

**ПРОСТРАНСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ТЕРРИТОРИЙ
И НОВЫЕ ФОРМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ГОРОДСКОГО
СТРОИТЕЛЬСТВА: ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ**

Для совершенствования инвестиционной деятельности в России, и в том числе в Москве, важное значение имеет использование зарубежного опыта, включая реализацию концепций, получивших в последнее время распространены в странах Европы.

К этим концепциям относятся основополагающие принципы устойчивого пространственного развития Большой Европы, принятые организациями Совета Европы, в который, как известно, входит и Россия. Приведем основные положения этого важного документа, сохраняя по возможности принятый в нем порядок и стиль изложения.

Принципы политики устойчивого пространственного развития для Европы. Указывается, что осознание континентального масштаба Европы открывает новые перспективы для пространственного планирования и вместе с тем ставит новые проблемы. Континенту необходимо удерживать и укреплять свои экономические позиции в условиях растущей глобализации. Особый потенциал Европы, который пока используется далеко не полностью, заключается в широком разнообразии ландшафтов и культур, ее сформировавших, в развитии взаимопомощи и сотрудничества различных районов континента и в растущей интеграции стран Европы.

Отмечается, что в связи с тем, что Азия является наиболее населенным континентом, а темпы ее экономического роста в целом высоки, следует оптимально использовать потенциал сухопутного моста, связывающего восточных участников Совета Европы (в частности, Российскую Федерацию) со странами, выходящими к Черному морю, а также со Средним и Дальним Востоком, в частности за счет развития новых торговых коридоров. Восточная окраина Европы может стать центром сотрудничества и торговли между Европой и Азией. В этом контексте особое значение приобретает развитие существующих и создание новых транспортных и энергетических сетей.

Европа характеризуется многообразием культур, проявляющимся на региональном, национальном и международном уровнях: наличие 60 разных языков - лишь один из показателей этого многообразия. Это обстоятельство повлияло как на способы самовыражения (язык, музыка, живопись, архитектура и т.д.), так и на специфику хозяйственной деятельности, жилища, досуга и мобильности населения. Культура сыграла важную роль в формировании многообразия ландшафтов, городов и поселений, а также архитектурного наследия Европы. Это культурное многообразие, в прошлом служившее источником напряженности и конфликтов, в настоящее время открывает уникальные возможности для устойчивого пространственного развития. Современные формы социального, экономического и технического развития не должны создавать угрозы культурной самобытности.

Подчеркивается, что в условиях экономической интеграции и глобализации желаемый экономический рост имеет и негативные последствия, в частности для окружающей среды и социального согласия. Существует опасность (особенно во вновь принятых в Совет Европы странах) ограничения развития рамками изолированных «зон роста», сосредоточенных в столичных ареалах, при исключении из процесса роста прочих территорий стран Совета Европы, в том числе городов различной численности населения и сельских районов.

Тем не менее Европа обладает потенциалом для создания полицентрической системы с большим числом зон роста (включая расположенные на периферии), организованных в форме городских сетей, создающих динамизм и необходимый набор экспортно-ориентированных производств, привлекающих дополнительные инвестиции.

Полицентрическое развитие способствует также снижению экологического давления и социальной напряженности, содействует укреплению демократических структур.

Простое дублирование по всей Европе модели «центр - периферия» было бы одинаково губительным как для центра, так и для окраин и противоречило бы историческому развитию поселений. Для организации новых процессов роста в окраинных частях Европы необходимо усиление интеграции как внутри крупных европейских регионов, так и между ними, что приведет к долгосрочному укреплению ее городской структуры и повысит ее конкурентоспособность.

Помимо столичных зон шагом по направлению к полицентрической модели являются и так называемые города-ворота, через которые осуществляется связь и торговля Европы с другими частями света (к таким городам относятся, например, морские порты, аэропорты, ярмарочные и культурные центры). Если в прошлом подобные центры существовали только на западном и южном побережьях Европы, то сейчас возникновение новых транспортных коридоров, ведущих в Азию, создает условия для появления таких узлов и на восточной окраине континента.

Основу европейской транспортной инфраструктуры образуют трансъевропейская транспортная сеть, панъевропейские коридоры и зоны. Ее первоначальной задачей является связь между столичными агломерациями.

Подлинно общеевропейская транспортная политика становится все более необходимой, поскольку загруженность автострад превышает допустимые пределы; железные дороги многих европейских государств нуждаются в срочной модернизации; каботажные и трансокеанские маршруты используются недостаточно, а нагрузки на окружающую среду, создаваемые транспортом, не снижаются.

Необходимость организации транспортных систем обусловлена также и развитием торговли между географически удаленными территориями. Когда все возможные варианты маршрутов будут изучены с общеконтинентальных позиций, вполне возможно, что наиболее конкурентоспособными для дальних перевозок окажутся альтернативные трассы, в частности использующие те виды транспорта, которые до настоящего времени не получили широкого распространения.

По проектам специалистов Совета Европы, панъевропейская транспортная сеть включает панъевропейские коридоры, проходящие через Москву: коридор Берлин - Варшава - Минск - Москва - Нижний Новгород и коридор Хельсинки - Санкт-Петербург - Москва - Киев - Кишинев (ветка на Одессу) - Бухарест - Димитровград (с ответвлениями).

Несомненно, что коридоры Берлин - Москва - Нижний Новгород и Санкт-Петербург - Москва - Киев должны быть продолжены и дополнены другими коридорами в восточном и южном направлениях.

Высоко оценивается особая роль частного сектора в пространственном развитии и подчеркивается важность государственно-частного партнерства. Указывается, что частные инвестиции относятся к движущим силам социального и, следовательно, пространственного развития. Одна из важнейших задач пространственного планирования состоит в предоставлении информации частным инвесторам в соответствии с задачами стратегического развития и в обеспечении безопасности инвестиций. Вместе с отраслевыми программами пространственного развития должна также содействовать повышению привлекательности муниципалитетов и регионов для частных инвестиций на региональном и местном уровнях в соответствии с общественными интересами.

Крупные проекты, финансируемые из частных источников, должны соответствовать перспективам развития региона уже на начальном этапе. Таким образом крупные проекты, такие, как скоростные железные дороги и их узловые центры, грузоперевалочные центры, аэропорты, конгресс- и конференц-центры и др. в тех случаях, когда они основаны на долгосрочном пространственном планировании, могут внести значительный динамизм в экономическое развитие окружающей территории и способствовать пространственному сбалансированному развитию. Компетентные властные структуры должны удостовериться в том, что влияние крупных проектов принесет выгоду городам и окрестным муниципалитетам. Политика пространственного развития в этой связи способствует и сокращению разрушительной конкуренции между местными властями, что в свою очередь положительно влияет на инвестиционный климат.

Следует повысить привлекательность многих европейских регионов для прямых иностранных инвестиций.

Одним из решающих условий успеха государственно-частного партнерства является эффективная административная структура - не только на национальном, но также на региональном и местном уровнях. Такая структура должна обладать способностью создавать основу для деятельности частных инвесторов и контролировать реализацию проектов. Необходимо четкое изложение условий подряда.

В контексте регионально сбалансированного и устойчивого развития особое место отводится жилищному сектору, поскольку он выполняет социальную функцию, обладает значительным удельным весом и служит мультипликатором экономики и занятости. Экономический рост

и демографические изменения вместе воздействуют на потребности в жилье в качественном, количественном и географическом плане.

Одним из наиболее важных инвестиционных секторов экономики, в зна-

чительной степени финансируемым из частных источников, является жилищное строительство (вместе с реновацией и модернизацией существующего жилого фонда). Распространение аренды и частного домовладения ведет к привлечению частного капитала в объеме, в несколько раз превышающем государственные дотации. Развитие жилого фонда имеет значение не только для жилищных и региональных программ, но и для политики в сфере собственности. Последнее обстоятельство особенно важно в связи с необходимостью (вследствие демографических сдвигов) более активного участия населения в обеспечении собственной старости.

Принимаемые на европейском, национальном и региональном уровнях решения и инвестиции, так или иначе связанные с пространством, должны опираться на полицентрическую модель развития. Сказанное означает, что следует повышать привлекательность как столичных ареалов и городов-ворот, так и структурно слабых регионов. Это особенно важно в тех случаях, когда речь идет о старых промышленных районах и сельских территориях. Для выполнения поставленной задачи региональные и местные власти должны стремиться к реализации программ пространственного развития, что в свою очередь требует наличия демократических легитимных территориальных органов власти, высокого профессионализма и опыта, а также активного участия граждан и общественных групп в планировании пространственного развития.

Городские системы и функции, включая системы и функции малых и средних региональных центров, должны развиваться таким образом, чтобы способствовать доступу к ним сельских жителей. Создание и укрепление сетей городов улучшает взаимодополняемость городов, позволяет объединять усилия, способствует специализации, усиливает положительный эффект конкуренции и в то же время помогает преодолевать ее отрицательное воздействие.

Партнерские отношения между городом и деревней призваны сыграть важную роль, в частности в развитии сетей общественного транспорта, возрождении и диверсификации сельских производств, повышении эффективности инфраструктуры, развитии зон отдыха горожан и сохранении природного и культурного достояния. Условием эффективного партнерства является сотрудничество на принципах равенства местных администраций.

Отмечается, что в кратчайшие сроки следует завершить создание панъевропейской транспортной сети, обеспечивающей надежный доступ в любую точку Европы, и увеличить ее пропускную способность. Подписанные ранее соглашения о конфигурации сетей, возможно, придется пересмотреть и дополнить в соответствии с требованиями пространственного развития.

В целях достижения более регионально сбалансированного развития необходима модернизация звеньев, связывающих малые и средние города, сельские и островные территории с трансъевропейскими сетями и транспортными центрами (железные дороги, автострады, судоходные речные пути, порты, аэропорты и многорежимные центры). Доступ к регионам следует повышать и посредством восполнения внутрирегиональных недостающих звеньев. Постоянный количественный рост транспортных потоков требует комплексных стратегий, охватывающих различные виды транспорта и учитывающих соображения

пространственного планирования. При этом следует принимать во внимание воздействие на окружающую среду железнодорожного, речного и морского транспорта.

Возникновение информационного общества является сегодня наиболее значительным явлением, меняющим облик стран и порождающим важнейшие пространственные проблемы. С учетом доступа к информации и знаниям пространственное планирование должно уделять особое внимание районам, доступ которых к информации ограничен природными или иными причинами. Необходимо улучшать телекоммуникационные сети, при этом тарифы не должны носить запретительный характер. На государственном и региональном уровнях следует обеспечить взаимосвязи между производителями информации и потенциальными пользователями: технопарками, институтами по передаче технологий, центрами исследований и обучения. Следует содействовать созданию банков текущих данных по товарам, ноу-хау, туризму и т.д. для развития внешних связей регионов с менее благоприятными условиями взаимодействия с мировой экономикой.

Необходимо предотвращать возникновение экологических проблем, которые возникают в результате недостаточной согласованности отраслевых программ, а также решений, принимаемых на местах. В этой связи пространственное планирование должно содействовать предотвращению или ограничению наносимых окружающей среде различных видов ущерба, например содействовать внедрению наименее опасных для природы методов ведения сельского и лесного хозяйства, экологически безопасных транспортных и энергетических систем, возрождению депрессивных городских территорий и оздоровлению их окрестностей, предотвращению промышленных аварий, возрождению ареалов, пострадавших в результате промышленного загрязнения или военных действий, а также сдерживанию процесса субурбанизации.

Комплексные стратегии использования водных ресурсов должны включать охрану рек и водосборных бассейнов, контроль над сельским хозяйством в части ирригации и использования удобрений, очистку загрязненной воды и т.д. Возможность межрегиональной переброски вод может рассматриваться лишь при отсутствии достаточных местных ресурсов. Для защиты качества питьевой воды важно следить, чтобы любому расширению сетей водоснабжения сопутствовал эквивалентный рост систем канализации и очистки стоков.

Пространственное планирование связано с восстановлением и сохранением экологических систем, а также заболоченных территорий, которые являются частями таких систем. С этой целью необходимо обозначить различные экологические элементы: частично нарушенные природные территории, водные ресурсы, зоны со здоровым климатом, бывшие промышленные зоны, нуждающиеся в оздоровлении, буферные зоны. Создание взаимосогласованной сети особо охраняемых природных зон является одним из мероприятий, осуществляемых в указанных целях. Развитие таких сетей должно осуществляться в общеевропейском масштабе.

Привлечение муниципалитетами и регионами инвесторов, туристов и широкой общественности посредством приумножения культурного достояния

вносит существенный вклад в экономическое развитие и укрепление региональной самобытности. Политика пространственного развития должна способствовать комплексному управлению культурным достоянием, понимаемому как эволюционный процесс охраны и сохранения его с учетом потребностей современного общества. Многие страны располагают историческими и художественными памятниками. Их идентификация и разработка общих методов консервации, реставрации и эксплуатации должны стать темой программы «Великие пути культуры». Соответственно, ценности, образующие часть европейской промышленной и социальной истории, могут быть включены в программу и таким образом сохранены для будущих поколений. Целью является не только консервация прошлого, но и пространственная гармония и креативность современных архитектуры и городского дизайна с историческим наследием.

Во многих странах имеются многочисленные элементы культурно-исторического достояния, каждый из которых в силу исторических событий и изменений границ принадлежит одновременно нескольким народам или религиозным группам (включая те, которые в данном районе уже не проживают). Пространственное развитие должно охранять и уважать память о всех народах, языковых общностях и религиозных группах, создавших те или иные предметы культурного достояния.

Пространственное планирование должно быть направлено на использование возобновляемых источников энергии как пространственно увязанных и экологически безопасных систем, а также на завершение систем энергопередачи на общеевропейском уровне. Особое внимание следует уделить организации транспортировки нефти и газа в Европу с месторождений регионов Северного моря, Каспийского моря и из Российской Федерации.

Учитывая чрезвычайно интенсивное энергопотребление в прежней экономике стран Центральной и Восточной Европы, следует сделать приоритетным направлением повышение эффективности использования уже имеющихся ресурсов и мощностей. В этом контексте следует увеличить эффективность работы существующих ТЭС, с тем чтобы снизить загрязнение воздуха и эффект глобального потепления.

Следует повысить меры безопасности на старых АЭС. Кроме того, на континенте размещено множество АЭС, срок службы которых истекает в ближайшие десятилетия. Площади, занятые ими, предстоит оздоравливать, что ставит перед пространственным планированием новые задачи.

Политика пространственного развития направлена на использование возможностей роста, создаваемых туризмом. Сказанное относится, в частности, к отсталым регионам. Следует сделать приоритетным направлением развитие форм высококачественного и устойчивого туризма. В целом требуется изучить экосистемы и рассчитать количество туристов, которое территория способна выдержать, а также разработать новые инструменты контроля (оценка регионального воздействия). В будущем следует осваивать те формы «мягкого туризма», которые легко могут быть адаптированы к местным и региональным условиям (например, экотуризм) и которые открывают для многих регионов возможности развития.

Природные катастрофы - землетрясения, ураганы, наводнения, лесные пожары, лавины и сели - ежегодно причиняют значительный ущерб и вызывают серьезные последствия для жизни и здоровья людей, хозяйства, структуры расселения и ландшафтов.

Необходимы превентивные меры в контексте программ пространственного развития, направленные на ограничение ущерба и снижение уязвимости структуры расселения, включающие, например, мероприятия в области землепользования и строительства.

Меры пространственного развития для различных типов европейских регионов. В дополнение к принципам, относящимся к политике устойчивого пространственного развития, предлагаются более конкретные меры для культурных европейских ландшафтов, а также особые меры по достижению более сбалансированного устойчивого развития в отдельных регионах. Эти территории характеризуются многообразием природных условий, в результате чего имеет место их частичная суперпозиция. Заинтересованные стороны должны определить, какие из предлагаемых мер должны быть приняты и насколько они приоритетны для политики пространственного развития.

Выделены девять типов европейских регионов: 1) ландшафты; 2) городские территории; 3) сельские территории; 4) горы; 5) прибрежные и островные регионы; 6) еврокоридоры; 7) поймы и заливные луга; 8) бывшие промышленные и военные зоны; 9) приграничные регионы.

По каждому из выделенных типов регионов даны определенные рекомендации. Приведем некоторые из них. Так, для городских территорий для достижения целей полицентрического развития европейской сети расселения в дополнение к укреплению экономического

потенциала предлагаются следующие меры, направленные на устойчивое развитие больших и малых городов:

- разработка стратегий, адаптированных к местным условиям и направленных на преодоление эффектов экономической реструктуризации;

- контроль над «расползанием» городов: разработка более компактных форм урбанизации вокруг малых и средних городов посредством отведения в городах участков под застройку; ликвидация пространственных разрывов, использование пространствосберегающих методов строительства; развитие участков застройки вблизи транспортных узлов и железнодорожных станций; обеспечение внутригородского развития; повышение качества жизни в городских районах, что включает сохранение существующих экосистем и создание новых зеленых поясов и биотопов;

- возрождение депрессивных городских территорий и смешение функций и социальных групп в городских районах, в частности в больших городах, где растут «социально исключенные» зоны;

- бережное управление городскими экосистемами, в частности в вопросах, связанных с открытыми и зелеными пространствами, водой, энергией, отходами и шумом;

- развитие общественного транспорта, являющегося одновременно эффективным и экологически безопасным, ориентированного на достижение без-

отказной работы;

- создание органов планирования, действующих «поверх» границ отдельных городов и муниципалитетов, с целью координации планирования и реализации мероприятий пространственного планирования;

- сохранение и приумножение культурного наследия;

- развитие сетей малых и средних городов.

Перед большими и малыми городами в странах, вновь принятых в Совет Европы (включая Россию), стоят особые проблемы, такие, как финансирование жилищного строительства и поддержание существующего жилого фонда; прежде всего реновация и перепрофилирование в соответствии с новыми потребностями (рост частного автопарка, требования к качеству жилья и энергосбережению). Вновь возникшим тенденциям субурбанизации и сегрегации, являющимся следствием набравшей проблему частного домовладения, следует противопоставить рост землеотвода под застройку в агломерациях.

Для так называемых еврокоридоров, т.е. зон вдоль основных транспортных артерий, указывается, что важное значение имеет импульс, который региональное и местное хозяйства приобретают благодаря инвестициям в них. С точки зрения пространственного развития еврокоридоры не следует рассматривать исключительно как элементы общего обеспечения транспортной инфраструктуры. Следует учитывать их взаимодействие с сетью расселения, региональными транспортными сетями и мерами по охране экологии и ландшафтов. Поэтому нельзя начинать крупные транспортные проекты без оценки их прямого и косвенного воздействия на территории. Необходимы структурно-планировочные меры по снижению отрицательного и увеличению положительного воздействия на местном и региональном уровнях. Такие меры должны включать оценку пространственного и экологического воздействия предлагаемых планов, программ и проектов, координирование региональной и межрегиональной инфраструктуры, широкомасштабное ландшафтное проектирование, организацию охраняемых территорий или концентрацию в одном еврокоридоре автомобильных трасс, железных дорог и судоходных путей.

Для пространственного планирования особое значение имеют крупные транспортные узлы, такие, как пересечения скоростных автотрасс, крупные станции, аэропорты, центры перевалки грузов, речные порты. Их влияние распространяется за пределы непосредственно примыкающей территории, охватывая весь регион. Еврокоридоры следует рассматривать как нечто большее, чем просто транспортные коридоры. В будущем следует учитывать и взаимодействие транспорта с городской инфраструктурой, с тем чтобы интегрировать пространственные и транспортные программы. Планирование, проводимое с учетом влияния еврокоридоров на пространственное развитие, т.е. на урбанизацию, демографические и экономические тенденции, позволит обеспечить дополнительный положительный эффект в социальной, экологической и экономической сферах.

Для Москвы, к которой сходятся множество авиатрасс, железнодорожных, автомобильных и речных путей, эти рекомендации имеют очевидное значение. Существенное значение имеют рекомендации для бывших промышленных и во-

енных зон. Отмечается, что глобализация экономики ведет к ускоренному старению множества промышленных предприятий в Европе и других регионах мира, к упадку районов оборонной промышленности, оказавшихся «избыточными». Результатом стратегии безопасности и сокращения вооруженных сил является возникновение по всей Европе районов, где оборонная промышленность остановлена и существует необходимость найти территории новое применение. Задача пространственного планирования - оздоровить бывшие промышленные и военные объекты и окружающие их районы и приспособить их для других целей, с тем чтобы ограничить отвод под эти цели новых земель, что гораздо менее приемлемо с точки зрения экологии. Мероприятия по пространственному развитию необходимы здесь и для повышения привлекательности территорий для инвесторов. Это следует обеспечить за счет:

- восстановления природной среды в районах, пострадавших от промышленного загрязнения;
- восстановления больших и малых городов в индустриальных районах, особенно в части, касающейся предоставления услуг, очистки загрязненных заброшенных промышленных площадей и улучшения качества городской среды;
- переподготовки и дальнейшего профессионального обучения безработных;
- развития технополисов и техноцентров для распространения технологий и создания новых предприятий, использующих передовые технологии;
- улучшения доступа к информации и развития информационных и телекоммуникационных технологий;
- организации межрегионального и межгосударственного сотрудничества в целях преодоления изоляции и создания новых импульсов и стимулов роста.

Возможности, открываемые пространственным планированием, ориентированным на развитие. Пространственное развитие - политическая задача сотрудничества и участия. Основопологающие принципы являются основой для экспертизы проектов и мероприятий, важных с точки зрения пространственного развития и оказывающих влияние одновременно на несколько государств. Разнообразие структурных и пространственных мер в контексте политики пространственного развития требует интеграции и сотрудничества всех политических институтов и органов власти. Их функция состоит в создании основы для принятия транснациональных, межрегиональных и межмуниципальных решений. Необходимо избегать противоречий и повышать уровень сотрудничества.

Долгосрочные и крупномасштабные планировочные концепции, действие которых простирается за границы отдельных государств, должны предлагать регионам полнообъемную и перспективную концепцию развития, которая могла бы служить им в качестве справочной основы для отдельных проектов и мероприятий. Последнее особенно важно для стран - новых членов Совета Европы, где в настоящее время развитие часто основано на проектах, осуществляемых на местном уровне международными и государственными организациями, несмотря на то что эти проекты еще не встроены в общий контекст развития и недостаточно учитывают мнение граждан и местных властей.

При подготовке проектов пространственного развития особое значение

имеет горизонтальное сотрудничество с отраслевыми программами, оказывающими существенное географическое воздействие (например, транспортные, сельскохозяйственные и экологические программы). Для того чтобы определить размеры последствий крупномасштабных отраслевых решений еще на начальном этапе, различным государствам Совета Европы предстоит утвердить процедуры, вроде «оценки регионального воздействия больших инфраструктурных проектов». Особую задачу для горизонтального сотрудничества представляет трансграничная координация проектов развития различными странами Совета Европы, включая их региональные и местные органы власти.

Горизонтальное сотрудничество не ограничивается отраслевыми программами, имеющими отношение к инфраструктурному сектору. Оно также касается экономической, финансовой и социальной политики в целом. При подготовке решений в этих отраслях следует принимать во внимание различия в пространственных условиях и воздействиях, оказываемых предлагаемыми программами и мероприятиями.

Для политики пространственного развития Европы большое значение имеет вертикальное сотрудничество - между различными административными уровнями. Оно должно быть организовано таким образом, чтобы местные и региональные власти могли приспособить собственные задачи пространственного развития к мерам, принимаемым на высшем уровне, а национальные власти в свою очередь - использовать в своих решениях задачи, планы и проекты, предлагаемые региональными местными уровнями (принцип обоюдности).

В то время как национальные власти фокусируют свое внимание главным образом на вопросах транснационального, национального и межрегионального значения, региональный уровень отвечает (вместе с местными властями и общественностью) за обеспечение устойчивости и согласованности пространственного развития. Все уровни должны вместе обеспечивать устойчивое пространственное развитие.

Принципы subsidiarity, взаимопомощи и обоюдности в пространственном развитии могут работать, лишь когда региональный уровень власти наделен необходимыми полномочиями. В соответствии с Европейской хартией местного самоуправления и проектом Европейской хартии регионального самоуправления региональные и местные власти несут особую ответственность за программы пространственного развития.

Правильное использование принципов subsidiarity и обоюдности имеет в этой связи особое значение для всех государств - членов Совета Европы. Несмотря на значительное развитие регионализации, в последние десятилетия имевшее место в большинстве государств - давних членах Совета Европы, страны, неравно вступившие в Совет Европы, только приступают к созданию региональных органов. Ввиду географической поляризации экономического развития и растущих региональных диспропорций во многих странах, недавно вступивших в Совет Европы, для достижения более устойчивой и регионально сбалансированной формы регионального развития необходимо усиление регионального яруса административной системы.

Чрезвычайную пользу приносит растущее сотрудничество между регио-

нами и городами различных государств, в частности между регионами и городами старых и новых членов Совета Европы, например в форме создания регионов-близнецов. Новые участники Совета Европы обладают значительным опытом пространственного планирования и развития. Этот опыт, однако, выглядит достаточно ограниченным в вопросах, связанных с воздействием рыночных сил на пространственное развитие, с проблемами транснационального пространственного планирования, процедурами, сопутствующими координационной деятельности. Предоставление ноу-хау и техническое содействие должны стать систематической и неотъемлемой частью сотрудничества между старыми и новыми членами Совета Европы. В этой связи намечается организовать программу обучения в данной области.

Еще в 1983 году Европейская хартия регионального и пространственного планирования подняла вопрос о необходимости активного участия общественности через неправительственные организации в процессе пространственного планирования. Участие общественности на начальной стадии процесса не только способствует успеху планирования, но и помогает избежать непродуктивных капиталовложений. Общественный консенсус важен не только для успеха местных и региональных инициатив, он также создает динамичную среду для внешних инвесторов и предпринимателей. Привлечение к процессу планирования молодежи повышает вероятность заинтересованности общественности в долгосрочном планировании своего родного региона и эффективного, новаторского участия в этом процессе.

Европейская пространственная интеграция является результатом продолжающегося поэтапного процесса, в котором важную роль играет сотрудничество между государствами — членами Совета Европы и особенно между регионами и муниципалитетами. В качестве модели объединенной Европы основополагающие принципы представляют собой справочный документ по многочисленным мерам пространственного развития и инициативы для Европейского континента, в частности в области транснационального и международного сотрудничества. Деятельность Европейской конференции министров, ответственной за региональное планирование (СЕМАТ), осуществляемая в рамках Совета Европы, создает основу для гармоничной европейской интеграции посредством привлечения внимания к территориальным аспектам демократии и социального согласия. Принятие основополагающих принципов устойчивого пространственного развития Европейского континента и их использование в сфере пространственного развития будут в значительной степени способствовать общеевропейскому сотрудничеству, направленному на создание регионально сбалансированной и устойчивой Европы.

С другой стороны, ощущается мощный многосторонний натиск на развитие ценных ландшафтных территорий и природных ресурсов, которые следует охранять ради долгосрочного развития территориального пространства региона в целом.

Территориальные проблемы могут быть решены лишь при объединении усилий обеих земель: инвесторы, рабочая сила, люди, ищущие жилье и место отдыха, внутренние структуры путей сообщения стоят перед необходимостью соз-

дания общей системы. Оптимальное и экологически чистое водоснабжение и удаление отходов также не в последнюю очередь зависят от преимуществ гармоничного сочетания и взаимодополняемости крупного города и больших свободных территорий.

Учитывая эти требования, предъявляемые к согласованному территориальному развитию, Берлин и Бранденбург ведут общую работу, результаты которой нашли свое отражение в Государственном договоре о долгосрочном совместном земельном территориальном планировании.

На референдуме, состоявшемся в мае 1996 года, идея слияния обеих земель, которое правительства предполагали осуществить к 1999 году, не получила массовой поддержки. Берлин и Бранденбург пока по-прежнему остаются самостоятельными федеральными землями.

В результате этого стало сложнее, но не менее важно находить общие решения и согласие по всем основным проблемам земельного территориального планирования. Совместному земельному территориальному планированию постепенно удалось укрепиться в роли ведущего и координатора при надрегиональном планировании дальнейшего развития и в политике территориального планирования. При этом были единодушно решены и проблемы, таящие в себе большие конфликты. Развитие процесса идет под активным наблюдением совместной Конференции земельного территориального планирования, работа которой ведется под руководством глав правительств земель. В Федеративной Республике Германия создано Совместное управление земельного территориального планирования в форме институционализированного сотрудничества, уникального по своей значимости. Это управление является составной частью как берлинского Управления развития города, так и бранденбургского Министерства территориального планирования. В его планируемый район входит общая площадь обеих земель. Вступили в законную силу первые межземельные концепции в виде общей программы и общего плана земельного раз-

вития для тесно переплетенных районов Бранденбурга и Берлина. В этом нашли свое успешное завершение многолетние интенсивные переговоры, результат которых носит взвешенный характер и в равноправной степени фиксирует интересы этих земель.

Новые формы финансирования городского строительства в Европе. Анализ финансового состояния городов мира как западных, так и российских показывает, что все города, в том числе и в самых благополучных странах, испытывают большие финансовые трудности, связанные с тем, что национальные и федеральные органы, а также органы субъектов Федерации и аналогичных им по статусу территориальных образований (земель, штатов, провинций) перекладывают на местные уровни управления все возрастающее бремя расходов, удерживая у себя львиную долю налоговых и вненалоговых поступлений. Из выступлений руководителей городов на соответствующих форумах в России, а также на международных конгрессах и конференциях следует, что одинаковая или близкая ситуация складывается практически во всех городах мира, которым остро не хватает финансовых ресурсов для обеспечения расходов по содержанию коммунальной инфраструктуры, развитию здравоохранения, образо-

вания, решению других социальных проблем.

В этих условиях в европейских странах получает распространение широкий набор стратегий, заключающихся в том, что города должны научиться сами зарабатывать деньги. Эти стратегии находят выражение в сформировавшейся в последнее время в Европе концепции европейского «города-предпринимателя», полностью применимой к условиям российских городов с учетом, конечно, соответствующих особенностей.

По оценке специалистов Евроситис (организации, объединяющей 86 городов Европы), «город-предприниматель» - это город, который проявляет активность, способен мобилизовать местные экономические, интеллектуальные, социальные ресурсы и предпосылки, разработать на этой основе четкую стратегию экономического развития. Воздействие структурных сдвигов в мировой экономике на местный уровень стало настолько сильным, что местные лидеры приходят к общему мнению о том, что необходимо разрабатывать собственные стратегии экономического подъема, а не просто ждать, когда и какие

решения, ориентированные на решение городских проблем, будут приняты на национальном (или федеральном) уровне.

В самом общем изложении главная цель «города-предпринимателя» состоит в усилении его экономической конкурентоспособности. Для этого города должны стремиться к развитию следующих характеристик:

- экономическая эффективность и разнообразие производственного сектора, занимающего определенную нишу в мировой экономике, где результаты его деятельности отличаются высокими количественными и особенно качественными показателями;

- наличие традиций и квалифицированного человеческого капитала;

- успеха добьются те города, у которых будут люди, способные работать в областях, требующих высокого уровня знаний и умения обращаться с современной информацией в областях, где предстоит конкуренция;

- правильно организованные институциональные сети;

- конкурентоспособные города нуждаются в наличии разнообразных связей производства с конструкторскими бюро, научными институтами, учреждениями высшего образования, банками, частными фирмами для более эффективного использования знаний и интеллектуальных способностей наиболее квалифицированных специалистов и персонала (должны быть созданы условия для их эффективной деятельности: технические и научные парки, «инкубаторы» для индивидуальной научной и конструкторской работы и др.);

- правильно организованная среда;

- города должны быть приспособлены не только для работы, но и для жизни в них. Конкурентоспособным городам требуются определенные экономические, социальные и культурные условия для привлечения и удержания потенциально мобильных квалифицированных кадров;

- правильно организованные социальные пропорции;

- экономическое процветание не может возникнуть в среде разительного неравноправия;

- социальная сплоченность и экономическая конкуренция — это две взаи-

модополняющие, а не взаимоисключающие сущности;

- качественная организация связи. Частично это означает инфраструктурные коммуникации (железные и автомобильные дороги, аэропорты, морские порты, электросвязь и др.). Но коммуникации являются также процессом определенного уровня культуры, определенного отношения к проблеме. «Города-предприниматели» должны развивать свои международные связи, разрабатывать стратегию международного сотрудничества, в рамках которых должны быть определены крупные рынки, на которые они хотят и могут выйти. Отсюда важность организации в сети городов инновационных центров, корпораций и т.п.

Необходимо сознавать важность выбора, который сделают лидеры городов, поскольку ориентация руководства является ключевым моментом экономического и социального развития городов. Условия рыночной экономики открывают большие возможности для экономической инициативы, однако политическая воля и государственное регулирование также имеют огромное значение. Это помогает понять, почему однотипные города находятся в различных социально-экономических условиях при близких природно-климатических, ресурсных и других исходных позициях. Они и ведут себя по-разному: в одних городах муниципальные власти справляются со своими обязанностями, а в других - нет. Перед городами есть много путей развития и каждый из них связан с возможностями и препятствиями, характерными для каждого конкретного города. Выбор решений включает мероприятия по развитию ведущих производств, высоких технологий, инфраструктуры, формированию имиджа города, проведению выставок, ярмарок, организации конференций, проведению культурной политики, развитию туризма, реализации крупных градостроительных проектов.

Опыт городов других стран необходимо учитывать, поскольку развитие экономики городов, как правило, происходит в условиях конкуренции и соперничества с другими «городами-предпринимателями», способными выступить с аналогичными видами продукции на российском, европейском и мировом рынках.

В условиях рыночной экономики, когда «продать нередко сложнее, чем произвести», необходима широкая на международном уровне маркетинговая деятельность по продвижению продукции города на мировой рынок. Необходимость «показать товар лицом» требует организации международных выставок и ярмарок продукции.

В соответствии с требованиями времени целесообразно развивать инновационную базу городов (конструкторские бюро, высшие учебные заведения или их филиалы, компьютерные и информационные центры, центры связи и финансовых услуг, юридические и патентные службы, организации типа технопарков и инкубаторов, рассчитанные на создание условий для индивидуальной деятельности наиболее квалифицированных и талантливых инженеров и специалистов).

Российская интеллектуальная собственность в настоящее время оценивается в размере порядка 300—400 млрд. долл. (значительно больше, чем стоимость недвижимости). Определенная часть этой собственности сосредоточена в техно-

логиях, изобретениях, разработках, в знаниях и опыте специалистов различных отраслей промышленности. Необходимо в каждом городе найти возможности на предприятиях для отбора технологий, с которыми можно выйти на мировой рынок, запатентовать их и реализовать в продукции.

Эффективное и крупномасштабное развитие градообразующего производственного комплекса любого города обеспечит полноценные налоги в городской бюджет и поступления во внебюджетные фонды города, заработную плату рабочих и служащих, развитие торговли и поступлений от нее, дополнительные рабочие места, возможности лучшего обеспечения пенсионеров, содержания систем здравоохранения, образования, жилищно-коммунального хозяйства и др.

Сотни городов Российской Федерации, обладающие огромным интеллектуальным потенциалом (особенно с градообразующим производством ВПК), в период реформ оказались дотационными. Для таких городов очень важно найти пути формирования нового имиджа на основе имеющегося в них интеллектуального потенциала.

Эта деятельность нуждается в дальнейшем развитии маркетинга и менеджмента, поиске новых рынков, выявлении пустых ниш на мировом рынке, не занятых другими производителями, а также в бесперебойном создании новых, конкурентоспособных технологий и образцов продукции.

Инвестиционная привлекательность позволит обеспечить экономическую самостоятельность городов и определить стратегию их дальнейшего развития.

Ниже рассматриваются проблемы и новейшие тенденции развития городов Европы в контексте концепции «города-предпринимателя» и опыта, который может быть использован в городах России. Излагаемые соображения основаны на материалах конференций Евро-ситис в Мюнхене, Амстердаме, Вене с учетом основополагающих принципов устойчивого пространственного развития Европейского континента (Ганноверский документ), публикаций Совета регионов Европейского сообщества и других документов.

Ведущее значение городов в развитии Европы в XXI веке зафиксировано в документах, принятых Советом Европы (Европейская хартия регионального развития. Торремолинос, 1983; Принципы европейской политики пространственного развития. Лейпциг, 1994; рассмотренные выше Основополагающие принципы пространственного развития в Большой Европе и др.).

Отмечено, что для Центральной и Восточной Европы характерна поляризация в пользу крупных центров, привлекательных для зарубежных инвесторов. В городах Западной Европы в основном завершен переход от преимущественного развития промышленных функций к функциям обслуживания. Глобализация и развитие новых технологий индуцируют процесс реурбанизации в пользу мегаполисов (*metropolitan areas*).

В программе развития Большой Европы (*Wider Europe* - буквально «Расширенная Европа») разрабатываются проблемы, включая проблемы развития городов охватывающие весь Европейский континент.

Ключевые проблемы развития городов Европы. В рамках Евроситис важнейшие аспекты политики развития и обновления европейских городов формулируются следующим образом.

Ключевой для экономического развития городов является политика в области инфраструктуры. При этом, например, в Германии 2/3 государственных инвестиций в инфраструктуру осуществляются местными властями.

Особое значение имеет развитие инфраструктуры на базе новых технологий. В качестве таких проектов, обладающих демонстрационным эффектом, могут быть названы:

- создание инновационной телекоммуникационной инфраструктуры (Система компьютерных коммуникаций манчестерского узла, Метрополитенская сеть Антверпена, общественная сеть Роттердама «Спирит»);

- инновационные проекты в транспортном секторе - Объединенное управление транспортом в Мюнхене (информационная технология и инновационная инфраструктура, на которых основана координация общественного и частного транспорта), проект кольцевой дороги в Роттердаме (технология, ориентированная на приоритет перевозок делового характера); «Метролинк» в Манчестере (высокоскоростная транспортная система для транзитных перевозок по уже существующим железным дорогам в пригородах и на улицах, ведущая в центр города), проекты, связанные с территориями близ аэропортов (Амстердам);

- модернизация морской, автодорожной, железнодорожной и авиационной транспортной инфраструктуры (Антверпен);

- центры распределения товаров, основанные на выработанных городами системах снабжения и обеспечивающих синергический эффект взаимодействия разных видов транспорта - железнодорожного, воздушного, водного, автомобильного (например, Кельн, Лион, Нюрнберг);

- комплексы для проведения конгрессов как двигатели развития и катализаторы международных контактов и сотрудничества (Бирмингем или проекты в Копенгагене и Мюнхене);

- научно-технические парки как катализаторы распространения инноваций и технологий;

- новые проекты по организации ярмарок (например, Лейпциг, Мюнхен) с целью стимулирования распределения знаний, сотрудничества и инноваций;

- новые проекты в области спорта, досуга и культуры на международном уровне, например, Национальная крытая арена (Бирмингем), крупнейшая крытая арена Европы в Манчестере, Национальный велосипедный центр и предполагаемый Стадион тысячелетия, Новая опера (Лион) или новый Международный концертный зал в центре Манчестера.

Реконструкция (обновление) городов является насущной проблемой, возникающей в связи с заброшенными территориями и спадом, вызванным структурными преобразованиями, а также вследствие специфики и социальной структуры на некоторых городских территориях (например, пожилое население). В более широком смысле экономика городов в условиях структурных постоянных сдвигов должна непрерывно обновляться, например в направлении создания постоянных рабочих мест в сфере услуг. Решить проблему призваны целостные подходы и комплексная политика.

Выявлены и требуют дальнейшей разработки следующие подходы, свя-

занные с комплексными и многофункциональными проектами обновления городов, например:

- четкие критерии комплексной политики обновления;
- партнерство между государственным и частным секторами (наилучшие практические модели);
- наибольшее значение имеет деятельность инициативных людей в руководстве, а не собственность;
- усиление значения местных сообществ;
- адресная помощь незащищенным слоям населения;
- развитие синергических эффектов на основе взаимодействия разных сфер политики (пространственной, экономической, социальной).

Стратегические проекты развития могут служить толчком к развитию городов и содействовать возникновению новых качеств (перспектив, образов) города, укрепляя таким образом доверие, оптимизм и стимулируя дальнейшую плодотворную деятельность частного сектора. Стратегические проекты являются, как правило, частью политики обновления городов или инфраструктуры. В качестве примеров рассмотрим следующие города.

Роттердам: Коп ван Зюйд - район, представляющий «флагман» ряда взаимосвязанных проектов обновления в городе. Среди них продолжение центра города на пришедшей в упадок территории порта площадью 125 га. Запланировано строительство более 5 тысяч новых жилых домов и 500 тыс. кв. м офисов, учреждений розничной торговли и отдыха. Новый мост Эразма не только свяжет новый центр со старым, но также соединит южную часть Роттердама с северной частью города. Помимо экономических результатов подчеркивается характер Роттердама как морского порта, две довольно разные (в плане социальной структуры) части города сближаются, появляются условия для роста социального потенциала для микрорайонов (например, рабочие места для незащищенных слоев), возникает специфика, облегчающая идентификацию имиджа, и т.д.

Лейпциг: новый район города - модернизация 90 га, занятых ранее выставочными площадками в 2-х км от центра города, недалеко от университета; там будут размещены научно-исследовательские и проектные институты, штаб-квартиры организаций, весь спектр инфраструктуры и жилые дома. Таким образом усиливаются функции города как регионального центра и формируется его имидж. Кроме того, строительство новой ярмарки способствует утверждению Лейпцига как важного международного центра ярмарочной торговли, каковым он традиционно является с 1913 года.

Амстердам: превращение территории набережной IV в престижную жилую и деловую зону с целью придания новых импульсов для развития исторической центральной части города и усиления положения Амстердама как центра, ориентированного на международные связи (проект набережной IV разработан национальным правительством как важнейший национальный проект).

Мюнхен: модернизация территории бывшего аэропорта (300 га), с новым международным Центром ярмарок и конгрессов, широкое жилищное строительство и развитие площадей для современных производственных целей; линия

метро к центру города, высокие стандарты планирования, архитектуры и защиты окружающей среды. Проект даст новые возможности для проведения ярмарок и конгрессов в Мюнхене, содействуя повышению его конкурентоспособности в международном масштабе и придавая позитивные, новаторские импульсы имиджу города.

Олимпийские города: хорошо известный пример Барселоны, улучшившей качество и имидж города (кольцевая автомагистраль, подземная инфраструктура, телематика, новые выходы к морю для 22 тысяч жителей).

Другими примерами могут служить Международный центр конгрессов в Бирмингеме, повышающий привлекательность центра города и дающий новые многообещающие направления и перспективы для развития экономики города; центры конференций, запланированные в Копенгагене и Манчестере; Манчестер активно реализует развитие Стадиона тысячелетия, крупнейшего в Великобритании, для проведения важных национальных мероприятий; в сочетании с развитием коммерческой деятельности стадион рассматривается как катали-

затор обновления старых промышленных территорий и всего восточного Манчестера.

Проекты такого рода служат источником для обмена опытом и распространения знаний, а также полученных результатов в сферах экономики, занятости, социальной и культурной; они привели к созданию нескольких транснациональных проектов.

Промышленная политика до сих пор является предметом споров в Европе. Предлагается политика одинакового благоприятствования, но в то же время обсуждаются и «большие приоритеты».

Городская политика поддержки промышленности реализуется по следующим направлениям:

- управляемые производственные помещения (инкубаторы предприятий, различные инновационные финансовые модели и модели частного-общественного партнерства, как, например, в Глазго, Манчестере, Мюнхене и Ноттингеме);

- промышленные зоны (с особым налоговым и экологическим регулированием: Лион, Краков);

- программы использования земли и промышленных площадей (Брэдфорд), критерии отбора (Мюнхен) для предприятий, которые запрашивают площадку (муниципальная собственность);

- содействие отраслям, например, Центр по снабжению для поставщиков местной автомобильной промышленности (Кельн), Центр одежды и текстиля и Рабочая группа полиграфической промышленности (Лидс), Центр для производства (Бирмингем), Центр ремесла (Кельн), Центр моды (Ноттингем) или Центр бизнеса и инноваций в Брэдфорде;

- программы поддержки инвестиций, поддержка передовых производственных технологий, обучение менеджеров и т.д. (Брэдфорд);

- консультирование и поддержка малых и средних предприятий, которые считаются особенно важными.

Распространение технологий является предметом пристального внима-

ния. Признано, что деятельность в сфере распространения технологий недостаточна, особого внимания здесь заслуживают малые и средние предприятия.

Руководство городов Евроситис предпринимает усилия, целью которых являются:

- установление связей между местными высшими учебными заведениями, местными агентствами развития и компаниями, дающими обществу доступ к навыкам и знаниям персонала и студентов вузов (Брэдфорд, Манчестер), содействие более прикладному и технически современному обучению, расширение университета, углубление НИОКР (например, Антверпен);

- сотрудничество между городом и местными вузами с целью развития совместных проектов в сфере НИОКР с применением информационных и коммуникационных технологий;

- координирование деятельности различных учреждений, занимающихся передачей технологий и «групп пользователей», например путем создания специальных организаций (Совещания за «круглым столом» по технологиям в Кельне, имеющие 10-летнюю традицию);

- основание новых организаций для передачи технологий (например, «Технологивербунт Нюрнберг - Фюрт — Эрланген»);

- обеспечение для общественности более широкого доступа к практическому внедрению новых технологий и генерирование изменений в сфере культуры в направлении лучшего восприятия технологий (например, инициатива ассоциации Телеситис, ведущий город - Манчестер), создание систем обучения;

- поддержка развития инновационной инфраструктуры, например сетей коммуникаций («широкая полоса»), телепортов (Амстердам), медиапарков (Кельн), технопарков (Бирмингем, Кельн, Лион), центров внедрения технологий (Нюрнберг), Центра бизнеса и инноваций (Брэдфорд) и т.д.;

- поддержка инициатив, ориентированных на соседские общины, в частности для незащищенных групп;

- предоставление стартового капитала, «технологическое спонсорство» (например, Нюрнберг);

- выявление инновационного потенциала и создание для него благоприятной среды путем исследований, экспертиз и т.д. (например, Мюнхен).

Несколько городов занимаются развитием новых секторов:

- биотехнология (Кельн, Копенгаген, Лион, Манчестер) и генная технология; например, Кельн содействует биотехнологии, сосредоточенной в Центре технологий, в сотрудничестве с землей Северная Рейн-Вестфалия;

- здравоохранение (Копенгаген, Лион);

- экологические технологии (Копенгаген, Мюнхен);

- новые материалы (Лион);

- технологии с использованием солнечной энергии (Кельн); -транспорт (Лион);

- интерактивные информационные системы (Кельн);

- телекоммуникации (Манчестер и др.).

Поскольку развитие новых технологий является важным приоритетом,

интенсивная передача знаний между уровнями странами Евросоюза и городами, ориентированными на новые технологии, и между городами необходима и перспективна.

Признается необходимость инициатив в сфере занятости между рыночными и общественными решениями (включая самостоятельную занятость). В результате на уровне городов реализуются многие новаторские и успешные проекты и модели:

- децентрализованные инициативы в сфере занятости и программы обучения в Мюнхене (финансирование из многих источников, включая ЕС); около 3 тысяч человек приняли участие, в большинстве случаев результат был позитивным;

- «социальные предприятия», организованные в Нижней Саксонии на севере Германии (планируются также в Мюнхене) или ассоциации компаний, созданные с целью предоставления рабочих мест уволенным рабочим (Кельн);

- схемы занятости и обучения, воплощаемые в виде общественных работ-проектов (Кельн, Лидс, Манчестер, Нюрнберг, Роттердам);

- поддержка женщин в возвращении на рынок труда (Мюнхен, Роттердам);

- голландские модели временной занятости;

- содействие самостоятельной занятости (Манчестер), инициативы для низкооплачиваемых (Лидс), мер против бедности (Бирмингем), акции с целью привлечения к работе молодых безработных (Антверпен), «пулы рабочих мест»

- проекты, основанные на получении производственного опыта, переобучении и производственном обучении (Роттердам).

Политика в сфере обучения приобретает важность в условиях ускоряющихся структурных преобразований (особенно в регионах со

старением населением). «Рыночных сил» недостаточно, и местные власти сталкиваются с возрастающей ответственностью в выявлении потребностей в обучении и содействии целевым программам обучения. Особого внимания здесь заслуживают новые технологии и требования к обучению, а также недостаточная социализация как следствие плохого образования.

Обучение должно быть ориентировано на людей с целью помочь им преодолеть свои трудности или недостаточность социализации и помочь им приобрести уверенность в себе.

Города разработали ряд интересных подходов, например:

- города с обучением в течение всей жизни (Эдинбург, Шеффилд), с широким спектром услуг в сфере обучения;

- организация и поддержка программ обучения, в частности с помощью кредитов на обучение через сеть центров обучения, включая долгосрочную подготовку, традиционные программы обучения в местных компаниях, схемы подготовки и центры для этнических меньшинств, образовательные программы высокого уровня с участием местных университетов и фирм (Брэдфорд);

- допрофессиональная подготовка и программы подготовки к работе социально незащищенных слоев населения (Брэдфорд, Мюнхен);

- «код практики», поощряющий местные строительные компании органи-

зовывать обучение, установление партнерских отношений с компаниями как с «учителями» и т.д. (Ноттингем);

- комплексная политика обучения и занятости (Манчестер, Мюнхен, Ноттингем) или обучение с учетом проектов реконструкции микрорайонов с предоставлением рабочих мест в будущем местным жителям, особенно социально незащищенным (Роттердам).

Содействие улучшению окружающей среды важно на всех уровнях власти. Существует множество новаторских действий городов, например:

- экологичная инфраструктура (транспорт, энергетика, производство тепла, управление отходами и т.д.);

- распространение экологических технологий (Брэдфорд, Эдинбург, Роттердам);

- экологический туризм (Эдинбург, Мюнхен);

- консультирование малых и средних предприятий, включая отдельные секторы, например через службу экологической информации; практическое содействие охране природы через экологические обзоры, экологический аудит и менеджмент, обучение и т.д. (Брэдфорд, Эдинбург, Роттердам).

Многие города весьма заинтересованы в городском туризме, растущем секторе с серьезными экономическими результатами: создание рабочих мест, развитие, поддержка реконструкции (например, исторических кварталов в Кракове), международный имидж и реклама города.

Города создают стратегические планы по туризму (Антверпен) или маркетинговые концепции (например, Мюнхен), или начали исследования стратегий развития туризма (Барселона, Лиссабон, Мюнхен, Прага).

Содействие туризму включает широкий круг мероприятий: маркетинг («по всему миру»), разработка имиджа города как туристического центра, предоставление разнообразных услуг туристам (включая деловой туризм), организация массовых мероприятий; экологический туризм (экологическое использование ресурсов, альтернативные услуги, «зеленые маршруты» и т.д.) играет в городах важную роль (Эдинбург, Мюнхен).

Поскольку города будущего являются в функциональном отношении своего рода регионами, которые должны быть хорошо организованы, чтобы оказаться конкурентоспособными, политика регионального партнерства рассматривается как очень важная. Так:

- Роттердам показывает пример путем организации «Метрополитенского Роттердама»: регион будет выделен из провинции Южная Голландия и передан под управление нового правительства. Новое, избранное прямым голосованием правительство получит значительные полномочия от провинции, государства и местных Советов;

- в регионе Брэдфорда, например, создан Районный конгресс Брэдфорда, включающий ряд органов стратегического экономического планирования; намечено тесное сотрудничество между конгрессом и другими основными агентствами экономического развития и предпринимательства в районе, включая Совет по обучению и предпринимательству, Торговую палату, местные предприятия, группу руководства, университет и колледжи.

Другими примерами новых подходов в региональной политике являются:

- стратегический план Антверпена по функциональной городской территории, которая выходит за административные границы;

- стратегия экономического развития Ноттингема в сотрудничестве между городским Советом, Советом графства (региональная власть), Торговой палатой, предприятием по развитию Ноттингема и Советом по обучению и предпринимательству Большого Ноттингема;

- организации в Копенгагене для содействия региональному развитию (например, «Возможности Копенгагена» для содействия торговле, промышленности, инвестициям и «Прекрасный Копенгаген» — для новых массовых мероприятий и туристских услуг в Большом Копенгагене);

- мюнхенская «Инициатива МАИ» (Мюнхен - Аугсбург - Инголы-итадт) для содействия маркетингу, экономическому развитию, туризму, транспортной политике и распространению технологий в европейском регионе Южная Бавария.

Модели организации и сотрудничества для регионов всех возможных размеров и определений в рамках административных границ и вне этих рамок представляют исключительный интерес.

В наступающей «Европе регионов» подходы городов к региональному партнерству несомненно заслуживают пристального внимания.

«Промоушн» (*promotion*) экономики в широком смысле этого слова присутствует во всех вышеизложенных направлениях политики. Например, сюда относится содействие развитию города путем разработки имиджа, маркетинговой деятельности, часто акцентируемой на отдельных секторах экономики. «Промоушн» все чаще рассматривается как ключевой фактор успеха города или региона. Успешный «промоушн» и рекламные компании предполагают, что основные субъекты города (региона) осознают своеобразие и имидж города (региона) и приходят к выводу о его «исключительно выгодном положении». Элементы имиджа, связанные с историей и наследием, должны быть дополнены целенаправленной политикой, подчеркивающей желательный имидж. Издано множество рекламных брошюр, отражающих деятельность городов в сфере маркетинга (например, Бирмингем, Лиссабон, Лион, регион МАИ - Мюнхен, Аугсбург, Инголынтадт).

Крупномасштабные события и их подготовка играют существенную роль, как для экономики городов, так и для их рекламы, укрепления международного положения и имиджа. Примеров много: Олимпийские игры, «Экспо» (например, «Энвайронментал Экспо-95» в Бирмингеме), Октябрьский фестиваль (Мюнхен), Эдинбургский фестиваль, международные музыкальные фестивали. Положительный результат дает также присвоение звания культурной столицы Европы (например, Антверпен в 1993 г., Лиссабон в 1994 г., Копенгаген в 1996 г.), что увеличивает количество массовых мероприятий и т.д.

Взаимосвязи и сотрудничество являются решающими факторами успеха для деятельности городов в области «промоушн» и для процветания экономики города (региона). Взаимосвязи и сотрудничество должны быть неотъемлемой частью вырабатываемых и внедряемых стратегий и политики в отдельных

секторах.

Для городов большое значение имеет политика, проводимая в отношении малых и средних предприятий. В Европе в них сосредоточено подавляющее большинство рабочих мест и, как показывает опыт, в этом секторе можно ожидать с большой вероятностью увеличения числа рабочих мест и большой гибкости в деловом цикле. Однако в этом секторе не хватает навыков управления, транспорта, уровня технологий и сотрудничества.

Ориентированная на малые и средние предприятия политика городов является неотъемлемой частью большинства вышеизложенных стратегий, в частности поддержки промышленности, распространения технологий и развития новых отраслей, устойчивой экономики, обучения и туризма.

Малым и средним предприятиям отводится ведущая роль в дальнейшем экономическом развитии городов и Европы в целом.

На конференции Евроситис в Мюнхене в марте 1999 года подчеркивалось, что к факторам, способствующим гармоничному развитию и укреплению секторов роста экономики в городах Европы, относятся:

- телематика - информационные и коммуникационные технологии. Являясь базовыми в эпоху информационного общества, они оказывают существенное влияние практически на все сферы экономики. В Мюнхене, например, с 1983 года обороты предприятий удвоились, количество компаний значительно возросло. Это произошло в значительной мере благодаря расширению связей со СМИ и более активному использованию возможностей Интернета в бизнесе. Каждый десятый житель Мюнхена трудится в настоящее время в различных структурах средств массовой информации;

- «мехатроникс» - новое определение современного развития, основанного на слиянии электронных СМИ и технических приемов, направленных на более эффективный выпуск и сбыт продукции, доведение ее до потребителя (так называемая логистика). Предприятия, активно используя этот фактор в своей коммерческой деятельности, делают свой бизнес более успешным. Особенно это относится к внедрению высоких технологий. Хорошим примером здесь может быть Мюнхен, ставший наиболее удачным плацдармом для развития «мехатроникса»;

- финансовые услуги - от их развития зависит благополучие как самого города, так и его граждан. Пример Мюнхена здесь также весьма показателен. После Франкфурта он является вторым по значению финансовым центром, первым в Германии и вторым в Европе (после Лондона) страховым центром;

- «зеленые рынки». Благодаря хорошо продуманной экологической политике всегда можно извлечь реальную экономическую выгоду. Организаторы мюнхенской встречи ознакомили ее участников с проектом «Экоприбыль», к реализации которого активно подключили 27 предприятий баварской столицы, где трудятся в общей сложности 15 тысяч работников. Проектом заинтересовались практически во всех городах Баварии, поскольку специалисты видят в нем хорошие перспективы в связи с вложением средств в природоохранные технологии (например, утилизация отходов) и дальнейшим извлечением прибыли (например, в результате использования отходов от производства и сбыта деше-

вых стройматериалов);

- культурный сектор и туризм - хорошо развитая сеть объектов культуры (музеев, театров, мультиплексов, игровых залов, спортивных сооружений и т.д.), мест отдыха и развлечений закладывает надежную основу для увеличения количества новых рабочих мест, для дальнейшего укрепления материальной базы бюджета любого города.

К факторам успеха для развития секторов роста, экономического благосостояния относятся такие как уровень квалификации граждан, способность городских и федеральных властей вкладывать средства в их образование, отношение руководителей городов к инновациям, малому и среднему бизнесу. В немалой степени успешное развитие секторов роста зависит от географического расположения города и, что важно подчеркнуть, от выработки и реализации собственной муниципальной политики, которая соответствовала бы общим критериям, принятым в государствах Евросоюза; важное значение имеют согласованные действия в кооперации между муниципалитетами европейских городов.

Сетирование городов (*networking*). В целях координирования усилий и обмена опытом расширяется сотрудничество городов и регионов (сетирование предприятий, городов и территорий). По определению экспертов Комитета регионов ЕС, «сеть контактов между регионами и местными администрациями сыграет ведущую роль в развитии всех сфер европейской жизни - торговли и промышленности, образования, культуры, охраны окружающей среды и наконец, но не в меньшей мере, сферы политики».

Формируются крупные трансграничные объединения регионов и городов, координирующие свои усилия по решению общих проблем, пространственному планированию развития (*spatial planning*), разработке подходов к освоению новых технологий, развитию транспорта, энергоснабжения, связи и др.

Среди этих объединений: Центральный полюс роста на стыке границ Бельгии, Голландии, Люксембурга, Германии (здесь проживает 25% населения ЕС и создается 30% его ВВП) с приграничными «еврорегионами»: Маастрихт - Льеж - Аахен, Сарлотлюкс (Саар, Лотарингия, Люксембург), регион Па-де-Кале (Брюссель - Фландрия -английское графство Кент-Нор-Па-де-Кале) и др.