

УДК 332.14:336

ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ АГЛОМЕРАЦИИ**Кашин А.В.,**

Новосибирский государственный университет экономики и управления – «НИНХ»,
Новосибирск,
email: Art.v.kashin@gmail.com

Аннотация. В статье рассмотрены роль финансово-экономических и бюджетных факторов в формировании и развитии хозяйственной агломерации, как базиса городской агломерации. Также определены условия и базис взаимодействия хозяйствующих субъектов агломерации и органов власти в рамках предложенной системы коммуни-кативного кондоминиума.

Ключевые слова: хозяйственная агломерация, опорные населенные пункты, финансово-экономические факторы формирования и развития агломерации, коммуникативный кондоминиум.

FINANCIAL AND ECONOMIC FACTORS OF FORMATION AND DEVELOPMENT OF ECONOMIC AGGLOMERATION**Kashin A.V.,**

Novosibirsk State University of Economics and Management – «NINKh», Novosibirsk,
email: Art.v.kashin@gmail.com

Abstract. The article examines the role of financial, economic and budgetary factors in the formation and development of an economic agglomeration as the basis of an urban agglomeration. It also defines the conditions and basis for interaction between economic entities of the agglomeration and authorities within the framework of the proposed system of communicative condominium.

Keywords: economic agglomeration, supporting settlements, financial and economic factors of formation and development of agglomeration, communicative condominium.

Современная российская государственная политика пространственного развития обратила пристальное внимание на интенсивные агломерационные процессы в стране. Изучение перспектив городских агломераций выявило их потенциал формирования как перспективных полюсов экономического роста. Как указывает А.В. Суворова «... значительный интерес научного сообщества к различным аспектам формирования и развития агломерации, определяет значимость оценки их влияния на социально-экономическую трансформацию страны, отдельных регионов, а также населенных пунктов, входящих в состав самих агломерационных образований» [8].

Но необходимо отметить, что в нормах федерального законодательства до сих пор не установлена терминология, связанная с агломерацией как объекта государственного управления, что, в свою очередь, существенно усложняет межмуниципальное взаимодействие в рамках агломерации между ядром агломерации и его поселениями-спутниками, а также не позволяет использовать имеющиеся финансово-бюджетные инструменты, в том числе, межбюджетные трансферты горизонтального уровня в интересах реализации участниками агломераций совместных проектов.

В рамках существующей парадигмы пространственного развития страны, значимыми объектами признаны агломерации и опорные населенные пункты, не входящие в агломерацию, но осуществляющие функции дополнительного (инфраструктурного) каркаса региона. В связи с этим ключевыми узлами опорного пространственного каркаса страны в целом и отдельных регионов должны стать уже сформировавшиеся крупные и развитые городские агломерации, так как развитие агломераций способствует концентрации ресурсов и экономической активности, что повышает конкурентоспособность местной экономики, в том числе в создании инноваций [7].

В свою очередь формирование сети опорных населенных пунктов как узлов пространственного развития регионов второго уровня, которые как правило, расположены на периферии развитой агломерации, позволит сконцентрировать бюджетные ресурсы на обновлении инфраструктуры перспективных поселений, и не тратить их на «умирающие» и «фактически заброшенные» поселения. Фактически предложено развивать инфраструктуру опорных населенных пунктов как «субцентров», которые могут в перспективе перетянуть на себя часть функционала развитой агломерации, что может способствовать снижению темпов роста цен на недвижимость и, соответственно, улучшать качество жизни населения агломерации.

Объекты и методы исследования

Теоретико-методологическую базу исследования составили научные публикации российских исследователей по вопросам и факторам пространственного развития и формирования агломераций.

Информационной базой послужили официальные данные статистической отчетности за 2022–2024 гг. федерального и регионального уровня. В целом исследование базировалось на использовании системного подхода, а также методов общенаучного теоретического исследования: изложение, синтез, научное наблюдение, описание и др.

Результаты и их обсуждение

Необходимо отметить, что исторически формирование агломераций носило стихийный характер, что обусловило, в том числе, и наличие существенных дисбалансов в таких исторически сложившихся стихийных агломерациях, которые в основном связаны с некачественным транспортным планированием, неравномерным инфраструктурным обеспечением, дефицитом энергии и квалифицированных кадров и т.д. Как указывает Р.А. Попов «Городские агломерации — это динамичные организмы, жизнь которых «вмонтирована» в общую логику процесса урбанизации» [3]. Данное обстоятельство указывает на актуальность изучения законов, принципов и факторов развития агломерации. Прогнозирование и управление процессами развития агломерации позволит максимизировать результат действия агломерационного эффекта, что, в свою очередь, позволит разрешить проблемы дисбаланса развития и улучшить качество жизни населения агломерации. А.В. Суворова также указывает, что «Агломерации должны быть органично встроены в пространственную ткань страны, макрорегиона и региона, что обуславливает необходимость учета влияния, которое могут оказать порождаемые управленческими инициативами процессы трансформации агломераций на окружающие их территории, при проработке этих инициатив» [8].

В связи с этим, ставка государства на развитие агломерации должна решить эти накопившиеся проблемы, которые имеют свою специфику у каждой развитой агломерации, так как чем более развита агломерация, тем выше издержки на строительство дополнительных транспортных путей и обеспечение решения проблемы с энерго-дефицитом. Как отмечает Т.Н. Данилова «Одним из главных условий, определяющих агломерацию, является привязка территории к единой транспортной сети. Однако для эффективного использования данного условия необходимо решение основных проблем дорожной инфраструктуры» [4]. И не все агломерации могут самостоятельно, без помощи федерального центра решить, хотя бы часть из наиболее актуальных проблем, в том числе, из-за недостатка финансовых и бюджетных ресурсов. Таким образом, вопрос финансово-экономического обеспечения развития агломераций является актуальным, особенно с учетом существенного повышения ключевой ставки ЦБ РФ.

Территориально агломерация формируется под воздействием нескольких факторов, но можно сказать, что один из наиболее важных — это финансово-экономический фактор, позволяющий, с одной стороны, снижать в целом издержки, с другой, обеспечивать доступ к экономически выгодному финансированию. Наличие таких факторов можно считать базисом формирования любой существующей агломерации. Исторически источником фондирования зарождающейся агломерации в основном являлся частный капитал, но и государство так же вносило свою лепту, предоставляя льготы, бюджетные субсидии, финансируя строительство инфраструктуры. Таким образом, рассматривая агломерацию с экономической точки зрения, можно выделить такой ее базовый элемент как финансово-экономическую систему, которая, в свою очередь, формирует хозяйственную агломерацию.

В данном случае, хозяйственная агломерация характеризуется не столько целостностью производственной и расселенческой систем, сколько связанностью местных рынков (финансов, труда, земли, недвижимости и т.д.) и отдельных их элементов [6]. Несмотря на то, что агломерация чаще понимается как совокупность городских поселений, имеющих относительно целостную систему расселения, и сформированный на ее основе сложный производственный комплекс, необходимо отметить, что часть факторов формирования агломерации являются управляемыми, которые позволяют инициировать и контролировать процесс развития агломерации.

В рамках анализа структуры агломерации российские исследователи чаще всего рассматривали производственный комплекс агломерации как единый территориальный комплекс с элементами кластера. Однако более подходящим будет использование термина «хозяйственная агломерация», так как оно более точно, чем «территориальный комплекс» отражает всю совокупность коммуникаций и отношений между крупной фирмой и иными хозяйственными образованиями и муниципальными и государственными органами власти, расположенными на той же территории и выделяет роль доминирующей фирмы как аттрактора для данной агломерации [6].

Фактически хозяйственную агломерацию можно определить, как специфическое хозяйственное образование, представляющее собой компактную пространственно-экономическую группировку хозяйствующих субъектов, учреждений, организаций и муниципалитета, объединенных всей совокупностью коммуникаций (коммуникативным кондоминиумом) в единое целое вокруг базового субъекта (аттрактанта) — крупной или доминирующей фирмы [6].

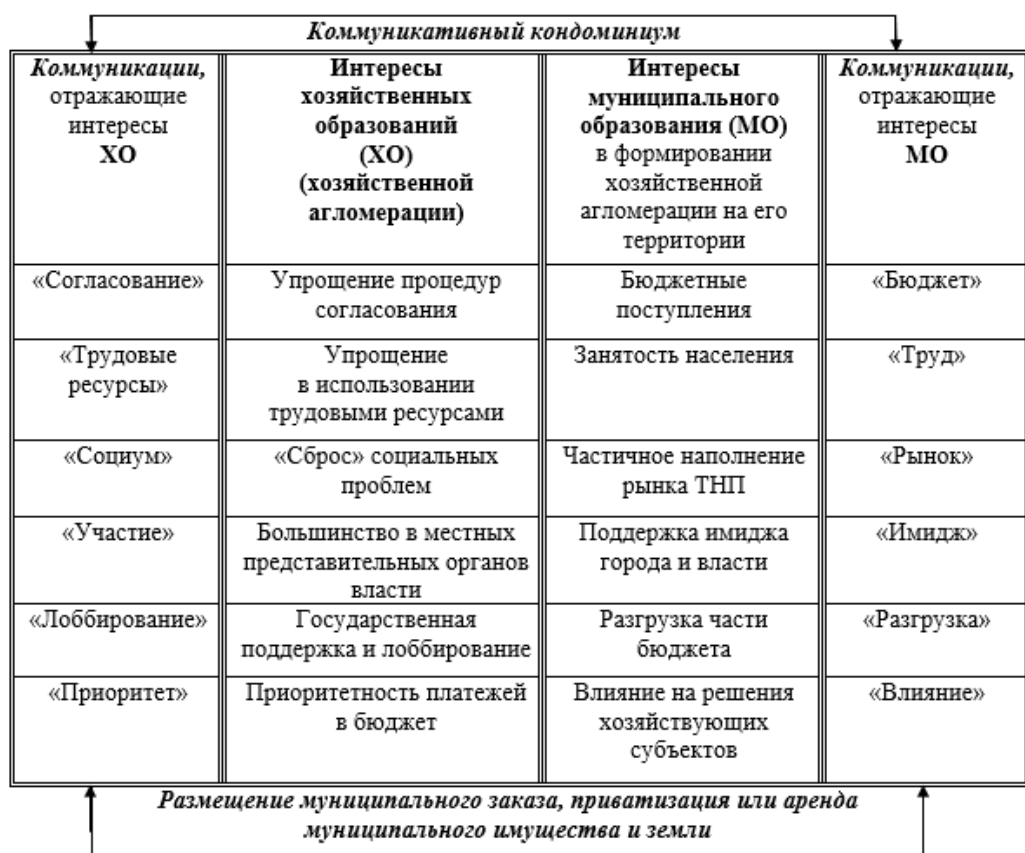


Рис. 1. Совместимость интересов и коммуникаций между муниципальным органом власти и хозяйственными образованиями [6]

Надо отметить существование тенденции, что по достижению определенного уровня развития агломерации, происходит процесс деиндустриализации агломерации, а именно вынос производственных площадок на периферию агломерации (или ядра агломерации) из-за существенного повышения издержек владения производственным комплексом и соответствующим земельным участком и усложнения логистики из-за «пробок». Такой процесс часто поддерживается местными властями, так как позволяет улучшить экологию города, но при этом, это может привести к увеличению безработицы и повышает расходы на поддержку и переподготовку кадров. Данные обстоятельства повышают важность взаимодействия органов власти с хозяйствующими субъектами агломерации.

Хозяйственная агломерация как совокупность взаимосвязанных хозяйствующих субъектов, сконцентрированных на одной территории – территории агломерации, фактически вынуждено вступать в коммуникации как с органами власти, так и с населением агломерации (рис. 1).

В данном случае коммуникации между хозяйствующими субъектами, органами власти и населением агломерации позволяют определить коммуникативный кондоминиум как протосистему агломерации, а также основу и базовый механизм согласования их интересов, и прежде всего, финансово-экономических.

Так хозяйствующих субъектов, в первую очередь, интересует возможность систематического извлечения прибыли и стоимость рабочей силы, органы власти, в свою очередь, интересует систематичность и долгосрочность налоговых поступлений в бюджет для формирования устойчивого бюджета, а население, с одной стороны, интересуется уровнем оплаты труда, а с другой, перспективой развития агломерации за счет бюджетных и внебюджетных источников.

Можно отметить, что каждый из участников вышеприведенного коммуникативного кондоминиума преследует, прежде всего, финансово-бюджетные цели. Так хозяйствующие субъекты заинтересованы в получении бюджетных субсидий, грантов и/или послабления в налогах, при реализации своих инвестиционных проектов, а органы власти, в свою очередь заинтересованы в создании дополнительных источников пополнения местного бюджета (самостоятельные доходы бюджета) через получения арендной платы за землю, инфраструктуру и т.д. Но учитывая, что ни хозяйствующие субъекты, ни бюджет, как правило, не имеют достаточных для финансирования инвестиционного проекта средств, то активно привлекаются для сотрудничества финансирующие партнеры (банки, фонды и т.д.) [5].

Разнообразие и достаточность источников финансирования роста агломерации выгодно всем интересантам коммуникативного кондоминиума агломерации, так как формирует более устойчивую систему взаимодействия и минимизации рисков, в том числе, за счет более адекватного прогнозирования и планирования развития агломерации, которое, в свою очередь, может значительно улучшить перспективы развития агломерации в целом и привлечь более квалифицированные кадры, дополнительные бюджетные и частные капиталы и т.д., что повысит стоимость активов, таких как муниципальная земля (выгодно муниципальным органам власти), уже построенные жилые помещения (выгодно населению), уже имеющиеся и активно используемые производственные ресурсы и помещения (выгодно хозяйствующим субъектам).

Например, в качестве основных финансово-экономических факторов развития агломерации И. Бугаева выделяет «... бюджет — доходы и расходы городского бюджета, уровень инфляции, налоги, фонды, уровень зарплат, финансовой обеспеченность и др.;

— банковская система — размер банковского капитала, величина кредитных ресурсов, развитость местных банков; — инвестиционные потенциал — инвестиционный климат, риски для инвесторов, наличие привлекательных инвестиционных проектов, незавершенное строительство и др.» [2].

Современный этап развития экономики демонстрирует концентрацию финансовых ресурсов в крупных и развитых агломерациях, но последовательное повышение инфляции и ставки кредитования (в том числе, кредитования инфраструктурных проектов в агломерациях), существенно затрудняет реализацию и планируемых, и уже стартовавших инвестиционных проектов, кроме этого, необходимость существенной индексации заработной платы «бюджетников» и невозможность кредитования по текущим рыночным ставкам, вынуждает муниципальные органы власти перераспределять бюджетные ресурсы с инвестиционного направления на выплату заработной платы. Данные обстоятельства макроэкономического характера существенным образом влияют на финансовую модель инвестиционных проектов в сфере реконструкции и строительства инфраструктуры в агломерации.

Многие крупные агломерации в России активно использовали механизмы государственно-частного партнерства и концессии для реконструкции и развития транспортной сети в агломерации (например, концессия — мост в центре г. Новосибирска), а также расширение и снятие иных инфраструктурных ограничений в сетях передачи энергии, тепла и воды, что было необходимо как для снижения рисков аварий, так и формирования «инфраструктурного запаса» для новых инвесторов в агломерации. Фактически существенное ограничение доступа к финансовым ресурсам по приемлемой цене приводит к необходимости «замораживания» инвестиционных проектов, в том числе, уже стартовавших соглашений ГЧП и концессий, но для инфраструктурных проектов данное обстоятельство осложняется тем, что большая часть таких проектов призвана снизить риск коммунальных аварий и отключений, что не подразумевает возможность их остановки без существенного увеличения убытков и риска аварий.

Выводы

Многие исследователи указывают на то, что развитые городские агломерации вносят существенный вклад в экономическое и социальное развитие любой страны, а также формируют все более значительную часть доходов бюджета. Такой экономический вклад обеспечивается более высокой концентрацией всех видов ресурсов и услуг, способствующий более высоким доходам населения, а также развитию и усложнению финансового сектора агломерации, который выступает в качестве донора финансовых и бюджетных ресурсов для инвестиционных проектов, реализуемых в агломерации. Доступность и разнообразие финансово-кредитных продуктов и финансово-бюджетных механизмов поддержки позволяют хозяйствующим субъектам в агломерации комбинировать источники для привлечения капитала и инвестиций, что, несомненно, может быть определено как важное экономически конкурентное преимущество таких субъектов.

В целом развитие агломерации приводит к усложнению связанности субъектов агломерации, а также усложнению реализуемых инвестиционных проектов, но наличие агломерационного эффекта, в результате которого хозяйствующие субъекты получают доступ к более квалифицированным кадрам и расширяющемуся и более платёжеспособному спросу, логично формируют спрос на финансовые услуги в этой агломерации. Таким образом, востребованность капитала и инвестиций способствует более широкому представительству финансирующих и инвестирующих организаций, которых привлекает более низкий уровень риска для финансирования инвестиционных проектов в развитой агломерации, так как у таких хозяйствующих субъектов, как правило, ниже коммерческие риски (есть платёжеспособный спрос со стороны населения агломерации), ниже кадровые риски (более широкий выбор квалифицированного персонала) и т.д. Также важными факторами перспективности и успешности любой развитой агломерации выступает транспортная система агломерации, но из-за плотной застройки, практически все инвестиционные проекты в развитии транспортной сети в агломерации существенно дороже, по сравнению с проектами в средних и малых городах, и требуют больше инвестиционных и финансовых ресурсов.

Помимо коммерческих источников финансирования деятельности хозяйствующих в агломерации субъектов, необходимо обратить внимание и на финансово-бюджетную поддержку со стороны государства, которое заинтересовано в устойчивом развитии городских поселений и агломераций в первую очередь.

В целом можно сказать, что вопросы развития агломерации носят актуальный характер и во многих случаях являются предметом дискуссий на уровне органов власти, экспертов и исследователей. Это обусловлено тем, что значительная часть исследований российских экономистов носят ярко выраженный прикладной характер, касающийся развития одной или нескольких агломераций, которые, несомненно, имеют свою специфику. К тому же, отсутствие нормативного закрепления базовой терминологии (понятие, критерии, границы и т.д.) не способствует выработке единой государственной политики по управлению агломерациями и системному применению механизмов для стимулирования их развития и разрешения противоречий и дисбалансов развития агломераций [9].

В целом, надо отметить, что в настоящий момент государство фактически уже сделало упор в пространственном развитии большинства регионов — доноров на развитии в них агломерации, а развитие (или поддержание) большинства малых и средних городов, не являющихся сателлитами ядра агломерации, пока признано не целесообразным из-за высокого уровня износа инфраструктуры и оттока населения, но наиболее перспективные из малых и средних городов могут стать опорными населенными пунктами, которым обещана государственная поддержка в развитии и обновлении инфраструктуры.

Пристальное внимание государства к проблемам развития агломерации обусловлено также возможным возникновением дисбаланса между развитием ядра агломерации и ее периферии, что может привести к кризису. Так известны случаи, когда местное население пригородов и малых городов периферии агломерации бурно протестовало против строительства на их земле мусорных полигонов агломерации, против «туристов выходного дня», приезжающих из агломерации и т.д. Поэтому особенно важно найти баланс в развитии агломераций, в том числе, при активном использовании финансово-бюджетных стимулов и факторов.

Литература

1. Абдуллаев А.М. и др. Социально-экономическое положение городских агломераций России в 2015–2021 гг. // Вестник Санкт-Петербургского университета. Науки о Земле. 2023. Т. 68 (3). DOI: 10.21638/spbu07.2023.302.
2. Бугаева И.А., Дубровский А. В. Комплексный анализ факторов, влияющих на развитие городской агломерации // Интерэкспо Гео-Сибирь. 2019. № 7. С. 128-133.
3. Городские агломерации в современной России: проблемы и перспективы развития / Пузанов А.С., (научная редакция), Попов Р.А., Полиди Т.Д., Гершович А.Я. М.: Фонд «Институт экономики города», 2023, 192 с.
4. Данилова Т.Н., Данилов П.В. Финансовые аспекты формирования агломераций // Финансы и кредит. 2011. № 19 (451). С. 46-52.
5. Кашин А.В., Маркелов В.А. ГЧП или ГПП? // ЭКО. 2020. № 2 (548). С. 123-142.
6. Кашин А.В. Субурбанизация и формирование хозяйственной агломерации // Экономика и предпринимательство. 2017. № 12-3 (89). С. 136-138.
7. Павлов Ю.В., Хмелева Г.А. Свойства моделей управления городской агломерацией // Управление. 2021. Т. 9. № 2. С. 57-75.
8. Суворова А.В. Городские агломерации: особенности функционирования и методологические принципы развития // Теоретическая и прикладная экономика. 2023. №4. С. 1-17. DOI: 10.25136/2409-8647.2023.4.68863.

9. Шеина С.Г., Рязанцева Т.В. Основные факторы, влияющие на развитие агломераций // ИВД. 2012. № 3. С. 761-764.

10. Экономика российских городов и городских агломераций. Выпуск 7: Методика оценки валового городского продукта и городских агломераций. М.: Фонд «Институт экономики города», 2023. 32 с.

11. Fujita M., Krugman P. The New Economic Geography: Past, Present and the Future // Papers in Regional Science. 2004. Vol. 83. P. 139-164.

12. Rigatti D. Measuring Conurbation // Proceedings of the 7th International Space Syntax Symposium. Stockholm, 2009.