Журнал правовых и экономических исследований, 2013, 2: 137–140
© С.В. Бабенко, 2013

# РЕГИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА

УДК 332.13:334.724.2

*С.В. Бабенко*

## *ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РЕАЛИЗАЦИИ КОНЦЕПЦИИ КОМПЛЕКСНОГО ОСВОЕНИЯ ТЕРРИТОРИИ В КРУПНЫХ ГОРОДАХ РОССИИ*

*Рассмотрены проблемы и направления реализации концепции комплексного освоения территории, являющейся адекватным инструментом преодоления кризисной ситуации, в которую попали крупные города, как в развитых странах мира, так и в России.*
***Ключевые слова:*** *комплексное развитие территории; транспортное обеспечение; инфраструктура; население; комфортность проживания; девелопмент.*

*We consider problems and trends of implementing the concept of complex development of the territory which is believed to be an appropriate tool to overcome the crisis that many capital cities both in developed countries and in Russia are facing.*
***Keywords:*** *complex territory development; transport service; infrastructure; population; comfort of dwelling; development.*

В современных условиях крупные города практически исчерпали возможности жилой застройки за счет того, что историческая часть этих городов практически законсервирована для нового строительства, промышленные зоны прошли в условиях постиндустриализации период реновации и застройки, а уплотненное строительство в зоне ближних пригородов ограниченно из-за экологических и транспортных проблем.

В результате основная масса рабочих мест концентрируется в центре города или в ближайших пригородах, что приводит к большой транспортной нагрузке, особенно в часы пик.

Примером такого диспропорционального развития является Москва, в которой в последние годы увеличилась транспортная нагрузка, снизилась в целом комфортность проживания, участились случаи энергетических блэкаутов и т.п. В то же время вокруг столицы сложилось множество разнообразных микропоселков, жители которых столкнулись с проблемой отсутствия полноценной социальной, транспортной и торговой инфраструктуры, резко снизившей качество жизни в таких по сути «спальных районах», вынесенных далеко за пределы городской черты [3].

Представленное в 2012 г. решение по расширению Москвы в этой связи является попыткой смягчить действия негативных последствий перегрузки мегаполиса, однако его реализация не базируется на обоснованной концепции данного решения и соответственно проект не содержит достаточно адекватных принципов учета интересов проживающих на данной территории лиц.

Ситуация в Санкт-Петербурге пока еще не достигла такой критической точки, как в Москве, но, тем не менее, признаки перегрузки в Северной столице уже есть. В этой связи наиболее вероятным решением, направленным на то, чтобы не допустить перегрузки, прежде всего в историческом центре города, является выбор полицентрического развития, то есть вынос деловой активности и жилого комплекса на пространственную периферию вдоль основных дорожных трасс.

Считается, что концепция комплексного освоения территории (ориентированной на формирование самодостаточных районов с комфортной средой обитания и всей необходимой инфраструкту-

рой) зародилась в рамках нового американского урбанизма и концепций девелоперской деятельности, называемых «greenfield development» (первоначально обозначаемой как скупка земель сельскохозяйственного назначения для последующего строительства) и «land development» (земельный девелопмент).

Подобный опыт, в наиболее успешном варианте, обозначаемом как комплексное освоение территории (КОТ), уже достаточно давно и успешно зарекомендовал себя в европейских столицах. В частности, еще в 60-х годах прошлого века под Парижем, фактически в 8 км от Лувра стал проектироваться новый район Дефанс, в итоге ставший не только жилым кварталом, но и деловым центром французской столицы.

Лондонский вариант строительства нового района Доклэндс (проводившегося с 1980 по 1990 годы) интересен тем, что он был реализован на базе депрессивной территории порта, в итоге преобразовавшейся в современный общественный и деловой центр. Строительство в рамках данного проекта подземного тоннеля и линии метрополитена позволило этому району успешно конкурировать с Лондонским деловым кварталом Сити (муниципалитетом, в составе которого есть представители офисных компаний, но нет ни одного жителя). Следует отметить, что в рамках подготовки к летним Олимпийским играм (2012 г.) власти Лондона реализовали программу, в которой, в частности, предусматривалось создание в городе около 100 общественных мест с комфортабельной инфраструктурой, включающей сервисные, торговые, культурные, рекреационные объекты. И в том и в другом случае успешно решалась задача снижения транспортных нагрузок в часы пик.

Вместе с тем, ряд специалистов предполагает, что имеется альтернатива освоению потенциальных для новой жилой и деловой застройки территорий в пределах ближних к мегаполису районов Санкт-Петербургской агломерации, реализуемых на базе концепции комплексного освоения новых территорий. В качестве такой альтернативы называется редевелопмент промышленных районов этих городов (так называемой «серой зоны» или промзоны, приближенной к историческому центру), а также реновация «хрущевских» панельных и кирпичных застроек [2].

Основным препятствием для подобной альтернативы является необходимость в ряде случаев, в целях соблюдения санитарных норм, рекультивировать участки земли до 3–4 м в глубину, что существенно увеличивает стоимость возводимых на этой территории объектов, к тому же уменьшает возможность формирования на высвободившихся территориях скверов, парков и других мест, привлекательных для населения.

Определенные сложности создаются и за счет того, что девелоперы лишены права устанавливать социально приемлемый уровень цен на возводимое жилье, которые устанавливаются Минрегионом РФ на основе так называемой среднерыночной цены 1 кв. м жилья в регионах в условиях реализации государственных жилищных программ.

Эксплуатация кольцевой автомобильной дороги (КАД) с соответствующими развязочными узлами и радиальными трассами предопределила основные направления полицентрического развития Санкт-Петербурга с использованием концепции и механизмов КОТ, обеспечивающих рост качества жизни населения жизни по жилищному комфорту, техническим возможностям, благоприятной экологической обстановке, по бытовой, культурно-досуговой и рекреационной составляющей. Одновременно формирование мощной социально-культурной, сервисной и инженерно-коммунальной инфраструктуры требует создания достаточно большого количества новых рабочих мест.

По нашему мнению, целесообразно выделить три типа городских поселений, формируемых на основе концепции КОТ, по степени отдаления от границ[1] мегапо-

[1] В данном случае речь идет не о границе административно-территориальной единицы, а об условной границе, определяемой последними застройками городского контура, в том числе входящими

лиса, условно названные следующим образом:

1) городские поселения «пешеходной доступности», расположенные как в пределах черты города, так и поблизости от нее (до 3 км);

2) городские поселения «велосипедной доступности», расположенные в 3–8 км от черты города;

3) городские поселения «автомобильной доступности», находящиеся как в относительно близкой зоне (8–15 км), так и в более отдаленной от черты города территории (20–40 км).

Основу застройки в таких поселениях, ориентированных на доступное по цене жилье, могут составлять многоквартирные дома, а также таунхаусы. В любом случае подобные поселения должны быть максимально привлекательными для потребителей рынка жилья за счет применения разнообразного формата жилья, разной этажности, степени элитности и прочих атрибутов, обеспечивающих осознанный рациональный выбор.

В любом случае полноценная реализация проектов КОТ предусматривает для развития новых микрорайонов предварительную подготовку инженерной инфраструктуры, решение задач транспортного сообщения (что, например, для Москвы и Санкт-Петербурга актуально, прежде всего, за счет продления веток метро и создания систем альтернативного транспорта), опережающее формирование социальной инфраструктуры.

В качестве других крупных российских городов, в которых концепция КОТ была взята на вооружение, можно, в частности, назвать Екатеринбург, Самару, Пермь и ряд других городов. Так, в Екатеринбурге инициирован проект формирования КОТ «Новокольцовский», создаваемого на юго-востоке г. Екатеринбурга, в качестве многофункционального района, предусматривающего строительство жилой и коммерческой недвижимости, международного выставочного центра, производственных мощностей, транспортно-логистической инфраструктуры, офисных и торгово-развлекательных центров и др.

В Перми компанией «Ренова-СтройГруп» на территории более 872 га предполагается осуществить к 2024 году (примерный срок окончания проекта) жилую застройку – около 3,5 млн. кв. м для 140 тыс. человек (общая площадь нежилой застройки будет составлять около 1,7 млн. кв. м.). Следует отметить, что Пермь стала первым полигоном России для применения нового инструмента – планирования развития города на основе мастер-плана, который отличается от генплана меньшей конкретностью, отсутствием правового статуса. Он является перспективным концептуальным видением развития города на дальнюю перспективу и, соответственно, своеобразным мостом между стратегическим планом развития города и генеральным планом [4]. В частности, мастер-план для Перми, составленный с участием голландских консультантов, предполагает постепенный переход от микрорайонной структуры к квартальной, предусматривающей, что главные улицы, идущие по фронтальной части квартала, становятся общественными пространствами с насыщенной социально-культурной составляющей (с разнообразными магазинами, культурными центрами, ресторанами и т.п.).

В Самаре под реализацию концепции КОТ выделено 118,75 га площади осваиваемой территории. Предлагается также реализация ряда аналогичных проектов, в том числе: «Звездные сады» (520 га) в Волжском районе, микрорайон «Крутые ключи» (площадь – 130 га), микрорайон «Новая Самара» (57,82 га) в Красноглинском районе, а также микрорайон «Южный город», рассчитанный на 1163 га (в Волжском районе).

В качестве основных механизмов, ориентированных на развитие городов и городских агломераций на основе концепции КОТ, необходимо указать на применение энергосберегающих и энергоэффективных технологий, в числе прочего, обеспечивающих снижение стоимости жилья.

Другим механизмом, который должен

---

в состав других административно-территориальных единиц.

быть задействован в рассматриваемой сфере, является долгосрочное государственно-частное партнерство, что особенно важно для предварительного инфраструктурного обустройства территории, обычно возлагаемого на органы государственной власти. Соответственно, с учетом проблем с бюджетом, региональные органы власти берут обратно отдельные обязательства по финансированию инфраструктуры КОТ. Подобная ситуация уже, в частности, имеет место в Петербурге и Ленинградской области.

Тем не менее, застройка жилья в рамках концепции комплексного освоения территории ускоряется: по информации Центра стратегических разработок «Северо-Запад», в 2009–2010 годах доля жилья, возведенного в рамках комплексного освоения территорий, увеличилась с 23 до 45% [1]. В настоящее время в Санкт-Петербурге и прилегающих районах Ленинградской области территория дислокации проектов комплексного освоения и редевелопмента охватывает в совокупности около 9,4 тыс. га.

Третьим механизмом, стимулирующим развитие концепции КОТ, выступает обеспечение на основе интерактивного подхода соблюдения интересов всех сторон (бизнеса, власти, населения) в планировании социально-экономического развития урбанизированных комплексов (как базы для социально ориентированной градостроительной политики).

Таким образом, для преодоления кризиса крупных городов, характеризуемого чертами жилищного, транспортного и энергетического коллапса, ведущей стратегией в ближайшее время будет являться стратегия развития городов, основанная на концепции комплексного освоения территории и предусматривающая формирование самодостаточных городов-спутников с развитой инженерной, транспортной, коммунальной, бытовой инфраструктурой, максимально удобных и комфортных для проживания населения.

**ЛИТЕРАТУРА**

1. *Денисенко Е.* Марш КОТов // Эксперт Северо-Запад. 2012. 20 февраля. № 7. С. 36–41.

2. *Елекоева Т.* Центры по дорожной линии // Эксперт Северо-Запад. 2012. 2 июля. № 26–27. С. 28–30.

3. Комплексное освоение территорий – КОТы // Архитектурная мастерская Цыцина: [сайт]. URL: http://arhmc.ru/ru/pages/16 (дата обращения: 21.03.2013)

4. *Щукин А.* Голландские рецепты для российского города // Эксперт. 2010. 26 июля. № 29. С. 54–59.