Review **Экономика города**

«Развитие с опорой на традиции»

Тула издавна славится своими традициями — производственными, историческими, культурными. Но в последние годы она все больше звучит и как современный, динамичный регион. Губернатор Тульской области **Алексей Дюмин** рассказал, как благодаря принимаемым мерам удается создать положительный образ региона.

ПРЕСС-СЛУЖБА ГУБЕРНАТОРА ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ

— регионы —

В Тульской области активно модернизируется городская среда, что создает благоприятный бизнес-климат, увеличивает турпоток, привлекает новые кадры и формирует положительный образ региона. Это уже подтвердили возрожденная Казанская набережная и новое городское пространство «Искра». Впереди — открытие «Музейного квартала» и ревитализация всего исторического центра.

Схожий эффект на экономику оказывает и проект «Формирование комфортной городской среды». За четыре года мы благоустроили в регионе 829 дворов. На очереди — еще около 300. Привели в порядок 90 общественных пространств: парков, скверов, площадей, набережных и пляжей. Речь идет не только об областном центре. Города региона меняются на глазах, и это позволяет лучше организовывать досуг людей, развивать сферу обслуживания.

Кроме того, контракты по программе ФСГС обеспечили работой более 100 малых и средних предприятий, а это около 1500 рабочих мест. Все это также помогло региону выполнить показатели нацпроекта. Городская среда признана благоприятной в пяти наших городах: Туле, Новомосковске, Щекино, Алексине и Веневе. Синхронизированное выполнение нацпроектов стало для Тульской области важным инструментом развития. Уже второй год подряд наш индекс качества городской среды держится на уровне выше общероссийского.

Однако мало вкладывать средства только в благоустройство и инфраструктуру. Важно поддерживать сам бизнес. И для этого мы активно сотрудничаем с Корпорацией МСП. В 2018 году запущена программа льготного кредитования по ставкам на порядок ниже рыночных — не выше 8,5%. Только в прошлом году тульский бизнес получил по ней почти 5 млрд руб. в виде кредитов. Это 8% от всего объема кредитов МСП в регионе. Программа льготного лизинга, которую также курирует Корпорация МСП, дала предприятиям возможность закупать оборудование на гораздо более выгодных условиях, чем при обращении в коммерческие компании. За 2019 год тульскими организациями заключено 12 таких сделок на общую сумму почти 100 млн руб. И мы уверены, что это только начало.

Поручительство Корпорации МСП, в том числе совместно с Тульским областным гарантийным фондом, помогает бизнесу преодолеть одно из главных препятствий для получения кредитов — отсутствие залогового имущества. В прошлом году общий объем гарантий корпорации составил 110 млн руб. За пять месяцев 2020 года — почти в шесть раз больше: 682 млн руб.

Не хуже показатели и у регионального фонда. В 2019 году он помог бизнесу привлечь 579 млн руб. кредитов, а за последние полгода — еще 1,2 млрд руб. Это позволило начать реализацию многих важных для региона проектов. Например, начать строительство инновационного производства трубных систем в Щекино, а также современного завода глубокой переработки зерна в Ефремовском биотехнологическом кластере, профинансировать строительство ледовой арены и многих других значимых объектов. Такой комплексный подход — поддержка бизнеса плюс развитие инфраструктуры — это серьезный задел для дальнейшего развития не только нашего региона, но и страны в целом.

Транспорт доходности

— городская среда —

Непрекращающийся процесс миграции в крупные города ставит перед их экономиками новый вызов по модернизации и развитию транспортной инфраструктуры. Но для российских населенных пунктов в условиях недостатка средств и необходимости реализации социальных обязательств этот процесс может быть непростым. Помочь им может комплексная программа модернизации пассажирского транспорта в городских агломерациях, которую правительство разрабатывает совместно с ВЭБ.РФ по поручению президента. В дальнейшем эти меры будут способствовать мультипликативному росту региональных экономик.

По прогнозам ООН, к 2050 году более двух третей населения планеты будет жить в мегаполисах и городах. При этом в России доля городского населения уже достигает 75%. «Города будут меняться, трансформироваться, но такой формат организации жизни в настоящий момент выглядит безальтернативным для большинства людей»,— объясняет партнер компании «НЭО Центр» Алексей Волостнов. Россия здесь вряд ли станет исключением. При этом на протяжении всей истории рост города сопровождался активным развитием транспортной инфраструктуры. Каналы в Венеции и Брюгге в свое время были основой процветания этих городов, а мегаполисы XIX века потребовали железных дорог, трамваев и метро, напоминает доцент МАДИ (ГТУ) Сергей Зеге. Наличие развитой и удобной системы общественного транспорта для городов и сейчас выглядит безальтернативным путем развития. Но пока во многих российских регионах с этим есть сложности.

КОНСТАНТИН КОКОШКИН

С удобством общественного транспорта для пассажиров во многих городах сейчас действительно есть проблемы

Проблема роста

Гендиректор фонда «Институт экономики города» (ИЭГ) Александр Пузанов объясняет, что система общественного транспорта в России развивалась по отличному от европейского сценарию: со времен СССР города унаследовали сравнительно высокую долю пользования общественным транспортом, но в 1990-х и 2000-х они столкнулись с бурным и стихийным ростом использования личного транспорта, в то время как на Западе ситуация в этот период развивалась в обратном направлении.

В определенный момент города столкнулись с перегруженностью, решить которую просто за счет расширения улично-дорожной сети стало невозможно — ответом на проблему стало введение мер, стимулирующих сокращение количества поездок на собственном автомобиле, например платные парковки. «Но этого недостаточно, езда на общественном транспорте сама по себе должна быть привлекательна и удобна для пассажира»,— рассуждает господин Пузанов.

С удобством общественного транспорта для пассажиров во многих городах сейчас действительно есть проблемы. Директор департамента объектов железнодорожного транспорта института «Гипрогор Проект» Валерий Гайдуков отмечает, что во многих регионах пока не выработан системный подход к организации движения: «Городской транспорт движется не в соответствии с потребностями пассажиров и с расписанием, а как удобно водителю». Господин Пузанов соглашается, что сеть маршрутов в большинстве городов сложилась еще в индустриальный период: «Тогда ситуация была другой: большие массы людей перемещались с завода и на него, сейчас структура занятости существенно изменилась, у людей вырос объем свободного времени, перемещения по городу стали гораздо более разнообразными и разветвленными».

Необходимые перемены

В ИЭГ указывают, что в современном понимании маршруты должны делиться на магистральные и районные. Первые — более быстрые, соединяют собой разные части города. Предполагается, что пассажир добирается до него на районном транспорте, делает пересадку, быстро перемещается в другую часть города, где опять же может воспользоваться районным маршрутом.

Именно такой подход предполагают проекты комплексного развития общественного транспорта в российских городах. Комплексность заключается в обновлении маршрутной сети общественного транспорта, переводе перевозчиков на брутто-контракты, введении единого электронного билета на все виды транспорта, обновлении подвижного состава, модернизации и расширении трамвайных и троллейбусных систем.

В текущем году Минтранс России в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» начал оказывать содействие регионам в обновлении городского пассажирского транспорта. На 2020 год отобраны 12 городских агломераций: Белгородская, Екатеринбургская, Воронежская, Омская, Казанская, Нижегородская, Череповецкая, Ивановская, Кемеровская, Липецкая, Пермская и Самарско-Тольяттинская. Их заявки получили наивысшую оценку при отборе.

Автобусный парк сейчас обновляется в Перми. Это первый проект развития общественного транспорта, в котором Минтранс России, ВЭБ и ГТЛК объединили свои усилия. Здесь профинансировано приобретение 111 низкопольных автобусов отечественного производства в объеме 1,3 млрд руб. Из них 42 автобуса, работающих на компримированном природном газе, поставляются со скидкой 60% от их стоимости в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги». Проект в Перми начался с нового электронного билета, затем была обновлена маршрутная сеть, на текущем этапе идет обновление парка трамваев и автобусов, заключаются брутто-контракты. Далее — строительство новых трамвайных линий.

Урбанисты называют такой подход созданием мультимодальной системы с удобными транспортно-пересадочными узлами, в которую интегрирован весь городской общественный транспорт. По словам Александра Пузанова, сюда же относятся и электронные табло на остановочных пунктах, которые позволяют пассажиру планировать свое транспортное поведение: он четко понимает, когда придет автобус, и может решить, ждать его или выбрать другой путь.

Проекты в регионах существенно отличаются. Валерий Гайдуков объясняет, что универсальной схемы развития общественного транспорта для городов быть не может. «У Новошахтинска в Ростовской области, территория которого состоит из поселков, бывших когда-то шахтоуправлениями, и подмосковного Михнево, где пассажиропоток и действующие маршруты меняются сезонно, принципы организации движения будут совершенно разными»,— приводит он пример.

Еще один проект реализован в текущем году в Твери, где создан единый оператор пассажирских перевозок, внедрены брутто-контракты и обновлен парк почти в полтысячи современных автобусов. ВЭБ.РФ профинансировала поставку 438 автобусов группы ГАЗ, выделив на них более 3 млрд руб. Дополнительно госкорпорация и банк ДОМ.РФ предоставили тверскому перевозчику гарантийную поддержку на 2 млрд руб. в рамках госконтрактов на перевозку пассажиров.

Дополнительные доходы

Президент Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин объясняет, что развивать собственные транспортные системы самостоятельно регионам в большинстве случаев мешает недостаток финансирования. «Это в первую очередь обусловлено социальным фактором, необходимостью сдерживать рост тарифов, кроме того, многие регионы выступают дотационными сами по себе»,— рассуждает он. Господин Иванкин добавляет, что коммерческим банкам за счет невысокой доходности и длительной окупаемости участие в обновлении общественного транспорта обычно не интересно.

Прежде всего это касается создания и модернизации инфраструктуры под электротранспорт. Именно эту проблему должна решить комплексная программа модернизации пассажирского транспорта в городских агломерациях, которая позволяет реализовать, в частности, троллейбусные и трамвайные концессии, требующие наибольшего объема финансирования.

При этом в приоритете остается социальная составляющая: планируется, что время в пути в общественном транспорте сократится на 20% не менее чем для трети всех пассажиров, на 25% упадет объем выбросов в атмосферу вредных веществ, на 15% снизится число ДТП с участием городского пассажирского транспорта.

В то же время появление качественной системы общественного транспорта может обеспечить мультипликативный рост экономики регионов. Кроме того, такой подход позволяет значительно увеличить налоговые поступления в муниципальный бюджет.

Сам по себе общественный транспорт — крупный источник дохода. Господин Пузанов объясняет, что маршрутная сеть, остановочные пункты, улично-дорожная сеть, по сути, выступают собственностью города, которой нужно грамотно распорядиться. «Плохо, если на маршрутах возникает конкуренция между муниципальными и частными перевозчиками — например, не должно складываться ситуаций, когда перед автобусом к остановке подъезжает маршрутка, забирая всех платежеспособных пассажиров»,— рассуждает он.

Непрямая поддержка

Но речь идет не только о прямых доходах. «Экономика города требует постоянного совершенствования систем обмена деятельностью между людьми: именно они создают предпосылки для развития новых технологий и производств, улучшения быта жителей, а без совершенствования транспортных связей достичь в этом хороших результатов проблематично»,— объясняет Сергей Зеге. Господин Пузанов добавляет, что эффективная городская система позволяет сократить издержки населения при перемещении по городу, оказывая эффект снижения транспортной усталости.

Одновременно развивается человеческий капитал: у горожан больше времени для самореализации, общения с семьей. «Кроме того, эффективная транспортная система позволяет планировать более компактное развитие городов, а значит, более эффективно использовать имеющиеся земельные ресурсы»,— рассуждает эксперт. Алексей Волостнов соглашается, что наличие развитой транспортной инфраструктуры повышает стоимость земельных участков и недвижимости в городе. В качестве примера эксперт приводит Москву, где программы повышения транспортной доступности промзон позволили значительно увеличить капитализацию этих участков и провести программу их редевелопмента, инвестиции в принадлежащие городу территории заметно выросли.

Кроме того, по словам эксперта, за счет увеличения мобильности жителей обеспечивается сбалансированное развитие агломерации. «В мире много примеров изменений городской среды за счет развития транспортной инфраструктуры: развитие промышленных агломераций вокруг Лондона, отдельных районов большого Нью-Йорка или формирование большого Шанхая — мегагорода, состоящего из нескольких агломераций, связанных друг с другом различными видами транспорта»,— рассуждает господин Волостнов.

Отдельно он отмечает потенциальный экономический эффект от внедрения «зеленых» технологий, которые могут позволить сократить выбросы CO2 и затраты на улучшение экологической обстановки. Согласно оценкам эксперта, вместе с внедрением «умной» системы управления дорожным движением, которая может обеспечить снижение смертности от аварий на 10%, перевод общественного транспорта на электричество в перспективе до 2025 года позволит среднему городу-миллионнику экономить не менее $5 млрд (из расчета $2,5 тыс. на жителя) в год за счет снижения выбросов и сохранения жизней.

Ольга Мухина

ТВЕРИ ПОВЕЗЛО С ПАРТНЕРОМ

Губернатор Тверской области ИГОРЬ РУДЕНЯ о том, как сотрудничество с ВЭБ.РФ позволило модернизировать городской транспорт и начать в областном центре реновацию известного Морозовского городка.

Тверская область, самая большая по территории в Центральном федеральном округе, расположена между московской и петербургской агломерациями, рядом с ключевыми рынками. Это создает для региона особые возможности развития, но в то же время требует комплексного обновления инфраструктуры, обеспечивающей рост качества жизни населения.

Как отметил президент РФ Владимир Путин, для реализации программ и проектов прорывного развития необходимо подключать потенциал госкорпораций. Для Тверской области таким партнером стала корпорация ВЭБ.РФ.

В 2020 году Тверская область первой из российских регионов успешно внедрила современную модель организации общественного транспорта, ранее внедренную в Москве. Благодаря поддержке ВЭБ.РФ приобретены и вышли на линию в тверской агломерации более 470 новых автобусов, сформирована сеть из более чем 80 маршрутов, обеспечен льготный проезд, созданы рабочие места для тысячи человек. За пять месяцев действия модели перевезено более 9 млн пассажиров.

Планируется распространить новую схему на крупные городские агломерации региона, а в перспективе связать всю Тверскую область продуманной и надежно функционирующей современной транспортной сетью.

Еще один знаковый проект — реновация территории знаменитого Морозовского городка в городе Твери, уникального историко-архитектурного комплекса, образцового рабочего городка конца XIX — начала XX веков. Долгое время не удавалось начать ревитализацию комплекса, но поддержка госкорпорации ВЭБ.РФ помогла запустить необходимые процессы. Это долгосрочный и очень интересный проект как с точки зрения сохранения культурного наследия, так реализации современных подходов в урбанистике. Уже создана «дорожная карта», рассчитанная на десять лет, в рамках которой выделяется три больших этапа.

Для переселения граждан планируется уже в текущем году начать строительство новых домов. Затем будут организованы реставрация и реконструкция существующих объектов, создание нового многофункционального пространства для бизнеса, культуры, спорта и реализации социальных проектов. Над концепцией Морозовского городка трудилось КБ «Стрелка» — признанный лидер в проектах реновации территорий — с привлечением тверских специалистов.

ВЭБ.РФ также принимает участие во флагманском для туристической сферы Верхневолжья проекте — создании курорта мирового класса на территории единственной в ЦФО особой экономической зоны (ОЭЗ) туристско-рекреационного типа «Завидово». Здесь формируется кластер «Волжское море» с уникальным транспортно-логистическим узлом. Реализация проекта позволит Тверской области стать центром внутреннего водного туризма центральной части нашей страны.

При поддержке ВЭБ.РФ в ОЭЗ уже создан курортный комплекс Radisson Resort Zavidovo. Предполагается, что при участии госкорпорации будут построены новые отели, открыты многофункциональный конгресс-центр, горнолыжный склон, крытый всесезонный семейный центр спортивных и водных развлечений международного уровня.

Это только основные направления сотрудничества. Мы рассматриваем госкорпорацию ВЭБ.РФ как надежного партнера, планируем реализовать еще ряд крупных и амбициозных проектов, которые помогут раскрыть потенциал Тверской области.