

**ПЕТЕРБУРГСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ**  
**20—22 июня 2013**

**Новые катализаторы изменений**  
**ГОРОДА КАК ДВИГАТЕЛЬ ГЛОБАЛЬНОГО РОСТА**  
**Панельная сессия**

**21 июня 2013**  
**09:45—11:00, Павильон 5, Зал 5.1**

**Санкт-Петербург, Россия**  
**2013**

**Модератор:**

**Джон Торнхилл**, Заместитель редактора, The Financial Times

**Выступающие:**

**Николь Брик**, Министр внешней торговли Франции

**Леонид Казинец**, Председатель правления, Корпорация «Баркли»

**Эдвард Скайлер**, Исполнительный вице-президент, Citi

**Рон Хульдаи**, Мэр г. Тель-Авив

**Андрей Шаронов**, Заместитель Мэра Москвы в Правительстве Москвы по вопросам экономической политики

**Участники дискуссии:**

**Дэвид Грэй**, Управляющий партнер, PwC в России

**Жан-Франсуа Сирелли**, Заместитель главного исполнительного директора, президент в странах Европы, GDFSUEZ

## **Дж. Торнхилл:**

Доброе утро! Меня зовут Джон Торнхилл. Я — заместитель редактора газеты The Financial Times. Для меня большая честь принимать участие в форуме и выступать в роли модератора сессии «Города как двигатель глобального роста». Сегодня здесь присутствуют выдающиеся, очень интересные люди — как среди выступающих, так и среди сидящих в зале. Всех их я призываю принять активное участие в дискуссии.

Сегодня половина населения мира проживает в городах. Города дают более 80% валового мирового продукта (ВМП). В трехстах крупнейших городах проживает около 19% населения мира и сосредоточено почти 48% мирового производства. При этом уровень развития городов в разных регионах мира неодинаков. Около 75% наиболее динамично развивающихся городов находится в Азии, Латинской Америке и на Ближнем Востоке, а 90% городов, развивающихся медленнее всего, расположено в Европе и Северной Америке. Урбанизация продолжается быстрыми темпами, особенно в Китае и Индии: ожидается, что в Китае на протяжении ближайших десяти лет 250 миллионов человек переедут в города. По прогнозу консалтингового агентства McKinsey, в 2025 году на долю 23 ведущих мегаполисов будет приходиться 10% мирового ВВП — по сравнению с 14% на сегодняшний день. Иными словами, быстрорастущие города станут удобными площадками для ведения конкурентоспособного бизнеса, на них придется немалая доля экономического роста. В то же время города, которые сегодня являются ведущими, столкнутся с рядом проблем.

Первым выступит господин Эдвард Скайлер, исполнительный вице-президент Citigroup: ранее он работал в администрации Блумберга, мэра Нью-Йорка. Когда я собирал факты про господина Скайлера, мне попалось высказывание одного из его коллег, Кевина Шики: «Эд — он как Бэтмен, только в Готэм-сити о нем не знают: в отличие от Брюса Уэйна, Эд намеренно не привлекает к себе внимание» (The New York Times). Итак, Эд, Вы открываете нашу дискуссию.

### **Э. Скайлер:**

Доброе утро. Извините, плащ Бэтмена я забыл дома, в Нью-Йорке. Джон говорил о будущем. Компанию Citigroup также волнует не столько то, что происходит сегодня, сколько то, что будет происходить завтра и через несколько десятков лет. Именно поэтому отделу аналитики журнала The Economist было поручено подготовить доклад о будущем городов, чтобы выяснить, какие из них будут наиболее конкурентоспособными в 2025 году. Результаты оказались поразительными. Урбанизация действительно достигла огромных масштабов — стоит только взглянуть на цифры. В 1990 году в городах проживало 43% мирового населения, сегодня — около 52%. По прогнозам, в 2030 году этот показатель будет равен 60%, а в 2050 году — 70%. Рассмотрим эти данные в контексте: если расчеты ООН верны, в 2050 году мира будут населять 9,5 миллиардов людей, в том числе 6—7 миллиардов горожан. Население городов будет равно сегодняшнему населению планеты. Это один аспект проблемы.

В каких городах ожидается бурный рост экономики? Мы полагаем, что в 2025 году на долю сотни ведущих городов будет приходиться треть ВВП. На долю 440 городов в развивающихся странах придется примерно половина роста ВВП. Но дело не столько в росте ВВП, сколько в том, какие именно города станут движущей силой роста мировой экономики. В исследовании города оценивались по восьми параметрам: (1) экономическая мощь, объем производства; (2) финансовая зрелость, прочность позиций центрального банка, эффективность его деятельности; (3) инфраструктура, в том числе телекоммуникации; (4) человеческий капитал, система образования, привлекательность города для молодежи; (5) эффективность государственных институтов, система налогообложения, уровень коррупции; (6) социокультурная ситуация в городе, уровень жизни населения, соблюдение прав человека; (7) устойчивое развитие; (8) привлекательность на международном уровне, бренд города, его узнаваемость.

В списке ведущих городов оказались те, которые сразу приходят на ум: Нью-Йорк, Лондон, Париж, Стокгольм, Чикаго. Однако наивысшие темпы роста продемонстрируют быстрорастущие города в развивающихся странах — такие, как Мумбаи и Сан-Паулу. Стремительный рост городов потребует огромных финансовых вложений. Один только Нью-Йорк планирует потратить за 10 лет 20 миллиардов долларов США только на 4 проекта по усовершенствованию железнодорожного транспорта — метро в пригороды и общественное метро — и это только на Манхэттене. И так, 20 миллиардов долларов будет потрачено на четыре проекта, не считая расходов на развитие аэропортов и так далее. Кроме того, 10 миллиардов долларов будет выделено на жилищное строительство, еще несколько миллиардов — на обновление энергосетей, 6 миллиардов — на строительство нового водопровода для доставки пресной воды из загородных водохранилищ. Крупные затраты планируются и в других городах. Ожидается, что до 2025 года Мехико, Лондон и Сан-Паулу вложат в инфраструктуру около триллиона долларов, Пекин — 2 триллиона. По оценкам McKinsey, вместе эти города за 20 лет израсходуют 40 триллионов долларов на развитие инфраструктуры. Конкурентоспособность городов будет повышаться, среди прочего, благодаря этим инвестициям — а не только вследствие притока населения извне.

**Дж. Торнхилл:**

Прекрасно. Большое спасибо, Эд. Я хотел бы предоставить слово Рону Хульдаи, главе муниципалитета Тель-Авив — Яффа. Насколько я знаю, он подготовил для нас презентацию.

**Р. Хульдаи:**

Доброе утро, уважаемые дамы и господа! Я — Рон Хульдаи, мэр Тель-Авива. Естественно, я не могу говорить о триллионных суммах. С Вашего позволения, я буду говорить на английском, а так как мой английский далек от совершенства, я буду пользоваться своими записями. Подозреваю, что

большинство из Вас не бывали в Тель-Авиве — пока что, — и поэтому хочу Вам показать несколько фотографий, чтобы Вы получили лучшее представление о городе.

Самое уникальное явление в его экономике — множество стартапов. У нас насчитывается 700 стартапов и научно-исследовательских центров, есть отделения многих международных ИТ-компаний. Буквально на прошлой неделе очередной стартап, Waze, был куплен компанией Google за миллиард с лишним долларов. К сожалению, в Израиле налог на прибыль идет в государственную казну, а не в городскую.

В чем же секрет успеха? Откуда берется такая творческая энергия? Точного ответа я не дам, но думаю, что дело в создании экосистемы. У Тель-Авива есть географические преимущества, и мы нашли способ использовать их с максимальной выгодой. Одно из преимуществ — небольшая площадь города, составляющая всего 52 квадратных километра. Это облегчает передвижения. Далее, у нас отличный климат. Как видите, у нас есть красивые пляжи, где отдыхают красивые люди. Мы вкладываем много денег в организацию общественного пространства. Так, например, в городе насчитывается 220 000 деревьев, и каждые два часа сажается новое. Большие средства тратятся на культуру и искусство: 500 миллионов долларов только за последнее десятилетие мы вложили в двадцать наиболее важных культурных проектов. Мы также тратим много денег на пропаганду плюрализма и толерантности: как отметил предыдущий оратор, общественная свобода — важный фактор развития городов. Толерантность и радушие привлекают людей в наш город. Все эти меры приводят к тому, что молодежь со всего Израиля перебирается в Тель-Авив. Это один из самых молодых городов мира: 33% населения составляют люди в возрасте от 18 до 35 лет — превосходный показатель! Поэтому у нас развита индустрия развлечений. В городе насчитывается 1740 баров и клубов — по одному на каждые 220 жителей. Именно молодежь обеспечивает экономический рост, именно благодаря молодежи в городе

господствует дух креативности и инноваций. Такая атмосфера очень благоприятна для стартапов.

С первых дней своего существования Тель-Авив стал городом стартапов и, по сути, сам является стартапом. Он был основан 100 лет назад, когда 66 энергичных семей решили построить город там, где были одни лишь дюны. Эти люди мечтали построить в безжизненной пустыне райский уголок с пышными садами, они мечтали о городе будущего на родине их предков. Словом, это классический стартап — большие мечты, небольшие шансы. Этим людям удалось воплотить свою мечту в жизнь. Основателями Тель-Авива двигала идея, они не думали о том, насколько их цели достижимы.

Дамы и господа! Я происхожу из семьи предпринимателей. Мои родители мечтали о создании утопического общества. Они построили кибуц, кооперативную ферму, занимались преподавательской деятельностью. Сам я 26 лет прослужил в воздушных силах Израиля, но всегда мечтал пойти по стопам родителей. После ухода на пенсию в звании генерала я хотел стать преподавателем, но у меня не было соответствующего образования. Что делать в городе инноваций, если вы не можете стать учителем? Вы становитесь директором школы. Проработав директором несколько лет, я решил выдвинуть свою кандидатуру на должность мэра. Город тогда находился на грани банкротства; сегодня у него рейтинг AAA от Standard & Poor's. Чтобы добиться экономического роста, мы сконцентрировались на инновациях и культивировании творческого потенциала. Наша стратегия содержит два основных элемента: создание площадок, позволяющих жителям города заниматься инновациями, и применение инновационных идей на благо горожан.

Расскажу об этом чуть подробнее. Как я уже сказал ранее, Тель-Авив — центр инновационных разработок в Израиле. Мы стремимся стать местом концентрации стартапов, имеющим международное значение — чем-то вроде Кремниевой долины за пределами США. Поэтому мы создаем специальную экосистему для стартап-компаний. У нас есть бесплатный wi-fi в общественных

местах — на улицах, в парках и на пляжах. Мы открываем коворкинги для предпринимателей в общественных учреждениях, разрабатываем новые учебные программы, проводим конференции и международные мероприятия, чтобы в мире узнавали о нас как можно больше. Главное же, мы вместе с правительством работаем над очень важным проектом: речь идет о выдаче особых виз для иностранных бизнесменов, желающих запустить стартап в Израиле.

Я прибыл сюда, чтобы пригласить к нам предпринимателей и студентов из разных стран. Мы используем технологии во благо горожан и стремимся быть новаторами во всем. У нас есть проблемы с общественным транспортом, и мы ищем инновационные решения для них. Мы создаем школы нового типа — без традиционных учебников. Мы открыли доступ к базам данных муниципалитета, чтобы каждый мог создавать на их основе полезные приложения. Мы стремимся сделать всю городскую инфраструктуру инновационной. Единственное, чего мы не хотим — это менять мэра. Если власть утверждается надолго, дела идут лучше. Вот краткий рассказ про то, как мы превратили Тель-Авив в город стартапов. Мы будем и дальше действовать в этом направлении.

Перечислю, что Вам нужно взять с собой в поездку в Тель-Авив: шорты для пляжа; шорты на деловые встречи; ноутбук, конечно; и не кушайте неделю до поездки — у нас потрясающие рестораны. Зонт не берите: он вам не понадобится. Приезжайте! Надеюсь вскоре увидеть Вас в Тель-Авиве. Спасибо за внимание.

**Дж. Торнхилл:**

Благодарю Вас, господин Хульдаи, за великолепную презентацию, посвященную Тель-Авиву — разнообразному и живому городу, где царствует политическая стабильность.



Предоставляю слово Леониду Казинцу, председателю правления корпорации «Баркли». Его компания, в частности, занималась благоустройством нескольких крупных городов России.

**Л. Казинец:**

Спасибо, коллеги.

Я хотел бы поговорить о том, что города, безусловно, являются центрами роста и капитализации, но не в прямом географическом смысле. Мы видим это на примере России, о котором мне просто говорить, поскольку я внимательно изучил российскую макроэкономику. У нас есть парадокс: все территории устроены радиально, все коммуникации ведутся через центры. Это наблюдается и в федеративной, и даже в региональной системе. На федеративном уровне это особенно хорошо видно, когда люди с Урала летят в Сибирь через Москву, а грузы в Нижний Новгород идут, например, из Петербурга тоже через Москву. Это исторически сложившаяся система коммуникаций, потоков денег, но она является основным препятствием для роста экономики. Попробую пояснить на примерах.

В России есть моногорода, где системообразующие предприятия были очень привлекательны, люди приезжали, жили, работали на заводах, получали высокие зарплаты, а когда эти градообразующие предприятия закрывались, люди уезжали. Сейчас в этих моногородах мы можем найти целые кварталы пустующего достаточно качественного жилья, которое, может быть, требует небольшой реновации, но оно готовое, оно пустое, и люди там не живут. В этих городах нет пробок, там все хорошо с экологией. Экологическая обстановка особенно хорошая, если системообразующие предприятия закрылись. Люди не живут в этих городах.

Люди приезжают жить в «миллионники»: в Северную столицу, Петербург, или в столицу России, Москву, хотя там гораздо хуже экология, существуют транспортные проблемы. Людей привлекают заработки. Возможность заработать, возможность сделать карьеру, получить образование — для себя,

для своих близких, для своих детей — заставляют людей жить в городах. Наши регионы не будут развиваться до тех пор, пока в городах будут высокие возможности и высокие заработки.

Города должны понимать, что транспортные проблемы крупных мегаполисов не решатся, пока не начать решать их с другой стороны. Как бы мы ни расширяли улицы, сколько развязок бы мы ни строили, машин все равно будет больше: количество машин прирастает быстрее, чем возможные инвестиции в сложившиеся инфраструктурные проекты. Пути борьбы с пробками: или люди перестанут ездить в города, или люди перестанут ездить в города на машинах. Второй путь более интересен — это развитие городского транспорта, различных коммуникаций. Если люди перестанут ездить в города вообще, с одной стороны, это выглядит ужасно, с другой — это, возможно, и есть тот путь, по которому следует идти: нужно вынести привлекательные центры информации, коммуникации и заработков из городов.

Сейчас очень большой шанс для России в использовании городов как центров, между которыми на коммуникациях возникает рост. Мы говорим о том, что не имеет смысла строить коммуникации вокруг Москвы или Петербурга, а нужно строить их напрямую, допустим, с Балтийского моря в такие развитые районы, как Поволжье, связывать Поволжье, Сибирь, Урал более мощными коммуникациями. Эти трассы будут центрами роста, потому что экономика обязательно возникает и растет там, где есть большой трафик машин и людей. Города должны прилагать усилия, чтобы разгрузить себя и вынести за город все те функции, которые не являются необходимыми для города в данный момент.

В Москве и Петербурге интерес представляют дополнительные транспортные кольца, которые строятся на некотором удалении от города. Мы имеем в виду не Московскую кольцевую автомобильную дорогу, а то кольцо, которое пройдет на удалении от Москвы. Уже сегодня там возникают центры роста, дорожает земля, возникают поселки, инфраструктура еще не заработала в достаточной мере, но интерес уже есть.

Города как центры роста, в моем понимании, — это опорные точки: вынося из городов функции и организовывая трафик между ними, мы можем развивать территории. Привлекательные города вырастут сами по себе, но что будут делать правительства этих городов, и как в них можно будет жить, когда они будут переполнены желающими приехать в них?

**Дж. Торнхилл:**

Сейчас я предоставляю слово Андрею Шаронову, заместителю мэра Москвы в Правительстве Москвы по вопросам экономической политики. Москва — город, полностью соответствующий теме нашей дискуссии: его доля в ВВП России составляет 25%. Прошу Вас, господин Шаронов.

**А. Шаронов:**

Добрый день, уважаемые дамы и господа!

Уважаемый мэр Тель-Авива только что преподнес нам урок маркетинга: это блестящее представление города.

Я поступлю немного по-другому. Я хотел бы на примере Москвы раскрыть тему городской периферии. Это будет ключевой темой Московского урбанистического форума, ежегодного мероприятия, которое проходит в декабре в Москве. Пользуясь случаем, я приглашаю вас на Московский урбанистический форум, его повестка в этом году — городская периферия, тема сформулирована так: «Мегаполисы. Экономика периферий».

Для каждого города, развивающегося или развитого, если он больше определенного размера, критически важны различные аспекты вопроса периферии. Вопросом периферии занимаются и в Нью-Йорке, и в Париже, и в Лондоне, и в Стамбуле, в Сан-Паулу, в Шанхае, в Москве. Повестка везде разная, но острота вопроса значительна.

Здесь представлены фотографии периферии трех городов: Мехико, Москвы и Лондона. В одном случае мы видим трущобы, в другом — индустриальную социалистическую застройку, в третьем случае — таунхаусы. Острота

проблем разная, но во всех случаях существуют вопросы, которые волнуют жителей и касаются серьезных вопросов городских финансов и источников развития периферийных районов.

Обращу внимание, что периферии всколыхнули внимание общественности. В течение последних нескольких лет в таких городах, как Берлин, Париж, Лондон, произошло то, что в прессе было названо «восстанием окраин» — всплески преступности, которые являются следствием социальной дезинтеграции жителей, социальных групп, оказавшихся на периферии или в наиболее неблагополучной части периферии мегагородов. В 2003 году Организация Объединенных Наций подготовила отчет, который назывался «Вызов окраин», он обращал внимание на наиболее маргинальные случаи: каждый шестой житель Земли живет в трущобах на городских окраинах.

Здесь вы видите, я прошу прощения у англоговорящей аудитории, примеры темпов роста населения за последние десять лет в ряде городов: самые небольшие в Париже, где население выросло на 7,2%, а самый крупный рост произошел в Бангкоке, население этого азиатского мегаполиса выросло на 45%.

Для Москвы, — вы видите очертания Москвы, которые она приобрела год назад, в соответствии с проектом по ее расширению, — проблема окраин имеет свое лицо, свои особенности. В Москве нет трущоб, это замечательно. Мы унаследовали технически благоустроенные районы на окраинах со сравнительно высоким уровнем социальных стандартов, но ряд крупных проблем остался.

Во-первых, это тема расширения Москвы. Москва увеличилась в 2,5 раза по сравнению со своей исторической территорией. Сейчас ее площадь составляет две с половиной тысячи квадратных километров. В готовящемся сейчас новом Генеральном плане Москвы, который должен быть утвержден в 2015 году, вопрос развития новой территории, то есть периферии, должен быть специально продуман. Раньше этот вопрос не стоял.

Вторая причина важности этой темы. Москва — сверхконцентрированный город. Москва за сто лет с начала 20 века увеличилась в десять раз. Вы видите маленькую территорию в центре: на ней постоянно живут всего 7% процентов жителей, и она же служит местом размещения более 40% рабочих мест. Это создает дополнительные проблемы, как для центра, так и для периферии, которая в основном представляет собой спальные районы либо индустриальные зоны.

Москва — это, прежде всего, Кремль, Красная площадь, бульвары, парки. Но ведь это еще и Бибирево, Жулебино, Зюзино, которые не известны никому, кроме москвичей. На безликой территории живут 85% населения. Вызов для Москвы, и не только для Москвы, — обретение этими окраинами своего лица и своего звучания для жителей, и не только для жителей. Вопрос идентичности периферии тоже чрезвычайно важен.

Третья проблема, не специфически московская, а общая для мегаполисов — это неравномерность в развитии города. Появляются благополучные районы, появляются районы с плохой репутацией с социальной точки зрения, с экономической точки зрения. Городские власти, думая о периферийных территориях, должны принимать усилия по снижению, по недопущению роста этой неравномерности, которая, как показывает последний европейский опыт, приводит к всплескам насилия и девиантного поведения.

Для Москвы проблема периферии или, скажем, типологии периферии — это, прежде всего, спальные районы и это промышленные районы. Промышленные районы надо перепрофилировать. Спальные районы подходят к тому рубежу, когда огромный объем индустриального жилья второго поколения нужно будет реконструировать, нужно будет с ним что-то делать, и его объем существенно больше объема уже реконструированного жилья. Модель, по которой происходил снос пятиэтажных домов первой индустриальной эпохи, начала индустриального строительства жилья, скорее всего, будет непригодна: эти дома многоэтажные, районы уже имеют высокую плотность, и идти через наращивание плотности будет невозможно.

У нас начинаются большие проекты на периферии: это «ЗИЛ», не самая периферия, но уже и не центр, это «Сколково», это новая периферия Москвы, которая предполагает большой объем урбанистического развития и привнесение новых важных инновационных активностей в город. Для любого города важно определить, хотим ли мы агрессивно развивать периферии, или мы, скорее, хотим придерживаться идеологии сохранения и, при необходимости, консервации существующей застройки, существующей плотности.

Могу сказать еще, скорее, в постановочном плане, о темах, которые напрямую связаны с развитием периферии, очень релевантных для Москвы.

Это миграция. Москве необходимо как минимум около одного миллиона мигрантов в течение следующих пяти лет. При этом нам известны примеры из мировой практики, когда такая активная миграция приводит к созданию гетто. Решая первую проблему, мы не должны создавать вторую.

Как я уже говорил, это модель застройки. Мы имеем такое наследие: в основном, это спальные районы, многие из которых уже подходят к исчерпанию своего ресурса. Это чрезвычайно дорогая история, которая до сих пор не решалась за счет вовлечения средств жителей, и это история, пока не сопоставимая по масштабам с бюджетными возможностями города, поэтому мы должны искать решение.

Следующее. Налоговая политика — это, скорее, российская проблема. У нас очень мала доля налога на недвижимость. Недвижимость, земля — это «московская нефть». Разъясняя нашу политику, мы должны постепенно смещать акценты в структуре наших доходов с налогов на деятельность, то есть с подоходного налога и налога на прибыль, на налог на недвижимость. Прежде всего, это налоги на землю и на имущество, которого много: оно дорогое, и его можно рассматривать как серьезный источник дохода.

Еще один аспект, я заканчиваю, — это ценность жилья. Проанализировав разницу в соотношениях цен на недвижимость в центре и на периферии в разных городах, мы увидели, что в Москве она сильно отличается от средней.

Мы брали не только Лондон и Сингапур, которые здесь приведены. Есть достаточно высокий потенциал роста стоимости той недвижимости, которая существует на периферии. Нужно предпринимать определенные действия. Это очень полезное и интересное экономическое упражнение, когда через какие-то градостроительные, социальные решения мы повысим стоимость уже существующей инфраструктуры, и тем самым привлечем периферию Москвы, которая уже создана и которая должна подвергаться такой трансформации.

Спасибо.

**Дж. Торнхилл:**

Большое спасибо. Очень интересная презентация. Вы убедительно продемонстрировали, что быстрый рост крупных городов создает много проблем и трудностей для городских властей. Я приветствую последнего из официальных выступающих — министра внешней торговли Франции Николь Брик. Госпожа Брик очень занята, так как участвует в переговорах о торговом соглашении между США и ЕС, но все же сумела найти время, чтобы выступить на нашей сессии. Добро пожаловать! С нетерпением ждем Вашего выступления.

**Н. Брик:**

Я буду говорить по-французски. Благодарю вас.

Мы говорим о разных регионах мира, но для меня Россия совсем рядом, в Европе. Города — это, действительно, двигатель прогресса, двигатель роста. Из своих путешествий я извлекла урок: в росте городов необходимо примирить экономический рост и качество жизни, и эта проблематика носит универсальный характер, с этим мы встречаемся везде. Вы показали цифры, вы показали графики: рост городов — это яркое явление конца 20 — начала 21 века, это приоритет для правительств, для депутатов и избранных разного уровня. Андрей об этом говорил.

Я встречалась с ним в Москве несколько месяцев назад, я знаю, что он был в Париже, и посетил выставку «Большой Париж». У Франции есть определенный опыт развития городов, как это мы себе представляем сегодня. Я была в странах Юго-Восточной Азии, встречалась с моими коллегами, министрами. Один из министров также занимался экономическим развитием и связанным с этим финансированием. Хотя это не было основной темой данной пресс-конференции, в конце он сказал журналистам на своем языке (мне перевели, я не говорю на азиатских языках): «Когда я говорю о городской инженерии, я думаю о Франции». Для меня это был комплимент, очень приятно было слышать его в адрес моей страны, потому что у нас достаточно богатый, уже очень давний опыт.

Вернемся к «Большому Парижу». Мэр Тель-Авива говорил о заслугах своего города: действительно, это очень живой, динамичный, развивающийся город, где приятно жить. Я должна сказать, что в Париже и в парижском регионе живут 12,5 миллионов жителей, это примерно население Петербурга и области. Я думаю, что нам известны все проблемы, которые описал Андрей относительно своего города. Мы сделали крупный проект, который называется «Большой Париж». Он состоит в том, чтобы разгрузить центр: у нас очень часто для того, чтобы переехать из одного пригорода в другой, надо ехать через центр, потому что у нас также радиальная планировка. На это потребуются капиталовложения в размере 30 миллиардов евро. Придется обеспечивать развитие пригородов, чтобы центр смог вздохнуть. Политика мэра — это ограничение автомобильного движения, что создает проблемы, потому что автомобилей по-прежнему много, мало кто отказывается от машин. Необходимо развивать альтернативные виды транспорта. Я думаю, что этот большой проект очень мобилизующий. Он касается и архитекторов, которые много работали, потому что у нас также есть проблема жилья. Это один из уроков, который надо извлечь.



Городские службы, водоснабжение, канализация — это также чрезвычайно важно, нужно помнить о качестве услуг, предоставляемых населению, помнить о том, что мы можем делать хорошо.

Во французских городах есть традиции очень плотных центров, необходимо помнить о том, чтобы исторические центры не превращались в центры-музеи, они должны продолжать жить, необходим транспорт, который был бы адаптирован для центров городов. Я работала на этом важном Форуме с французскими предприятиями, они приезжают сюда постоянно. В этом году здесь участвуют представители компании Alstom-Citadis, которые как нельзя лучше подходят для работы в центральных районах крупных городов.

Понимая важность охраны окружающей среды, мы создаем экологические кварталы в Лионе, в Нанте, в Ницце, то есть во всех крупных городах. Я думаю, к нам стоит приехать и посмотреть, что делается в этом направлении. Из многих стран приезжают делегации депутатов или предпринимателей, которые изучают наши модели. Мы ведем работу по созданию экологических кварталов — нет, скорее, «зеленых» городов. В этих районах живут не тысячи и не десятки тысяч людей. Их население составляют сотни тысяч жителей, до миллиона! Эта работа была начата на основе политической воли генерала де Голля в 60—70-х годах.

Мы построили новые города. Я вижу, новые города строятся во всем мире, я видела Астану в Казахстане, это совершенно новый современный город. Мы совершали ошибки, а затем учились на них, набираясь опыта. Мы построили шесть новых городов, четыре — это успех, один совсем не удался, и еще один вызывает смешанные чувства.

И этот опыт позволяет извлечь очень важный урок, о котором хотелось бы сказать. Не буду долго на этом останавливаться, но это действительно чрезвычайно важно. Необходимо иметь интегрированное видение, которое касается мобильности в городе, то есть транспортной системы, связи с пригородами, урбанизма, жилья и услуг населению. Иногда начинают с транспорта, в определенный момент возникает проблема жилья, эта проблема

не может решаться без перемещения людей с работы домой или с работы в места отдыха — человек ведь не только работает и сидит дома. Городской транспорт — ключевой вопрос, требующий новых технологических решений.

Денег не хватает всем городам, точно так же перед всеми ними стоит и вопрос энергетической эффективности. Строится жилье, которое не должно быть прорвой, в которой пропадает энергия. Низкокачественное строительство совершенно не допустимо. Чрезвычайно важны технические решения, технические достижения. Большие города, большие поселения будут организовывать международные выставки, крупные международные выставки, они хотят так же проводить, например, Олимпийские игры или другие крупные спортивные мероприятия. Многие французские компании являются лидерами в энергосберегающих и — шире — в «зеленых» технологиях в целом. Олимпийские игры в Лондоне были названы организаторами «экологической олимпиадой». Многие французские фирмы участвовали в реализации этого подхода, предоставив хозяевам игр свои технологии, наработки и самые современные энергоэффективные решения.

Способность воспринимать инновации — это важный фактор роста. Я говорила о транспорте, об исторических центрах, я знаю, что очень многие города думают об оригинальных видах транспорта, например, о легком метро или монорельсовой дороге. Одно из французских предприятий сейчас участвует в разработке такого проекта для Нижнего Новгорода. Доступный, скоростной и экологически чистый транспорт является не только элементом инфраструктуры, но и выполняет важную социальную функцию, удобно связывая центральные и периферийные районы города.

В заключение хотелось бы сказать, что можно сгруппировать весь французский опыт, я знаю, что и другие страны это делают: я хорошо знаю конкурентов. Наши японские друзья отобрали десяток городов мира, где они будут организовывать экологические кварталы, иногда в сотрудничестве с национальными компаниями. Они будут заниматься этим, например, в Лионе. Это нормально, потому что каждый ищет свое место на рынке. Я надеюсь, что

Франция, с учетом ее опыта и ошибок, способна представить миру свои достижения и уроки, которые она извлекла. Для реализации этих глобальных проектов необходимо очень четкое управление ими. Необходимо иметь хороших инженеров, каких немало во всем мире, одновременно необходимы и профессионалы, которые могут управлять глобальным проектом. Это касается, например, «Большого Парижа». Это связано и с теми проблемами, о которых Вы говорили. Это связано и с налогообложением, что тоже важно. Необходимы и арбитражные инстанции для разрешения споров между компаниями, принимающими участие в таких проектах. В такой работе нельзя торопиться и неоправданно экономить на себестоимости. В некоторых местах мы строили быстро и дешево, а десять лет спустя я вижу, что все надо начинать с нуля. Таков уж выбор, но вы знаете, что государственные средства, как и частные средства, не безграничны, и их надо использовать эффективно.

**Дж. Торнхилл:**

Большое спасибо, госпожа Брик. Вы были совершенно правы, подчеркнув значение высокого уровня жизни, а также интегрированного подхода к развитию городов. Давайте продолжим нашу дискуссию. Я приглашаю выступить наших гостей, а именно, Жана-Франсуа Сирелли, заместителя главного исполнительного директора и президента в странах Европы компании GDF SUEZ. Просим Вас поделиться своим взглядом на устойчивое развитие городов.

**Ж.-Ф. Сирелли:**

Спасибо. Действительно, рост численности населения, борьба с изменением климата, необходимость бережного отношения к ресурсам, проблемы с безопасностью, которых коснулся Андрей — все это требует пересмотра сегодняшней модели развития европейских городов. По всему миру растет количество экорайонов, которые впервые возникли в Скандинавии 15 лет назад. Наша компания ведет активную деятельность в различных городах.

Основываясь на нашем опыте, я хочу сделать несколько замечаний. Во-первых, городским властям следует находить комплексные решения, а не решать проблемы в разных областях по отдельности. Комплексные решения подразумевают повышение экономической и экологической эффективности энергетики — иными словами, модернизацию сетей вместе с внедрением так называемой экономики замкнутого цикла, предполагающей повторное использование ресурсов.

Во-вторых, городское хозяйство — по определению непростая отрасль. Руководители сталкиваются с рядом проблем: доступ к базовым ресурсам, то есть энергоснабжение, утилизация отходов, водные ресурсы; экологические ограничения, загрязнение второго порядка; вопросы экономического развития — создание рабочих мест, обеспечение достойного уровня жизни, о чем уже говорилось. Все эти проблемы взаимосвязаны. Нужна серьезная подготовка, которая позволит решать эти проблемы не по отдельности, а в комплексе.

В-третьих, такая подготовка требует объединения усилий всех заинтересованных сторон. Бизнес, бесспорно, может предложить властям решения в экономической, социальной и экологической сферах. Необходимо привлекать представителей коммунальных служб, банков и других финансовых учреждений, а также градостроителей и застройщиков. Следует объединять усилия различных специалистов.

И последнее: единого решения нет. Любое решение должно быть индивидуальным. У нас есть опыт интегрированного подхода к проблемам городского хозяйства. Так, в Париже мы занимаемся управлением самого большого в мире района с централизованной системой кондиционирования воздуха. Первое, что мы пытаемся сделать в любой ситуации — создать единую систему энерго- и водоснабжения и утилизации отходов. Мы будем рады поделиться своим опытом со всем странами, в том числе с Россией, где эта задача является приоритетной. Благодарю Вас.

**Дж. Торнхилл:**

Большое спасибо за Ваше выступление. Слово предоставляется Дэвиду Грэй, управляющему партнеру PricewaterhouseCoopers по России.

**Д. Грэй:**

Наши докладчики представили превосходные наблюдения, говоря о самых различных вопросах. Мое внимание привлекли слова об урбанизации как о феномене XXI века: доля городского населения в мире превысила 50% и вскоре достигнет 70%, если прогнозы верны. Думаю, что одновременно мы не должны упускать из вида глобализацию. Границы между странами постепенно стираются, мир становится более однородным.

Наша компания публикует исследование «Города возможностей», посвященное ведущим городам мира. Мы видим, что реальная конкуренция все чаще происходит не между странами, а между мегаполисами. Это создает проблему, поскольку глобализация продолжается и, как отметил мэр Тель-Авива, города все больше притягивают инициативную молодежь. Вероятно, в соревновании между городами не будет выигравших, ведь число мест, способных составить друг другу конкуренцию в глобальном масштабе, ограничено. Возникнет проблема распределения ресурсов на национальном уровне. Как определять победителей? О какой конкурентоспособности на глобальном уровне можно вести речь, если, например, в России есть около десятка действительно крупных городов? Даже в такой большой стране, как Российская Федерация, скорее всего, лишь один-два города способны составить конкуренцию зарубежным мегаполисам. Нужно не ошибиться с распределением ресурсов. Необходимо на национальном уровне принимать те решения, которые действительно помогут правильно расставить приоритеты, связанные с развитием тех или иных городов. Безусловно, определенный риск существует. Допустим, мы выберем шесть самых развитых городов: вполне возможно, что один или два не выдержат конкуренции. Всегда будут победители и побежденные. В результате появятся

«города-призраки» или успешные ранее города, выбывшие из гонки ввиду своей неспособности конкурировать на глобальном уровне.

Мне интересно услышать мнение выступающих: считают ли они, что мэрам, их эффективной деятельности, будет принадлежать ключевая роль в этом процессе. Здесь присутствуют мэр и вице-мэр двух очень успешных городов. На мой взгляд, мэрам отводится главная роль: именно они поведут свои города к победе над конкурентами из других стран.

**Дж. Торнхилл:**

Спасибо за Ваше выступление, Дэвид. Давайте спросим мэров, что они думают по этому поводу. Как Вы собираетесь обеспечить конкурентоспособность своего города и своей страны?

**Р. Хульдаи:**

К сожалению, у нас недостаточно времени, чтобы обсудить этот вопрос подробно. Однако мне хотелось бы сделать несколько общих замечаний о развитии городов в будущем. Мы все же живем при свободном рынке. Если говорить об урбанизации и о массовом притоке населения в города, то, как мне представляется, городским властям нужно решать три проблемы.

Во-первых, необходимо признать, что эпоха личных автомобилей закончилась, и мы должны сделать все возможное для развития общественного транспорта и систем совместного пользования легковыми автомобилями. Совместное пользование машинами — это хорошая идея. На планете недостаточно места для автомобилей: они являются тормозом экономического развития и загрязняют воздух. Очень важно не забывать об этом.

Во-вторых, нужно совершенствовать городское планирование и осуществлять децентрализацию, помня о том, что по всему миру в города стекаются огромные людские потоки.

Третье: я уже рассказал Вам свою историю — это образование и еще раз образование. Вот три основные задачи, которые следует решить, чтобы достойно встретить вызовы 2030-х — 2050-х годов. Спасибо.

**Дж. Торнхилл:**

Андрей, поскольку Вам придется конкурировать с господином Хульдаи, пожалуйста, расскажите нам о ситуации в Москве.

**А. Шаронов:**

Вопрос конкуренции между городами — это уже не красивая фраза: мы находимся в ситуации реальной конкуренции, мы чувствуем это, прежде всего, по направлению движения людей. Есть такая плохая шутка, что Москва — это промежуточный пункт миграционного потока с Урала в Лондон. Нам не нравится такая миссия, и ситуация должна быть повернута таким образом, чтобы Москва была конечным пунктом и для тех кто едет с Урала, и для тех кто едет из Лондона в обратном направлении. Это тоже показатель: выигрываем или проигрываем мы в конкурентной борьбе.

Кроме того, важный момент — определение своих сильных и слабых сторон, способность минимизировать слабые стороны и использовать и эксплуатировать сильные. Нам кажется, что сильная сторона Москвы — это высококвалифицированное население, высококвалифицированный персонал. Это и инфраструктура, которая позволяет или должна позволить при ее доработке занять этих высококвалифицированных людей, вернуть тех, которые уехали. Они ведь уехали потому, что не было физической возможности реализовать свои знания, получить то вознаграждение, и самое главное, получить то качество жизни, которое они могут получить в других мегаполисах мира. Для нас конкуренция и ответ на вызовы конкуренции — это рост качества жизни, общественное пространство, безопасность окружающая среда, транспорт, образование, здравоохранение. Здесь мы ничем не отличаемся, каждый достигает этого по-своему со своей спецификой. Сильные

стороны в данном случае — это возможность эксплуатировать инновационный потенциал, концентрируя его в Москве.

**Дж. Торнхилл:**

Наши соседи и справа, и слева — русские. Иногда кажется, что Лондон — это пригород Москвы. Пожалуйста, господин Казинец, а потом Эд.

**Л. Казинец:**

Мысль, о том, что какие-то города выигрывают, а какие-то проигрывают, безусловно, правильная, но это не так страшно, как нам кажется. Мы можем посмотреть на ситуации, где очень интересно находится распределение ролей между разными городами. Можем посмотреть на Америку: если люди хотят заниматься шоу-бизнесом, они едут в Лос-Анжелес, если они пенсионеры, хотят переехать и хорошо провести свое время, они едут во Флориду, если люди занимаются административной работой, они едут в Вашингтон, если машиностроением, то в Чикаго, если финансами, едут в Нью-Йорк. Понимая, что между городами будет конкуренция, важно найти свою нишу. Силиконовая долина — прекрасный пример, как вокруг одной идеи развилась огромная территория. Городам необходимо понимать свои сильные и слабые стороны, сделать правильный SWOT-анализ, понять, в какой области находится их конкурентное преимущество, применить такие же инструменты, как для любого бизнес-процесса, как для любой компании. У каждого города есть свои сильные стороны, и у каждого города есть свой шанс.

**Дж. Торнхилл:**

Спасибо. Настало время для вопросов из зала. Пожалуйста, поднимите руку, чтобы Вам принесли микрофон. Пока все это делается, мы слушаем Эда.

**Э. Скайлер:**



Думаю, выступающие поделились очень ценными наблюдениями. Как бывший вице-мэр и как руководитель Citigroup я хорошо представляю ситуацию в наиболее конкурентоспособных городах, поскольку мы присутствуем в 130 городах мира. Вот что я посоветую городским властям: не бойтесь тащить. Не красть, а тащить: заимствовать лучшие идеи и внедрять их у себя. Когда я жил в Нью-Йорке, мы знали, что в Чикаго есть отличная справочная служба, которую вызывают по телефону 311. Мы не стали изобретать велосипед, а просто воспроизвели «службу 311» в Нью-Йорке. У Парижа мы позаимствовали систему проката велосипедов, доказавшую свою эффективность — как и аналогичная система в Лондоне. В Кремниевой долине, которая уже упоминалась, власти стремятся создавать рабочие места в ИТ-отрасли. В Нью-Йорке же, как известно, основное внимание обращается на сектор финансовых услуг. Мы выделяем 2 миллиарда долларов на создание Института прикладных наук совместно с Корнелльским университетом и хотим, чтобы его выпускники работали инженерами в Нью-Йорке, а не в Сан-Франциско или в Кремниевой долине. Мы сотрудничаем с прекрасным израильским университетом Технион (Израильский технологический университет), чтобы быть конкурентоспособными в плане стартапов. Надеюсь, что Нью-Йорк также станет центром инноваций. Конечно, хорошо найти свою нишу, чем-то выделиться на фоне других. Но подражание — это совсем неплохо. Это самый искренний вид лести.

**Дж. Торнхилл:**

Большое спасибо. Очень интересная мысль: власти городов должны заимствовать друг у друга хорошие идеи. У Вас есть вопрос? Пожалуйста.

**Из зала:**

У меня не вопрос, а скорее комментарий. Россия надеется, что всемирная выставка Expo-2020 пройдет в Екатеринбурге. Думаю, что для города это отличная возможность построить не только выставочный центр

международного уровня, но и сопутствующие объекты — целый город будущего, где будет реализовано все, о чем сегодня говорилось. Вот то, что я хотела сказать. Спасибо за внимание.

**Дж. Торнхилл:**

Спасибо. Есть еще вопросы? Прошу Вас.

**Из зала:**

Я хотел бы задать вопрос госпоже министру. Я из Китая, живу в Пекине. Вы знаете, что в нашем городе очень серьезные проблемы с пробками, с загрязнением окружающей среды. Какие могут быть решения всех этих проблем в Пекине? Что может обеспечить устойчивое развитие Пекина?

Спасибо.

**Дж. Торнхилл:**

Спасибо. Итак, вопрос звучит следующим образом: чему Пекин может научиться у Парижа?

**Н. Брик:**

Когда я ездила в Пекин вместе с президентом Французской Республики, и мы встречались с новыми властями страны, мне показалось, что экологическая ситуация в Пекине неплохая. Вновь я приехала в январе и заметила, что ситуация стала гораздо хуже. У вас происходит очень серьезное расширение города. В Китае теперь только 7% орошаемой земли. Это свидетельствует об очень большой интенсивности процессов урбанизации для такой большой страны, как Китай.

Я здесь не для того, чтобы преподавать какие-то уроки, но это та тема, над которой мы решили работать совместно с моим коллегой — министром торговли Китая. Мы выделили четыре темы, над которыми будем работать. Я

полагаю, что у Китая есть и определенные трудности в сфере энергетики, поэтому мы разрабатываем много проектов в энергетической сфере.

Я знакома с проектом создания крупной атомной электростанции в Кантоне на юге Китая: там нужно серьезно подумать о мерах по защите окружающей среды, причем у нас есть возможность решить эту проблему в самом начале реализации проекта.

Очень серьезной является и транспортная проблема, поскольку количество автомобилей в Китае увеличивается стремительно. Необходимо стимулировать выпуск и приобретение автомобилей с низким уровнем вредных выбросов. Необходимо предусмотреть меры налогового характера, чтобы стимулировать использование альтернативных источников энергии. Это может быть сложно для страны, где в основном используется как раз ископаемое сырье. Конечно, эта проблема сложна, но решение возможно. Правительство Китая подготовило, на мой взгляд, очень эффективные меры по улучшению качества жизни в городах. Эти мероприятия прописаны в так называемом «Двенадцатом плане».

Необходимо исходить из того, чем мы располагаем уже сегодня. Одновременно следует выработать решения на перспективу. Нужно думать о проблеме повышения качества жилья, нужно приспособлять решения к тому, что уже существует. Легче решать проблемы изначально, но нужно уметь исправлять и уже совершенные ошибки. Как сказал Андрей, мы должны задумываться над тем, какие аспекты мы должны продвигать, и какие аспекты мы должны, наоборот, приглушать.

Ваша страна развивается очень большими темпами. Я хочу сказать еще раз, что мы здесь не для того, чтобы поучать. У нас также была эпоха очень быстрого экономического роста, но мы в то время совершали серьезные ошибки, в частности в области развития городов. Мы совершенно упускали из вида энергетические аспекты, поэтому сегодня мы вынуждены реализовывать очень серьезный план по повышению энергетической эффективности. Эти меры требуют очень больших средств, но план все равно остается одним из

приоритетов нашего правительства. На общеевропейском уровне существует соответствующая директива — особый закон, в рамках которого 27 стран-членов ЕС приняли на себя обязательства в области энергетической эффективности. В европейских странах к этому относятся очень серьезно. Мы ведь слишком зависимы от импорта энергии и энергоносителей. Наши крупные энергетические компании, Gaz de France, Total, очень серьезно занимаются научными исследованиями, инновациями в области энергетической эффективности. Это компании, которые занимались проблемами энергетики со дня своего основания.

Мы много думаем об альтернативных источниках энергии: энергии солнца, ветра, биомассы, которые недостаточно используются сегодня.

Это входит в рамки инновационного подхода, направленного на обеспечение роста, но реализация этого подхода требует очень серьезных инвестиций. Я полагаю, здесь должны совместно работать государственный и частный секторы. Частная компания также должна учитывать и иметь в качестве одного из направлений своей деятельности повышение качества жизни в городах. Качество жизни в городе, в регионе или в стране — это политическое решение, очень важный аспект.

**Дж. Торнхилл:**

Думаю, это полностью подтверждает тезис Эда о том, что городские власти могут учиться друг у друга. И наконец, последний вопрос.

**Ж.-Ф. Деко:**

Спасибо. У меня есть небольшой комментарий. Меня зовут Жан-Франсуа Деко, я — председатель правления и один из двух исполнительных директоров компании JCDecaux. Я хотел бы сделать два замечания по поводу того, что сказал господин Скайлер. Наша компания изобрела систему проката велосипедов и первой стала ее внедрять. В Париже наш парк насчитывает 25 000 велосипедов. Поскольку в Париже без пригородов проживает 2 миллиона

человек, а в Нью-Йорке — 8 миллионов, ему нужно 100 000 велосипедов, а не 10 000. Я с радостью поделюсь своими соображениями о том, как довести число велосипедов до 100 000. Это первое. И второе: жителю Нью-Йорка участие в этой системе обходится в четыре раза дороже, чем парижанину. Ему приходится платить 100 долларов в год, а жителю Парижа — 25. Дело в том, что ваша бизнес-модель основана на спонсорской поддержке и регистрационных сборах, а в Париже средства поступают от размещения уличной рекламы. Думаю, что парижская модель лучше: горожане платят меньше, и кроме того, можно создать большой по размерам парк велосипедов. Как я уже сказал, я готов обсудить все эти вопросы в любое время. Благодарю Вас.

**Дж. Торнхилл:**

Весьма изобретательная экспресс-презентация собственной компании. Спасибо. Последний вопрос к нашим панелистам касается политики городских властей. Мы с вами находимся в Санкт-Петербурге. Здесь в 1917 году было продемонстрировано, что недовольство населения может привести к катастрофическим последствиям. Сегодня в теленовостях показывают беспорядки в Стамбуле и Бразилии. В большинстве случаев такие выступления возникают из-за повседневных проблем — будь то повышение платы за проезд или намерение уничтожить городской парк. Может ли кто-либо прокомментировать эту ситуацию? Что делать, если жители города недовольны плохой работой городских властей? Как сохранить политическую стабильность в городе?

**А. Шаронов:**

Проблемы в городском управлении, неудачи, ошибки случаются всегда, и они не всегда сопровождаются социальными протестами: эти процессы связаны между собой, но косвенно, не напрямую. Неправильно говорить: «Мы увидели социальные протесты, теперь займемся городским менеджментом». Города

всегда занимаются менеджментом. Мы видели разные формы социальных протестов, выступлений, бунтов в Берлине, Париже и Лондоне, видим их и сейчас. Я думаю, что городские власти и государство должны научиться работать с тем, чтобы высказывание недовольства было более цивилизованным, чтобы существовало больше возможностей выражать это недовольство на ранних стадиях, трансформируя его в формы кооперации между гражданским обществом и властью, направленные на исправление ситуации. Государство должно находить альтернативные формы диалога власти и общества.

**Дж. Торнхилл:**

Большое спасибо. Дискуссия получилась очень продуктивной. Хочу поблагодарить всех, кто выступал. Подведу итоги. Во-первых, на протяжении долгого времени мы верили, что рынок всегда прав и решит все проблемы. Думаю, выступающие убедительно продемонстрировали, что рыночного регулирования недостаточно. Планирование — крайне важный элемент управления городом. Следует применять интегрированный подход, нацеленный на повышение качества жизни горожан. Во-вторых, города, конечно, конкурируют друг с другом, но они должны также сотрудничать и заимствовать друг у друга положительный опыт. Если кому-то удалось решить те или иные проблемы, почему бы не поучиться у него? В-третьих, не забудьте купальные принадлежности, когда поедете в Тель-Авив. Благодарю всех панелистов за прекрасную дискуссию.