

МИНИСТЕРСТВО ПРОСВЕЩЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«РОССИЙСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ им. А. И. ГЕРЦЕНА»



НАПРАВЛЕНИЕ: 05.03.02 География
НАПРАВЛЕННОСТЬ (ПРОФИЛЬ): «География»

Выпускная квалификационная работа

**«Социально-экономическое развитие Санкт-Петербургской агломерации в
XXI веке: внутрорегиональный анализ»**

Обучающегося 4 курса
очной формы обучения
Горячкина Павла Павловича

Научный руководитель:
к. г. н., доцент
Рубцова Ольга Вячеславовна

Рецензент:
к. г. н., доцент
Кошелева Елена Альбертовна

Санкт-Петербург

2021

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ, РАЗВИТИЯ И ДЕЛИМИТАЦИЯ ГРАНИЦ ПЕТЕРБУРГСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ	6
1.1. Формирование и развитие понятия городская агломерация	6
1.2. Делимитация границ Петербургской агломерации	9
ГЛАВА 2. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ПЕТЕРБУРГСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ.....	15
2.1. Население Петербургской агломерации: основные тенденции и территориальная демографическая дифференциация	15
2.2. Занятость населения и рынок труда Петербургской агломерации.....	22
2.3. Промышленность Петербургской агломерации	26
2.4. Жилищное строительство в Петербургской агломерации: основные показатели и тенденции.....	32
2.5. Развитие транспортной системы Петербургской агломерации.....	41
ГЛАВА 3. НАПРАВЛЕНИЯ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ПЕТЕРБУРГСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ.....	50
3.1. Координация социально-экономического развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области: современное состояние, проблемы и перспективы	50
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	55
ЛИТЕРАТУРА.....	57
ПРИЛОЖЕНИЕ.....	66

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования. В настоящее время изучение и прогнозирование социально-экономических процессов в пределах Санкт-Петербурга и Ленинградской области невозможно без рассмотрения многомерных аспектов взаимодействия двух субъектов федерации и тенденций развития их общего хозяйственного комплекса. Первые два десятилетия XXI в. характеризовались возобновлением роста Петербургской агломерации, существенными изменениями её внутренней функциональной структуры и роли региона в социально-экономическом развитии страны. Вместе с тем, активное расширение агломерации и включение в её состав новых территорий Ленинградской области обострило вопросы кооперации двух регионов. В настоящее время решение целого ряда проблем и практических задач может быть осуществлено только совместными скоординированными действиями органов государственной власти Санкт-Петербурга и Ленинградской области и требует предварительной теоретической проработки, включающей выявление существующих тенденций и прогнозирование дальнейших социально-экономических изменений.

Объект исследования - Петербургская городская агломерация как локальная система расселения и единый хозяйственный комплекс, характеризующийся интенсивными внутренними взаимосвязями и общими тенденциями социально-экономического развития.

Предмет исследования - протекающие в границах Петербургской агломерации демографические процессы, структура общего для агломерации рынка труда, основные тенденции развития промышленности, жилищного строительства и транспортной системы в период с 2000 по 2019 гг.

Цель исследования – анализ динамики социально-экономических изменений, выявление ключевых тенденций и прогнозирование дальнейшего вектора развития Петербургской агломерации.

Для достижения цели исследовательской работы необходимо решить следующие задачи:

1. Рассмотреть существующие методологические подходы к определению сущности понятия «городская агломерация» и делимитации её границ. Выбор наиболее подходящих методов и определение актуальных границ Петербургской агломерации.

2. На основе официальных статистических данных провести анализ демографической динамики Петербургской агломерации в целом, а также в разрезе административных районов и муниципальных округов.

3. По результатам анализа демографической статистики провести группировку административных районов Санкт-Петербурга и Ленинградской области, сделать выводы об их функциональном значении в рамках агломерации.

4. Проанализировать ключевые особенности рынка труда Санкт-Петербурга и Ленинградской области, динамики показателей занятости и безработицы. Сделать прогноз дальнейшего развития единого рынка труда Петербургской агломерации.

5. Изучить специализацию обрабатывающей промышленности Петербургской агломерации, сделать выводы о её значении для экономики Санкт-Петербурга и Ленинградской области, выявить наиболее перспективные и динамично-развивающиеся подотрасли обрабатывающей промышленности.

6. Проанализировать динамику и географию жилищного строительства, выявить ключевые причины увеличения объёмов жилищного строительства. Изучить особенности реализации проектов комплексного освоения территории и редевелопмента промышленного пояса Петербурга.

7. Рассмотреть структуру и особенности транспортной системы Петербургской агломерации, наиболее значимые транспортно-логистические проекты, реализованные на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области с 2000 по 2019 гг. Уделить особое внимание развитию морских грузовых портов, динамике и структуре их грузооборота.

8. Рассмотреть вопросы кооперации Санкт-Петербурга и Ленинградской области, сделать выводы об эффективности современного уровня и форм кооперации. Проанализировать существующие нормативно-правовые акты, регламентирующие координацию деятельности органов исполнительной власти и местного самоуправления двух регионов.

Научная новизна работы обусловлена рассмотрением динамики социально-экономических процессов и явлений с 2000 по 2019 гг. в масштабах Петербургской агломерации, их комплексным обобщением и выявлением общих факторов и ключевых тенденций, определивших развитие Петербургской агломерации сразу в нескольких наиболее значимых аспектах.

Методы исследования. При исследовании тенденций социально-экономического развития Петербургской агломерации ключевыми методами являются: сбор, обобщение и сравнение статистических данных; анализ причин, динамики и следствий различных социально-экономических процессов и явлений. Большое значение для работы также имеет метод пространственной дифференциации и группировки административно-территориальных образований на основе общих признаков и схожей динамики социально-экономических процессов. Ещё одним важным методом изучения Петербургской агломерации является анализ публикаций в средствах массовой информации и экспертных заключений.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ, РАЗВИТИЯ И ДЕЛИМИТАЦИЯ ГРАНИЦ ПЕТЕРБУРГСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ

1.1. Формирование и развитие понятия городская агломерация

На сегодняшний день невозможно однозначно определить, кто и в какое время впервые ввёл в науку понятие «городская агломерация». Большинство исследователей полагает, что называть компактную территориальную группировку тесно взаимосвязанных поселений агломерацией (от лат. *Agglomeratio* – присоединять, накапливать, нагромождать) первым предложил французский географ М. Руже [24]. Однако в английской научной литературе для обозначения аналогичного понятия на тот момент уже использовался термин «конурбация», который впоследствии стали чаще употребляться в более узком смысле – как синоним полицентрической агломерации. Термин «городская агломерация» получил широкое распространение среди зарубежных и отечественных исследователей в 1970-е годы, но до настоящего времени не получил точного общепринятого определения [39]. Во многом наличие различных взглядов на понятие городской агломерации обусловлено его многогранностью и междисциплинарностью. В зависимости от научной области и исследовательских задач в определении городской агломерации на первый план выходят разные аспекты: наличие ежедневных маятниковых миграций, тесные хозяйственные связи, единство социальной инфраструктуры и т.п. Однако это создаёт ряд разночтений. Так традиционное для отечественной науки определение городской агломерации в большей степени соответствует американскому понятию «метрополитенский ареал», активно используемому при сборе и обобщении статистики в США [6].

Наиболее популярный у отечественных и зарубежных исследователей функционально-расселенческий подход к сущности агломерации предлагает, в первую очередь, рассматривать городскую агломерацию как систему интегриро-

ванного расселения [18]. При таком подходе наибольшее внимание уделяется взаимодействию городских и сельских поселений и существующим между ними взаимосвязям: трудовым, культурно-бытовым, производственным, рекреационным и пр. У входящих в агломерацию поселений формируется общий рынок труда, единый рынок недвижимости и относительно целостная транспортная система. Как правило, в ядре (или ядрах) агломерации располагаются ключевые административные учреждения, деловые центры и подцентры, учреждения высшего и среднего профессионального образования, а также научные организации и представительства различных компаний. Однако достаточно распространена практика создания образовательных и научных центров за пределами ядра агломерации, а также вынос в пригородную зону промышленных предприятий. Таким образом, разные части агломерации, связанные единой транспортной системой и ежедневными маятниковыми (регулярными) миграциями, функционально дополняют друг друга, обеспечивая потребности населения агломерации. Альтернативный подход к рассмотрению сущности агломерации строится вокруг экономической выгоды от территориальной концентрации производств, сферы услуг и иной экономической деятельности. В этом случае системный эффект проявляется в первую очередь в повышенной отдаче от использования территориальных, трудовых и прочих ресурсов, а также общей инфраструктуры. При таком подходе на первых план выходят производительность труда, степень концентрации производства и сферы услуг, существующие деловые взаимосвязи [18]. Функционально-расселенческий и экономический подходы не противоречат друг другу, но рассматривают одно и то же понятие с разных сторон. При этом экономические аспекты также являются важными для функционально-расселенческого подхода, а экономический подход учитывает систему расселения и наличие трудовых взаимосвязей.

В своей книге «Города России: взгляд географа» советский и российский урбанист Г.М. Лаппо определяет агломерации как постгородскую стадию эволюции расселения, решающую ряд возникающих перед крупными городами задач [5]. Вокруг центрального города формируется пояс городов спутников, перенимающих на себя часть его функций и разгружающих ядро агломерации. Так

большое значение для развития агломерации имеет строительство или вынос в пригородную зону промышленных предприятий, функционирование которых в границах центрального города экономически нецелесообразно или затруднительно в силу более жёстких экологических требований. В ряде случаев вокруг таких предприятий постепенно формируются промышленные кластеры или индустриальные города-спутники. В отличие от традиционных моногородов промышленные города-спутники более экономически-устойчивы т.к. включены в единый для агломерации рынок труда и капитала. Также в периферийной части агломерации располагаются объекты обслуживания и снабжения центрального города: электростанции, логистические комплексы, предприятия коммунального хозяйства, транспортно-пересадочные узлы. Ярким примером формирования города-спутника вокруг электростанции и промышленного кластера служит город Сосновый Бор, расположенный рядом с Ленинградской АЭС. Отдельно стоит выделить вынесение на периферию агломераций научных (в том числе научно-производственных) и образовательных центров – строительство т.н. наукоградов и университетских городков. При этом практически все города-спутники и возникающая вокруг центрального города зона субурбанизации являются крупными жилыми массивами, существенная часть населения которых работает в ядре агломерации и ежедневно совершает маятниковые трудовые миграции [32].

Определение городской агломерации, предложенное Г.М. Лаппо, считается одним из самых лаконичных и широко-применимых в отечественной науке. Оно даёт общее представление о наиболее значимых чертах городских агломераций и многообразии существующих между элементами агломерации взаимосвязей: «Городская агломерация – компактная территориальная группировка городских и сельских поселений, объединённых в динамичную локальную систему многообразными интенсивными связями: производственными, деловыми, трудовыми, культурно-бытовыми, рекреационными и прочими, а также совместным использованием ресурсов агломерационного ареала» [5]. Схожие по смыслу определения понятия городской агломерации можно встретить у многих других отечественных и зарубежных урбанистов, а также в Градостроительной доктрине Российской

Федерации [8], что и позволяет взять определение Г.М. Лаппо за основу при дальнейшем изучении Петербургской агломерации.

1.2. Делимитация границ Петербургской агломерации

Вопрос делимитации (определения) границ городских агломераций в настоящее время является крайне дискуссионным. В отсутствие чётких критериев и общепринятой методологии, результат делимитации границ той или иной агломерации будет значительно отличаться в зависимости от выбранного метода и соответствующего ему набора исходных данных. А выбор метода зачастую может быть обусловлен практическими задачами исследования либо субъективным мнением конкретного исследователя о более важном значении одних факторов и параметров по сравнению с другими. Дополнительным препятствием для более качественного и точного определения границ Петербургской агломерации является недостаточное количество открытых данных и привязка публичной статистики к единицам административно-территориального деления. Кроме того, необходимо учитывать изменение границ агломерации во времени, происходящее под влиянием: демографических процессов, изменения транспортной системы и других факторов. Ряд авторских методик делимитации границ городских агломераций, разработанных во времена существования Советского Союза, требуют крайне длительных и трудоёмких исследований, возможность проведения которых на сегодняшний день зачастую отсутствует [33]. Вместе с тем, развитие информационных технологий и механизмов рыночной экономики открывает возможности для разработки и применения новых методов выделения границ городских агломераций.

В ряде европейских стран, а также в США и Канаде, где понятие «городская агломерация» активно используется в нормативно-правовых актах, распространён метод делимитации границ агломераций или их поясов на основе данных о ежедневных маятниковых миграциях [22]. По этим данным можно судить об интен-

сивности трудовых связей, об использовании населением периферийных частей агломерации инфраструктуры её ядра, а также об использовании всеми жителями агломерации рекреационных ресурсов её периферийных территорий. Таким образом, данный метод делимитации границ охватывает существенную часть взаимодействий между составными частями агломерации и, при должном качестве статистических наблюдений, позволяет определить границы агломерации с высокой точностью. Однако сбор репрезентативных статистических данных для подобного метода отличается сложностью и трудоёмкостью, ведь помимо измерения пассажиропотока на общественном транспорте, необходимо учитывать перемещения людей на личных автомобилях в условиях разветвлённой автодорожной сети. Вероятно, по мере развития автоматических систем наблюдения, технологий «умного города» и «больших данных», метод делимитации границ агломерации по маятниковым миграциям станет одним из ключевых. Но в настоящее время его широкое применение при анализе городских агломераций России сдерживается отсутствием необходимых статистических данных.

В отличие от метода анализа маятниковой миграции, метод построения зон транспортной доступности не требует большого количества специфических статистических данных [18]. При нынешнем уровне развития информационных технологий основным инструментом построения зон транспортной доступности становятся публичные картографические сервисы и геоинформационные системы, позволяющие узнать время поездки из одного пункта в другой на личном или общественном транспорте. Традиционно внешнюю границу второго пояса агломерации проводят по двухчасовой изохроне от условного центра ядра агломерации [31]. Однако, по мнению И.Л. Резникова, для Петербургской агломерации и других агломераций городов-миллионников рациональнее проводить границу агломерации по полутора часовой изохроне от крупнейших транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) на периферии города [33]. Для Санкт-Петербурга такими транспортно-пересадочными узлами являются конечные станции веток метрополитена, часто связанные с железнодорожными станциями и конечными остановками пригородных и областных автобусных маршрутов: «Девяткино», «Проспект Ветера-

нов», «Рыбацкое», «Парнас», «Улица Дыбенко», «Купчино» и (с определённым допущением) «Старая Деревня» и «Ладужская». Данный список транспортно-пересадочных узлов может быть дополнен, однако это значительно не повлияет на итоговых результат построения изохрон.

Используя метод построения зон полуторачасовой транспортной доступности от ключевых ТПУ и применяя информационно-картографические сервисы (Яндекс.Карты, OpenStreetMap, Galton.urbica) мы получаем следующее распределение территорий и населённых пунктов:

1. В получасовой зоне транспортной доступности от ключевых ТПУ расположены: все выходящие за границы ядра агломерации территории периферийных районов Санкт-Петербурга, за исключением Кронштадтского и небольшой части Курортного района к западу от Зеленогорска; восточная часть Ломоносовского района области; городской посёлок Тайцы на севере Гатчинского района; посёлок им. Тельмана и окружающие его территории на севере Тосненского района; посёлок Отрадное на западе Кировского района области; а также вся юго-западная часть Всеволожского района, включая Всеволожск, Кудрово, Мурино, Бугры, Токсово, Кузьмоллово и Сертолово.

2. В полуторачасовую зону транспортной доступности также входят: Кронштадтский район Петербурга; вся территория Ломоносовского района, включая Большую Ижору и Копорье; городской округ Сосновый Бор; север Волоновского района, включая город Волосово; практически весь Гатчинский район за исключением его крайней юго-восточной части; северная часть Тосненского района, включая города Тосно и Любань; большая часть Кировского района области, включая Кировск, Шлиссельбург и городской посёлок Назия; вся территория Всеволожского района; юг Приозерского района, включая Сосновское и Запорожское сельское поселение; юго-восточная часть Выборгского района, включая Роцино, Первомайское и Каменку.

Также при построении зон транспортной доступности стоит брать во внимание, что из-за повышенной нагрузки на улично-дорожную сеть и особенностей расписания движения общественного транспорта, реальные границы соответ-

ствующих зон транспортной доступности будут расположены значительно ближе к ключевым транспортно-пересадочным узлам. Кроме того, метод построения транспортных изохрон указывает лишь на потенциальную возможность массовых ежедневных маятниковых миграций и, без учёта ряда иных факторов, не подходит для точной делимитации границ городской агломерации или её элементов. В своей статье «Выявление границ Санкт-Петербургской городской агломерации» И.Л. Резников предлагает также учитывать густоту автодорожной сети, наличие тенденции к увеличению численности постоянного населения, расположение обширных дачных массивов и коттеджных посёлков [33]. Таким образом, на момент 2015 года Резников включал в состав Петербургской городской агломерации (рис. 1.2.1.):

1. Город федерального значения Санкт-Петербург в полном составе;
2. Всеволожский муниципальный район в полном составе;
3. Городской округ Сосновый бор;
4. Ломоносовский муниципальный район – в полном составе, за исключением Копорского сельского поселения;
5. Гатчинский муниципальный район – в полном составе, за исключением южной части Вырицкого городского поселения;
6. Тосненский муниципальный район – северо-западную часть района, включая Тосненское, Никольское, Красноборское, Ульяновское, Форносовское, Нурминское, Тельмановское, Федоровское и Шапкиноское поселения в полном составе, а также северную часть Лисинского поселения;
7. Кировский муниципальный район – западную часть района, включая Кировское, Шлиссельбургское, Отраденское, Мгинское, Павловское, Приладожское и Синявинское поселения;
8. Выборгский муниципальный район, включая Первомайское поселение в полном составе, а также южную часть Рощинского поселения и южную часть Полянское поселения.

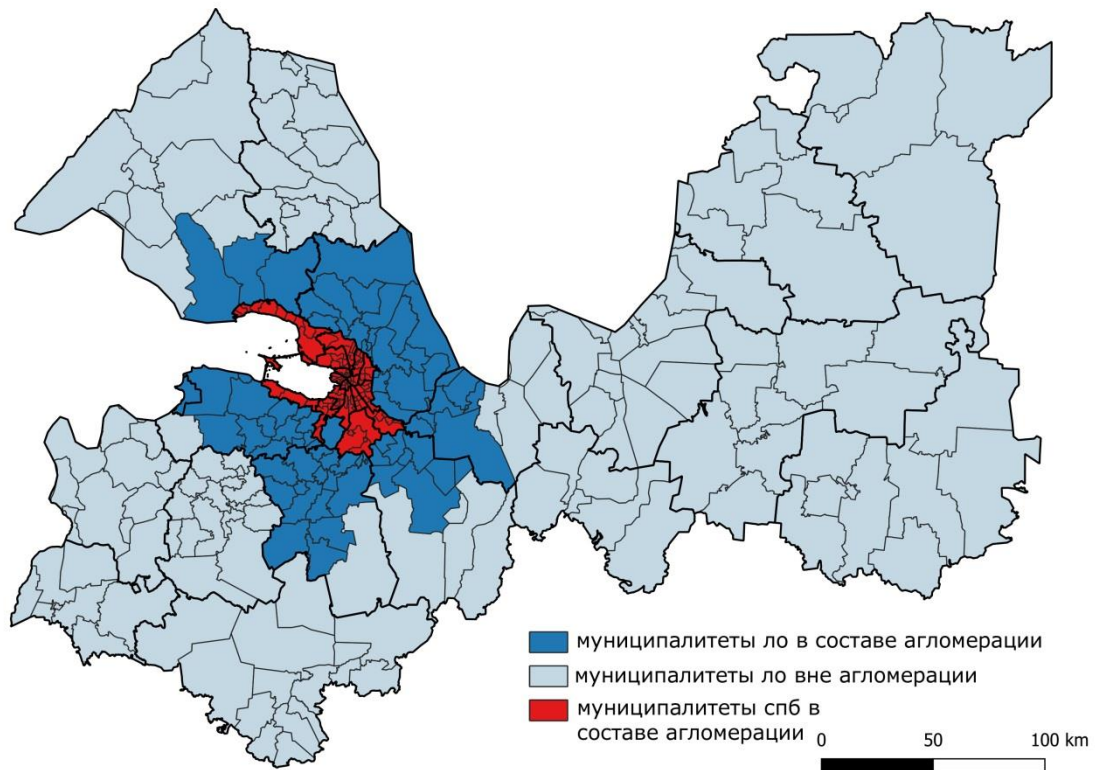


Рисунок 1.2.1. Петербургская агломерация на карте муниципалитетов Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Составлено автором по [33]

Однако, в условиях отсутствия чётких критериев и общепринятого набора методов делимитации границ городских агломераций, при изучении социально-экономических процессов рационально также рассматривать их проявления на территориях, прилежащих к предполагаемым границам Петербургской агломерации. С одной стороны, это позволяет оценить влияние агломерации на окружающие территории, пока не входящие в её состав. С другой стороны, это необходимо для возможной корректировки границ агломерации при рассмотрении агломерационного эффекта в разрезе отдельных социально-экономических процессов и явлений. Таким образом, при рассмотрении различных аспектов социально-экономического развития Петербургской агломерации, в настоящей работе детально анализируются процессы, происходящие на территории: города федерального значения Санкт-Петербурга, а также Ломоносовского, Волосовского, Гатчинского, Тосненского, Кировского, Всеволожского, Приозерского и Выборгско-

го районов Ленинградской области и городского округа Сосновый Бор. При этом ряд процессов рассматривается в контексте Санкт-Петербурга и всей Ленинградской области т.к. даже не входящие в состав агломерации областные территории объединены с ней в единый хозяйственный комплекс.

ГЛАВА 2. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ПЕТЕРБУРГСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ

2.1. Население Петербургской агломерации: основные тенденции и территориальная демографическая дифференциация

При доминирующем в современной науке функционально-расселенческом подходе к определению сущности городских агломераций, именно демографическая статистика является базой для анализа происходящих в них социально-экономических явлений и процессов. Данные о динамике численности населения агломерации и отдельных её частей позволяют судить о структуре городской агломерации, ключевых изменениях и тенденциях. В отсутствие общепринятой методики делимитации границ городских агломераций, актуальные данные о численности населения Петербургской агломерации носят оценочный характер и находятся в диапазоне 6,2 – 6,7 млн. человек. Для получения более точных данных целесообразно сопоставить актуальные сведения о численности постоянного населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области в разрезе муниципальных образований [71], с перечнем входящих в границы Петербургской агломерации муниципальных образований, предложенным И.Л. Резниковым [33]. В результате данного сопоставления, численность постоянного населения Петербургской агломерации на 1 января 2020 г. можно приблизительно оценить в 6 млн. 460 тыс. человек. Таким образом, в границах агломерации в настоящий момент проживает 100% постоянного населения Санкт-Петербурга и 56,6% постоянного населения Ленинградской области (Рис.2.1.1.).

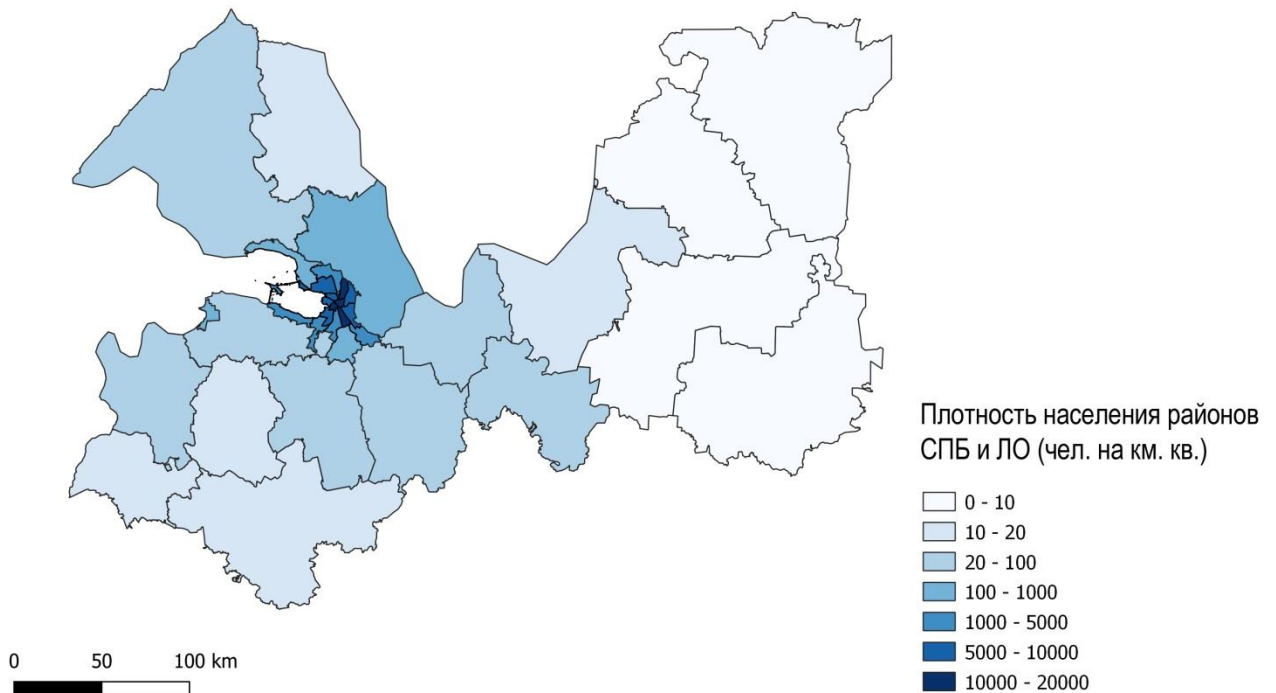


Рисунок 2.1.1. Плотность населения по районам Санкт-Петербурга и Ленинградской области на 1 января 2020 г. (чел. на км²)

Составлено автором по [72]

В период с 2000 по 2020 гг. население Санкт-Петербурга и Ленинградской области увеличивалось: численность постоянного населения Санкт-Петербурга выросла на 13,8% или на 656 тыс. человек, Ленинградской области – на 11,2% или на 189 тыс. человек (Рис. 2.1.2.). При этом рост численности населения происходил по большей части за счёт миграционного прироста, в то время как средний естественный прирост (убыль) населения Петербурга с 2000 по 2019 гг. составлял – 14,5 тыс. человек в год, а Ленинградской области – 14,3 тыс. человек в год [49]. Высокие показатели миграционного прироста для Петербургской агломерации обусловлены общим процессом концентрации населения России в крупнейших городских агломерациях, характеризующихся сравнительно более высоким уровнем социально-экономического развития.

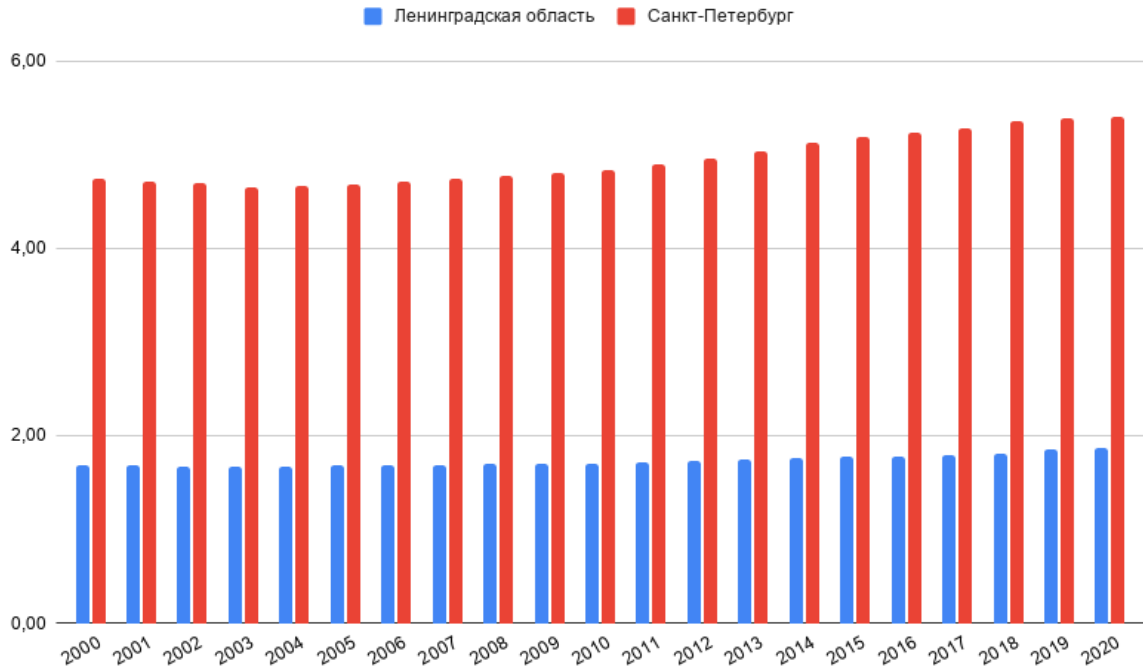


Рисунок 2.1.2. Численность постоянного населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области, 2000-2020 гг. (млн. чел.)

Составлено автором по [72]

Положительные значения естественного прироста наблюдались в Петербурге с 2012 по 2018 гг., тогда как целом по России, этот показатель был положительным только с 2013 по 2015 гг. Более высокие темпы естественного прироста (более низкие темпы естественной убыли) населения Санкт-Петербурга по сравнению с Ленинградской областью объясняются различиями в половозрастной структуре населения регионов [49].

При анализе структуры агломерации и происходящих в её границах социально-экономических процессов большой исследовательский интерес представляют данные о динамике изменения численности населения по отдельным административно-территориальным единицам. Территория Санкт-Петербурга подразделяется на 18 административных районов, а территория Ленинградской области на 17 районов (6 из которых полностью или частично И.Л. Резников включает в состав Петербургской агломерации [33]) и Сосновоборского городского округа. Условно эти административно-территориальные единицы можно разделить на че-

тыре группы по их расположению и функциональному значению в рамках Петербургской городской агломерации (Рис. 2.1.3.):

- 1. Центральные районы Санкт-Петербурга:** расположены в центральной части Петербурга, существенная часть застройки относится к дореволюционному периоду, «дневное население» (количество людей, находящихся на территории района в дневное время) больше «ночного». В рамках агломерации являются зоной наибольшей концентрации предприятий сферы услуг, государственных и научных организаций, учреждений культурной сферы. К этой группе относятся: Адмиралтейский, Василеостровский, Петроградский и Центральный районы Петербурга.
- 2. Периферийные районы Санкт-Петербурга:** расположены вокруг центральных районов Петербурга, большая часть застройки относится к советскому и современному периоду, «ночное население» больше «дневного». В рамках агломерации является основной зоной проживания населения, место концентрации жилья и объектов базовой социальной инфраструктуры и, отчасти, промышленных предприятий. К этой группе относятся: Выборгский, Калининский, Кировский, Колпинский, Красногвардейский, Красносельский, Кронштадтский, Курортный, Московский, Невский, Петродворцовый, Приморский, Пушкинский и Фрунзенский районы Петербурга. Также к этой группе относились Павловский и Ломоносовский районы Петербурга, позже включённые в состав Петродворцового и Пушкинского районов соответственно.
- 3. Ближние районы Ленинградской области:** большинством исследователей включаются в состав Петербургской агломерации, граничат с периферийными районами Санкт-Петербурга (за исключением Сосновоборского городского округа), существенная часть жителей совершает ежедневные маятниковые миграции в Санкт-Петербург. В рамках агломерации являются второй по значимости жилой зоной, местом расположения крупных логистических комплексов, индивидуальных жилых и дачных домов. К этой группе относятся: Всеволожский, Выборгский, Гатчинский, Кировский, Ломоносовский, Тосненский районы Ленинградской области и Сосновоборский городской округ.

4. Дальние районы Ленинградской области: расположены на периферийных территориях Ленинградской области, большая часть населения не совершает ежедневных маятниковых миграций. Большинство исследователей эти районы не включают в состав Петербургской агломерации, однако объединены с ней обширными хозяйственными связями.

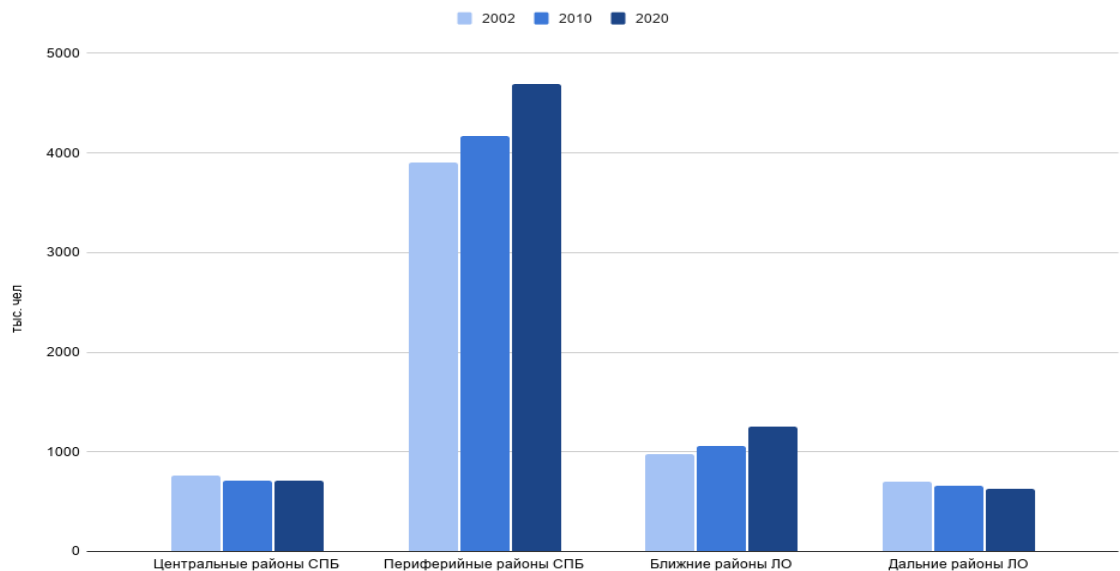


Рисунок 2.1.3. Численность постоянного населения групп районов Санкт-Петербурга и Ленинградской области, 2002, 2010, 2020 гг. (тыс. чел.)

Составлено автором по [72]

Стоит отметить, что подобная группировка районов достаточно условна, и не лишена спорных моментов. Так северо-восточная часть Василеостровского района по характеру застройки и функциональному наполнению ближе к группе периферийных районов Петербурга [76], а Пушкинский, Колпинский, Петродворцовый и Курортный районы города крайне схожи с ближними районами Ленинградской области. Кроме того, дискуссионным остаётся вопрос включения в состав Петербургской агломерации отдельных территорий Волховского и Приозерского районов области. Однако в целом данная группировка пригодна для выявления и анализа демографических процессов.

С 2002 по 2020 гг. численность постоянного населения центральных районов Петербурга сократилась на 6,5%, а самое значительное уменьшение численности населения на 14,9% произошло в Адмиралтейском районе. К основным

причинам подобной демографической тенденции можно отнести исполнение целевой программы по расселению коммунальных квартир [3], активный перевод жилых помещений под различные коммерчески нужды и сравнительно небольшой объём нового жилищного строительства. В последнее десятилетие численность постоянного населения в центральных районах стабилизировалась и с 2010 по 2020 гг. показала незначительный рост в 0,6%, тогда как с 2002 по 2010 гг. небольшой рост численности постоянного населения был зафиксирован только в Василеостровском районе.

Большая часть периферийных районов города демонстрируют устойчивую тенденцию к росту численности постоянного населения: с 2002 по 2020 гг. население районов выросло на 20,1%. Наиболее быстрыми темпами увеличивалось население Пушкинского (91,5% включая бывшие территории Павловского района), Приморского (45,5%) и Красносельского (33,7%) районов, на территории которых были реализованы наиболее крупные проекты массовой жилой застройки. Единственным периферийным районом Петербурга, показавшим небольшое снижение численности постоянного населения в последнее десятилетие, стал Фрунзенский, в границах которого отсутствовали крупные свободные участки для новой жилищной застройки.

Ближние районы Ленинградской области стали лидерами по темпам роста населения: с 2002 по 2020 гг. численность их постоянного населения выросла на 28,7%. Население Всеволожского района удвоилось, сделав район абсолютным лидером агломерации: как по темпам, так и по абсолютным значениям прироста постоянного населения. За 18 лет численность населения района выросла на 223 тыс. человек. Основной причиной такой динамики стала реализация на территории Всеволожского района крупных проектов жилищного строительства, в том числе – появление двух городов-спутников Кудрово и Мурино с общей численностью постоянного населения более 100 тыс. человек [71]. Крупные жилые комплексы также были построены в Колтушах, Янино, на территории Бугровского и Сертоловского городских поселений. Дополнительный вклад в рост численности населения ближних районов Ленинградской области также внесло массовое стро-

ительство индивидуальных загородных домов, таунхаусов. Единственным районом группы, где за последнее десятилетие численность населения сократилась, стал наиболее удалённый от центра агломерации Выборгский район.

Самое значительное снижение численности постоянного населения, как относительно показателей 2002 г., так и в абсолютном выражении, произошло в группе дальних районов Ленинградской области. С 2002 по 2020 гг. население дальних районов области уменьшилось на 10,4% или на 72 тыс. человек. Самое значительное сокращение постоянного населения на 21,3% относительно показателей 2002 г. зафиксировано в Подпорожском районе. Во всех дальних районах области количество умерших за 2019 г. кратно превышает количество родившихся [58]. Также для дальних районов Ленинградской области характерен миграционный отток, главным образом – из-за малой ёмкости локального рынка труда. Единственным дальним районом Ленинградской области, где с 2002 по 2020 гг. численность постоянного населения увеличилась, стал более развитый в сельскохозяйственном плане Волосовский район.

При анализе демографической ситуации в Петербургской агломерации нельзя не учитывать наличие у многих жителей агломерации дачных домов. В тёплое время года фактическое население Ленинградской области и пригородных районов Петербурга значительно возрастает за счёт временного переселения части городского населения на дачи. Примерное количество «дачников» в Ленинградской области возможно подсчитать: вычтя численность населения региона из общего количества физических лиц, обязанных вносить платежи за вывоз твёрдых коммунальных отходов. На момент 2019 г. эта цифра составляла 2,2 млн. человек [68]. Однако фактически люди приезжают на дачи в разное время и с разной периодичностью, а пик дачного сезона приходится на летние месяцы. В это время фактическое население отдельных городских и сельских поселений может возрастать в десятки раз, что создаёт дополнительные нагрузки на транспортную систему региона, инженерные сети, рекреационную инфраструктуру, а также на медицинские организации и отделы правоохранительных органов. При этом неправильно было бы рассматривать дачный феномен исключительно как негативное

явление, ведь наличие крупных дачных массивов отчасти стимулирует социально-экономическое развитие пригородной зоны, увеличивает экономическую активность местного населения, рентабельность коммерческих предприятий и перевозок [21].

2.2. Занятость населения и рынок труда Петербургской агломерации

Наличие общего рынка труда является одной из важных характеристик, позволяющей судить о вхождении территории в состав городской агломерации. Рынок труда Петербургской агломерации отличается высокой ёмкостью и широким разнообразием представленных сфер экономической деятельности. Справедливо утверждать, что именно развитость рынка труда служит для агломерации основным фактором стабильно-положительного миграционного прироста. В 2020 г. среднесписочная численность работников организаций (за исключением субъектов малого предпринимательства) Санкт-Петербурга составила 1 439,7 тыс. человек, а Ленинградской области – 378,6 тыс. человек [71], при общей численности трудоспособного населения регионов в 3 833 тыс. и 1 085 тыс. человек соответственно [49]. Однако более применимой при оценке ситуации на рынке труда является статистика численности занятых, полученная методом выборочного анкетирования. Так численность занятых в Петербурге в 2019 г. оценивалась в 3 030 тыс. человек, а в Ленинградской области в 932 тыс. человек [49]. В обоих регионах почти половина трудоспособного населения занята в трёх основных сферах экономической деятельности: оптовая и розничная торговля, обрабатывающее производство и строительство [71]. С 2010 по 2019 гг. в Санкт-Петербурге численность занятых в сфере транспорта и хранения увеличилась на 55 тыс. человек, строительства – на 48 тыс., информации и связи – на 46 тыс. человек. За этот же период численность занятых в сельском хозяйстве Ленинградской области сократилась на 31 тыс. человек.

В 2020 г. среднемесячная номинальная начисленная заработная плата составила 68,4 тыс. рублей в Санкт-Петербурге и 48,3 тыс. рублей в Ленинградской области. По этому показателю регионы соответственно занимают 12 и 22 место среди регионов России. С 2000 г. средняя номинальная начисленная заработная плата в Санкт-Петербурге выросла в 27,4 раза, а Ленинградской области в 22 раза (Рис. 2.2.1.). И, если в 2000 г. средняя номинальная заработная плата в Ленинградской области составляла 88% от аналогичного показателя в Петербурге, то к 2020 г. это значение уменьшилось до 70,6% от городского [71]. Это свидетельствует о концентрации в Петербурге наиболее высокооплачиваемых рабочих мест и постепенном увеличении «разрыва» между уровнем социально-экономического развития города и области, в особенности – её удалённых районов.

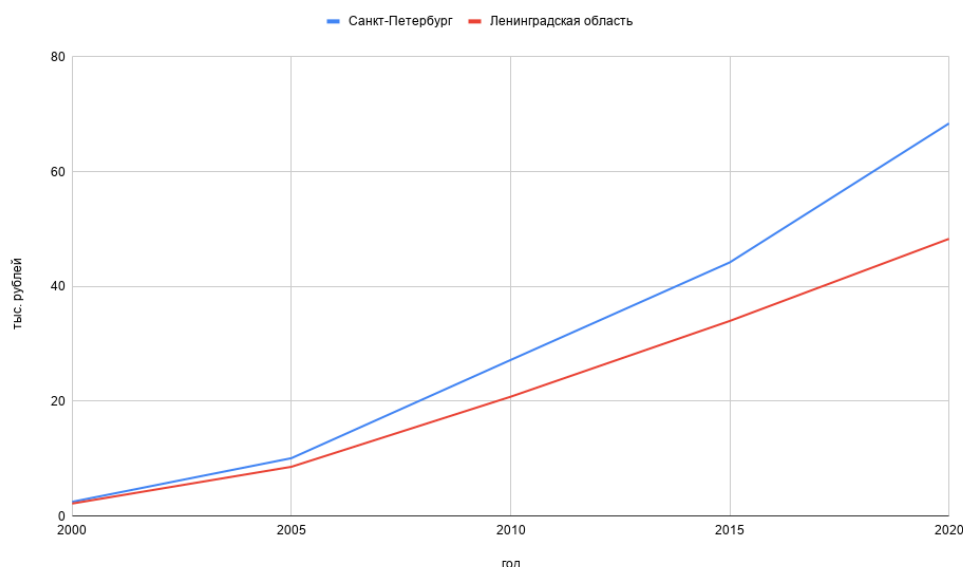


Рисунок 2.2.1. Изменение среднемесячной номинальной заработной платы в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, 2000 – 2020 гг. (тыс. руб.)

Составлено автором по [71]

Самые высокие среднемесячные зарплаты в 2020 г. в Санкт-Петербурге были зафиксированы в сферах добычи полезных ископаемых (в городе расположены представительства многих добывающих компаний), информации и связи, а также в сфере финансов и страхования. В Ленинградской области наиболее высокие среднемесячные зарплаты зафиксированы в сфере финансов и страхования, научно-технической деятельности и в сфере обеспечения электроэнергией, газом и па-

ром. Наименьшие среднемесячные зарплаты в 2020 г. в обоих регионах были зафиксированы в сфере деятельности гостиниц и предприятий общественного питания. В 2019 г. эта сфера также занимала в обоих регионах последнее место из 19 анализируемых по уровню среднемесячных зарплат. А в связи с пандемией covid-19 среднемесячная зарплата в сфере деятельности гостиниц и предприятий общественного питания в Санкт-Петербурге в 2020 г. сократилась на 19% относительно уровня предыдущего года и составила 45,1 тыс. рублей.

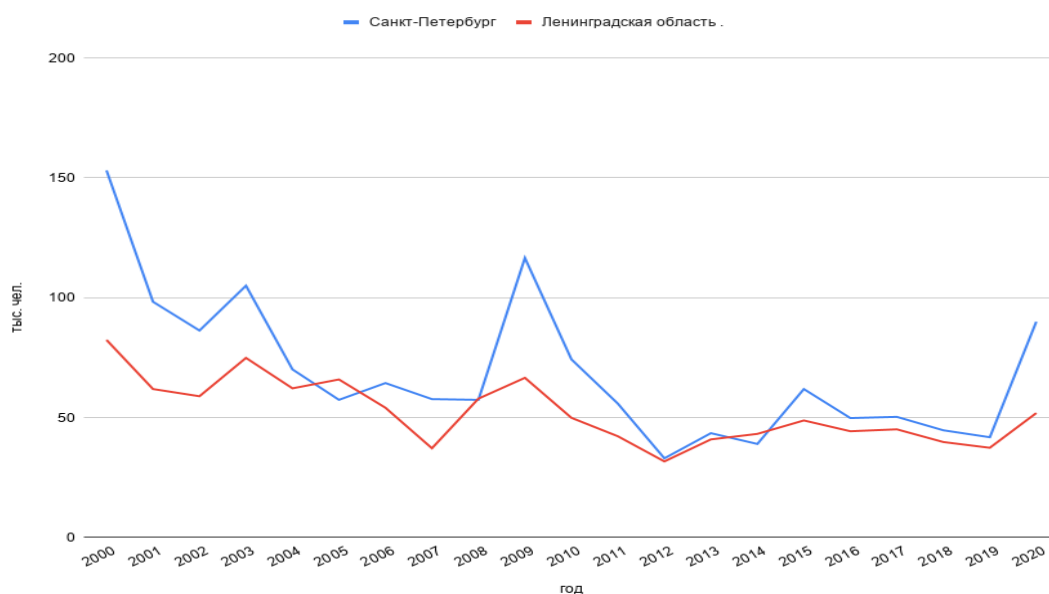


Рисунок 2.2.2. Общая численность безработных в Санкт-Петербурге и Ленинградской области по методологии МОТ, 2000 – 2020 гг.

Составлено автором по [49]

За последние два десятилетия в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, при относительно стабильной численности трудоспособного населения, наблюдался общий тренд на снижение численности безработных (Рис. 2.2.2.). Если в 2000 г. после периода гиперинфляции и дефолта 1998 г. численность безработных достигала 153 тыс. человек в Санкт-Петербурге и 82 тыс. человек в Ленинградской области, то перед кризисным 2008 г. она опустилась до 58 и 37 тыс. человек соответственно. Последствия этого экономического кризиса на рынке труда были преодолены к 2011-2012 гг., после чего численность безработных стабилизировалась и вновь увеличилась в 2014-2015 гг., что объясняется введением против России экономических санкций и общим снижением экономической ак-

тивности из-за падения мировых цен на углеводороды. Резкий рост численности безработных в 2020 г. является одним из негативных социально-экономических последствий пандемии covid-19. При этом в Санкт-Петербурге и Ленинградской области рост численности безработных в 2020 по сравнению с 2019 г. оказался значительно больше среднероссийского уровня. Если в целом по стране численность безработных выросла на 27,4%, то в Ленинградской области – на 38,8%, а в Санкт-Петербурге – на 115,3% относительно значений 2019 г. Численность безработных граждан, зарегистрированных в государственных учреждениях службы занятости населения, с декабря 2019 г. по декабрь 2020 в Санкт-Петербурге и Ленинградской области выросла в 7,1 и 8,1 раз соответственно [49].

Отталкиваясь от существующих в последние два десятилетия тенденций, справедливо предположить, что (при условии преодоления последствий пандемии covid-19) рынок труда Петербургской агломерации продолжит развиваться и сохранит своё значение в качестве основанного фактора положительного миграционного прироста. При этом рост средних зарплат в пределах Санкт-Петербурга будет происходить быстрее, чем в Ленинградской области, за счёт концентрации в ядре агломерации наиболее динамично развивающихся сфер экономической деятельности: финансовой и IT-сектора. После преодоления основных последствий пандемии covid-19, вероятен опережающий (по сравнению с иными сферами) рост средней зарплаты в сфере туризма и общественного питания, а также снижение численности безработных до уровня 2017-2019 гг. Численность безработных в Ленинградской области по отношению к численности трудоспособного населения в целом останется выше, чем в Санкт-Петербурге за счёт наличия в границах области районов, в полной мере не входящих в единый рынок труда Петербургской агломерации.

2.3. Промышленность Петербургской агломерации

В настоящее время Петербургская агломерация является важным центром обрабатывающей промышленности. Первые предприятия, выпускавшие преимущественно продукцию военного назначения, появились в Санкт-Петербурге в первые десятилетия после основания города. Однако наиболее активное развитие промышленности столицы Российской Империи началось во второй половине XIX века. Впоследствии крупные предприятия на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области создавались как в советское время, так и после 1991 г. Несмотря на глубокий социально-экономический кризис, возникший после распада СССР и приведший к закрытию многих предприятий, промышленное производство продолжает вносить существенный вклад в ВРП.

По итогам 2019 г. доля промышленности в ВРП Санкт-Петербурга и Ленинградской области составила 17,2% и 36,9% соответственно [71]. Стоит отметить, что с 2005 г. по 2012 г. доля промышленности в городском ВРП имела тенденцию к росту, тогда как в областном напротив – сократилась с 35,8% до 30,3%. Однако в последние годы тенденция изменилась на противоположную. Если в 2012 г. отношение валовой добавленной стоимости областной промышленности к городской было минимальным за весь анализируемый период (с 2005 по 2019 гг.) и составляло 0,33, то к 2019 г. данное значение достигло своего максимума в 0,51 (Рис. 2.3.1.). Одна из причин более высоких темпов роста промышленного производства в Ленинградской области – вынос крупных промышленных предприятий за городскую черту. Схожие процессы происходят и в административных границах Санкт-Петербурга, где ряд обрабатывающих предприятий переезжают в новые промышленные зоны у границ Ленинградской области [61]. В большинстве случаев основная причина выноса промышленных предприятий за городскую черту – последующая продажа их бывших территорий под жилищную или общественно-деловую застройку. Кроме того, переезд на новое место часто позволяет предприятиям расширить производственные площади и улучшает транспортную доступность предприятий для грузовых перевозок. Также большое значение име-

ет вынос за пределы городских плотно застроенных территорий экологически-вредных производств или предприятий, использующих аварийно-опасные химические вещества.

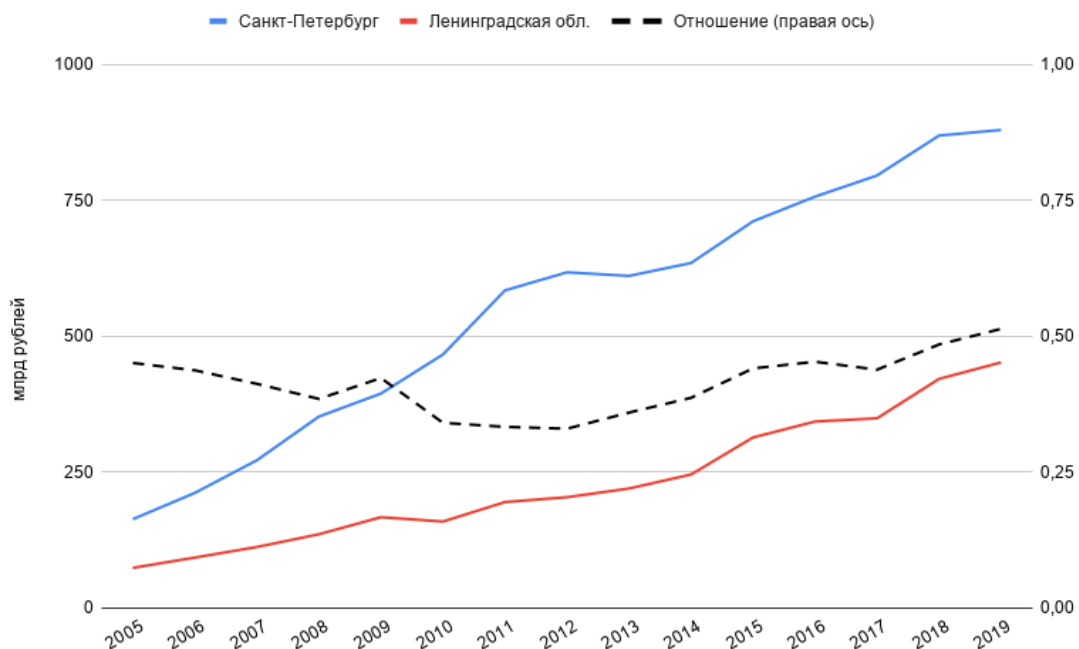


Рисунок 2.3.1. Валовая добавленная стоимость продукции промышленных предприятий Санкт-Петербурга и Ленинградской области в основных ценах и их отношение друг к другу, 2005-2019 гг.

Составлено автором по [71]

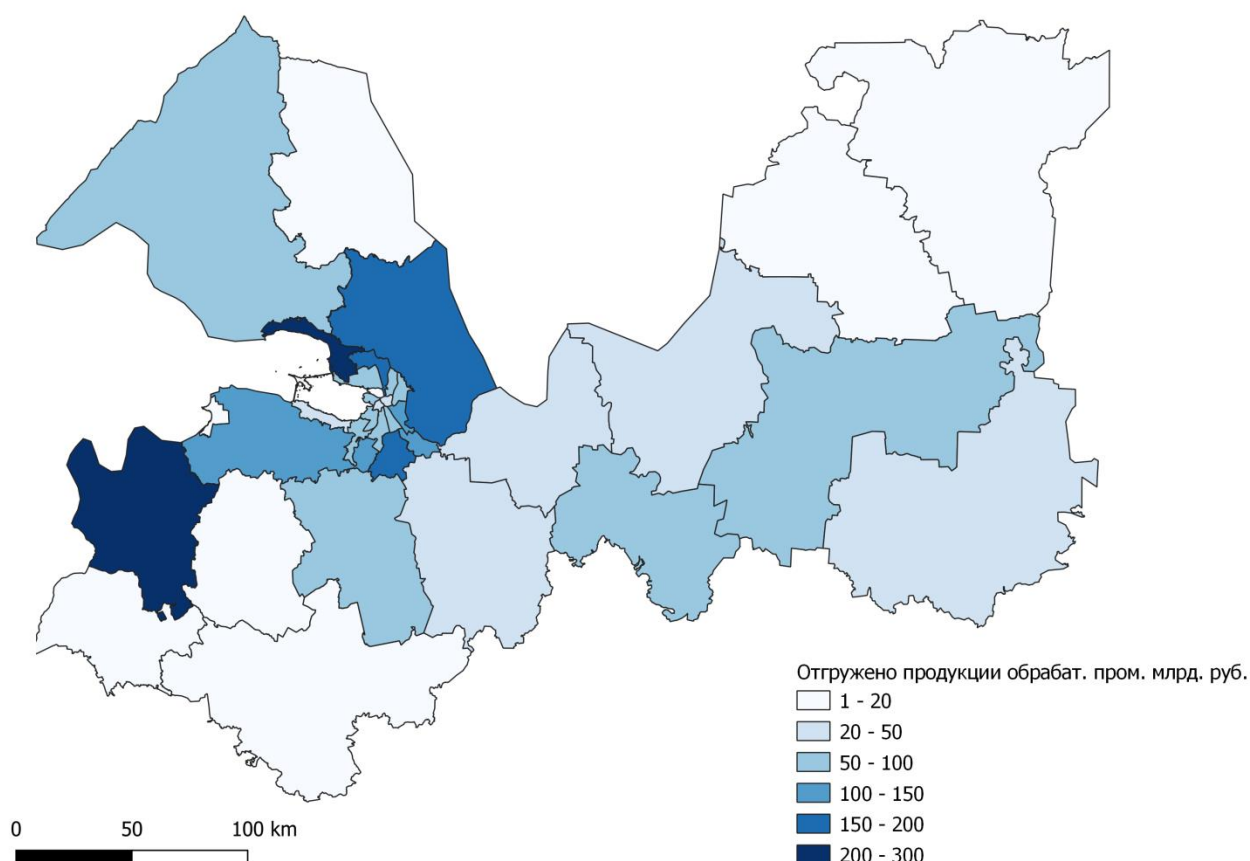
В 2019 г. объём отгруженной продукции петербургских обрабатывающих производств составил 2,7 трлн. рублей. Из них 579 млрд. пришлось на статью «производство кокса и нефтепродуктов», однако столь высокий удельный вес отрасли обусловлен особенностями статистического учёта т.к. в границах Санкт-Петербурга отсутствуют крупные нефтеперерабатывающие предприятия, но расположены головные офисы крупных топливных компаний: ПАО «Газпром нефть» (крупнейший налогоплательщик Петербурга), ООО «Транс нефть-Балтика», ООО ПТК и другие. Стоимость отгруженной продукции автомобильных заводов в 2019 г. составила 456 млрд. рублей, а производство прочих транспортных средств и оборудования – 219 млрд. рублей. Также существенный вклад (более 100 млрд.

рублей за 2019 г.) в объём отгруженной продукции обрабатывающих производств Петербурга внесли следующие отрасли: производство пищевых продуктов; машин и оборудования, не включённых в другие категории; компьютеров, электронных и оптических изделий; готовых металлических изделий, кроме машин и оборудования [12]. В Ленинградской области объём отгруженной продукции обрабатывающих производств за тот же 2019 г. составил 1,1 трлн. рублей. Самый большой вклад в итоговый результат внесли три отрасли: производство кокса и нефтепродуктов (263 млрд. р.), производство пищевых продуктов (139 млрд. р.), производство прочих транспортных средств и оборудования (120 млрд. р.). Также существенный вклад (более 40 млрд. рублей за 2019 г.) в объём отгруженной продукции обрабатывающих производств Ленинградской области внесли следующие отрасли: производство бумаги и бумажных изделий, химических веществ и химических продуктов, табачных изделий, прочей неметаллической минеральной продукции, резины и пластмассовых изделий [11].

Среди муниципальных образований Санкт-Петербурга лидерами по объёму отгруженной продукции собственных обрабатывающих производств по итогам 2019 г. стали: МО Адмиралтейский округ (за счёт особенностей статистического учёта продукции ПАО «Газпром нефть»), город Сестрорецк, посёлок Шушары, город Колпино, МО Волковское, посёлок Парголово, МО Нарвский округ и МО Финляндский округ (Приложение В). Суммарно на эти восемь муниципальных образований в 2019 г. пришлось более половины стоимости отгруженной промышленной продукции Санкт-Петербурга [49]. Среди муниципальных образований-лидеров по объёму отгруженной продукции собственных обрабатывающих производств лидируют расположенные на периферии Санкт-Петербурга (Сестрорецк, Шушары, Парголово) или в границах т.н. «Серого промышленного пояса» Петербурга (Нарвский округ, Финляндский округ).

Среди районов Ленинградской области (Рис. 2.3.2.) наибольший объём отгруженной промышленной продукции в 2019 г. был зафиксирован в Кингисеппском муниципальном районе (360,4 млрд. р.). Более половины этого объёма обеспечил введённый в эксплуатацию в 2013 г. комплекс по фракционированию и

перевалке стабильного газового конденсата ООО «Новатэк Усть-Луга». Второе место по объёму отгруженной промышленной продукции собственного производства в 2019 г. занял приграничный с Санкт-Петербургом Всеволожский муниципальный район (225,9 млрд. р.), обладающий диверсифицированной структурой обрабатывающей промышленности [58].



2.3.2. Объём отгруженной продукции собственных обрабатывающих производств (без субъектов малого предпринимательства) по районам Санкт-Петербурга и Ленинградской области, 2019 г. (млрд. руб.)

Составлено автором по [72]

Ниже представлен список крупнейших предприятий обрабатывающей промышленности, действующих на территории Петербургской агломерации [13]:

- **Судостроение:** АО «Адмиралтейские верфи», АО «Балтийский завод», ПАО Судостроительный завод «Северная верфь», АО «Средне-невский судостроительный завод», АО «Кронштадтский морской завод», ЗАО «Канонерский судоремонтный завод».

- **Тяжёлое и энергетическое машиностроение:** группа компаний «Кировский завод», ПАО «Ижорские заводы», ПАО «Силовые машины», АО «РЭП холдинг», ПАО «Звезда», АО ВО «Электроаппарат».
- **Автомобилестроение:** ООО «Тойота Мотор» в Санкт-Петербурге, ООО «Ниссан Мэнюфэкчуринг РУС», ООО «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус».
- **Производство летательных аппаратов:** АО «ОДК-Климов», ОАО «Машиностроительный завод Арсенал», ОАО «Красный Октябрь».
- **Производство железнодорожного подвижного состава:** ОАО «Октябрьский вагоноремонтный завод».
- **Производство компьютеров, электронных и оптических приборов:** АО «ЛОМО», АО «Диаконт», ОАО «Авангард», ПАО «Светлана», АО «Концерн ЦНИИ Электроприбор», ЗАО «Научно-Исследовательская Производственная Компания Электрон», Научно-исследовательский технологический институт имени А.П. Александрова.
- **Производство пищевых продуктов и напитков:** ОАО «Ленинградский комбинат хлебопродуктов им. С. М. Кирова», Группа компаний «Каравай», Группа компаний «Дарница», АО «Невские берега», ООО «ИНЕЙ», ООО «Пискаревский молочный завод», Филиал ООО «Кока-Кола ЭйчБиСи Евразия», ООО «Объединенные Пивоварни Хейнекен», ООО «Пивоваренная компания «Балтика».
- **Производство лекарственных средств и материалов, применяемых в медицинских целях:** ООО НТФФ «Полисан», АО «Вертекс», ЗАО «Биокад», ООО «Герофарм», ООО «Гротекс».
- **Производство парфюмерно-косметических и моющих средств:** АО «Невская косметика», ЗАО «Аист».
- **Производство мебели:** ЗАО «Первая мебельная фабрика», ООО «Балтика мебель».

- **Производство строительных материалов:** ОАО «Победа ЛСР», ОАО «Нефрит-Керамика», ООО «Завод Невский ламинат», ОАО «ЛСР Железобетон-СЗ».

Большая часть представленных в списке промышленных предприятий были организованы на базе уже имевшихся заводов. Особенно высока доля подобных предприятий в тяжёлом машиностроении, судостроении, приборостроении и ВПК. Значительное развитие в 2000-х годах получила новая для Петербургской агломерации отрасль – легковое автомобилестроение. Одним из первых крупных предприятий отрасли стал открытый в 2002 г. сборочный завод американской компании «Ford» во Всеволожском районе Ленинградской области мощностью до 125 тыс. автомобилей в год. Однако с 2012 г. производство на заводе начало сокращаться, а к 2019 г. было полностью остановлено [52]. С 2008 по 2015 г. функционировал сборочный завод компании «General Motors» в Шушарах, рассчитанный на производство до 75 тыс. автомобилей в год. В настоящее время на территории Петербурга действует три крупных автомобильных завода: филиал ООО «Тойота Мотор» в Санкт-Петербурге (открыт в Шушарах в 2007 г.), ООО «Ниссан Мэнюфэкчуринг РУС» (открыт в 2009 г. в промзоне «Каменка») и ООО «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус» (открыт в 2010 г. в промзоне «Каменка»). Также в 2005 г. во Всеволожске был открыт завод финского производителя автомобильных шин «Nokian Tyres» мощностью до 11 млн. шин ежегодно.

Ещё одной динамично развивающейся за счёт привлечения иностранного капитала отраслью специализации в Петербургской агломерации стала табачная промышленность. Крупнейшее предприятие отрасли - АО «Филип Моррис Ижора» (открыто в 2000 г.) расположено на территории Ленинградской области, ещё два крупных завода на территории Санкт-Петербурга – ООО «Петро» и АО «Бритиш американ тобакко СПб». Суммарная выручка этих трёх предприятий за 2019 г. составила 196 млрд. рублей. Пока значительно меньший объём выручки генерирует появившийся в Петербурге в 2010 г. кластер медицинской и фармацевтической промышленности, включающий почти 200 компаний [67]. Однако данная отрасль, непосредственно связанная с лекарственной безопасностью России, ак-

тивно поддерживается государством и имеет значительный потенциал роста. Дополнительным благоприятным фактором для развития отрасли служит высокий научный потенциал Санкт-Петербурга и наличие в городе профильных образовательных учреждений.

При сохранении существующих тенденций развития обрабатывающей промышленности Петербургской агломерации, регион останется важным центром машиностроения, в том числе – наукоёмкого. Увеличению доли продукции точного машиностроения, ВПК и фармацевтики будет способствовать высокий научно-технический и кадровый потенциал Санкт-Петербурга, наличие большого количества образовательных организаций, а также общая инвестиционная привлекательность региона. Однако стоит учитывать, что состояние ВПК (следовательно – судостроения и вертолётостроения) напрямую зависит от объёма закупок в рамках государственного оборонного заказа. Развитие пищевой промышленности в границах Петербургской агломерации будет поддерживаться наличием растущего рынка сбыта в виде самой агломерации и тяготеющих к ней территорий Северо-западного федерального округа. Наиболее вероятным сценарием дальнейшего изменения территориальной структуры обрабатывающей промышленности в границах агломерации является продолжение постепенной деиндустриализации городских территорий со сложившейся застройкой и перевод части промышленных территорий в ближайшие районы Ленинградской области, либо в периферийные районы Петербурга.

2.4. Жилищное строительство в Петербургской агломерации: основные показатели и тенденции

Строительный комплекс играет значительную роль в экономике растущей Петербургской агломерации. В 2019 г. объём работ строительных организаций Санкт-Петербурга и Ленинградской области составил 462 млрд. руб. и 252 млрд. руб. соответственно [71]. Среднегодовая численность занятых в строительстве в

том же году оценивалась в 335 тыс. человек в Санкт-Петербурге и 90 тыс. человек в Ленинградской области [49]. В обоих регионах строительство занимает третье место по численности занятых после торговли и обрабатывающей промышленности. В 2019 г. объём ввода жилья (включая жилые помещения в нежилых зданиях) в Санкт-Петербурге составил 3,5 млн. м², а в соседней Ленинградской области – 2,9 млн. м². Всего же с 2000 по 2019 гг. в обоих регионах суммарно было возведено 76,5 млн. м² жилья [49]. Два основных фактора высокого спроса на жильё в границах Петербургской агломерации – стабильно-высокий рост численности населения и стремление существенной части жителей улучшить свои жилищные условия.

За двадцать лет объёмы жилищного строительства (ежегодного ввода жилья) в Санкт-Петербурге увеличились в 3,2 раза, в Ленинградской области – в 7,5 раз. При этом резкий рост темпов жилищного строительства в Санкт-Петербурге начался с 2003 г. и непрерывно продолжался до экономического кризиса 2008 г., сильно затронувшего строительную отрасль (Рис. 2.4.1.). Период наибольшего ускорения темпов жилищного строительства в Ленинградской области пришёлся на 2012-2015 гг. и был во многом обусловлен возведением крупных жилых массивов на приграничных с городом территориях: Мурино, Кудрово и др. Если в 2005 г. объёмы ввода жилья в Ленинградской области составляли только 23% от объёмов ввода жилья в Петербурге, то к 2019 г. значение этого показателя возросло до 84%. Стоит отметить, что среди районов Ленинградской области Всеволожский муниципальный район стабильно лидирует по объёмам жилищного строительства. В 2019 г. во Всеволожском районе было введено 1534 тыс. м² жилья – 53% от всего объёма ввода жилья в Ленинградской области [16]. Более 300 тыс. м² жилья ввели в Ломоносовском районе, более 200 тыс. м² – в Гатчинском, более 100 тыс. м² – в Выборгском, Тосненском, Кировском и Приозерском районах.

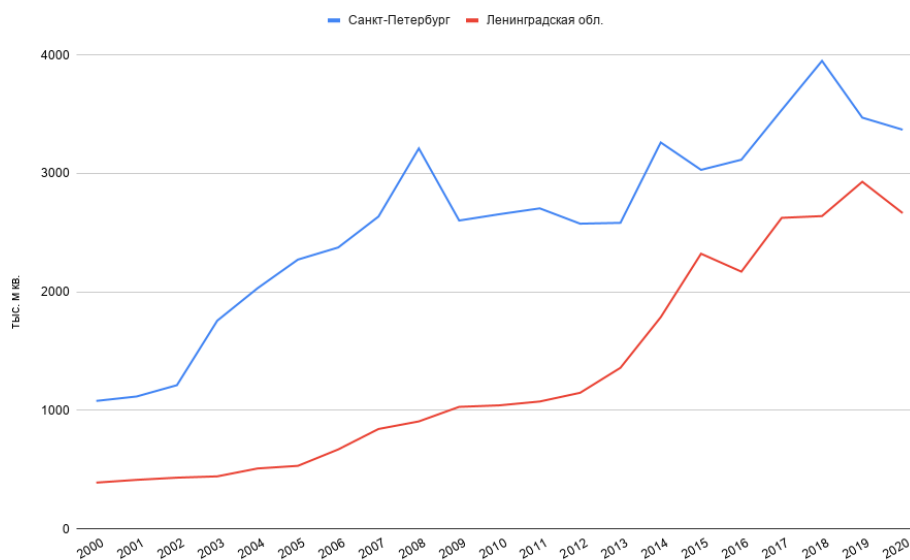


Рисунок 2.4.1. Введено в действие общей площади жилых домов (тыс. м²)
2000-2020 гг.

Составлено автором по [49]

Все эти муниципальные районы (за исключением Приозерского) граничат с Санкт-Петербургом, а также полностью или частично входят в состав Петербургской агломерации. Отличительная особенность Всеволожского района заключается в том, что он расположен значительно ближе к ядру агломерации и единственный среди районов Ленинградской области непосредственно граничит со сложившейся ещё в позднесоветское время зоной сплошной городской застройки. Кроме того, формирование города Мурино во многом было обусловлено наличием на его территории единственной в Ленинградской области станции Петербургского метрополитена. В разрезе административных единиц третьего уровня наибольший объём жилья в 2019 г. был введён в Заневском (905 тыс. м²) и Муринском (504 тыс. м²) городских поселениях. Всеволожский район также лидирует по введённой площади (275 тыс. м²) индивидуальных жилых домов, однако по количеству введённых индивидуальных жилых домов в 2019 г. его определили вытянутые вдоль побережья Финского залива Ломоносовский и Выборгский районы [16]. Также, благодаря природным условиям и относительно развитой транспортной инфраструктуре, индивидуальное жилищное строительство получило

большое развитие в Приозерском районе, который пока большинство исследователей не включают в состав Петербургской агломерации.

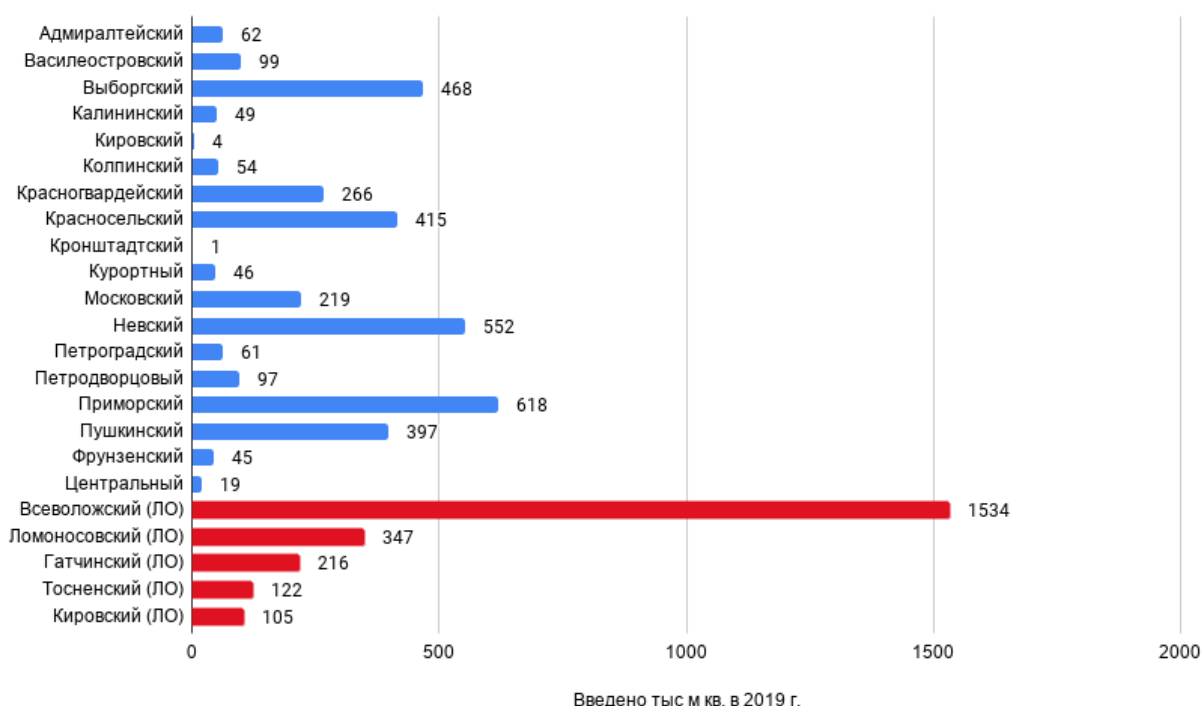


Рисунок 2.4.2. Введено общей площади жилых домов (тыс. м²) по районам Санкт-Петербурга и пяти районам Ленинградской области в 2019 г.

Составлено автором по [16, 17]

Среди районов Санкт-Петербурга лидерами по объёму введённого жилья в 2019 г. стали: Приморский, Невский, Выборгский, Красносельский и Пушкинский (Рис. 2.4.2.). Все они расположены на периферии города и имеют на своей территории обширные незастроенные участки, пригодные для размещения новых жилых комплексов. В то время как районы исторического центра (Адмиралтейский, Петроградский, Центральный и частично Василеостровский) отличаются относительно невысокими объёмами ввода нового жилья. Основная причина столь значительного различия – отсутствие в центральных районах обширных свободных участков под новую жилищную застройку, а также жёсткие высотные ограничения [1]. Кроме того, в условиях высокой стоимости земли в центре города и строгих требований к архитектурному облику возводимых зданий, в центральных районах Петербурга строится преимущественно дорогостоящее элитное жильё и коммерческая недвижимость – офисы, торгово-развлекательные центры и объек-

ты туристической инфраструктуры. Во многих случаях реализация строительных проектов в центральных районах Петербурга сопряжена с градостроительными конфликтами и судебными процессами, основная причина которых – возникающее противоречие между новым строительством с одной стороны и сохранением архитектурного облика центра города и конкретных памятников архитектуры – с другой [1, 37]. Среди наиболее крупных проектов жилой застройки, реализованных в центральных районах Петербурга за двадцать лет можно выделить следующие жилые комплексы: «Парадный квартал», «Смольный парк», «Царская столица» и «Русский дом» в Центральном районе; «Галактика» в Адмиралтейском районе; «Леонтьевский мыс», «Премьер Палас», «Привилегия» и «Крестовский De Luxe» в Петроградском районе. В Василеостровском районе жильё возводили преимущественно в дальней от центра Петербурга восточной части, в т.ч. на намывных территориях [76]. Наиболее крупные ЖК в «исторической» части района: «Самоцветы» на острове Декабристов и строящийся комплекс «Палацио» между 25 и 26 Линиями.

Одним из наиболее доступных инструментов приблизительной оценки жилищного строительства в периферийных районах Петербурга является анализ динамики численности постоянного населения в разрезе муниципальных образований (Рис. 2.4.3.). Так из-за массовой жилищной застройки постоянное население Парголово с 2002 по 2020 гг. возросло в 6,3 раза – с 12 тыс. до 76 тыс. человек [72]. Лидером по абсолютным значениям роста численности населения с 2002 г. среди муниципалитетов Петербурга стал посёлок Шушары, население которого возросло на 76 тыс. человек. Из крупных жилых массивов, появившихся на периферии Петербурга за двадцать лет, также стоит отметить микрорайон «Балтийская жемчужина» и прилегающие к нему жилые комплексы на Ленинском проспекте. Массовая жилищная застройка на территории МО Южно-Приморский началась в 2005 г. при участии китайских инвесторов и продолжается до сих пор. Для Петербургской агломерации «Балтийская жемчужина» стала первым крупным проектом строительства обособленного жилого микрорайона со времён распада СССР [45]. Этот опыт позже был применён при застройке Мурино, Кудрово и Шушар. Круп-

ные жилые микрорайоны также были возведены в Горелово, Усть-Славянке и на территории МО № 65 (в районе Туристской улицы). Параллельно продолжалась уплотнительная застройка на территории позднесоветских «спальных» (выполняющих преимущественно жилую функцию) микрорайонов.

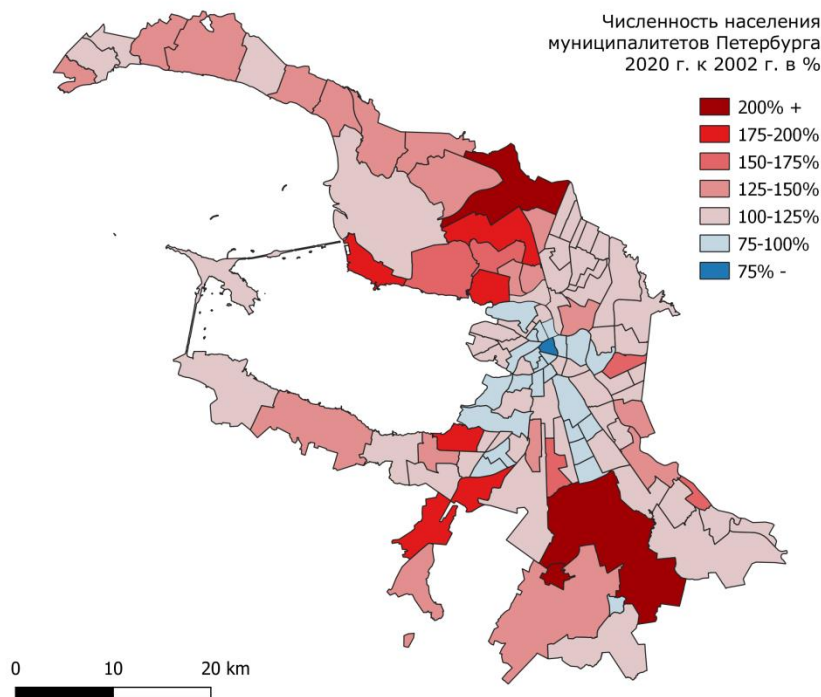


Рисунок 2.4.3. Изменение численности постоянного населения внутригородских муниципальных образований Санкт-Петербурга 2002-2020 гг.
(2020 г. к 2002 г., %)

Составлено автором по [72]

Крупные жилые микрорайоны, возводимые на периферии Петербурга и граничащих с городом территориях Ленинградской области, в настоящее время играют ключевую роль в обеспечении жильём растущего населения Петербургской агломерации. На реализуемые в этой части агломерации проекты приходится основная доля оборота строительных организаций. Однако в ряде случаев, из-за резкого роста численности населения, в районах массовой жилой застройки наблюдается острый дефицит объектов образования, здравоохранения и зон рекреации, а также многократно возрастает нагрузка на транспортную инфраструктуру [30]. Тысячи жителей новых микрорайонов объединяются в инициативные

группы и общественные движения, чтобы добиться от застройщиков и органов государственной власти строительства новых объектов транспортной и социальной инфраструктуры [51]. В журналистских публикациях и высказываниях общественных деятелей районы массовой жилой застройки на периферии Петербурга в ряде случаев называют «гетто», сравнивая их с районами многоэтажной массовой застройки 1960-х – 1970-х гг. в Европе и США [38]. В этом случае понятие «гетто» является скорее категорией моральной оценки, констатирующей низкое качество городской среды в настоящем и существенные риски ухудшения качества жизни в будущем. И хотя ряд экспертов считает подобный прогноз деградации районов массовой жилой застройки маловероятным [74], решение проблемы дефицита социальной и транспортной инфраструктуры и совершенствование законодательства в области жилищного строительства и проектов комплексного освоения территории является для Петербургской агломерации крайне актуальной задачей.

Анализ жилищного строительства в границах Петербургской агломерации был бы неполным без рассмотрения реализуемых проектов редевелопмента т.н. промышленного пояса Санкт-Петербурга. За последние десять лет с 2010 по 2019 гг. доля жилья, построенного на месте бывших промышленных зон, значительно возросла [40]. Наиболее активно редевелопмент промышленных территорий развернулся после 2012 г. в Невском, Адмиралтейском и Выборгском районах города. Так на месте химического завода «Пигмент» и других промышленных объектов на Октябрьской набережной началось строительство крупного жилого комплекса «Цивилизация», а также ряда меньших по площади ЖК: «Ренессанс», «Дальневосточный, 15», «О'Юность», «Полис на Неве», «PULSE на набережной».

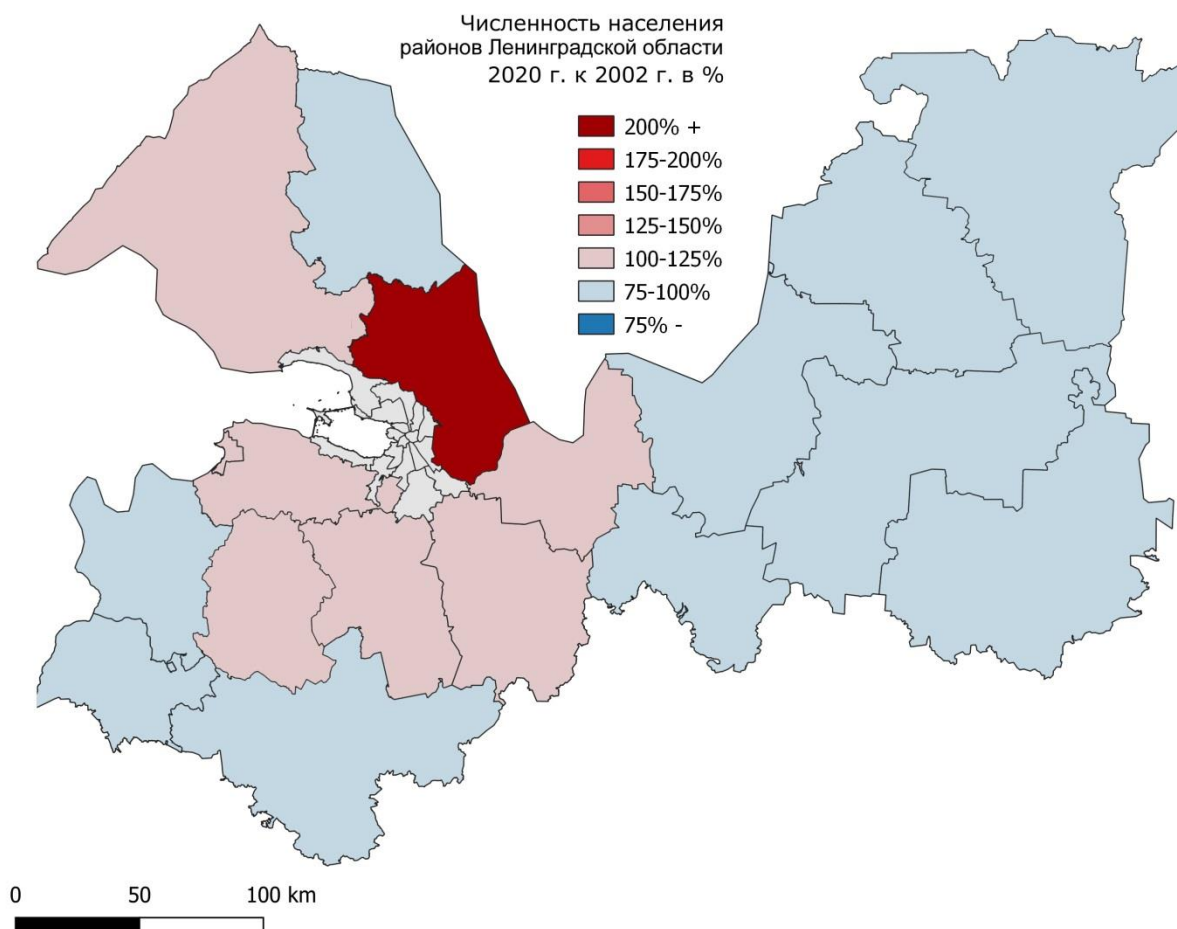


Рисунок 2.4.4. Изменение численности постоянного населения муниципальных районов Ленинградской области 2002-2020 гг.

(2020 г. к 2002 г., %)

Составлено автором по [72]

В настоящее время проекты редевелопмента промышленных территорий на Октябрьской набережной по объёмам вводимого жилья стали сопоставимы с новым строительством на периферийных территориях Невского района (Усть-Славянка, Русановка и др.). По прогнозам экспертов до 2025 г. на Октябрьской набережной будет возведено 2,5 млн. м² нового жилья. В значительно меньших объёмах редевелопмент промышленных территорий происходит и на территории левобережной части Невского района: ЖК «Елизаровский», «Эталон на Неве», «Стрижи в Невском» и др. В Адмиралтейском районе реализация крупных проектов редевелопмента развернулась южной части МО Измайловское. На месте снесённых промышленных, складских и железнодорожных объектов было начато

строительство жилых комплексов: «Галактика», «Времена года», «Новомосковский», «Тапиола» и др. В Выборгском районе зоной активного редевелопмента промышленных территорий стала северная часть МО Сампсониевское: ЖК «Георг Ландрин», «Притяжение на Выборгской», «Новый Лесснер» и др. В меньших масштабах редевелопмент промышленных территорий происходил в 2010-2019 гг. во всех районах Петербурга.

В настоящее время эксперты оценивают потенциал застройки промышленных территорий Петербурга в 14 млн. м² жилья [40]. Одно из ключевых преимуществ редевелопмента промышленных территорий перед строительством на периферии города – возможность возводить новое жильё в привлекательных, близких к центру города локациях. Существенная часть проектов редевелопмента – жильё бизнес- и премиум-класса. Однако строительство на бывших промышленных территориях сопряжено с особыми специфическими сложностями и рисками: необходимость дорогостоящей рекультивации земель, отсутствие необходимой инфраструктуры, наличие действующих экологически-вредных или шумных производств и общая несогласованность развития территории. Серьёзной проблемой является большое количество мелких собственников земель и помещений на территории бывших промышленных предприятий. Кроме того, на территории промышленного пояса расположено несколько сотен (более точную оценку дать невозможно из-за отсутствия чётко установленных границ промышленного пояса) объектов культурного наследия и выявленных объектов культурного наследия, охраняемых законом [2, 54]. По мнению экспертного сообщества и представителей строительного бизнеса, для дальнейшего эффективного редевелопмента промышленных территорий городу необходима единая стратегия, обеспечивающая согласованность действий застройщиков и органов государственной власти [40]. В противном случае застройка промышленных территорий будет вестись хаотично в ущерб качеству городской среды.

Исходя из существующих тенденций, закономерно предположить постепенную стабилизацию темпов строительства жилья в районе 3 млн. м² в год для Санкт-Петербурга и 2,5 млн. м² в год для Ленинградской области. Основной тер-

риторией массового строительства останутся периферийные районы Петербурга, в особенности – Пушкинский, Приморский и Красносельский (рис. 2.4.4.). Среди всех районов входящих в агломерацию лидерство по объёмам вводимого жилья в ближайшие годы сохранит Всеволожский район области, в частности – за счёт нового строительства на территории Свердловского городского поселения, где к 2023 г. будут сданы первые корпуса ЖК «Город Первых», рассчитанного на 4,6 млн. м² жилья [46]. При этом доля проектов редевелопмента промышленных территорий в общем объёме вводимого жилья будет постепенно возрастать, особенно – в случае принятия городом общей стратегии согласованного редевелопмента промышленного пояса. Основным риском для строительной отрасли Петербургской агломерации является возможное резкое ухудшение макроэкономической ситуации, снижение покупательной способности населения и рост инфляции (из-за чего ипотечное кредитование станет менее доступным). Также замедлить темпы ввода нового жилья может введение в законодательство новых требований по части обеспечения жилых массивов объектами социальной и транспортной инфраструктуры, однако эта мера в настоящее время видится необходимой для гармоничного развития агломерации и решения ряда обострившихся социальных проблем.

2.5. Развитие транспортной системы Петербургской агломерации

На протяжении многих веков транспортные коммуникации являлись основным фактором социально-экономического развития нынешних территорий Петербургской агломерации, во многом предопределив появление в устье Невы крупного портового города, расположенного на важнейших водных путях [27]. Частично сохранив свою портовую функцию, в XIX в. Санкт-Петербург становится крупным железнодорожным узлом, а рост численности населения города (и его площади) приводит к формированию разветвлённой улично-дорожной сети и сложной системы общественного транспорта. В настоящее время транспортная

система Санкт-Петербурга и Ленинградской области является стратегически-важной для экономики и национальной безопасности Российской Федерации [15]. В первую очередь – за счёт наличия на территории субъектов трёх крупных морских портов, нефте- и газопроводов, международного аэропорта и железнодорожного узла. Среднегодовая численность занятых в сфере транспортировки и хранения в Санкт-Петербурге и Ленинградской области в 2019 г. составляла 283 тыс. человек и 65 тыс. человек соответственно [49]. По итогам 2019 г. сфера производства и хранения заняла второе место по вкладу (166 млрд. руб.) в ВРП Ленинградской области после обрабатывающей промышленности и четвёртое место по вкладу (532 млрд. руб.) в ВРП Санкт-Петербурга [71].

Улично-дорожная сеть. Общая протяжённость автомобильных дорог с твёрдым покрытием в Санкт-Петербурге и Ленинградской области в 2019 г. составила 3,5 тыс. км. и 18 тыс. км. соответственно [72]. Общая протяжённость автомобильных дорог Ленинградской области с 2009 по 2019 гг. увеличилась почти в два раза с 12 тыс. км до 23 тыс. км [49]. Однако по показателю плотности автомобильных дорог общего пользования с твёрдым покрытием Ленинградская область занимает только 48-е место среди всех регионов России. За двадцать лет с 2000 по 2019 гг. на территории Петербургской агломерации был реализован ряд крупных проектов дорожного строительства. Ещё в 1998 г. началось строительство восточного полукольца Кольцевой автодороги (КАД) вокруг Санкт-Петербурга, в 2005 г. начались работы на западном полукольце. Окончательно Кольцевая автодорога замкнулась в 2011 г., когда было открыто движение по подводному тоннелю, соединившему Кронштадт с южным побережьем Финского залива. Также в рамках возведения КАД в 2004 г. был построен Большой Обуховский мост, ставший первым неразводным мостом через Неву. В настоящее время протяжённость КАД составляет 142,15 км., а трафик варьируется от 32 тыс. до 240 тыс. автомобилей в сутки в зависимости от времени года и конкретного участка, что делает КАД одной из самых загруженных федеральных дорог России [53]. Ещё одним крупным проектом дорожного строительства на территории Санкт-Петербурга стало начатое в 2005 г. возведение Западного скоростного диа-

метра (ЗСД). Платная автомобильная дорога была полностью введена в эксплуатацию в 2016 г., а расчётная интенсивность движения по ней составляет до 144 тыс. автомобилей в сутки (на Южном участке). Среди других проектов можно отметить начатое в 2002 г. строительство автодороги А-121 «Сортавала», значительно улучшившей транспортную доступность Приозерского района области. Кроме этого, за двадцать лет с 2000 по 2019 гг. было реализовано большое количество менее дорогостоящих проектов дорожного строительства, проведена реконструкция и расширение многих значимых автодорог.

В марте 2021 г. было начато строительство Широкой магистрали скоростного движения – платной автодороги, которая соединит ЗСД с КАД в районе трассы «Кола» [60]. В рамках данного проекта предусмотрено возведение нового автомобильного моста через Неву параллельно существующему Финляндскому железнодорожному мосту. В Ленинградской области ещё с 2005 г. обсуждается идея строительства КАД-2 – новой автомобильной дороги, которая частично будет дублировать функции перегруженной КАД, располагаясь на 10-20 км. дальше от Петербурга [70]. Закончить её строительство планируют к 2035 г.

Общественный транспорт. В настоящее время в систему общественного транспорта Петербургской агломерации входят: сеть наземных автобусных, троллейбусных и трамвайных маршрутов; пригородное железнодорожное сообщение и метрополитен. За 2019 г. пассажирооборот автомобильного общественного транспорта составил 3455 млн. человек на км. в Санкт-Петербурге и 1240 млн. человек на км. в Ленинградской области [71]. Пассажирские автобусные перевозки обеспечивает ряд государственных и частных предприятий, тогда как все троллейбусные маршруты и почти все (за исключением частного трамвая «Чижик», эксплуатируемого ООО «Транспортная концессионная компания») трамвайные линии обслуживает СПб ГУП «Горэлектротранс». Общая протяжённость трамвайных маршрутов в Санкт-Петербурге составляет 476 км [69], а до 2006 года трамвайная сеть города считалась самой протяжённой в мире. В 1990-х – 2000-х гг. в Петербурге происходило сокращение протяжённости трамвайной сети и её пассажирооборота, основными причинами которого стало уменьшение финанси-

рования, рост автомобилизации и политика городских властей. Однако ко второй половине 2010-х годов ситуация изменилась, трамвайные маршруты стали рассматриваться городскими властями в качестве альтернативы строительству метрополитена в периферийных районах города. Так трамвай играет значительную роль в транспортном обслуживании микрорайона «Балтийская жемчужина», жилых комплексов на Октябрьской набережной и исторического района Ржевка-Пороховые, где трамвайная сеть была реконструирована в рамках концессионного соглашения [41]. В апреле 2021 г. глава города одобрил 8-летнюю комплексную программу развития электрического транспорта общей стоимостью в 123 млрд. рублей, в рамках которой основной приоритет будет отдаваться реконструкции трамвайной сети периферийных районов города, закупке подвижного состава и троллейбусов с увеличенным автономным ходом [42]. К наиболее перспективным направлениям развития городского наземного электротранспорта можно отнести строительство внеуличных трамвайных линий до крупных жилых микрорайонов, не имеющих собственных станций метрополитена: Шушары, Кудрово, Каменка, а в более дальней перспективе – Юнтолово, Бугры и Свердловское городское поселение.

Важнейшим для Петербургской агломерации видом пассажирского транспорта является метрополитен. За 2019 г. ГУП «Петербургский метрополитен» перевёз 762 млн. пассажиров, по этому показателю он занимает 2-е место в России после Московского метрополитена и 4-е в Европе. Эксплуатационная длина линий Петербургского метрополитена составляет 124,8 км, а списочная численность сотрудников предприятия на конец 2019 г. превысила 19 тыс. человек [7]. За период с 2000 по 2019 гг. в эксплуатацию были введены 14 новых станций, 10 из которых – на Фрунзенско-Приморской линии. Благодаря этому значительно улучшилась транспортная доступность Фрунзенского и Приморского районов. До 2025 г. запланировано также открытие участков Красносельско-Калининской и Правобережной линий, однако сроки их ввода в эксплуатацию неоднократно сдвигались [50]. По оценке экспертов, развитие Петербургского метрополитена отстаёт от планов и потребностей агломерации на 20 лет [64]. К основным причи-

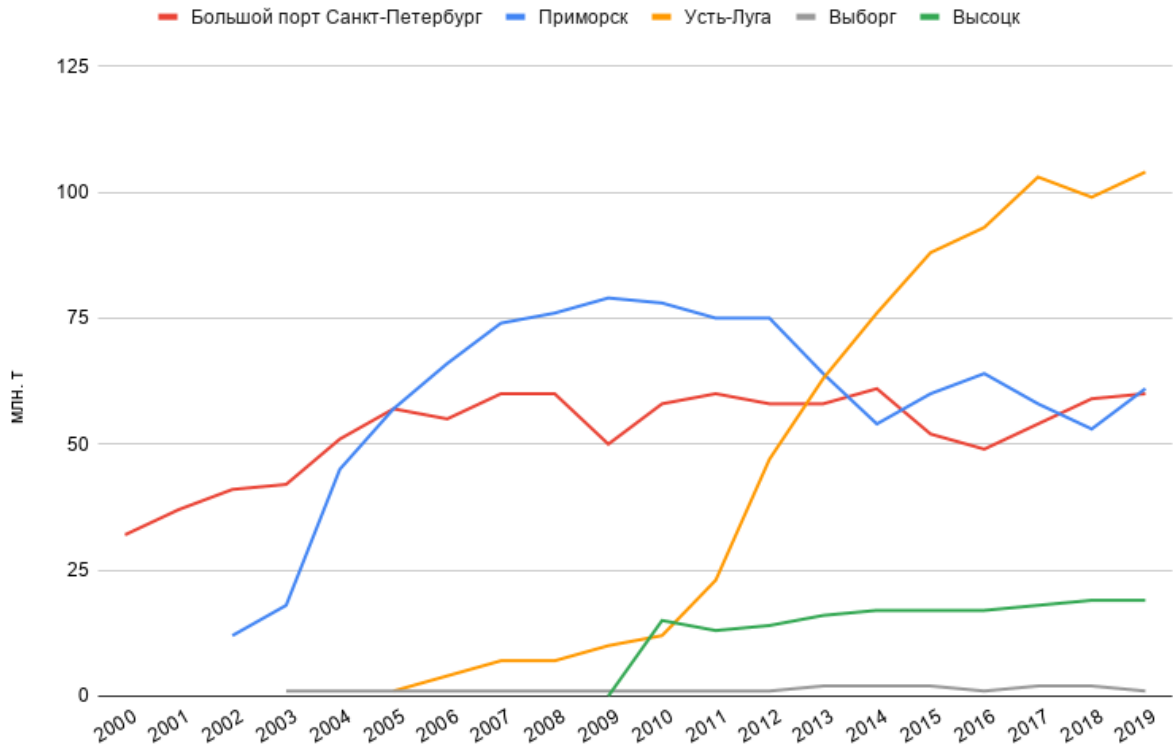
нам этого отставания можно отнести сложные геологические условия (большая глубина тоннелей, наличие плывунов и крупных водотоков на поверхности), недостаточное финансирование строительства метрополитена, а также неустойчивое финансовое положение ОАО «Метрострой» и его подрядчиков. Таким образом, открытие новых станций метро на территории Красногвардейского и Красносельского районов, где потребность в них крайне высока, состоится не ранее 2028 года.

Железнодорожный транспорт. Первая в Российской Империи Царскосельская железная дорога была открыта в 1837 г. и связав Санкт-Петербург с Царским Селом и Павловском. В последующие десятилетия Санкт-Петербург постепенно приобретал значение важнейшего железнодорожного узла, чему способствовал его столичный статус, бурное промышленное развитие и наличие крупного порта. Справедливо утверждать, что нынешняя система железных дорог (основные направления и узлы) Санкт-Петербурга и Ленинградской области была заложена, по большей части, во второй половине XIX века и в самом начале XX века. А большое значение для развития пригородных пассажирских перевозок имело строительство в отдалении от города дачных массивов, происходившее как до революции, так и в советское время (особенно в 1960-х – 1980-х годах). Безусловно, социально-экономический кризис 1990-х годов негативно сказался на планах развития железнодорожного узла, реконструкции инфраструктуры и подвижного состава, значительно сократилась протяжённость внутригородских железнодорожных веток, обслуживающих промышленные предприятия [23]. Однако после провозглашения независимости бывшими прибалтийскими республиками СССР, резко возросла роль расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области портовых комплексов, следовательно – и ведущих к ним магистральных железнодорожных линий. С 2009 по 2017 гг. продолжалось строительство железнодорожной линии Лосево-Каменногорск, предназначенной для движения грузовых составов в обход главного Выборгского хорда [36]. Реконструкция железнодорожной сети Кингисеппского района области было обусловлено строительством крупнейшего портового комплекса «Усть-Луга» [35].

В 2003 г. в Петербурге состоялось открытие нового Ладожского вокзала, на который перевели часть направлений поездов дальнего следования и обслуживающих восточные районы области пригородных электричек. Одним из важнейших направлений развития Петербургского железнодорожного узла в 2000-2020 гг. стала организация скоростного и высокоскоростного движения [34]. С 2009 г. между Санкт-Петербургом и Москвой началось регулярное движение скоростного поезда «Сапсан», а с 2010 г. – скоростного поезда «Allegro» между Санкт-Петербургом и Хельсинки. В 2015 г. между Санкт-Петербургом и Выборгом начал курсировать скоростной поезд «Ласточка», позже «Ласточки» появились и на других направлениях Октябрьской железной дороги.

На 2019 г. общая эксплуатационная длина железнодорожных путей Ленинградской области составила 2550 км, а Санкт-Петербурга – 432 км. Общая масса отправленных железнодорожным транспортом грузов в двух регионах в 2019 г. составила 32,5 млн. тонн, а общее число отправленных пассажиров составило 66 млн. чел. в Санкт-Петербурге и 29 млн. чел. в Ленинградской области [14]. По этому показателю Петербургскую агломерацию опережает только Московская агломерация.

Грузовые портовые комплексы. Санкт-Петербург практически с момента своего основания развивался, как важнейший портовый город, обеспечивающий торговлю со странами Северной и Западной Европы. Значение Петербургского порта возрастало по мере экономического развития Российской Империи, строительства новых производств и развития Петербургского железнодорожного узла. Определённое снижение стратегического значения Петербургского порта произошло только после строительства железных дорог к прибалтийским портам. Однако после распада СССР, увеличение портовых мощностей Санкт-Петербурга и Ленинградской области стало необходимым условием экономической безопасности страны [20]. На момент начала 2000-х годов основным грузовым портом региона был Большой порт Санкт-Петербург (рис. 2.5.1), чей грузооборот в 2000 г. составлял 32 млн. тонн, а в последующие годы его грузооборот достиг 60 млн. тонн [73].



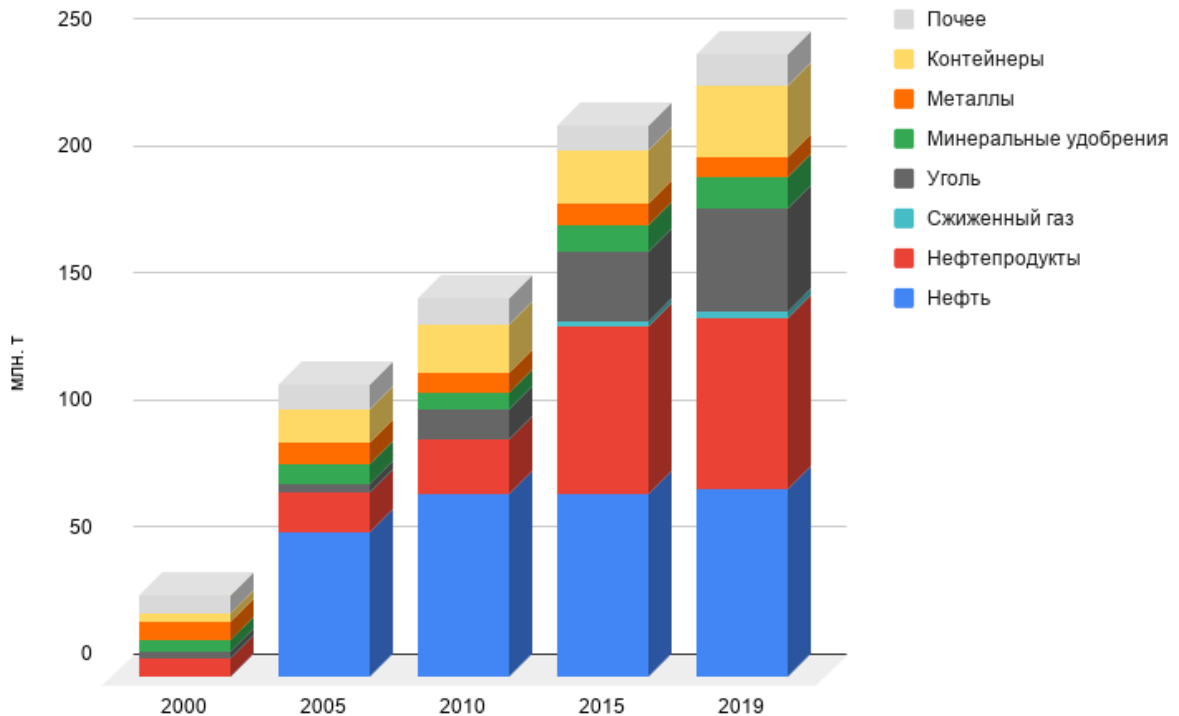
2.5.1. Грузооборот портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области, 2000-2019 гг. (млн. т в год)

Составлено автором по [73]

Однако ещё в первой половине 1990-х потребность региона в новых портовых терминалах была очевидна [19]. Решение о строительстве на территории Ленинградской области 3-х новых портов было принято в 1993 г. Введённый в эксплуатацию в 2001 г. Приморский порт, вскоре стал крупнейшим нефтеналивным портом России на Балтике и в 2005 г. превзошёл Большой порт Санкт-Петербург по общему грузообороту. В настоящее время помимо сырой нефти порт специализируется на экспорте нефтепродуктов. Также в 2001 г. начал работу угольный терминал у посёлка Усть-Луга на южном побережье Финского залива. В последующие годы в Усть-Луге был построен контейнерный терминал, многопрофильный перегрузочный и паромный комплекс, комплекс перегрузки технической серы, терминал перевалки нефтепродуктов и комплекс по фракционированию и перевалке стабильного газового конденсата [26]. С 2014 г. Усть-Луга стабильно является крупнейшим грузовым портом Северо-Западного региона [73]. В 2006 г. введена в эксплуатацию первая очередь распределительно-перевалочного ком-

плекса (РПК) «Лукойл-II» на острове Высоцкий [62], где также располагается угольный терминал. А в 2019 г. «Криогаз-Высоцк» начал производство и отгрузку сжиженного природного газа. Выборгский грузовой порт обладает широкой специализацией, однако его основной грузооборот приходится на перевалку угля и минеральных удобрений.

С 2000 по 2019 гг. общий грузооборот морских портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области увеличился в 7 раз и достиг 245 млн. тонн [73]. И если с 2000 по 2005 гг. рост происходил преимущественно за счёт введения в эксплуатацию нефтеналивного терминала в Приморске, то уже с 2005 г. – преимущественно за счёт строительства новых терминалов по экспорту нефтепродуктов и угля, грузооборот которого за два десятилетия вырос в 15 раз (Рис. 2.5.2.). Учитывая существующие тенденции российской и мировой экономики, можно предположить, что с 2020 по 2030 гг. наибольший относительный рост в структуре грузооборота портов Северо-Западного региона покажет сжиженный природный газ, а также зерно и минеральные удобрения. По прогнозам экспертов, уже в 2023 г. доля портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области в российском морском экспорте СПГ составит 26% [75]. В первую очередь рост экспорта СПГ будет происходить за счёт реализации проекта «Балтийский СПГ» в районе порта Усть-Луга [43]. А существенное увеличение грузооборота угля, зерна и минеральных удобрений произойдёт в случае реализации проекта Приморского универсального погрузочного комплекса (УПК). Базовая величина грузооборота угольного терминала Приморского УПК составит 20 млн. т в год, зернового терминала и терминала минеральных удобрений – по 5 млн. т в год [63]. Однако в настоящее время против строительства Приморского УПК выступают местные жители и экологические активисты, отмечающие существенные риски для природы местных ООПТ [44].



2.5.2. Общий грузооборот портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области по видам грузов, 2000-2019 гг. (млн. т в год)

Составлено автором по [73]

Стоит отметить, что активное строительство новых портовых терминалов уже в ближайшие годы способно привести к формированию значительного профицита портовых мощностей и, соответственно, снижению их загрузки [75]. В связи с этим реализация новых масштабных проектов в Горской и бухте Батарейная является более рискованной и, вероятно, будет отложена на неопределённый срок.

ГЛАВА 3. НАПРАВЛЕНИЯ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ПЕТЕРБУРГСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ

3.1. Координация социально-экономического развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области: современное состояние, проблемы и перспективы

Расположенная на территориях двух субъектов Российской Федерации Петербургская агломерация представляет собой сложную локальную систему, образованную тесными связями: трудовыми, транспортными, производственными, культурно-бытовыми и т.д. При этом границы агломерации или отдельных её поясов не совпадают с административной границей регионов, а ряд территорий находящихся по разные стороны административной границы имеют одинаковое функциональное значение. Подобное несоответствие административных границ Санкт-Петербурга и границ Петербургской агломерации вполне естественно т.к. границы агломерации непостоянны и, до некоторой степени, условны. Однако как единая система расселения и хозяйственный комплекс Петербургская агломерация нуждается в единых принципах управления и единой стратегии социально-экономического развития. Иными словами, действия органов государственной власти и органов местного самоуправления Санкт-Петербурга и Ленинградской области должны быть согласованы между собой. В настоящее время специалисты отмечают недостаточный уровень проработки межрегионального взаимодействия в стратегических документах обоих регионов, что негативно сказывается на эффективности государственного управления и не позволяет оперативно решить ряд общих для агломерации проблем [28].

На протяжении трёх десятилетий в средствах массовой информации периодически появляются сведения о возможно объединении Санкт-Петербурга и Ленинградской области в единый регион, либо о включении в состав города наиболее тесно связанных с ним областных территорий [65]. Однако оба этих сценария в настоящее время маловероятны и не лишены серьёзных негативных послед-

ствий. Так объединение города и области в единый регион способно существенно понизить его «управляемость» т.к. единые органы государственной власти будут нести ответственность за крайне разнородные территории, каждая из которых обладает своей спецификой. Ведь управление городом-миллионником и крупной по площади Ленинградской областью (включающей отдалённые районы с низкой плотностью населения) значительно отличается. В свою очередь, передача Санкт-Петербургу приграничных с ним районов или муниципалитетов Ленинградской области лишит последнюю существенной части населения, налоговых поступлений и экономического потенциала.

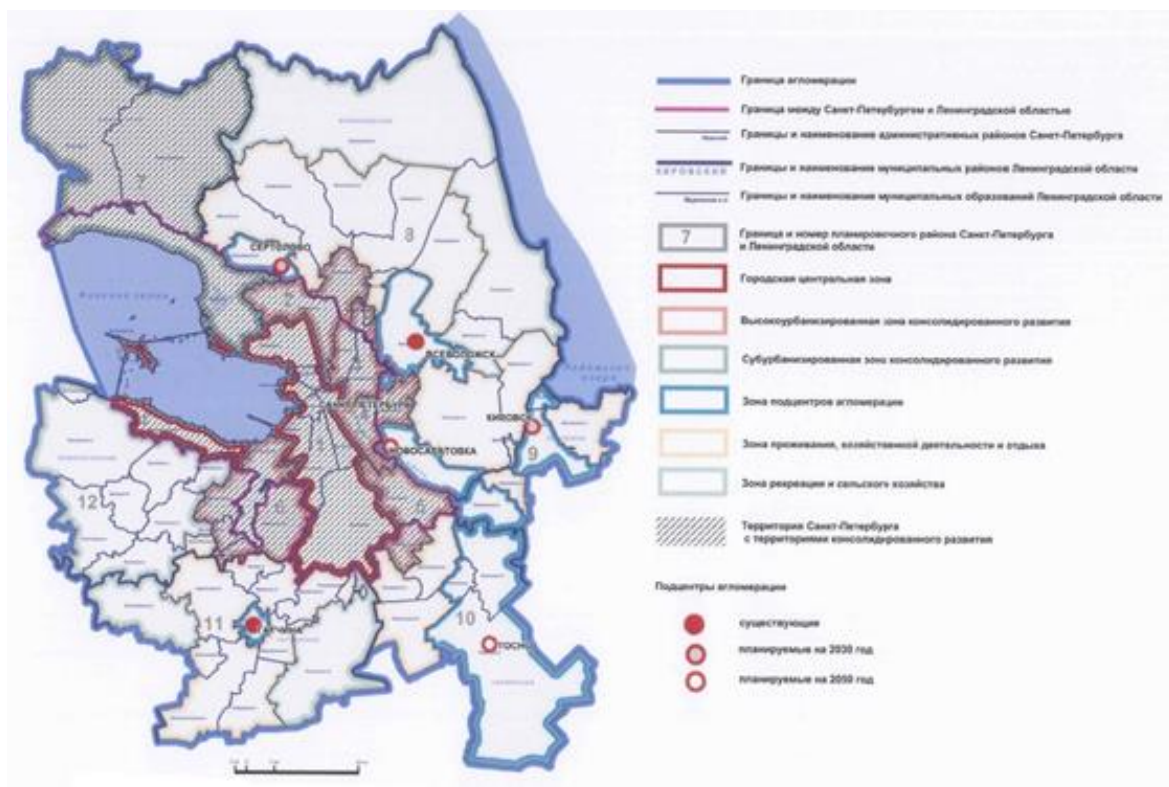
Наиболее правильным, по мнению экспертного сообщества является постепенная интеграция Санкт-Петербурга и Ленинградской области, не подразумевающая значительного изменения административных границ регионов или включения одного региона в состав другого [25]. Такой взгляд на будущее макрорегиона разделяет и нынешнее руководство Ленинградской области в лице Губернатора Александра Дрозденко [47]. Важной частью интеграции регионов должна стать частичная унификация местного законодательства, разработка совместных стратегических документов и тесное взаимодействие органов государственной власти. При этом по отдельным вопросам, требующим максимального взаимодействия города и области, возможно создание общих органов государственной власти [25]. В настоящее время к таким вопросам относится транспортное развитие (включая строительство метрополитена), коммунальное хозяйство, политика в области охраны окружающей среды, развитие туризма и координация жилищного строительства. Важной составляющей интеграции регионов также является частичная унификация льгот и социальных выплат. При этом оправданным выглядит сохранение и дальнейшее развитие особых мер поддержки и льгот для населения и бизнеса отдалённых районов Ленинградской области, в целях более сбалансированного развития региона и предотвращения чрезмерной концентрации экономической активности в границах агломерации.

Одним из наиболее сложных вопросов интеграции двух регионов является перераспределение налоговых поступлений. Согласно действующему налоговому

законодательству, подоходный налог с заработной платы удерживается работодателем [4]. Таким образом, существенная часть выплачиваемых населением приграничных с городом районов Ленинградской области налогов поступает в бюджет Санкт-Петербурга, а расходы по строительству и содержанию транспортной и социальной инфраструктуры ложатся на бюджет Ленинградской области [29]. Схожая ситуация наблюдается с владельцами дач, большинство из которых работают и платят подоходный налог в Санкт-Петербурге, но создают существенную дополнительную нагрузку на инфраструктуру области. Кроме того, следует учитывать, что в рамках модели «центр-периферия», в ядре агломерации наблюдается максимальная экономическая активность как городского (в значении – имеющего петербургскую прописку), так и областного населения. Перераспределение части бюджетных поступлений Санкт-Петербурга в пользу Ленинградской области является необходимым условием эффективного и сбалансированного развития макрорегиона, но оно должно происходить на прозрачных и устраивающих оба региона условиях. Без запуска подобного механизма перераспределения налоговых поступлений и при сохранении нынешних высоких темпов жилищного строительства, на приграничных с городом территориях области будет всё сильнее ощущаться дефицит социальной и транспортной инфраструктуры, что приведёт к значительному ухудшению качества жизни сотен тысяч человек [30].

В 2012 г. был создан Координационный совет Санкт-Петербурга и Ленинградской области в сфере социально-экономического развития, основной целью которого является эффективное взаимодействие органов государственной власти двух субъектов по вопросам: экономического развития, охраны окружающей среды, градостроительной политики, газо- электро- и водоснабжения, обращения с отходами, образования и здравоохранения [55]. Так в рамках деятельности Координационного совета были разработаны и одобрены основные положения «Концепции совместного градостроительного развития Санкт-Петербурга и территорий Ленинградской области (агломерации) на период до 2030 года с перспективой до 2050 года». Основной целью концепции стало обеспечение устойчивого развития Петербургской агломерации за счёт формирования концепции совместного

пространственного и территориального развития двух регионов. В частности, Концепция предполагает перемещение вектора градостроительного развития территории Ленинградской области с северного направления к южным границам Петербурга, а также отдаёт предпочтение развитию малоэтажной застройки.



3.1.1. Схема зонирования Петербургской агломерации [9]

Кроме того, Концепция устанавливает три радиально-секторных планировочных зоны: развитие жилых, общественно-деловых и сельскохозяйственных зон на юго-западе; промышленности и логистической инфраструктуры – на юго-востоке (Кировский, Тосненский и частично Всеволожский районы области); природоохранных зон и зон рекреации – на севере [9]. Особое внимание в Концепции уделяется агломерационному системному эффекту и положительному эффекту от кооперации двух регионов. Документ предлагает три основных направления агломерационного взаимодействия: оптимизация расселения; координация транспортной, инженерно-коммунальной и социальной инфраструктуры; формирование природно-пространственного каркаса территории [9]. Также Концепция содержит схему планируемого функционального зонирования территории агломерации (Рис. 3.1.1.).

Ещё одним совместным органом, координирующим деятельность органов исполнительной власти двух субъектов федерации, является Координационный совет по развитию транспортной системы г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Главная цель Совета – обеспечение согласованных действий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Санкт-Петербурга и Ленинградской области, направленных на развитие транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области [56]. В 2017 г. на заседании Совета была принята Объединенная комплексной транспортной схема (ОКТС) Санкт-Петербурга и Ленинградской области, которую рекомендовали учитывать при будущей разработке нового Генерального плана Санкт-Петербурга, а также при изменении схемы территориального планирования Ленинградской области [56].

Таким образом, с 2012 г. был предпринят ряд важных шагов для обеспечения эффективного взаимодействия и сотрудничества двух регионов и совместной работы над вопросами развития Петербургской агломерации. Однако пока масштабы и интенсивность этого взаимодействия не позволяют достичь глубокой интеграции города и области, необходимой для решения ряда проблем, устранения бюджетного дисбаланса и получения максимального положительного эффекта от агломерационного взаимодействия. В перспективе ближайшего десятилетия кооперация Санкт-Петербурга и Ленинградской области неизбежно будет усиливаться по мере дальнейшего роста Петербургской агломерации и развития единого хозяйственного комплекса.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Санкт-Петербург вместе с рядом городских и сельских поселений Ленинградской области образует единую локальную систему расселения – Петербургскую агломерацию, характеризующуюся наиболее интенсивными экономическими, трудовыми и транспортными связями. На сегодняшний день в научной литературе отсутствует единая общепринятая методика делимитации границ городских агломераций. Одним из наиболее точных методов является анализ ежедневных маятниковых миграций населения, однако из-за отсутствия необходимых для этого метода открытых данных, за основу в рамках ВКР нами был принят метод делимитации границ агломерации по зонам полторачасовой транспортной доступности от ключевых ТПУ.

Проведённый анализ динамики и современного состояния демографических процессов, рынка труда, промышленного комплекса, жилищного строительства и транспортной системы Петербургской агломерации позволил выявить ключевые тенденции, характеризующие особенности её социально-экономического развития. В период с 2000 по 2019 гг. наиболее значимыми для региона процессами стали: частичное преодоление социально-экономического кризиса 1990-х; значительный рост численности населения и площади Петербургской агломерации; усиление роли региона как центра наукоёмкой промышленности и крупного транспортного узла с мощной портовой инфраструктурой. Наиболее динамичные изменения за двадцать лет произошли на ближней периферии Петербургской агломерации, что в первую очередь было связано с проектами массовой жилищной застройкой, а во вторую – с созданием новых промышленных зон в целях выноса туда промышленных предприятий из городской черты и реализации совместных проектов с иностранными компаниями.

В условиях роста и расширения Петербургской агломерации всё большее значение приобретают вопросы межрегионального сотрудничества Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Несмотря на постепенное расширение ко-

ординации деятельности органов исполнительной власти двух регионов, по итогам анализа действующих нормативно-правовых актов нами сделан вывод о необходимости более тесной кооперации двух регионов в решении общих для агломерации проблем и стратегическом планировании её дальнейшего социально-экономического развития.

Таким образом, цель и задачи работы были выполнены. Однако для формирования более точных выводов и построения прогнозов, необходимо дальнейшее более детальное исследование исторического аспекта развития Петербургской агломерации, динамики и структуры её рынка услуг, а также взаимодействия Санкт-Петербурга и Ленинградской области в вопросах модернизации и развития объектов инженерной инфраструктуры.

ЛИТЕРАТУРА

Нормативно-правовые акты:

1. Закон Санкт-Петербурга «О границах объединенных зон охраны объектов культурного наследия, расположенных на территории Санкт-Петербурга, режимах использования земель и требованиях к градостроительным регламентам в границах указанных зон»: [рег. закон: принят Законодательным Собранием Санкт-Петербурга 24 декабря 2008 г.: с изменениями на 29 июля 2020 г.].

2. Закон Санкт-Петербурга «Об охране объектов культурного наследия в Санкт-Петербурге»: [рег. закон: принят Законодательным Собранием Санкт-Петербурга 20 июня 2007 г.: с изменениями на 9 апреля 2020 г.].

3. Закон Санкт-Петербурга О целевой программе Санкт-Петербурга «Расселение коммунальных квартир в Санкт-Петербурге»: [рег. закон: принят Законодательным Собранием Санкт-Петербурга 17 октября 2007 г.: с изменениями на 4 марта 2021 г.].

4. Налоговый кодекс Российской Федерации: [федер. закон: принят Гос. Думой 16 июля 1998 г.: одобрен Советом Федерации 17 июля 1998 г.: с изменениями на 17 февраля 2021 г.].

Книги:

5. Лаппо, Г.М. Города России: взгляд географа / Г. М. Лаппо. - Москва: Новый хронограф, 2012. - 503 с.

6. Caves, R. W. Encyclopedia of the City. / R.W. Caves. – Routledge. pp. 459.

Статистические издания, официальные публикации и аналитические отчёты:

7. Годовой отчёт ГУП «Петербургский метрополитен» за 2019 год: годовой отчёт / ГУП «Петербургский метрополитен». - Санкт-Петербург, 2020. - 116 с.

8. Градостроительная доктрина Российской Федерации / Российская академия архитектуры и строительных наук. - Москва: Экон-информ, 2014. - 30 с.
9. Концепции совместного градостроительного развития Санкт-Петербурга и территорий Ленинградской области (агломерации) на период до 2030 года с перспективой до 2050 года / Комитет по градостроительству и архитектуре Санкт-Петербурга; Комитет по архитектуре и градостроительству Ленинградской области. - Санкт-Петербург, 2018. - 45 с.
10. Оплата труда в Санкт-Петербурге и Ленинградской области в январе – декабре 2020 года: статистический бюллетень / Управление Федеральной службы государственной статистики по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области. - Санкт-Петербург, 2021. - 35 с.
11. Промышленное производство Ленинградской области в 2019 году: статистический сборник / Управление Федеральной службы государственной статистики по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области. - Санкт-Петербург, 2020. - 59 с.
12. Промышленное производство Санкт-Петербурга в 2019 году: статистический сборник / Управление Федеральной службы государственной статистики по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области. - Санкт-Петербург, 2020. - 62 с.
13. Промышленность и инновации Санкт-Петербурга, 2019 год: справочник / Комитет по промышленной политике инновациям и торговле Санкт-Петербурга. - Санкт-Петербург, 2020. - 94 с.
14. Регионы России. Социально-экономические показатели 2020: статистический сборник / Федеральная служба государственной статистики. - Москва, 2021. - 153 с.
15. Стратегия развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года / АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области. - Санкт-Петербург, 2016. - 245 с.

16. Строительство в Ленинградской области в 2019 году: статистический бюллетень / Управление Федеральной службы государственной статистики по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области. - Санкт-Петербург, 2020. - 41 с.

17. Строительство в Санкт-Петербурге в 2019 году: статистический бюллетень / Управление Федеральной службы государственной статистики по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области. - Санкт-Петербург, 2020. - 39 с.

Стати:

18. Антонов, Е. В. Городские агломерации: подходы к выделению и делимитации / Е. В. Антонов // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. - 2020. - №1. - С. 180-202.

19. Железкова, П. Е. Грузооборот портов Северо-Западного региона России на Балтийском море / П. Е. Железкова, В. Г. Никифоров // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. - 2014. - №6(28).

20. Железкова, П. Е. Необходимость создания портовых мощностей в Северо-Западном регионе / П. Е. Железкова // Экономика и управление: анализ тенденций и перспектив развития. - 2012. - №1(2).

21. Зиятдинов, З. З. Градостроительные причины развития второго жилища / З. З. Зиятдинов // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. - 2017. - №1(32). - С. 13-18.

22. Ижгузина, Н. Р. Подходы к делимитации городских агломераций / Н. Р. Ижгузина // Дискуссия. - 2014. - №9. - С. 44-52.

23. Критский, С. В. Санкт-Петербургский железнодорожный узел: История и современные вызовы / С. В. Критский // Известия Петербургского университета путей сообщения. - 2014. - №1(38). - С. 115-119.

24. Лаппо, Г. М. Агломерации России в XXI веке / Г. М. Лаппо, П. Полян, Т. Селиванова // Вестник фонда регионального развития Иркутской области. - 2007. - №1. - С. 45-52.

25. Лимонов, Л. Э. Санкт-Петербург и Ленинградская область: связи, проблемы, координация развития агломерации / Л. Э. Лимонов, А. Р. Батчаев // *Пространственная экономика*. - 2013. - №1. - С. 123-135.
26. Макрушина, Е. А. Роль портово-промышленного кластера Усть-Луги в пространственном развитии региона / Е. А. Макрушина // *Вестник евразийской науки*. - 2016. - №2(33).
27. Мартынов, В. Л. Историческая география путей сообщения Северо-Запада России: догосударственный и киевсконовгородский этапы (с V-VI по XVII вв.) / В. Л. Мартынов, И. Е. Сазонова // *Псковский регионологический журнал*. - 2017. - №1(29). - С. 92-111.
28. Мартынов, В. Л. Межрегиональное взаимодействие в «Стратегиях развития» субъектов Федерации (на примере Северо-Западного экономического района) / В. Л. Мартынов, И. Е. Сазонова // *Псковский регионологический журнал*. - 2014. - №20. - С. 21-31.
29. Морунова, Г. В. Закономерности формирования бюджетов субъектов Российской Федерации Северо-Западного федерального округа / Г. В. Морунова // *ПСЭ*. - 2011. - №1. - С. 128-132.
30. Овсипян, М. В. Проблемы развития Санкт-Петербургской агломерации / М. В. Овсипян // *Проблемы развития территории*. - 2018. - №4(96). - С. 72-86.
31. Полян, П. М. Проблемы делимитации городских агломераций: сравнение и синтез ведущих методик / П. М. Полян, И. Н. Заславский, Н. И. Наймарк // *Проблемы территориальной организации пространства и расселения в урбанизированных районах*. - 1988.
32. Процессы субурбанизации в России и мире. Причины. Особенности / Гарнага А. Ф., Охотникова Ю. В., Громенко И. В. [и др.]. // *Социология*. - 2020. - №6. - С. 84-87.
33. Резников, И. Л. Выявление границ Санкт-Петербургской городской агломерации / И. Л. Резников // *Вестник СПбГУ. Науки о Земле*. - 2017. - №1. - С. 89-103.

34. Степов, В. В. Основные направления деятельности Октябрьской железной дороги в области организации скоростного и высокоскоростного движения / В. В. Степов, В. И. Зиннер // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. - 2009. - №6(25). - С. 34-38.

35. Сугоровский А. В. Реконструкция железнодорожных станций в связи с развитием Усть-Лужского порта / А. В. Сугоровский // Транспортные системы и технологии. - 2015. - №1. - С. 13-25.

36. Терещнев, Л. В. Развитие транспортного комплекса Ленинградской области: проблемы и решения / Л. В. Терещнев // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. - 2009. - №6(25). - С. 7-11.

37. Черепанов, К. А. Градостроительные конфликты: определение, причины и следствия, участники, разрешение / К. А. Черепанов // Фундаментальные и прикладные исследования: проблемы и результаты. - 2013. - №7.

38. Чернышева, Л. А. Российское гетто: воображаемая маргинальность новых жилых районов / Л. А. Чернышева // Городские исследования и практики. - 2019. - №2(15). - С. 37-58.

39. Яроцкая, Е. В. К вопросу о критериях идентификации городской агломерации в условиях инновационного развития регионов / Е. В. Яроцкая // Векторы благополучия: экономика и социум. - 2012. - №5. - С. 185-190.

Статьи в журналах:

40. Невмержицкая, К. Все оттенки серого / К. Невмержицкая // Градостроение и девелопмент. - 2018. - 9 апр.

Электронные ресурсы:

41. «Чижик»: сайт. - 2021. - URL: <https://chizhik-tram.ru/> (дата обращения: 4.03.2021).

42. Будущее на электрической тяге. На что транспортники в Смольном хотят потратить 123 млрд. рублей / Н. Кудин // Фонтанка.ру. - 2021. - 17 апр. - URL: <https://www.fontanka.ru/2021/04/17/69871538/>

43. В Ленобласти стартовал промышленный проект стоимостью 900 млрд руб. / Е. Фомичева // РБК. - 2020. - 26 авг. - URL: https://www.rbc.ru/spb_sz/26/08/2020/5f4607f99a79473cf6cbb31d
44. В Приморске проходит митинг против строительства порта на берегу залива и вырубке леса // Бумага. - 2020. - 23 авг. - URL: <https://paperpaper.ru/papernews/2020/08/23/v-primorske-prohodit-miting-protiv-st/>
45. Великий путь: удастся ли китайским инвесторам достроить «Балтийскую жемчужину» / П. Никифоров // Деловой Петербург. - 2021. - 29 мар. - URL: https://www.dp.ru/a/2021/03/29/Velikij_zhemchuzhnij_put
46. ГК «Самолёт» планирует построить в пос. имени Свердлова свыше полумиллиона квадратных метров жилья / Ю. Михеева // NSP. - 2021. - 12 апр. - URL: <https://nsp.ru/28244-posyolok-lozitsya-na-krylo>
47. Дрозденко выступил за интеграцию Ленинградской области и Петербурга // РИА Новости. - 2020. - 4 фев. - URL: <https://ria.ru/20200204/1564243563.html>
48. Дуализм застройки Невского района: на правом берегу - больше, на левом - дороже / М. Мокейчева // Фонтанка.ру. - 2021. - 25 фев. - URL: <https://www.fontanka.ru/2021/02/25/69765572/>
49. Единая межведомственная информационно-статистическая система (ЕМИСС): сайт. - 2021. - URL: <https://www.fedstat.ru/> (дата обращения: 18.01.2021).
50. Жители Васильевского и Юго-Запада могут расслабиться. Все новые станции петербургского метро переехали на 2024 год // Фонтанка.ру. - 2021. - 8 фев. - URL: <https://www.fontanka.ru/2021/02/08/69756223>
51. Жители Шушар требуют построить новые школы и детсады / А. Буцайло // Комсомольская правда. - 2018. - 31 май. - URL: <https://www.spb.kp.ru/online/news/3132605/>
52. Завод Ford во Всеволожске закрывается. Почему компания решила уйти с рынка и что будет с уволенными сотрудниками / А. Рожкова // Бумага. -

2019. - 28 мар. - URL: <https://paperpaper.ru/zavod-ford-vo-vsevolozhske-zakryvaetsya-po/>

53. Загруженное кольцо: долго ли ещё КАД будет оставаться скоростной трассой / Д. Кильцова // Деловой Петербург. - 2020. - 1 окт. - URL: https://www.dp.ru/a/2020/09/30/Zagruzhennoe_kolco

54. Комитет по государственному контролю, использованию и охране памятников истории и культуры: сайт. - 2021. - URL: https://kgiop.gov.spb.ru/uchet/list_objects/ (дата обращения 24.02.2021).

55. Комитет экономического развития и инвестиционной деятельности Ленинградской области: сайт. - 2021. - URL: <https://econ.lenobl.ru/ru/budget/planning/ks/> (дата обращения 8.03.2021).

56. Координационный совет по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области одобрил Объединенную комплексную транспортную схему города и области // Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области. - 2017. - 24 ноя. - URL: https://spbtrd.ru/press-center/news/2017/november/the_coordination_council_on_development_2017/

57. Министерство транспорта Российской Федерации: сайт. - 2021. - URL: <https://mintrans.gov.ru/ministry/councils/8>

58. Мониторинг Ленинградской области: сайт - 2021. - URL: <http://monitoring.lenreg.ru/> (дата обращения: 28.01.2021).

59. На Балтийском заводе кризис окончен / А. Сологуб // Деловой Петербург. - 2018. - 9 янв. - URL: https://www.dp.ru/a/2018/01/09/Na_Baltijskom_zavode_kriz

60. Начало строительства Широкой магистрали - историческое событие, которое изменит транспортную модель Петербурга // Администрация Санкт-Петербурга. - 2021. - 25 мар. - URL: <https://www.gov.spb.ru/press/governor/210059/>

61. НПП «Буревестник» переезжает в ОЭЗ «Новоорловская» / П. Никифоров // Деловой Петербург. - 2018. - 13 авг. - URL: https://www.dp.ru/a/2018/08/12/Burevestnik_uletit_po_o

62. Официальный сайт нефтяной компании «Лукойл»: сайт. - 2021. - URL: <https://lukoil.ru/Company/history/History2006> (дата обращения: 6.03.2021).
63. Приморский универсальный глубоководный портовый комплекс: сайт. - 2021. - URL: <https://upkprimorsk.com/> (дата обращения: 7.03.2021).
64. Развитие петербургского метро отстает от планов на 20 лет // РБК. - 2013. - 17 янв. - URL: https://www.rbc.ru/spb_sz/17/01/2013/5592a6569a794719538ce1a1
65. Разделяй, соединяй и властвуй: перспективы объединения Петербурга и Ленобласти / С. Афонькин // Деловой Петербург. - 2020. - 31 июл. - URL: https://www.dp.ru/a/2020/07/31/Razdeljaj_soedinjaj_i_vla
66. Рядом с пр. Бакунина, 33 начинается ещё одна стройка / Ю. Рыбина // Градозащитный Петербург. - 2021. - 29 мар. - URL: <https://protect812.com/2021/03/29/stroyka-na-sinopskoj/>
67. Санкт-Петербург 1999–2019: что обрел и потерял город за 20 лет // Ведомости. - 2019. - 4 дек. - URL: <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2019/12/04/817884-sankt-peterburg-1999-2019>
68. Сотням тысяч петербургских дачников грозит новый «налог» / В. Грязневич // РБК. - 2019. - 31 мая. - URL: https://www.rbc.ru/spb_sz/31/05/2019/5cf0d1aa9a79478d8836b55b
69. СПб ГУП «Горэлектротранс»: сайт. - 2021. - URL: <https://electrotrans.spb.ru/> (дата обращения: 4.03.2021).
70. Строительство второй кольцевой дороги оценивают в 150 млрд. рублей / А. Стрельников // Ведомости. - 2021. - 4 мар. - URL: <https://vedomosti-spб.ru/economics/articles/2021/03/04/860240-stroitelstvo-vtoroi-koltsevoi-dorogi-otsenivayut-150-mlrd>
71. Управление Федеральной службы государственной статистики по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области: сайт. - 2021. - URL: <https://petrostat.gks.ru/> (дата обращения: 18.01.2021).

72. Федеральная служба государственной статистики: сайт. - 2021. - URL: <https://rosstat.gov.ru/> (дата обращения 18.01.2021).
73. Федеральное государственное бюджетное учреждение «Администрация портов Балтийского моря»: сайт. - 2021. - URL: <https://www.pasp.ru/> (дата обращения: 6.03.2021).
74. Что такое зомби-микрорайоны и чем современные многоэтажные дома отличаются от советских? Рассказывает социолог / В. Обернихт // Бумага. - 2020. - 6 янв. - URL: <https://paperpaper.ru/campus/что-такое-зомби-микрорайоны-и-как-совр/>
75. Эксперты прогнозируют двукратный рост доходов Петербурга и Ленобласти / К. Шмелев // РБК. - 2019. - 26 июн. - URL: https://www.rbc.ru/spb_sz/26/06/2019/5d12355f9a7947e08ff89cf5
76. How old is this.house: сайт. -2021. - URL: <https://how-old-is-this.house/> (дата обращения 8.02.2021).

ПРИЛОЖЕНИЕ

Таблица 1.

**Численность постоянного населения административных районов
Санкт-Петербурга и Ленинградской области, 2002, 2010, 2020 гг. (чел.) [71]**

	2002	2010	2020	2010 к 2002 %	2020 к 2010 %	2020 к 2002 %
Адмиралтейский	187837	157897	159795	84.1	101.2	85.1
Василеостровский	199692	203058	207482	101.7	102.2	103.9
Петроградский	134607	130455	128075	96.9	98.2	95.1
Центральный	236856	214625	214572	90.6	100.0	90.6
Центральные рай- оны СПб	758992	706035	709924	93.0	100.6	93.54
Выборгский	419567	447562	522746	106.7	116.8	124.6
Калининский	469409	504641	529187	107.5	104.9	112.7
Кировский	338820	334746	336157	98.8	100.4	99.2
Колпинский	175396	177448	193839	101.2	109.2	110.5
Красногвардейский	336342	337091	356628	100.2	105.8	106.0
Красносельский	305129	330546	408026	108.3	123.4	133.7
Кронштадтский	43385	43005	44461	99.1	103.4	102.5
Курортный	67511	70589	79067	104.6	112.0	117.1
Московский	275884	288744	352172	104.7	122.0	127.7
Невский	438061	466013	536137	106.4	115.0	122.4
Петродворцовый *	115318	128156	143823	111.1	112.2	124.7
Приморский	393960	507238	573024	128.8	113.0	145.5
Пушкинский*	118171	135973	226336	115.1	166.5	191.5
Фрунзенский	405274	401779	386537	99.1	96.2	95.4
Периферийные районы СПб	3	41	46	10	11	12
	902227	73531	88140	7.0	2.3	0.1

Всеволожский	215207	260478	438607	121.0	168.4	203.8
Выборгский	192972	204408	198226	105.9	97.0	102.7
Гатчинский	220669	233396	238034	105.8	102.0	107.9
Кировский	96983	101353	106016	104.5	104.6	109.3
Ломоносовский	65297	70245	76786	107.6	109.3	117.6
Тосненский	115877	122999	126915	106.1	103.2	109.5
Сосновоборский городской округ	66181	65890	67720	99.6	102.8	102.3
Ближние районы ЛО	973186	1058769	1252304	108.8	118.3	128.7
Бокситогорский	59151	53842	48625	91.0	90.3	82.2
Волосовский	48128	49443	51778	102.7	104.7	107.6
Волховский	97395	95182	88198	97.7	92.7	90.6
Кингисеппский	81912	78183	74881	95.4	95.8	91.4
Киришский	67709	63764	61474	94.2	96.4	90.8
Лодейнопольский	35015	30469	28032	87.0	92.0	80.1
Лужский	82319	78759	70787	95.7	89.9	86.0
Подпорожский	35199	31753	27689	90.2	87.2	78.7
Приозерский	63365	62193	60351	98.2	97.0	95.2
Сланцевский	47851	43523	42296	91.0	97.2	88.4
Тихвинский	77975	70988	69457	91.0	97.8	89.1
Дальние районы ЛО	696019	658099	623568	94.6	94.8	89.6

Таблица 2.

Отгружено товаров собственного производства (млрд. рублей) организациями (без субъектов малого предпринимательства), средняя численность работников которых превышает 15 человек, по фактическим видам экономической деятельности за 2019 г. (в таблице представлены данные по 8 муниципальным образованиям с наибольшим значением показателя)

Муниципальный округ	Отгружено товаров собственного производства по разделу «обрабатывающая промышленность» в 2019 г. (млрд. р.)	Ведущие предприятия
Адмиралтейский округ	476,3	ПАО «Газпром нефть» (головной офис)
Город Сестрорецк	208,5	ООО «Хендэ Мотор Мануфактуринг Рус»
Посёлок Шушары	153,3	ООО «Тойота Мотор» в Санкт-Петербурге; филиал Procter & Gamble в Санкт-Петербурге; филиал ООО «Кока-Кола ЭйчБиСи Евразия»,
Город Колпино	112,1	ПАО «Ижорские заводы»; АО «Ижорский трубный завод» и др.
Волковское	69,9	ООО «НТФФ Полисан» и др.
Посёлок Парголово	66	ООО «Ниссан Мэнупэчуринг РУС»
Нарвский	56,6	Группа компаний «Кировский завод»; АО «Машиностроительный завод Армалит»

Финляндский	53,3	Филиал АО «Силловые машины»; АО «ЛОМО»; ОАО «Машиностроительный завод Арсенал» и др.
-------------	------	--

Составлено автором по [72]