Автор: http://business-gazeta.ru
23.12.2011 18:56 - Обновлено 14.02.2012 14:14

В США ПОДСЧИТЫВАЮТ ИЗДЕРЖКИ МАССОВОЙ МАЛОЭТАЖНОЙ ЗАСТРОЙКИ

Город, давая добро на бесконтрольное расширение пригородных территорий, которое на начальном этапе обходится недорого и даже сулит рост налоговых поступлений, в будущем попадает в ловушку. К такому выводу приходят американские эксперты, анализируя итоги урбанизации пригородов. Массовая автомобилизация и отсутствие муниципального транспорта оборачиваются проблемами для жителей в старости, а собранные налоги не окупают содержание инфраструктуры.



Расходы по строительству новых микрорайонов берет на себя правительство, а вот содержа

РОССИЯ МАЛОЭТАЖНАЯ?

В России — бум строительства загородного жилья. Вот лишь две цифры: за последние 20 лет вокруг столицы построены и введены в эксплуатацию около ста коттеджных поселков, а сейчас на разных стадиях строительства (включая голое поле) — больше 600. Это не просто дачи: программы поддержки малоэтажного жилищного строительства принимаются одна за другой и на федеральном уровне, и в регионах. Если в 2001 году на индивидуальные жилые дома пришлось 41% площади вводимого жилья, то в 2009 - 2010 годах — уже 46 - 48%. На долю малоэтажных (1 - 3 этажа) домов, возведенных как индивидуальными, так и коммерческими застройщиками, в 2010 году пришлось больше половины нового жилья.

Преимущества малоэтажного жилья очевидны: улучшение качества жизни и удешевление строительства. Тем более что у всего мира перед глазами пример того, как полвека назад подобный путь прошла другая страна с большой территорией — США. Редкий продавец коттеджа в подмосковном поселке не вспомнит про уютные американские пригороды, символ зажиточности.

После Второй мировой войны автомобиль становился все более доступным, и американский средний класс принялся переселяться из переполненных городских коробок в опрятные пригороды, где можно было позволить себе отдельный дом с гаражом и лужайкой для барбекю. С 1945-го по 1960-й количество автомобилей в США увеличилось с 26 млн. до 62 млн., а доля семей, владеющих автомобилем, выросла с 56% до 77%.

ДОРОЖНОГО ФОНДА ХВАТИЛО НА МАГИСТРАЛИ, НО НА СОДЕРЖАНИЕ…

«Американский тип девелопмента не создает благосостояния — он производит иллюзию благосостояния… — формулирует в своем исследовании Curbside Chat основатель и идейный вдохновитель некоммерческой организации «Сильные города», обличающей экономическую неэффективность пригородов, американский инженер **Чарльз Марон**

. — Идея процветающих пригородов замурована в наше коллективное подсознание как «американская мечта». Чем мы готовы пожертвовать, стараясь сохранить то, что сохранить невозможно?»

Марон настаивает, что низкая плотность застройки в долгосрочной перспективе порождает сложности, с которыми не справится ни один бюджет. В качестве примера он приводит такой факт. Учрежденный в 1956 году американский Федеральный дорожный фонд финансировался за счет налогов на бензин. Пока деньги, уплаченные с каждого галлона бензина, шли на строительство скоростных магистралей, соединяющих штаты между собой, все было хорошо. Как только система магистралей была построена и средства фонда стали расходоваться на ее содержание, денег фонду стало не хватать и правительству пришлось спешно спасать его от банкротства. Дело в том, что большая часть построенного прожила один жизненный цикл и требовала ремонта или замены.

ДЕФИЦИТ В $2,2 ТРИЛЛИОНА

По данным Американского общества инженеров (ASCE), дефицит в финансировании только крупных объектов инфраструктуры (без учета местных дорог, например) в стране составляет $2,2 трлн., хотя ежегодно на инфраструктуру выделяется больше $180 млрд. Проблема в том, что если строительство новых объектов зачастую берет на себя федеральное правительство или штат, то содержание объектов обычно возлагается на местные бюджеты. Кризис осложнил положение городов. В октябре город Гаррисберг, столица штата Пенсильвания, объявил о банкротстве, другие муниципалитеты вынуждены резко повышать ставки оплаты водоснабжения и другие платежи.

«Недостаточная продуктивность «пригородного» типа девелопмента привела к тому, что мы не можем больше позволить себе содержать все те дороги, улицы, канализацию и водопровод, которые мы понастроили», — резюмирует проживающий в пригородном доме Марон.

ДАЖЕ VIP-ПОСЕЛОК НЕ СОСТОЯТЕЛЕН

Сниженная плотность застройки, экстенсивное развитие территорий приводит к целому ряду трудностей, о которых не всегда задумываются. Вот несколько примеров.



Эдмонтон, Канада

Эдмонтон, Канада

Один из крупнейших городов Канады, Эдмонтон, имеет население 730 000 человек, а вместе с пригородами — больше миллиона человек. Городу этого мало: вокруг него на разных стадиях строительства находится 40 пригородных районов. Хорошо это или плохо? В отчете «Расходы и доходы в освоении новых территорий» городские экономисты построили прогноз относительно 17 таких территорий и пришли к выводу, что только в ближайшие 30 лет затраты на $500 млн. превысят доходы, которые те обеспечат за счет налогов. А в следующие 30 лет чистый убыток, принесенный городу новыми пригородами, превысит $3 млрд.

Чарльз Марон приводит несколько примеров из американской практики. Федеральное

правительство в 1960-е профинансировало строительство, а в 1980-е — модернизацию канализационной системы в небольшом городке. Но через 30 лет система выработала свой ресурс, все механизмы нужно просто менять. Стоимость этого проекта $3,3 млн., или $27 000 в пересчете на одно домовладение. Таков же и среднегодовой доход каждого семейства — иными словами, муниципалитет не имеет никакой возможности собрать с жителей необходимые средства в виде налогов.

Другой пример. Зажиточные жители одного прибрежного пригорода предложили муниципалитету сделку: они на свои средства проведут к своему поселку дорогу, а муниципалитет возьмет на себя ее содержание и ремонт. Вроде бы выгодная сделка, однако, по подсчетам инженеров, содержание дороги даже до первого капитального ремонта обойдется в $154 000, а налогов с домовладельцев будет собрано только $79 000. Все дело в том, что, соглашаясь на бесконтрольное расширение территорий, которое на начальном этапе обходится недорого и даже сулит рост налоговых поступлений, город берет на себя долгосрочные обязательства — куда большие, чем кажется на первый взгляд. А если бы тот же самый поселок был застроен хотя бы трехэтажными многоквартирными домами, собранные налоги окупили бы содержание дороги.

ЛОВУШКА ИНДУСТРИАЛЬНЫХ ПАРКОВ

Пеквот-Лейкс, Миннесота, США

В 1995 году федеральное правительство выделило городу Пеквот-Лейкс ссуду и грант на строительство к востоку от городской черты, в некотором удалении от дороги бизнес-парка стоимостью $1,54 млн. Городу оставалось просто содержать дороги и инфраструктуру. Федеральный грант и весь бизнес-парк политики Пеквот-Лейкс преподносили как большую удачу города. (Так же считают и организаторы многочисленных российских бизнес-парков вокруг крупных городов.)

Автор: http://business-gazeta.ru
23.12.2011 18:56 - Обновлено 14.02.2012 14:14



Автор: http://business-gazeta.ru
23.12.2011 18:56 - Обновлено 14.02.2012 14:14

