт-Петербург: там 10 крупнейших сетей контролируют 75% продовольственного рынка, подсчитывала Infoline.

Одно из объяснений невысоких показателей аутсайдеров списка может заключаться в высоком уровне теневой торговли, не попадающей в официальную статистику. Высшая школа экономики оценивала нелегальный оборот в 9% от всей розничной торговли, или 2,5 трлн в 2015 г.

Оборот розничной торговли на душу населения, тыс. руб.



Самые растущие: все виды строительства



Источники: Росстат, расчеты «Ведомости&»



Москва и Санкт-Петербург – лидеры и по всем видам строительства, и по вводу жилья, но только в абсолютных показателях. В условных – на душу населения – по строительным работам они заметно отстают от Южно-Сахалинска и Нарьян-Мара, а по вводу жилья находятся ближе к концу списка. Южно-Сахалинск, по данным Росстата, лидирует с большим отрывом: Нарьян-Мар он обгоняет на 70%, а последний в списке Горно-Алтайск – в 507 раз.

Лидерство столиц Сахалинской области и самого малонаселенного в стране Ненецкого автономного округа по строительным работам на душу населения вполне объяснимо (в абсолютных значениях объем строительства в 2015 г. составил 48,4 млрд и 3,5 млрд руб. соответственно). В Южно-Сахалинске расположены штаб-квартиры многих участников крупных нефтегазовых проектов «Сахалин-1» и «Сахалин-2», и их строительные проекты отражаются как раз по месту регистрации. А в Нарьян-Маре готовятся к запуску главного проекта региона – «Печоры СПГ» (совместное предприятие «Роснефти» и группы Alltech), – предусматривающего разработку двух месторождений, строительство газотранспортной инфраструктуры, завода СПГ и морского терминала. Сам проект еще в начальной стадии, но уже началось строительство автодороги Нарьян-Мар – Усинск (части будущей трассы Сыктывкар – Нарьян-Мар). Сейчас проходящий по этому маршруту зимник – единственная дорога, связывающая регион с другими российскими автомагистралями. &



Аналитический центр АИЖК:

Экономическое состояние города невозможно описать одним индикатором. Обычно для этого используется набор из нескольких показателей: объемы выпуска продукции, объем инвестиций, уровень безработицы, средние зарплаты, собственные доходы местного бюджета.

Когда экономика на подъеме, в экономику города поступают дополнительные инвестиции, увеличивается выпуск продукции и растет потребность в новых рабочих местах, поднимаются зарплаты и в целом доходы. Это дает рост платежеспособного спроса на жилье – как со стороны местных жителей, так и со стороны приезжих (работники и их семьи). На конкурентном рынке этот спрос стимулирует увеличение объемов жилищного строительства, но на практике так происходит далеко не во всех регионах.

Города для жизни: где строятся дома

Ввод жилья на душу населения, кв. м



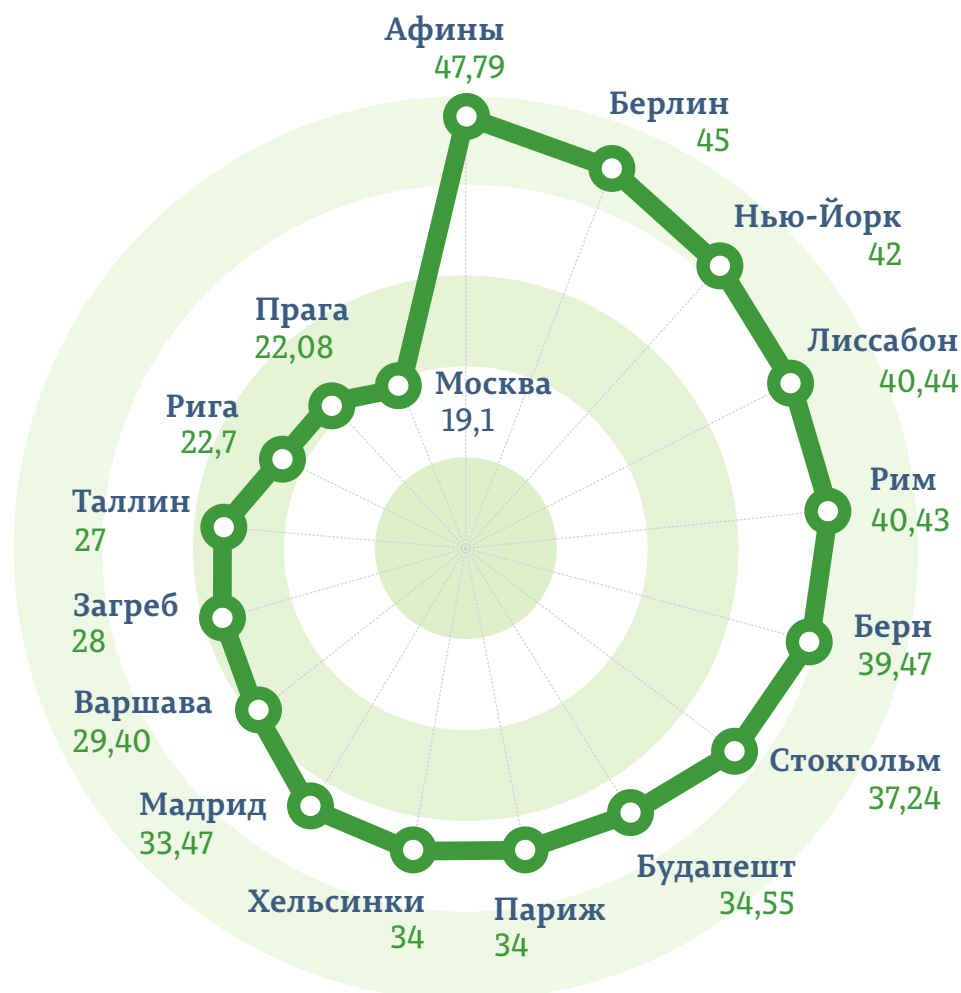
Источник: Росстат, 2015 г.

Лидером по вводу нового жилья оказался Магас, где в 2015 г. в среднем на жителя пришлось более 6 кв. м жилых площадей. На 2-м месте – Краснодар, количество жителей которого почти достигло 1 млн. Строительный бум в городе, в 2015 г. достигший пика, сейчас, правда, немного затормозился: в 2016 г. мэрия вдвое сократила число выданных разрешений на строительство.

Но рост обеспеченности жильем может быть связан не только с активным строительством. Например, в сельских районах Магаданской области высокая обеспеченность жильем – более 50 кв. м на человека – объясняется сокращением населения. К тому же жилье, которое пришло в негодность, выбывает очень медленно.

Обеспеченность жильем

общая площадь жилых помещений,
приходящаяся в среднем на одного жителя, кв. м

**Обеспеченность жильем в мире**
на одного жителя, кв. м

Источник: АИЖК

**Аналитический
центр АИЖК:**

Обеспеченность жильем в России довольно сильно отстает от показателей развитых стран. В крупнейших российских городах на человека приходится в 1,5–2 раза меньше квадратных метров, чем в зарубежных столицах.

Это индикатор высокой потребности в жилье, который подтверждается и данными соцопросов: 40% семей говорят о потребности улучшить жилищные условия, в первую очередь – увеличить площадь квартиры.

Чтобы довести обеспеченность жильем до уровня зарубежных стран (40 кв. м на человека), нужно дополнительно построить 2,2 млрд кв. м. Большая часть жилья уже не отвечает современным требованиям и представлениям о комфорте: свыше 30% жилищного фонда построено до 1970 г. По данным соцопросов, каждая третья семья считает, что ее жилью нужен капитальный ремонт.

Большая часть жилья уже не отвечает современным требованиям и представлениям о комфорте:

свыше 30%
жилищного фонда
построено до 1970 г.

Московская область стала лидером по обеспеченности жильем благодаря активному строительству. Но только в последнее время вопросы формирования комфортной городской среды стали занимать центральное место в повестке – по поручению президента АИЖК разрабатывает стандарты комплексного благоустройства городов.

И российский, и зарубежный опыт свидетельствуют: жилье – ключевой финансовый актив домохозяйств, формированием которого люди занимаются не один год.

За рубежом молодые семьи, прежде чем приобрести (или получить в наследство) жилье, часто живут в арендной квартире и откладывают средства для своего будущего дома. И в России мы видим готовность молодых семей поступать так же. Более того, именно молодые семьи наиболее восприимчивы к инновациям, которые появляются на российском рынке недвижимости: за 15 лет развития ипотеки в России мы отмечаем, как молодеет заемщик: доля заемщиков в возрасте до 30 лет выросла с менее 15% в 2000–2015 гг. до более 50% в настоящее время.

В постсоветское время жилье строили в основном на свободных участках – в результате города расплзались вширь, а многие здания в центре ветшали и становились непригодными для жизни. Сейчас уже многие города осознают важность не только строительства квадратных метров, но и формирования целостной городской среды, комфортной для жизни.

**КАКИХ СЮРПРИЗОВ
ЖДАТЬ В АРЕНДНОМ
ЖИЛЬЕ?
ТОЛЬКО
ПРИЯТНЫХ**



ЖИВИ ЛЕГКО

АРЕНДНОЕ ЖИЛЬЕ «ЛАЙНЕР»
ХОДЫНСКИЙ БУЛЬВАР, 2

+7 (495) 1-200-200

[АРЕНДА.ДОМ.РФ](http://аренда.дом.рф) 



АРЕНДА
для
ЖИЗНИ

