

УДК 332.1:911.6

М. А. Тимошенко

Волгоградский государственный социально-педагогический университет, Волгоград,
e-mail: tma1954@mail.ru

Л. Н. Медведева

ВНИИОЗ – филиал ФГБНУ «ФНЦ гидротехники и мелиорации имени А.Н. Костякова»,
Волгоград;
Волгоградский государственный технический университет, Волгоград,
e-mail: milena-medvedeva2012@yandex.ru

КОНЦЕПТУАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ ПРИГОРОДНЫХ ЗОН НА ОСНОВЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ МОДЕЛЕЙ ОПЕРЕЖАЮЩЕГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА

Ключевые слова: законодательство, город, пригородные зоны, потенциал развития, территории опережающего экономического роста.

В статье рассматриваются вопросы формирования пригородных зон, являющихся частью пространственной инфраструктуры страны на основании экономико-правовых исследований. Показаны основные подходы в создании моделей пригородных зон, в числе которых, опережающего экономического роста. Приводятся результаты эмпирических исследований по определению оптимального радиуса функционирования пригородных, состояния основных элементов предпринимательской инфраструктуры. Предложена модель муниципального полиса «Волжский-Ахтубинский» (Волгоградская область), сочетающего в себе элементы промышленного и сельскохозяйственного производства, реакционных зон отдыха. Обозначена экономическая, экологическая и социальная эффективность функционирования модели опережающего экономического роста пригородной зоны. Делается вывод о том, что при всех проблемах правовой и функциональной трансформации, предложенный механизм государственно-частного партнерства способен обеспечить развитие хозяйственного, селитебного и демографического потенциалов пригородных пространств.

М. А. Timoshenko

Volgograd State Social and Pedagogical University, Volgograd,
e-mail: tma1954@mail.ru

L. N. Medvedeva

All-Russian Research Institute of Irrigated Agriculture – branch of the Federal
State Budgetary Scientific Institution A.N. Kostyakov, Volgograd;
Volgograd state technical University, Volgograd,
e-mail: milena-medvedeva2012@yandex.ru

CONCEPTUAL DEVELOPMENT OF SUBURBAN AREAS BASED ON THE USE OF MODELS OF ADVANCED ECONOMIC GROWTH

Keywords: legislation, city, suburban areas, development potential, territories of advanced economic growth.

The article considers the issues of formation of suburban areas, which are part of the spatial infrastructure of the country, based on economic and legal studies. The main approaches to the creation of suburban area models, including those of advanced economic growth, are shown. The results of empirical studies to determine the optimal radius of functioning of suburban areas, the state of the main elements of the entrepreneurial infrastructure are presented. A model of the municipal policy «Volzhsky-Akhtubinsky» (Volgograd region) is proposed, combining elements of industrial and agricultural production, reactionary recreation areas in the village. The economic, environmental and social efficiency of the functioning of the model of advanced economic growth of the suburban area is designated. It is concluded that, despite all the problems of legal and functional transformation, the proposed mechanism of public-private partnership is capable of ensuring the development of the economic, residential and demographic potential of suburban spaces.

Введение

Традиционная экономика убеждает нас, что решения людей основываются на ожидаемых результатах. В противовес данному утверждению, существуют и другие точки зрения, одна из которых, адресует нас к получению выгоды на основе предполагаемых рисков. Цивилизационный мир все более становится урбанизированным, уже сейчас, в больших и малых городах проживает около 70% населения, рассчитывающие на счастливую жизнь. Почему города столь популярны? Ответ прост: концентрация людей, организаций, идей и технологий на многофакторной площадке порождает эффект синергии [1]. По отдельным странам рост урбанизации на 10% коррелирует с ростом ВВП на душу населения на 50% [2]. Синергетические выгоды городской жизни не ограничиваются экономикой, они распространяются на образование, здравоохранение, культуру. Уместен и другой вопрос: отвечают ли городские блага психологическим ожиданиям людей? Многочисленные эмпирические исследования документируют недостатки городского бытия, в числе которых, инфекционные заболевания, загрязнение воздуха и почв, относительная бедность, транспортный коллапс, повышенный уровень преступности. Нехватка зеленых насаждений и природных водоемов в сочетании с шумом вызывает стресс [1,3]. Чтобы снизить отрицательные явления, городские власти все больше втягивают в орбиту своих интересов сельские территории и природные ландшафты [4, с. 92]. В научной литературе даже появился термин – «парадокс сельского счастья». Исторический аспект формирования пригородных зон исследовался Альфредом Вебером, который считал, что их развитие напрямую связано «с перемещением промышленных производств в поисках снижения издержек» [1]. Современные пригородные зоны это результат сложившегося пространственно-временного континуума городских и сельских поселений с «Push-pull strategy». Само понятие «пригородная зона» (*peri-urban space*) впервые появилось в законодательных актах США с указанием территорий с «взаимопроникающим городским и сельским образом жизни» [3]. Под пригородной зоной стали пониматься гибридные пространства, население которых в большей части работало в городах. Пригородные зоны включают сельскохозяйственные земли, природные и буколические ланд-

шафты с размещенными на них «закрытыми поселками» (*gated communities*), отражающими пространственную социальную сегрегацию, дачными поселками, с маятниковой мобильностью. В Российской Федерации площадь земель под учтенными пригородными зонами составляет 2 млн. га или 21% от площади городских поселений. Методологический подход в обосновании пригородных зон опирается на теории региональной экономики, а размещение производительных сил, хотя и отвечает действию «законов, характеризующих наиболее существенные соотношения между явлениями в природе и обществе», в большей мере объясняется сложившимися «причинно-следственными связями» [5]. Границы и правовой режим пригородных зон, за исключением Москвы и Санкт-Петербурга, устанавливается законодательством субъектов Федерации. По мере развития городов все более актуальным становится вопрос правового положения пригородов. Согласно п. 5 ч. 1 ст. 11 ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», в состав территории городского поселения могут входить один город или один поселок, предназначенный для развития социальной и транспортной инфраструктуры территории [6]. В ст. 10 и ст. 11 Земельного кодекса РФ закреплены полномочия субъектов Федерации и муниципальных образований в области земельных отношений, в ст. 86 ЗК РФ указывается, что в состав зон, расположенных вокруг городов могут включаться земли, которые находятся и за границами населенных пунктов. Комментариях Верховного суда РФ находим пояснения пригородных зон, как части земель вокруг городов образующих с ним единое социально-экономическое пространство, при этом не входящие в их состав. Такое понимание касается лишь земельного законодательства, в градостроительном Кодексе, упоминаний о пригородных зонах вообще – нет. Правовые коллизии можно было бы снять, если в ФЗ № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» было включено понятие «пригородная зона». Актуальность выбранной темы объясняется необходимостью поиска решений, способных инициировать развитие пригородных территорий на основе консенсуса интересов городских и сельских жителей. В Волгоградской области 6 городов областного значения, вокруг

которых сформированы пригородные зоны, являющиеся объектами эмпатии городских и сельских сообществ. **Целью исследования** стало формирование методологического подхода в управлении пригородными зонами с обоснованием моделей опережающего экономического роста. В качестве объекта исследования выбрана пригородная зона города Волжского Волгоградской области.

Материалы и методы исследования

В работе использовался системный и аксиологический подходы. Системный подход позволил провести оценку научных публикаций, выделить закономерности, определяющие потенциал развития. Аксиологический подход позволил развить представления жителей о счастье в пространственно-временной модели город – село. В ходе исследования изучались концепции развития городов и близ лежащих территорий, в их числе: концепция «концентрических зон» Э. Берджесса, «секторальных зон» Х. Хойта, «многоячейчатая теория» К. Харриса и Е. Ульмана, модель «правильного города» М. Уайта и В. Кристаллера; нормативно-правовые акты, регламентирующие создание территориальных зон, в их числе: Федеральный закон от 29.12.2014 № 473-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации», По-

становление Правительства РФ от 22 июня 2015 г. N 614 «Об особенностях создания территорий опережающего социально-экономического развития на территориях монопрофильных муниципальных образований Российской Федерации (моногородов)» [1,2]. В частности изучались законодательные и нормативно-правовые основы создания, функционирования, ликвидации территорий опережающего развития [7].

В стране функционирует несколько моделей «территорий опережающего развития», расположенных в Дальневосточном регионе и моногородах. Для аргументации развития модели опережающего экономического роста использовалась методика оценки эффективности территорий опережающего социально-экономического развития. Прошедшее время показало, что эти территории способствуют ускорению социально-экономических процессов: появлению новых рабочих мест, увеличению производств, повышению инвестиционной активности, налоговым отчислениям. Указанные обстоятельства актуализировали научный поиск факторов, объясняющих необходимость совершенствования действующих законодательных и нормативно-правовых актов. В ходе исследования разрабатывались подходы к созданию муниципального полиса (пригородной зоны) «Волжский – Ахтубинский».

Таблица 1

Основные социально-экономические индикаторы функционирования пригородных зон

Наименование	Обозначение
Коэффициент использования бюджетных средств	$k_b = \frac{S_{\text{факт}}}{S_{\text{план}}} \geq 1$
Долевое участие частных инвестиций	$\omega = \frac{I_t^{\text{факт}}}{F_b}$
Доля фактически инвестированного в инфраструктуру частного капитала по сравнению с планируемым, отчетный период	$\omega_t = \frac{I_t^{\text{факт}}}{I_t^{\text{план}}} \geq 0,7$
Общий объем финансовых средств, вложенных в пригородную зону, отчетный период, тыс. руб.	$F_m = K_m + O_m = F_{bm} + I_{tm}^{\text{факт}}$
Объем добавленной стоимости, созданной в пригородной зоне, тыс. руб.	$\text{СДС} = \text{ДС}_1 + \text{ДС}_2$
Коэффициент экономического роста	$k_{\text{эр}} = \frac{\text{СДС}(t)}{F_{b(t)}} - \frac{\text{СДС}(t-1)}{F_{b(t-1)}} > 0$
Коэффициент эффективности использования средств федерального бюджета	$k_{\text{рм}} = \frac{J_t^{\text{факт}}}{F_{fb, \text{млн руб.}}} \geq 0,2$

Для расчетов использовались целевые индикаторы (таблица 1) и формулы.

$$Z_g = \frac{H_r \times T \times 2,5}{\sum_{i=1}^m P_i} - Z, \quad (1)$$

$$Z_g = \frac{H_r \times B}{\sum_{j=1}^n V_j} - Z, \quad (2)$$

где Z_g – размер пригородной зоны, км²

H_r – численность населения города в тыс. чел.

T – перспективное ежегодное потребление топлива на 1000 человек (в т.у.е.).

P_i – средняя величина ежегодно продуцируемого кислорода на территории в тысячах тонн (учёт растительности города).

2,5 – переход от 1000 т.у.т. к потреблённому кислороду в 1000 тонн.

B – среднее ежегодное водопотребление на 1000 человек с учётом всех хозяйственных нужд (в 1000 м³).

V_j – величина потребляемой воды в городе, год.

Z – величина зоны хозяйственной активности км².

Результаты исследования и их обсуждение

Проведенные Волгоградским техническим и социально-педагогическим университетами эмпирические исследования в 2021 – 2023 годах, позволили спрогнозировать модель «счастья для городов» (таблица 2).

Закономерности основывались на изучении факторов: расстояния до работы, типе жилья, состоянии инфраструктуры, трудовой занятости, доступа к образованию, культуре, природным ландшафтам, благосостоянию.

Проведенные расчеты показали, что для крупных городов радиус пригородной зоны должен соответствовать: 40-70 км, для средних: 20-30 км, рассчитываться на основе анализа грузопотоков и миграции населения [8].

В ходе исследования был смоделирован муниципальный полис «Волжский – Ахтубинский» (пригородная зона) около городского округа – города Волжского Волгоградской области по диаметру в 50 км с включением в состав земель муниципальных районов Быковского, Ленинского, Среднеахтубинского, поселков: Зелёный, Рабочий, Краснооктябрьский, Паромный, Metallург и Южный (рис. 1) [9].



Рис. 1. Территориальная схема пригородной зоны города Волжского

Расчетные показатели удовлетворенности «счастьем»*

Переменная	Среднее пиковое значение здорового образа жизни	
	Волжский = 340 тыс чел	Средняя Ахтуба = 15 тыс чел, Ленинск = 15,5 тыс чел, Быково = 25 тыс чел
Удовлетворенность семьей	10 км	18 км
Удовлетворенность дружбой	9 км	20 км
Экономическая удовлетворенность	16 км	50 км

*Полученные результаты носят исследовательский характер



Рис. 2. Административное управление пригородной зоны

Разработанная модель пригородной зоны – муниципального полиса (пригородной зоны) «Волжский – Ахтубинский» на основе механизма государственно-частного партнерства имеет несколько поясов. Первый обеспечивает защитную и санитарную функции; второй нацелен на дачное и коттеджное строительство, размещение рекреационных и спортивных объектов, третий для развития торговой инфраструктуры и органического земледелия. Предписывающая аналитика (*prescriptive analytics*) обеспечила построение системы административного управления (рис. 2).

Социо-эколого-экономический эффект развития пригородной зоны следующий: открытие новых рабочих мест, развитие инфраструктуры бизнеса, снижение антропогенного воздействия на природные ресурсы, модернизация транспортной инфраструктуры, организация органического земледелия,

увеличение мест отдыха [10]. Диагностика базовых условий пригородной зоны города Волжского показывает, что сильными сторонами выступают природно-территориальные и промышленно-исторические условия, а слабыми – отсутствие правовой базы и инвестиций.

Выводы

Исследование показывает, что предложенная тема дополняет инструментарий региональной экономики и открывает перспективы для применения механизма государственно-частного партнерства на площадке пригородных зон. Для развития этих территорий требуется совершенствование нормативно-правовой базы, разработка целевых программ и моделей опережающего роста.

Развитие пригородных зон требует подбора основных критериев, оценка которых

и будет основанием для принятий решений по присвоению территории статуса опережающего развития. Развивающийся в пригородных зонах бизнес будет сочетать в себе черты городской и сельской жизни. Перечень основных критериев, определяющих выбор модели должен основываться на местных традициях, инвестиционной

привлекательности и экологии. Выделенные критерии целесообразно группировать по группам, в числе которых: ресурсные, демографические, логистические, инновационные. В качестве механизма социально-экономического развития использовать государственно-частное и муниципально-частное партнерство.

Библиографический список

1. Медведева Л.Н. Управление средними городами в урбанизированную эпоху (методология и практика). Волгоград: Издательство ВолгГТУ, 2011. 222 с.
2. ООН-Хабитат. Доклад о городах мира. URL: <http://unhabitat.ru/publications/doklad-o-sostoyanii-gorodov-mira-za-2022-god> (дата обращения: 12.06.2024). DOI: 10.18356/d201a997-en.
3. Никифоров А.В. Рождение пригородной Америки: социальные последствия и общественное восприятие процесса субурбанизации в США. URL: <http://mx.esc.ru/~assur/ocr/suburbia/suburbia.htm> (дата обращения: 24.05.2024).
4. Сейфуллин Ж.Т., Сейтхамзина Г. Ж. Научное обоснование изменения пригородных функциональных зон города Алматы как важного транспортно-логистического центра // Статистика, учет и аудит. 2018. № 2 (69). С. 92-98.5. Вакарев А.А., Гришин И.А., Виноградов В.В., Иевлева Н.В. Информационно-моделирующие системы как инструмент формирования муниципальной стратегии // Вестник Тверского государственного университета. 2021. № 2. С. 49-60.
6. Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации. URL: <https://www.consultant.ru/document> (дата обращения: 12.06.2024).
7. Козенко З.Н., Юдаев И.Г. Управление предпринимательством на региональном и муниципальном уровне: теория, опыт, тенденции // Научные труды Вольного экономического общества России. 2010. Т. 142. 207 с.
8. Поносов А.Н. Совершенствование подходов к определению размеров пригородных зон и организация землепользования при территориальном и экономическом развитии пригородных муниципальных образований на примере Пермской агломерации: монография. Пермь: ИПЦ «Прокрость», 2021. 181 с.
9. Беляев М.К., Соколова С.А. Развитие интеграционной сети пригородных зон России: монография. Волгоград, 2017. 134 с.10. Олейник В.Д., Гладкий А. В. Этапы развития и стадии формирования пригородных зон // Псковский регионологический журнал. 2016. № 1 (25). С. 31-43.