

УДК 711.7

СТРАТЕГИИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАК ВАЖНЕЙШЕГО ФАКТОРА ПОЛИЦЕНТРИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ

Попов В. А.

ФГБОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный университет сервиса и экономики», Санкт-Петербург, Россия (192000, Санкт-Петербург, Кавалергардская, дом 7, лит. А), e-mail: drozdov_gd@mail.ru.

Представлено определение транспортной инфраструктуры как части общей инфраструктуры городской агломерации и установлены основные тенденции ее развития на примере Санкт-Петербургской агломерации. Транспортная инфраструктура (ТИ) рассматривается как целостная экономическая система, обеспечивающая сбалансированность и конкурентоспособность социально-экономической системы агломерации, ее пространственное развитие. Дается критический анализ используемых в данной сфере нормативно-правовых актов (в частности, Стратегии развития транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга). Предлагается обоснование необходимости установления конструктивного партнерства смежных субъектов РФ в части разработки и реализации скоординированной социально-экономической стратегии, градостроительной политики и развития сервисной сферы. Приведены доказательства того, что развитие ТИ, как неотъемлемой части общей стратегии развития социально-экономической системы городской агломерации, ориентировано на улучшение качества жизни жителей городской агломерации и содействие экономическому росту региона.

Ключевые слова: городская агломерация; транспортная инфраструктура (ТИ); полицентрическое развитие города; пространственное развитие.

STRATEGY OF IMPROVEMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE AS MOST IMPORTANT FACTOR OF POLYCENTRIC DEVELOPMENT OF THE ST. PETERSBURG AGGLOMERATION

Popov V. A.

St. Petersburg State University of Service and Economy, St. Petersburg, Russia (192000, St. Petersburg, Kavalergardskaya, house 7), e-mail: drozdov_gd@mail.ru

Transport infrastructure definition as parts of the general infrastructure of city agglomeration is presented and the main tendencies of its development on the example of the St. Petersburg agglomeration are established. The transport infrastructure (TI) is considered as the complete economic system providing balance and competitiveness of social and economic system of agglomeration, its spatial development. The critical analysis of normative legal acts used in this sphere (in particular, Strategy of development of a transport and logistic complex of St. Petersburg) is given. Justification of need of establishment of constructive partnership of adjacent territorial subjects of the Russian Federation regarding development and realization of the coordinated social and economic strategy, town-planning policy and development of the service sphere is offered. Justification that TI development as an integral part of the general strategy of development of social and economic system of city agglomeration, it is focused on improvement of quality of life of inhabitants of city agglomeration and assistance to the economic growth of the region is given.

Keywords: city agglomeration; transport infrastructure (TI); polycentric development of the city; spatial development.

Цель представленного в статье исследования заключается в выявлении наиболее рациональных и эффективных стратегий совершенствования транспортной инфраструктуры (ТИ), способствующих сбалансированному развитию социально-экономических систем городских агломераций.

В качестве исследовательского **материала** выступают источники, касающиеся состояния и проблем роста городских агломераций, нормативно-правовые акты регионов,

результаты исследования автора. Используются методы анализа и структуризации информации, содержащейся в источниках различного типа.

Приведем основные **результаты исследования**. Под агломерацией в современной геоурбанистике принято понимать Комплекс урбанизированных поселений (вне зависимости от их общей или индивидуальной административно-территориальной принадлежности), расположенных в рамках единого социально-экономического и природно-ландшафтного пространства с функционально общей инфраструктурой (социальной, финансовой, дорожно-транспортной и т.д.). Соответственно система управления подобным комплексом и его развития должна строиться на тесном синергетическом взаимодействии и координации отдельных административно-территориальных единиц.

В настоящее время агломерация характеризуется не столько целостностью экономического и расселенческого освоенного пространства, сколько целостностью рынков: труда, недвижимости, земли, а также уровнем функциональной связанности отдельных элементов данного урбанизированного комплекса [1]. При этом, основным объединяющим отдельные территории элементом становится их общая инфраструктура.

Помимо проектов развития Московской и Санкт-Петербургской агломераций в качестве перспективных для данного процесса можно рассматривать около 60–80 городов, преимущественно центров субъектов РФ, а также центров крупных промышленных комплексов. Подобные урбанизированные поселения способны оказывать мощное воздействие на близлежащие территории, предлагая стимулы роста для городов и поселений – спутников. Вместе с тем, для успешного развития российских агломераций и увеличения их вклада в экономику необходимо преодолеть ряд ограничений, препятствующих развитию данных урбанизированных комплексов.

Несомненно, что разработка нормативно-правовой базы формирования городских агломераций в целом соответствовала бы продвижению идеологических принципов меморандума СЕМАТ «Основополагающие принципы пространственного развития в Большой Европе (Ганноверский документ)» [5]. В российских условиях к эффектам агломерационного процесса следует отнести:

- формирование условий для гармоничного, сбалансированного развития периферии и центра за счет рационального разделения ряда функций, перераспределения материальных и трудовых ресурсов, целенаправленной диверсификации малых городов-спутников (в том числе с монопрофильной экономикой) и пр.;
- формирование единой транспортной инфраструктуры, построенной по сетевому принципу и включающей удобную схему транспортировки пассажиров и грузов, единую транспортно-логистическую сеть;

- снижение нагрузки на экологию единого природного каркаса совместной территории, за счет рационального движения транспорта, обходных проездов для большегрузных транспортных средств, терминалов по переработке грузов;
- размещения объектов жилого, коммунального и рекреационного назначения с использованием новых концепций (Эко-сити, комплексное освоение территории и пр.);
- повышения эффективности деятельности (в том числе энергоэффективности) крупных объектов общей инфраструктуры для использования всеми административно-территориальными единицами, входящими в состав городской агломерации и т.д.

Использование зарубежного опыта для использования в российской практике развития городских агломераций важно в той связи, что этот опыт насчитывает десятки лет и он, при определенной адаптации к российским условиям, может быть полезен. В частности, этот опыт свидетельствует, что и в странах с развитой рыночной экономикой роль государства не сводится только к продуцированию законов и контролю за их исполнением. Государство и муниципальные органы власти выполняют определяющую роль в качестве непосредственного участника по инициированию, инвестированию и практической реализации сопутствующих развитию городских агломераций проектов по формированию социально-коммунальной, инженерной и ТИ осваиваемых территорий. Поэтому данный опыт, особенно в части формирования ТИ городских агломераций, несомненно, актуален в контексте нашего исследования.

Анализ исследований и источников по развитию городских агломераций [7, 8] показал, что большинство агломераций в настоящее время относится к одному из двух типов: моноцентрической и политехнической агломерации. Следует отметить, что Санкт-Петербург (в отличие от Москвы, в которой естественно отсутствует крупнотоннажный морской транспорт) располагает практически всеми видами транспортных средств. В связи с этим, эффективное функционирование транспортной инфраструктуры в целом выступает в качестве одной из важнейших стратегических задач развития региона. ТИ Санкт-Петербурга в общем плане включает следующие элементы:

- внутригородской транспорт всех видов, обеспечивающий грузовые и пассажирские перевозки на территории региона и в близлежащих окрестностях;
- внешний транспорт, обеспечивающий межрегиональные и международные перевозки грузов и пассажиров;
- дорожные трассы и развязки, формируемые в совокупности в виде пространственной сети со сложной конфигурацией;
- систему предприятий и организаций, обеспечивающих надлежащее функционирование объектов ТИ, как по сервисным, так и по управляющим функциям;

- терминально-складскую инфраструктуру;
- научно-исследовательские, проектно-конструкторские и учебные организации данной отрасли.

Учитывая влияние ТИ на всю экономику региона, а также огромное число предприятий и организаций с постоянно возрастающей численностью персонала, можно утверждать, что хотя экономика Санкт-Петербурга является полипрофильной, транспортная инфраструктура, тем не менее, является одним из градообразующих комплексов (как совокупности отраслей и подотраслей), вносящих существенный вклад в формирование валового регионального продукта и пополнение доходной части городского бюджета. Воздействие ТИ на развитие агломерации обеспечивается формированием возможностей для скоростного сообщения периферии агломерации с мегаполисом, обеспечения транспортными услугами функционирования градостроительного комплекса.

Развитие ТИ Санкт-Петербурга в совокупности с развитием аналогичного комплекса Ленинградской области рассматривается в качестве одной из главных составляющих миссии данных регионов. Следует отметить, что в 2012 году Правительством Санкт-Петербурга была разработана Стратегия развития транспортно-логистического комплекса (далее – Стратегия), предусматривающая проведение научно-обоснованной политики по модернизации, развитию, повышению конкурентоспособности и эффективности функционирования этого комплекса [4].

Вместе с тем, хотя Стратегия создала определенную базу для целостного рассмотрения транспортной инфраструктуры, наметила перспективы ее долгосрочного развития, она имеет и существенные недостатки. Остановимся на некоторых из них.

1. В рассматриваемой Стратегии ТЛК и, соответственно, ТИ рассматриваются преимущественно как локальная система, относящаяся только к Санкт-Петербургу. Ленинградская область рассматривается как партнер, но лишь по части согласования, например, в отношении движения пригородных электропоездов. Соответственно термин «Санкт-Петербургская агломерация», также как и следствия его применения, связанные с необходимостью согласовывать действия правительств двух регионов в использовании совместной транспортной инфраструктуры в Стратегии не рассматриваются.
2. В Стратегии сделано пожелание, касающееся координации и установления партнерства в рассматриваемом вопросе между органами власти различных уровней, бизнес-сообществом и населением, однако конкретные механизмы такого партнерства, особенно с населением в данном документе отсутствуют.
3. Недостаточно четкими и системными представляется предположение о наличии только двух возможных сценариев перспективного развития транспортно-логистического кластера

Санкт-Петербурга (хотя их должно быть существенно больше): *инерционного*, при котором сохраняется сложившаяся специализация города в качестве перевалочного центра внешнеэкономических, в первую очередь, экспортных грузов, и *инновационного*, предусматривающего развитие ТЛК как ведущего центра Европейской части Российской Федерации, специализирующего на обработке высокотехнологичных грузов и создании добавленной стоимости за счет предоставления сопутствующих услуг.

Естественно авторами выбирается второй, вероятно, рассматриваемый как безусловно прогрессивный (а, по сути, конъюнктурный) сценарий развития ситуации. Обоснования того, что ситуация будет идти только по данному сценарию не приводятся (делается лишь прогноз, что все будет лучше). Тем более, попав в методологическую ловушку сценарного метода, они не учитывают того, что процесс, причем достаточно долго, может реализовываться сразу по двум параллельно действующим сценариям.

4. Последствия вступления России в ВТО и их роль в развитии ТЛК рассматриваются авторами Стратегии как однонаправленный процесс открытия возможностей для поставки промышленной продукции на западные рынки, при этом, авторы прогноза забыли поставить вопрос, а что именно и в каком объеме будет поставляться на западные рынки. Отметим, что в сопоставимых целях объем промышленного производства в 2010 году по сравнению с 1989 г. отстает уже на 20 %. Например, по выработке продукции на душу населения за 2010 г. (504\$) Россия отстает от Сингапура и Японии в 16 раз, от США в 11 раз, а также отстает от КНР, Бразилии и даже таких стран, которые никогда не отличались промышленными традициями, как Уругвай, Греция и Таиланд [2].

В связи с этим прогнозируемый в Стратегии (а прошло уже 6 лет со дня ее инициации) «...Структурный сдвиг в сторону обрабатывающих отраслей промышленности и сектора услуг требует ориентации на грузоперевозки, обеспечивающие надежность, высокую скорость и точность графика товародвижения по логистическим цепочкам...» [6] представляется недостаточно обоснованным лозунгом.

5. Логистические операции, осуществляемые ТЛК, широко представлены в данном документе, однако маркетинговые функции, в том числе маркетинговые исследования (как начальный элемент управления любой сложной системой) практически не представлены.

6. В Стратегии отсутствуют обоснования необходимости и конкретные механизмы преобразования ТЛК в инфраструктурный транспортно-логистический кластер, несмотря на наличие существенных предпосылок подобной модернизации.

Таким образом, представляется целесообразным рассматривать Санкт-Петербургскую агломерацию как систему, в которой сходятся интересы двух смежных субъектов Российской Федерации, особенно в части разработки и реализации скоординированной

социально-экономической стратегии, согласованной градостроительной политики, развитии совместной ТИ и других важнейших элементов.

В настоящее время, в связи с изменением концепции развития Санкт-Петербурга, с учетом роста агломерационных тенденций, должны изменяться и приоритетные направления развития транспортной инфраструктуры. Отметим основные из них.

1. Поскольку к задаче целенаправленного развития постиндустриальной экономики, ориентированной на преимущественное развитие сервисных отраслей, добавилась задача возрождения промышленного потенциала на новой технологической и инновационной основе, необходимо формировать транспортную инфраструктуру в направлении полного и комфортного обслуживания новых территорий роста Санкт-Петербургской агломерации (как в жилых зонах, так и в зонах размещения новых или выводящихся из центра города производств). При этом полицентрическое развитие предусматривает ускоренное развитие новых территорий роста агломераций в сочетании с развитием городов-спутников. Параллельно данному процессу будет снижаться антропогенная нагрузка на центр Санкт-Петербурга (за счет снижения числа жителей, проживающих на его территории). Естественно, что пребывание на этой территории туристов дает значительно меньшую нагрузку на коммунальную и прочие системы, чем жизнедеятельность жителей территории. Понятно, что развитие по указанному сценарию потребует динамичного развития скоростных видов городского и пригородного пассажирского транспорта. Нельзя не учитывать и то, что рост Санкт-Петербургской агломерации сопровождается ее включением в систему глобальных социально-экономических и транспортных сетей. Данные процессы сопровождаются реализацией крупномасштабных, современных объектов транспортных сетей – международных морских и речных портов, аэропортов, скоростных железных дорог.

Одновременно статус глобального города вызывает необходимость максимально использовать высвобождаемые здания центра и прилегающих территорий, с их последующей реновацией для задач формирования делового и туристического центра. Речь идет о создании новых зон общего пользования, отелей (не только крупных, сетевых, но и мини-формата) конгресс-центров, бизнес-центров для размещения офисных представительств крупных фирм, транснациональных компаний, созданием торгово-выставочных комплексов, строительством новых многопрофильных рекреационных и досуговых центров.

2. Выбор приоритетных направлений и базовой модели развития транспортной инфраструктуры Санкт-Петербургской агломерации должен основываться на принципе обязательного учета особенностей находящихся в становлении территориальных транспортных систем, интегрированных в единую транспортную сеть, всего агломерационного комплекса. Вместе с тем, данная территория имеет и функции

обеспечения пригородного сообщения, объем которого увеличивается в выходные дни. Ядром данной агломерации является центр города и районы с высокой плотностью жилой застройки. Ведущим видом общественного транспорта здесь выступает метрополитен, хотя его сеть пока не достаточна в плане тенденции к полицентрическому развитию агломерации.

3. Целесообразно ТИ, обслуживающую и формирующую внешние связи Санкт-Петербурга (межрегиональные и международные), осуществлять в тесной координации с ТИ, обслуживающей внутригородские связи (в пределах городской агломерации).

Таким образом, совершенствование управления транспортной инфраструктурой обеспечит увеличение объема и повышение качества услуг его объектов и надлежащее развитие всей социально-экономической системы развивающейся городской агломерации.

Список литературы

1. Бозе Э. Городская агломерация: старое название – новое содержание // Российское экспертное обозрение. – 2007. – № 4–5.
2. Гурова Т., Ивантер А. Мы ничего не производим // Эксперт. 2013. – № 30–31, 29 июля. – С. 5–11.
3. Лукин М. В., Канев Г. И., Ткачев С. А. Правовой институт муниципального управления (монография). – Сыктывкар: КРАГСиУ, 2008.
4. О Стратегии развития транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга (с изменениями на 22 марта 2013 года) // Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 3 июля 2007 г. № 741 // <http://docs.cntd.ru/document/8453966/>.
5. Основополагающие принципы устойчивого пространственного развития Европейского континента: Документы СЕМАТ. – Ганновер: 2000.
6. Постановление Правительства Российской Федерации от 4 апреля 2011 года № 241 «О Координационном совете по развитию транспортной системы г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области» // <http://www.transport.spb.ru/tlk/3256>.
7. Харченко К. В. Проблемы управления развитием городских агломераций: взгляд из г. Белгорода // Муниципальный мир. – 2009. – № 1–2. – С. 49–57.
8. Щукин А. Город, которым не спекулируют / Интервью с урбанистом Мигелем Робледюраном / А. Щукин. // Эксперт. – № 5. – 4 февраля 2013. – С. 60–63.

Рецензенты:

Циганов В.В., д.э.н., профессор, профессор кафедры «Экономика и организация предпринимательства» Федерального государственного бюджетного образовательного

учреждения высшего профессионального образования «Санкт-Петербургский государственный университет сервиса и экономики», г.Санкт-Петербург.

Малинин А.М., д.э.н., профессор, профессор кафедры «Экономика природопользования и сервис экосистем» Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Санкт-Петербургский государственный университет сервиса и экономики», г.Санкт-Петербург.