

Потенциал социально-экономического развития Санкт-Петербурга до 2020 года: возможные стратегии

**Потенциал социально-экономического развития Санкт-Петербурга до 2020 года:
возможные стратегии**

**Потенциал социально-экономического развития Санкт-Петербурга до 2020 года:
возможные стратегии** / Под руководством В. Н. Княгинина. - СПб.: Фонд «Центр
стратегических разработок «Северо-Запад», 2011. - 64 с.

Настоящий доклад подготовлен Центром стратегических разработок «Северо-Запад» в 2011 году по результатам исследования потенциала развития Санкт-Петербурга на долгосрочную перспективу.

В рамках подготовки доклада экспертами Фонда «Центр стратегических разработок «Северо-Запад» проанализированы экономические итоги развития Санкт-Петербурга за последние 10 лет, рассмотрены накопившиеся проблемы, дефициты и вызовы. Задачей данного исследования стало определение приоритетных направлений развития города с учетом ведущих глобальных тенденций в развитии городов и мегаполисов и ведущих тенденций развития мировой экономики.

Авторский коллектив: В. Н. Княгинин (Научный руководитель), В. В. Желтова (Руководитель рабочей группы),
Н. С. Андреева, С. С. Арефьев, С. В. Костюшев, К. В. Кукушкин, М. С. Липецкая, А. А. Миронова,
Л. А. Петрова, Ю. А. Рябов, Д. В. Санатов, И. В. Смирнова, М. И. Тюлюков.

Редакторы: А. А. Гусева, А. Ф. Колесник

Компьютерная верстка: М. А. Богданов

Фото на обложке: Ю. М. Гольденштейн

Корректурa: Т. Н. Барковская

Введение

Настоящий доклад подготовлен Центром стратегических разработок «Северо-Запад» в 2011 году по результатам исследования потенциала развития Санкт-Петербурга на долгосрочную перспективу.

В рамках подготовки доклада экспертами Фонда «Центр стратегических разработок «Северо-Запад» проанализированы экономические итоги развития Санкт-Петербурга за последние 10 лет, рассмотрены накопившиеся проблемы, дефициты и вызовы. Задачей данного исследования стало определение приоритетных направлений развития города с учетом ведущих глобальных тенденций в развитии городов и мегаполисов и ведущих тенденций развития мировой экономики.

По мнению экспертов Фонда, важнейшим фактором, влияющим на конкурентоспособность и успешность развития Санкт-Петербурга, станет точное и амбициозное позиционирование мегаполиса на глобальных рынках.

Настоящий доклад продолжает серию работ Фонда по созданию стратегических документов развития для регионов северо-запада. Серия была начата Фондом в 2001 году с масштабного проекта «Доктрина развития северо-запада России» – рамочного документа, задающего основные принципы разработки стратегии России на северо-западе. Проект стал, по сути, первой попыткой концептуально осмыслить стратегию развития макрорегиона как единого территориального образования. Также были подготовлены и представлены широкой общественности исследования системы расселения и энергетики северо-запада России. Эти исследования заложили базис для всех последующих проектов Фонда. Впоследствии в рамках предложенной идеологии нового освоения северо-запада в Фонде стартовала исследовательская и проектная работа по следующим приоритетным направлениям: разработка стратегических документов развития регионов и городов, стратегическое развитие ключевых сфер экономики.

Представленный доклад суммирует опыт Фонда по подготовке документов стратегического планирования в более чем 40 регионах России. В обсуждении доклада приняли участие ведущие эксперты Санкт-Петербурга в сфере стратегического развития.

1. Стартовые позиции: этап развития 2000-х годов	5
2. Необходимость следующего шага развития для города	12
2.1. Ключевые риски (вызовы) для устойчивого развития Санкт-Петербурга в следующие 10–15 лет	13
2.2. Сценарное пространство для стратегии социально-экономического развития Санкт-Петербурга в долгосрочной перспективе.....	30
3. Основные направления реализации стратегии социально-экономического развития Санкт-Петербурга на долгосрочную перспективу	31
3.1. Ключевые проекты и программы	31
3.2. Организационные новации	44
4. Заключение	49
Перечень рисунков и таблиц	50
Приложение. Обзор стратегий развития городов	52
О Фонде	64

1. Стартовые позиции: этап развития 2000-х годов

Санкт-Петербург в 2000-е годы реализовал масштабную программу, связанную с переходом от политики оптимизации (сокращение расходов, борьба с издержками), столь характерной для ситуации экономического спада 1990-х, к стратегии роста: существенно вырос валовой региональный продукт, бюджетная обеспеченность, доходы петербуржцев. Этот рост шел по нескольким стратегическим направлениям, его основными достижениями являются:

1. Привлечение в город предприятий — новых резидентов, обеспечивающих представительство города на крупных рынках, являющихся, по крайней мере, национальными, а в некоторых случаях, международными:
 - а. В Санкт-Петербурге был развернут сектор автосборки и производства автокомпонентов, который совместно с аналогичными предприятиями Ленинградской области постепенно перерастает в полноценный автомобилестроительный кластер (были развернуты заводы General Motors, Toyota, Nissan, Hyundai, SCANIA, Яровит Моторз, MAN и др.). Только легковых автомобилей в 2010 году в Петербурге было собрано около 70 тыс. шт., а по заявленным планам к 2015 году должно быть собрано уже около 630–650 тыс. шт. (без учета автосборочных мощностей Ленинградской области) при резко возрастающих показателях локализации и числе занятых в рамках автокластера¹.
 - б. Фармацевтический кластер («Новартис-Нева», «Вертекс», «Фармасинтез», «Иммуно-Гем», «MSD Фармасьютиклс», «АстраЗенека Россия», «Герофарм», «Биокад», «Самсон-Мед», «Неон», «Фарм-Холдинг» и др.).
2. Достижение отдельными секторами и отраслями петербургской экономики значимых по объему и качеству позиций на национальных и глобальных рынках:
 - а. Развитие транспортного узла, в первую очередь, Большого порта Санкт-Петербурга (более 10% экспортных и около 50% импортных морских грузоперевозок России, в порту работают ведущие международные морские перевозчики, открывшие в нем свои линии — Maersk, MSC, CMA CGM, NYK, Hyundai, Delta Shipping, Unifeeder, Containerships, FESCO и др.; за 2000-е доля Большого Порта Санкт-Петербурга в грузообороте балтийских портов возросла с примерно 30 до почти 50%, при этом неуклонно растет доля контейнерных грузов²); строительство пассажирского терминала «Морской фасад Санкт-Петербурга»³; развитие системы ВСМ (высокоскоростное железнодорожное сообщение «Москва — Санкт-Петербург» и «Санкт-Петербург — Хельсинки»); расширение пассажирооборота аэропорта Пулково, рост числа внутренних и международных авиалиний. К началу 2011 года в петербургском аэропорте работало более 70 авиакомпаний, совершавшие полеты по 130 регулярным маршрутам.

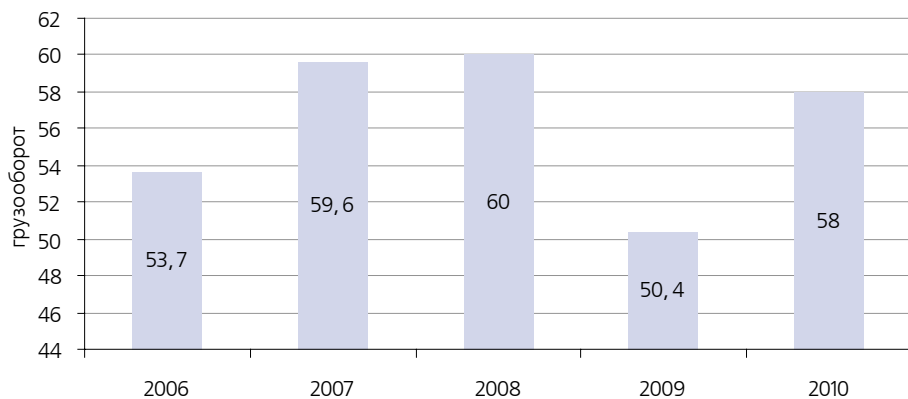
¹ Ожидается, что к концу 2012 года число занятых только в сборочных производствах приблизится к 8 тыс. человек. При этом считается, что один занятый в сборочных производствах генерирует 10 рабочих мест у смежников, особенно если будет вырастать уровень локализации производств.

² По оценке компании «Морстройтехнология», доля порожних контейнеров в экспорте снижается с 61,2% до 44,9%, средний вес контейнера вырос с 6,3 до 9,0 тонн/ТЕУ.

³ Всего «Морской фасад» способен принимать до 1,5 млн. туристов в год. По планам на 2011 год, в морском пассажирском порту должно быть обслужено около 420 тыс. круизных и почти 25 тыс. паромных пассажиров. Но перспективы развития огромные: одновременный прием 6 судов, в том числе 4 автопассажирских паромов и 2 круизных лайнеров. Пропускная способность комплекса может вырасти до 2,6 млн. чел. в год (следует учесть потенциал формирования грузо-пассажирского терминала на Канонерском острове и в Петродворце).

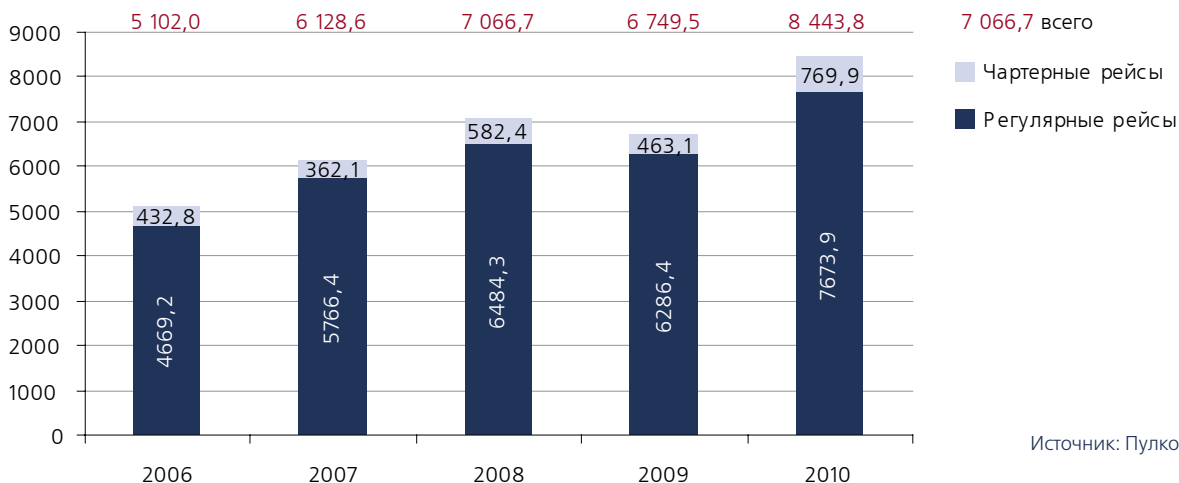
1. Стартовые позиции: этап развития 2000-х годов

Рисунок 1. Динамика грузооборота Большого порта Санкт-Петербурга (млн. тонн)



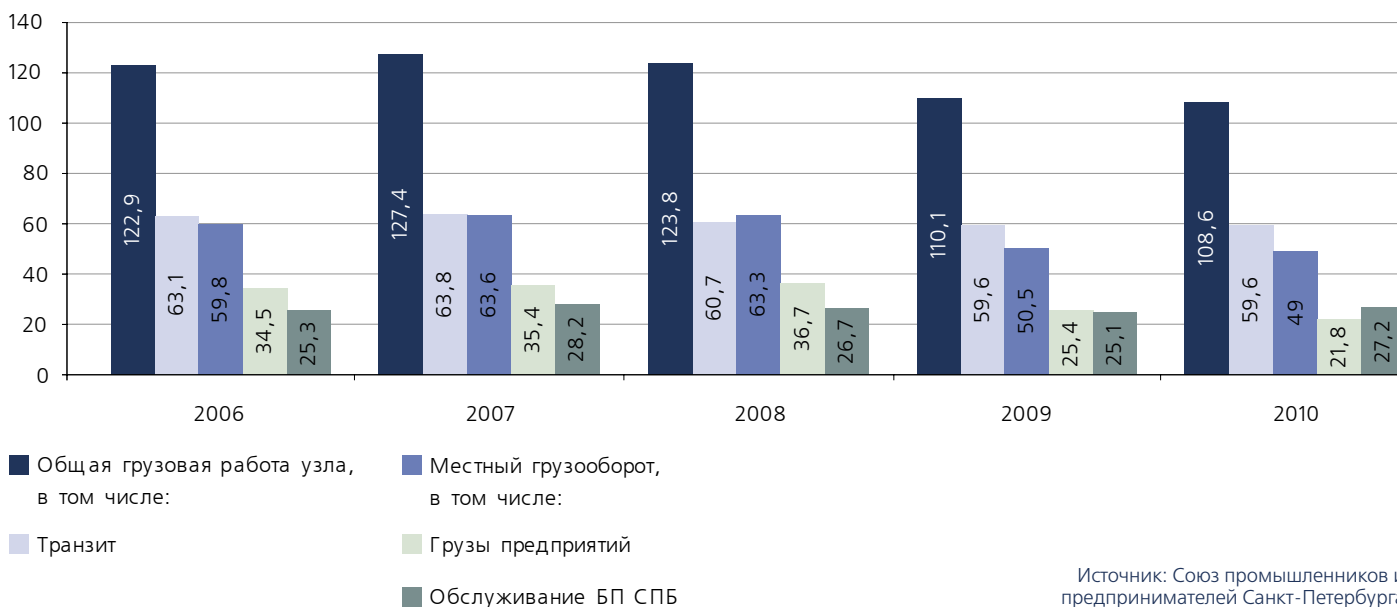
Источник: Союз промышленников и предпринимателей Санкт-Петербурга

Рисунок 2. Динамика пассажирооборота аэропорта «Пулково» (тыс. чел.)



Источник: Пулково, Морстройтехнология

Рисунок 3. Динамика грузооборота железнодорожного узла Санкт-Петербурга (млн. тонн)



Источник: Союз промышленников и предпринимателей Санкт-Петербурга

- б. Размещение и деятельность на территории Санкт-Петербурга крупных логистических комплексов (второй по значимости и объемам оказания услуг логистический центр в России; почти 1,2 млн. кв. м качественных складских мощностей; размещение и деятельность крупных национальных и международных логистических операторов и девелоперов логистических мощностей, действующих на территории России).
- в. Развитие информационно-коммуникационного кластера (в Санкт-Петербурге с 2004 года действует Некоммерческое Партнерство «РУССОФТ», ведущие вузы России, специализирующиеся в сфере ИКТ⁴; в городе развернуты филиалы и представительства ведущих мировых ИКТ-компаний, например, вступил в фазу реализации проект Microsoft; город неизменно занимает высокие места в глобальных рейтингах аутсорсинга ИТ и бизнес-процессов⁵).
- г. Современная пищевая промышленность, которая сформировалась благодаря высокой инвестиционной привлекательности города. В настоящее время пищевая промышленность по объемам производства столь же значима, как и машиностроение, строительная индустрия, автомобилестроение. Город является одним из крупнейших российских центров по производству пивной и табачной продукции, кондитерских изделий, молочной продукции.

Рисунок 4. Основные показатели развития интернета в Санкт-Петербурге, Москве и в среднем по СЗФО и ЦФО, 2010 год

Распространение интернета в РФ



Активность пользователей



- Москва
- Санкт-Петербург
- Среднее по федеральным округам РФ

Источник: Аналитическая группа департамента маркетинга компании «Яндекс»

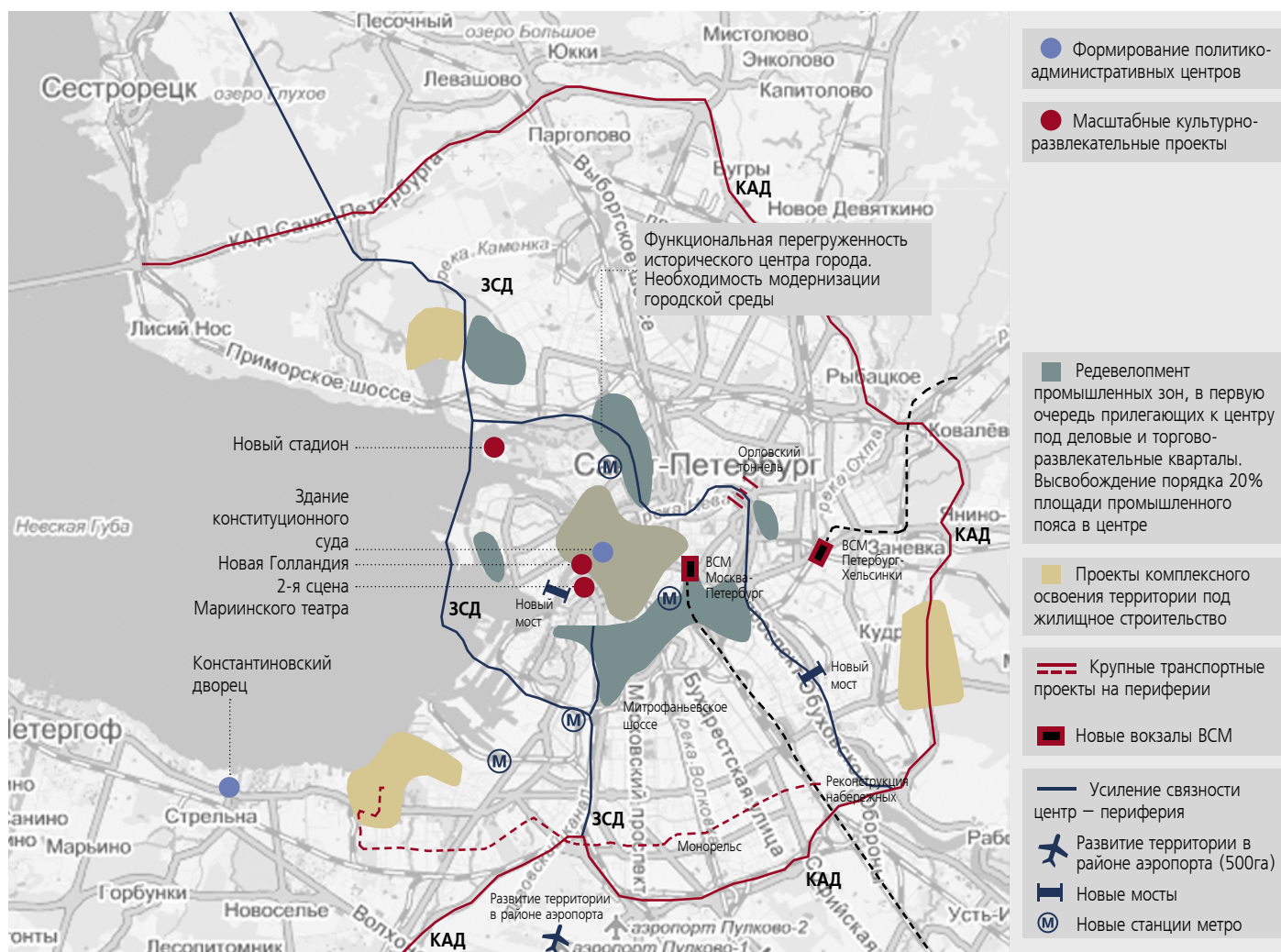
⁴ По рейтингам «РУССОФТ» (7 петербургских университетов в первой 30-ке рейтинга самых востребованных выпускников отрасли по данным за 2010 год).

⁵ Например, рейтинги Global Services и Tholons.

1. Стартовые позиции: этап развития 2000-х годов

- д. Формирование современного кластера туризма (4,9 млн. туристических посещений в 2010 году), включая ранее минорные для города сегменты: круизный туризм, сложные услуги для международного туризма, обслуживающие этот сектор HoReCa. В Петербурге за 2000-е годы была развернута, пожалуй, самая развитая в стране сеть мини-отелей (около 800 на конец 2010 года), а общий номерной фонд 3–5-звездочных отелей приблизился к 15 тыс. номеров⁶. На гостиничный рынок города вышли крупнейшие мировые гостиничные бренды и сетевые гостиничные операторы (InterContinental (Holiday Inn), SOK Holding Oy (Sokos Hotel), Four Seasons, Marriott и др.), успешно развернута инфраструктура конгресс-туризма (более 110 специализированных объектов, в т.ч. такие крупные, как конгресс-мощности «Ленэкспо», способные принимать конгрессы международного уровня).
- е. Город сохранил и развивает собственную систему сложных деловых и финансовых услуг.
- ж. Весьма значительных объемов достиг в Санкт-Петербурге сектор строительства, индустрии строительных материалов и операций с недвижимостью. В Санкт-Петербурге сформировался второй в стране и значимый для Европы рынок недвижимости⁷, который постепенно интегрировал в себя территории и объекты недвижимости пригородов. Вокруг Санкт-Петербурга за 2000-е годы сформировалась дифференцированная и большая по своей «глубине» зона субурбии, включающая не только жилую, но и коммерческую недвижимость⁸.

Рисунок 5. Тенденции пространственного развития Санкт-Петербурга



Источник: ЦСР «Северо-Запад»

⁶ Правда, данные у разных экспертов и организаций здесь существенно расходятся. Так, по оценке Colliers International, на начало 2011 года в Санкт-Петербурге было 120 относительно больших гостиниц на 17,5 тыс. номеров (а с учетом мини-отелей, ведомственных гостиниц и общежитий, пансионатов и санаториев – 32,5 тыс. номеров). Петербург вплотную приблизился к среднеевропейским показателям обеспеченности гостиничным фондом.

⁷ По данным GVA Sawyer, на конец 2010 года в Санкт-Петербурге общая площадь качественных офисов достигла 1460 тыс. кв. м, в том числе класса А – 26%. Торговая недвижимость крупных качественных объектов превысила 4,5 млн. кв. м. При этом, по данным Петростата, ввод жилья в 2008 году значительно превысил 3 млн. кв. м, а в кризисных 2009 и 2010-м – 2,5 млн. кв. м.

⁸ Запущен процесс структурирования субурбии: формирование в рамках агломерации единого рынка труда, производственной, коммерческой и жилой недвижимости. Это единые, интегрированные рынки. При этом выделяется 1-я зона субурбии и 2-я зона (α и β) с разным функциональным назначением и разной интенсивностью освоения. Правда, пока процесс оформления субурбии и структурирования агломерации в значительной мере идет как стихийный.

3. Формирование в Санкт-Петербурге второго по своим масштабам и одного из самых значительных в Балтийском макрорегионе потребительских рынков. При этом потребительская сфера за 2000-е годы постепенно сблизились с европейской. Город пережил сразу несколько «потребительских» революций:

- а. автомобилизация, т. е. резкий рост количества автомобилей у петербургских домохозяйств и в непотребительском секторе региональной экономики (количество автомобилей на тыс. жителей). Автомобилизация началась в середине 1990-х и еще не завершилась. В 2010 г. достигнут показатель 310 автомобилей на тыс. жителей. По прогнозам, к 2025 году данный показатель приблизится к 550 тыс. автомобилей, а их общее количество в городе – к 2,7 млн.;
- б. революция торговли, выразившаяся, прежде всего, в распространении современных форматов торговли. В 1996 году в городе были построены первые крупные торговые комплексы, а с 1998 года – начинается формирование сетей супермаркетов и дискаунтеров. В начале 2000-х на рынок Санкт-Петербурга выходят крупные международные сети, формируется вся линейка современных форматов торговли (общая площадь только крупных объектов приближается к 4,5 млн. кв. м³), создается дифференцированная система «ритейл-стрит» (торговых коридоров), часть из которых, например Невский проспект, входит в мировые рейтинги подобных зон торговли;
- в. разнообразие и усложнение рынка услуг. Досуг стал важнейшей экономической сферой экономики города и, одновременно, важнейшим направлением потребительских расходов петербуржцев;
- г. информатизация, т. е. проникновение информационно-коммуникационных технологий в повседневную жизнь горожан (уровень использования Интернета, мобильной связи, системы электронных платежей, системы удаленного доступа к услугам и т. п.).
- д. стабилизация ситуации в социальной сфере, что было достигнуто в первую очередь за счет увеличения объемов финансирования сети образовательных и медицинских учреждений, а также организаций сферы культуры. Причем источником финансирования выступал не только городской, но и федеральный бюджет¹⁰. За период

Таблица 1. Строительство крупных объектов: медицинских центров, объектов культуры, помещений вузов

Год	Параметры	Образование	Здраво-охранение	Культура	Жилищное строительство
2006	ФАИП Петербурга (млрд. р.)	0,6	1,6	3,6	0,1
	Доля от общ. расходов на ФАИП:	7%	5%	20%	0,03%
2007	ФАИП Петербурга (млрд. р.)	1,1	3,8	4,1	1,3
	Доля от общ. расходов на ФАИП:	9%	5%	24%	2%
2008	ФАИП Петербурга (млрд. р.)	2,5	7	8	0,1
	Доля от общ. расходов на ФАИП:	23%	19%	43%	0,4%
2009	ФАИП Петербурга (млрд. р.)	1,5	1	8,7	0,9
	Доля от общ. расходов на ФАИП:	7%	25%	40%	0,09%
2010	ФАИП Петербурга (млрд. р.)	1,3	7,2	7,2	-
	Доля от общ. расходов на ФАИП:	4%	19%	27%	0%
2011	ФАИП Петербурга (млрд. р.)	1,4	4,3	9,7	0,5
	Доля от общ. расходов на ФАИП:	4%	5%	25%	0,4%
2012	ФАИП Петербурга (млрд. р.)	3	7,4	0,9	0,3
	Доля от общ. расходов на ФАИП:	24%	11%	4%	0,09%
2013	ФАИП Петербурга (млрд. р.)	3,2	3,8	0,1	0,7
	Доля от общ. расходов на ФАИП:	29%	7%	0,5%	1%

Источник: ЦСР «Северо-Запад» по данным Администрации Санкт-Петербурга

⁹ По оценке маркетингового агентства Nielsen, в Санкт-Петербурге уровень обеспеченности населения торговыми площадями современных форматов и уровень распространения сетевой торговли вплотную приблизился к европейским показателям. Почти 80% торговых площадей приходится на крупные торговые объекты (из оставшихся около 8% – традиционные продуктовые магазины, 7% – минимаркеты, 3% – парфюмерные магазины). Распределение крупных (площадью свыше 3 тыс. кв. м) торговых объектов современных форматов на конец 2000-х, по данным Knight Frank St. Petersburg, было следующим: торговые центры – около 70% площадей; около 13–15% – гипермаркеты; менее 10% – DIY-центры; Cash&Carry – около 1%; 4–6% – иные торговые объекты. По оценке GVA Sawyer, на конец 2010 года обеспеченность населения Санкт-Петербурга качественными торговыми площадями составила 658 кв. м арендопригодной площади на 1 тыс. жителей, что является максимальным показателем в России. Для сравнения, обеспеченность торговыми площадями в Москве составляет 350 кв. м на 1 тыс. жителей.

¹⁰ Русский музей получил Михайловский замок, Строгановский и Мраморный дворцы, Летний сад. Реконструирован Константиновский дворец. Под музейные цели полностью передаются Шереметьевский дворец, особняк Державина, Меншиковский дворец в Ораниенбауме, Гатчинский дворец, Александровский – в Царском Селе. Эрмитаж получает левое крыло здания Главного штаба. Современным культурным центром должна стать Новая Голландия. Военно-морской музей переселился в отреставрированные Крюковские казармы.

2000-х годов в Санкт-Петербурге сформировалась развитая сеть оказания коммерческих услуг в сфере здравоохранения¹¹, появились частные клиники¹², стал развиваться, пусть и пока в скромных объемах, медицинский туризм.

4. Приведение в порядок инженерных инфраструктур города:
 - а. в сфере энергетики (комплексное развитие газораспределительной системы Санкт-Петербурга, строительство и реконструкция систем теплоснабжения; модернизация и расширение мощностей Правобережной и Василеостровской ТЭЦ; техническое перевооружение Первомайской ТЭЦ; запуск нового энергоблока на Южной ТЭЦ; масштабная инвестиционная программа ФСК; и др.);
 - б. транспортной инфраструктуры (КАД, КЗС, ЗСД, транспортные подходы к Большому Порту Санкт-Петербурга, модернизация крупных транспортных магистралей города, мостов, а также развитие метрополитена);
 - в. системы водоснабжения и водоотведения.
5. Формирование нового сектора бюджетных доходов, в первую очередь за счет привлечения в Санкт-Петербург крупных налогоплательщиков (ОАО «Газпромнефть», ОАО «Новатэк», ОАО «Сибур Холдинг», ВТБ, «Трансаэро», ОАО «Совкомфлот» и др.). Это обеспечило почти 20%-й прирост бюджетных доходов города во второй половине 2000-х годов, но при этом потребовало от города предоставления целого пакета преференций новым петербургским налоговым резидентам.
6. Реализация городом за 2000-е годы стратегии «второй столицы» страны. На территории Санкт-Петербурга размещаются и работают Межпарламентская Ассамблея государств-участников Содружества Независимых Государств, Конституционный Суд Российской Федерации, Государственный комплекс «Дворец конгрессов», Президентская библиотека имени Б. Н. Ельцина, ряд других международных и федеральных организаций. Петербург является площадкой для проведения одного из главных публичных событий года в России — Санкт-Петербургского международного экономического форума.

Важным результатом 2000-х стало то, что поменялось городское сообщество, его ценности, личные стратегии горожан. В частности, высшее образование стало массовым. Заново была открыта ценность свободного времени, которое проводится не вне, а внутри города. Это задало новые требования к городской среде. Город разительно изменился как площадка для свободного времени: оформились требования к визуальной среде жизни, качеству архитектуры, произошла коренная реконструкция функций публичных пространств¹³, развернулась столь характерная для современных городов сеть так называемых третьих мест¹⁴. Значительные трансформации претерпели предпочтения горожан на рынке труда. В 2000-е были востребованы те кадровые позиции и те кадровые стратегии, которые обеспечивали наибольшую свободу для человека, его экономическую и социальную устойчивость. Соответственно под эти ценности трансформировалась и городская среда Санкт-Петербурга (дружелюбный, экологичный, креативный город¹⁵).

Таким образом, 2000-е были чрезвычайно насыщенным экономическими и социальными событиями десятилетием, периодом перехода Санкт-Петербурга вместе со всей страной и во многом за счет общенационального развития к динамичному экономическому росту. Правда, это не привело к принципиальной смене структуры экономики города (впрочем, и страны тоже). Экономический рост шел, с одной стороны, за счет концентрации на максимальном использовании доступных факторов производства (загрузка мощностей, экстенсивный рост занятости и т. п.), а с другой — за счет привлечения частных и бюджетных инвестиций. Но их приток во многом стимулировался наличием все того же старого портфеля доступных ресурсов и удачной конъюнктурой цен на товары российского сырьевого экспорта.

¹¹ По оценкам РБК, уже к 2007 году объем этих услуг в городе подошел к рубежу в 10 млрд. руб. и имел ежегодный темп роста в 10–12%. В 2010-м, по оптимистичным данным Businessstat, он вырос на 13,6% и достиг 29,3 млрд. руб. (в условиях очень высокой «медицинской инфляции»). При этом рост сборов по ДМС в середине 2000-х составлял 20–22% в среднем ежегодно. Кризис скорректировал развитие данного сектора, но последний все равно остался маргинальным и растущим. Сборы по ДМС в Петербурге в 2010 году выросли на 12% по сравнению с 2009-м и продолжили рост в 2011-м.

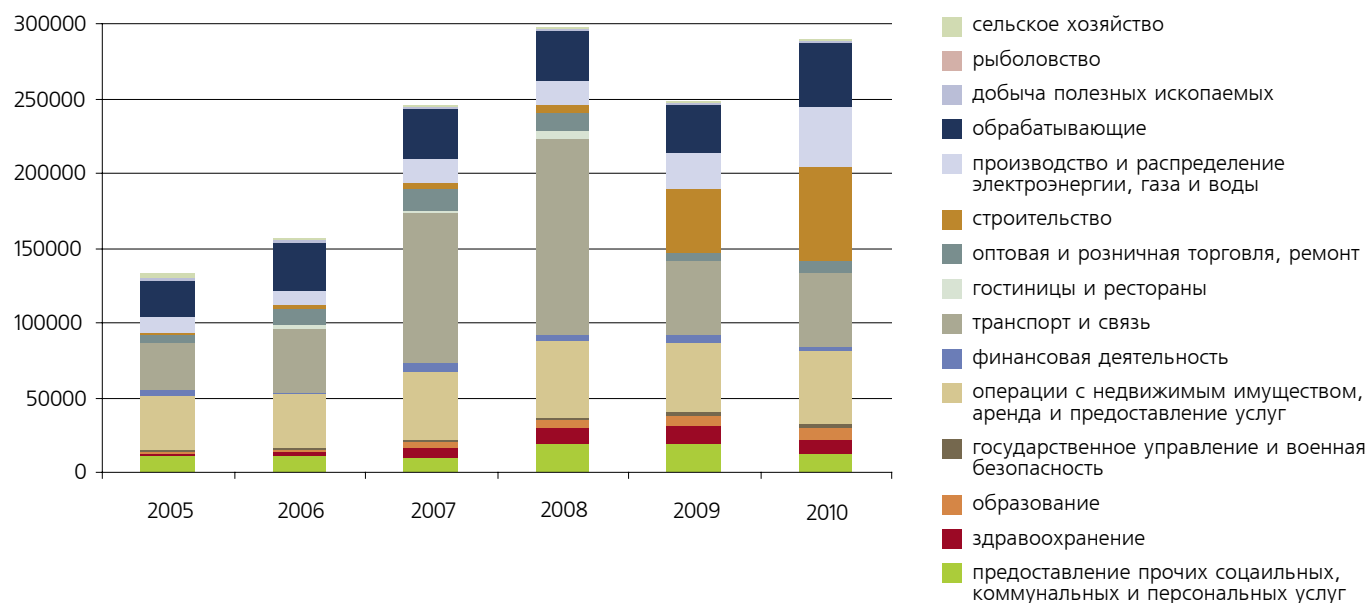
¹² По данным BusinessVision, это примерно 80% рынка платных медицинских услуг в городе.

¹³ В городе в этом отношении было сделано немало: создание пешеходных улиц; реализация программы «Фасады Санкт-Петербурга»; масштабные реконструкции таких крупных объектов, как дворцово-парковый комплекс «Ораниенбаум», Смольный монастырь и Александро-Невская Лавра и т. п.

¹⁴ Мест, занимающих положение на границе приватного и публичного пространства, используемых как для отдыха, так и для работы (оборудованных свободным доступом в Интернет, открытых площадок, кафе, креативных центров и т. п.).

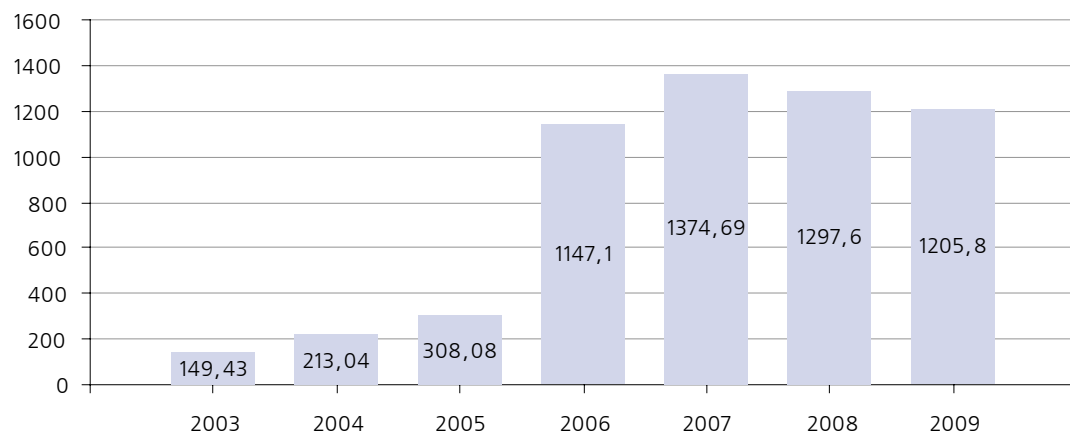
¹⁵ МЦСЭИ «Леонтьевский Центр» неоднократно в своих исследованиях фиксировал высокий, по национальным меркам, уровень развития креативной индустрии в Санкт-Петербурге.

Рисунок 6. Динамика структуры инвестиций в основной капитал по видам экономической деятельности в Санкт-Петербурге (млн. руб.)



Источник: ЦСР «Северо-Запад», ПетроСтат

Рисунок 7. Динамика объема прямых иностранных инвестиций в экономику Санкт-Петербурга (на душу населения, \$)

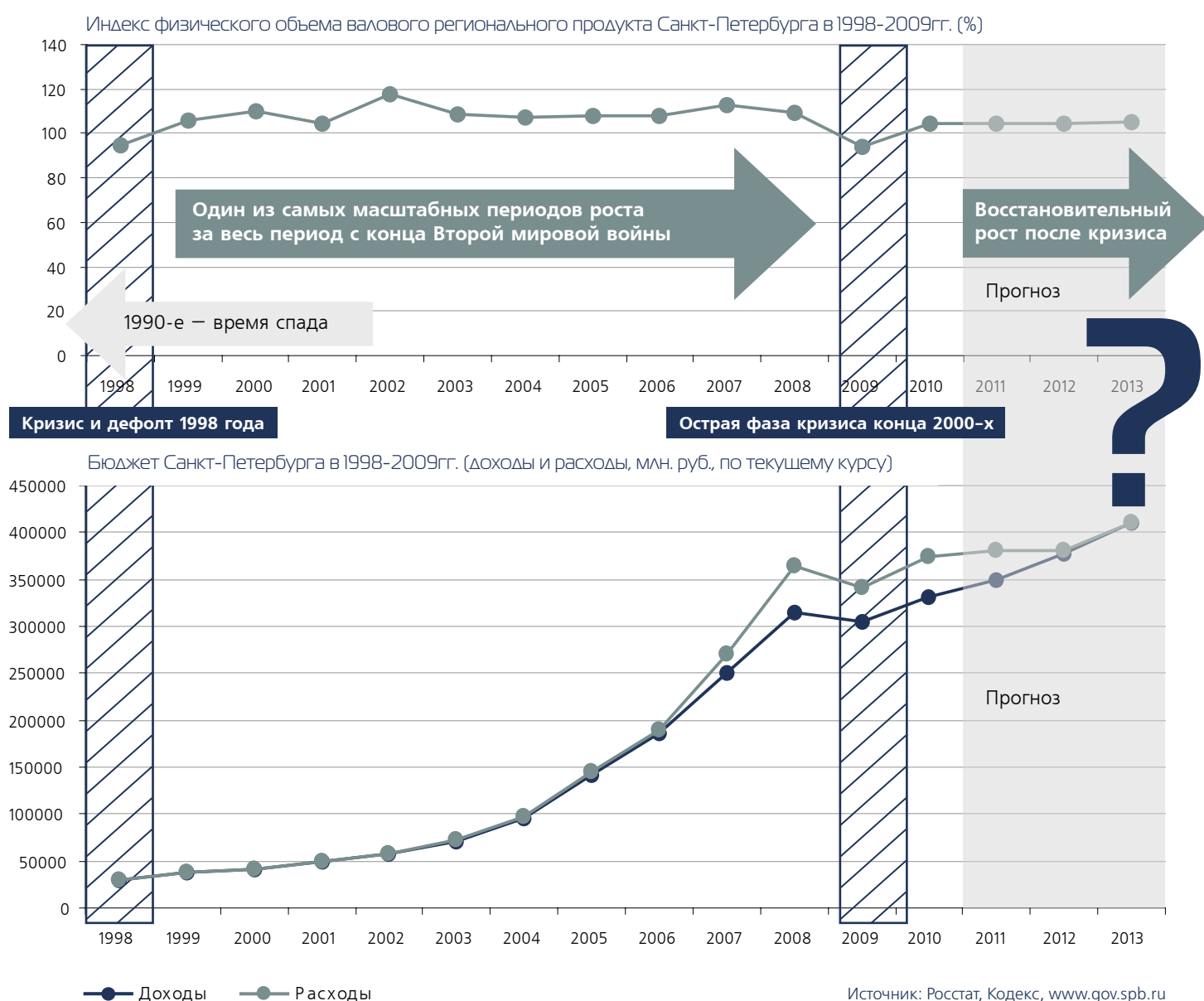


Источник: ЦСР «Северо-Запад»

2. Необходимость следующего шага развития для города

Этап динамичного развития города 2000-х годов завершается. В стране в целом, и в Санкт-Петербурге в частности, должна произойти смена источников роста. Рубежом закрытия предыдущего этапа и перехода к новому является глобальный экономический кризис 2008–2011 годов. В целом ожидается, что период 2012–2015 годов будет временем восстановительного роста для мировой экономики. Для Российской Федерации это может сформировать относительно благоприятную ценовую конъюнктуру на товары сырьевого экспорта и продукцию первичных переделов. Однако, по оценкам целого ряда экспертных организаций¹⁶, эффект этих высоких цен для России и регионов будет куда меньше, чем в 2000-е. Ожидается, что одним из следствий выхода из кризиса станет рост конкуренции на глобальных рынках (прежде всего, за счет интенсивного технологического развития), который не может не сказаться на социально-экономическом положении Санкт-Петербурга.

Рисунок 8. Основные характеристики роста 2000-х годов в Санкт-Петербурге



¹⁶ Всемирного Банка, АНХ, НИУ ВШЭ, ЦМАКП и др. Результатом сочетания стабилизации добычи и экспорта углеводородов, а также низкой конкурентоспособности российской продукции обрабатывающих производств могут стать, во-первых, очень низкие темпы экономического роста, не обеспечивающие устойчивости бюджетной системы, во-вторых – риск дестабилизации торгового баланса и втягивания в цикл «девальвация – инфляция – укрепление валюты – девальвация». Причем по мере роста оплаты труда и тарифов на энергоресурсы оставшиеся конкурентные преимущества станут быстро утрачиваться.

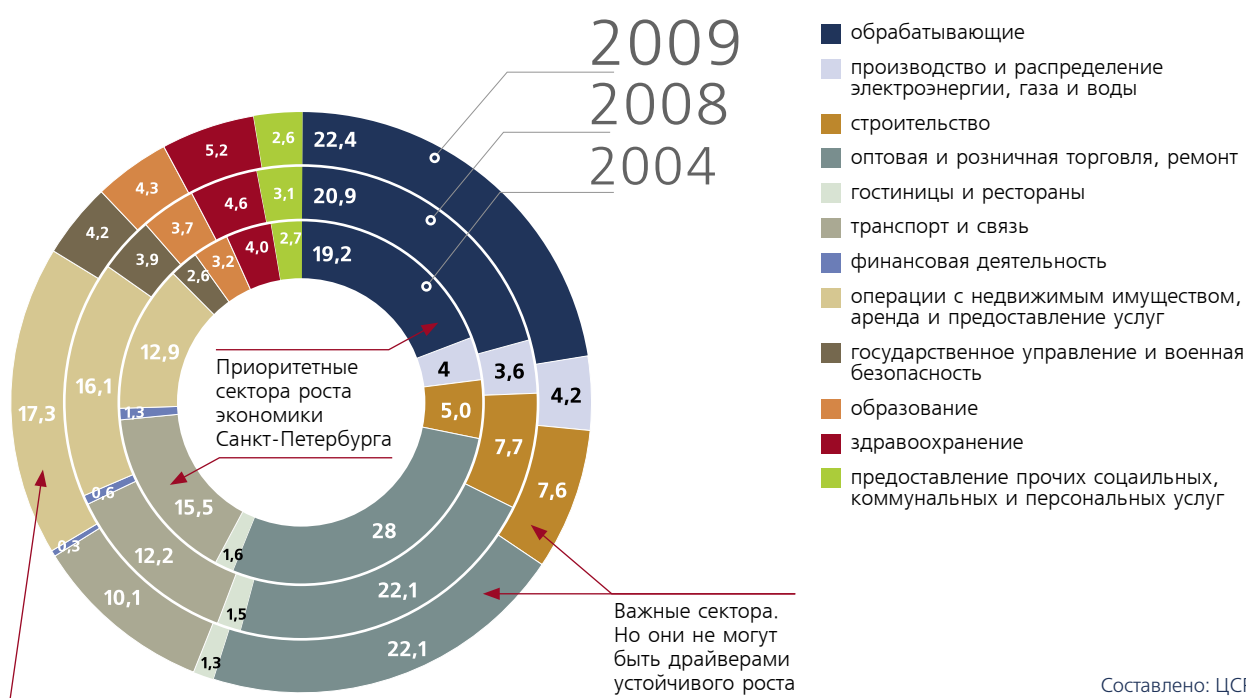
Для Петербурга сложность этой ситуации заключается в том, что основным «ограничителем» роста будет выступать целый комплекс проблем, созданных как экстенсивным ростом 2000-х, так и актуализацией глобальных рисков развития 2010–20-х.

2.1. Ключевые риски (вызовы) для устойчивого развития Петербурга в следующие 10-15 лет

- Для того чтобы присутствие Санкт-Петербурга на глобальных рынках было значимым, а роль города в экономике РФ не падала, требуется 5–7%-е увеличение роста ВРП в год¹⁷. Это автоматически означает, что ставка в экономическом развитии не может быть сделана на традиционную индустрию и зрелые рынки. В структуре экономики должны появиться новые отрасли, которые растут темпами свыше 15–20% в год и способны выступить драйвером ускорения для остальных отраслей и секторов. Важно, что при всей огромной значимости для городского хозяйства сферы строительства и недвижимости, она не может выполнить роль такого драйвера, т. к. ее рост, не базирующийся на росте других отраслей экономики, просто надувает «пузырь» на рынке недвижимости. На роль драйвера также не может претендовать сектор бюджетных услуг. Пока Санкт-Петербург не может рассчитывать на то, что он сможет развернуть глобально значимый сектор сложных деловых услуг, управления и финансов, способный обеспечивать экономический рост для почти 4,6 млн. горожан. Тем самым, развитие предполагает включение в структуру экономики отраслей, обладающих потенциалом взрывного роста, а внутри производственных цепочек этих отраслей – сосредоточение, в первую очередь, на тех технологических звеньях, которые обеспечивают получение наибольшей прибавочной стоимости.

На сегодняшний момент в структуре экономики Санкт-Петербурга отраслей-драйверов роста в следующее десятилетие либо нет, либо они неправильно сконфигурированы. Например, инвестиции даже в умеренно технологические отрасли (автопроизводство, а в потенциале – судостроение) идут преимущественно в те звенья технологической цепочки, которые в современном производстве не приносят большой добавленной стоимости. Транспорт и сектор услуг слишком зависят от циклических колебаний на товарно-сырьевых рынках (что четко зафиксировалось в производственных показателях этих секторов в острую фазу кризиса конца 2000-х). Городу нужен не один, а несколько секторов-драйверов, обеспечивающих контрциклическую устойчивость его экономики.

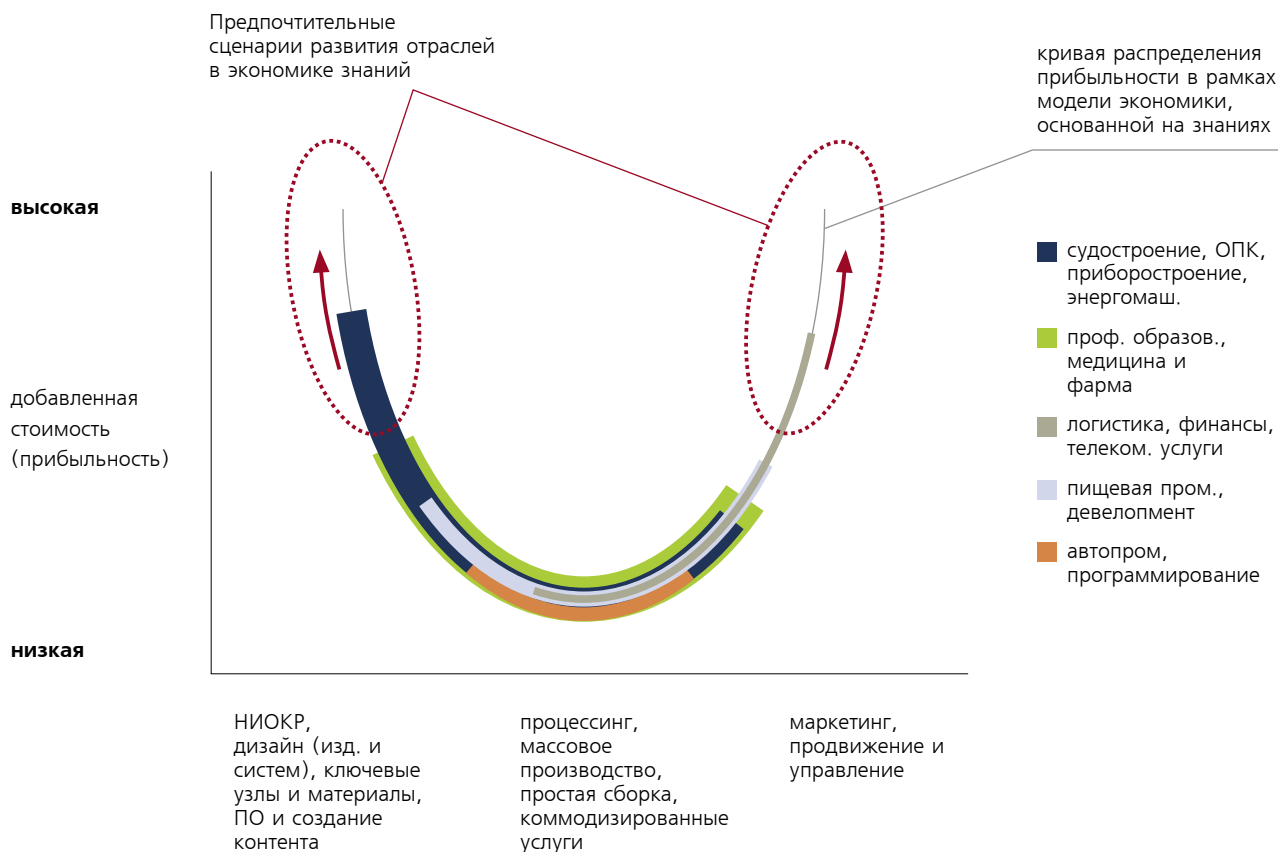
Рисунок 9. Структура ВРП Санкт-Петербурга. (% к итогу)



Источник: Росстат
Составлено: ЦСР «Северо-Запад»

¹⁷ Эксперты ЦМАКП считают, что одним из самых негативных сценариев развития РФ и ее регионов в следующее 10-летие является попадание в «четырёхпроцентное гетто» ежегодного прироста ВВП, не позволяющее решить ни одной значимой производственно-технологической, военно-политической, социальной и бюджетной задачи в стране.

Рисунок 10. Структура экономики Санкт-Петербурга. Приоритетные виды деятельности



Источник: Росстат, ЦСР «Северо-Запад»

2. Санкт-Петербург должен стремиться занять соответствующее масштабу города место на глобальных рынках. От этого зависит получение им качественных инвестиций, сохранение и приумножение человеческого капитала. Нужно учитывать, что развитие в настоящий момент концентрируется в крупных городских агломерациях, так называемых глобальных «суперрегионах»¹⁸. У России пока один только претендент на включение в их число – Москва. В США таких претендентов на формирование «суперрегионов» к 2030 году – от 10 до 14 штук, в КНР – 5–7 и т.д.¹⁹ Для Санкт-Петербурга (одного из крупнейших по численности населения городов Европы) принципиально важно войти в число таких «суперрегионов» (формировать процессы развития для страны и континента), а для России – включить еще один российский город в число глобальных центров. Иными словами, на современном этапе Петербургу попадание в число глобальных «суперрегионов» важнее, чем простое сохранение статуса второй (северной) «столицы» РФ.

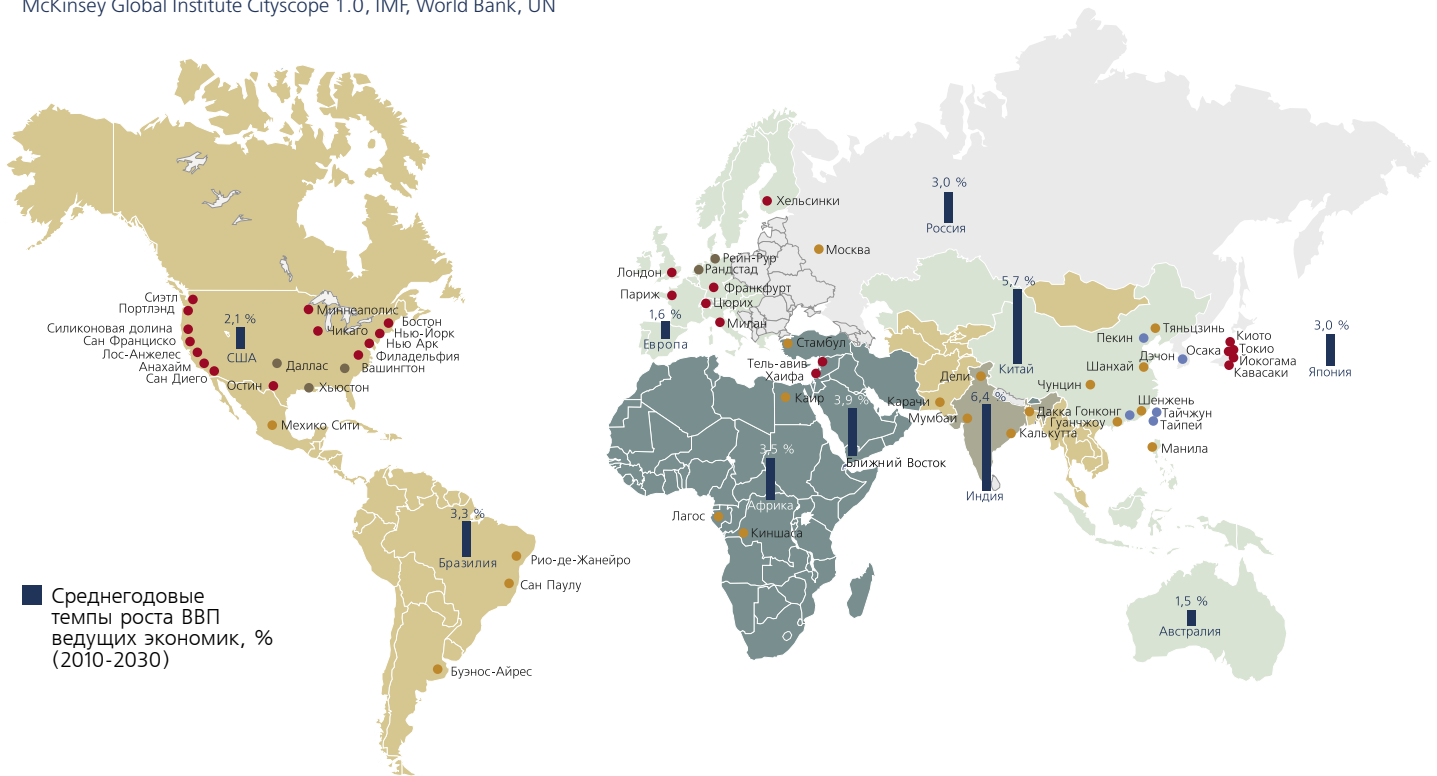
У Петербурга нет возможности развиваться иначе, чем в глобальном пространстве, занимая соответствующее положение в нем и добываясь характерной для «суперрегионов» специализации. Для роста по модели средних или просто крупных городов у Санкт-Петербурга уже нет ресурсов: слишком дорога и дефицитна рабочая сила, слишком дорога недвижимость и слишком капиталоемкими являются все инфраструктуры. Пока же Санкт-Петербург не в полном объеме соответствует требованиям, предъявляемым к «суперрегионам»: не возглавляет инновационно-технологическое развитие в мире (ни в целом, ни даже по отдельным значимым направлениям); имеет ограниченные возможности

¹⁸ На настоящем этапе развития мегаполисов одним из основных критериев отнесения к числу глобальных «суперрегионов», помимо численности населения, является место региона в транспортных системах. Этот фактор создает новые требования к масштабу и эффективности внешних сообщений как элементу, фиксирующему положение города (или агломерации) не только в глобальных коммуникациях, но в глобальной экономике. Ключевой характеристикой «суперрегиона» является ВРП, как его объем, так и темп роста (См: World Bank, World Development Report 2009: Geography in motion), OECD (Competitive Cities in the Global Economy), the Metropolitan Policy Program at the Brookings Institution и др.).

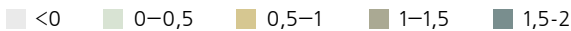
¹⁹ По оценкам Eurostat, ESPON, McKinsey (Cityscope 01), Brookings Institution, The Martin Prosperity Institute, America 2050 и др.

Рисунок 11. Крупнейшие мегаполисы мира в 2010 и 2030 гг.

Источник: ЦСР «Северо-Запад» на основании материалов McKinsey Global Institute Cityscope 1.0, IMF, World Bank, UN



Среднегодовые темпы роста населения, % (2010-2030)



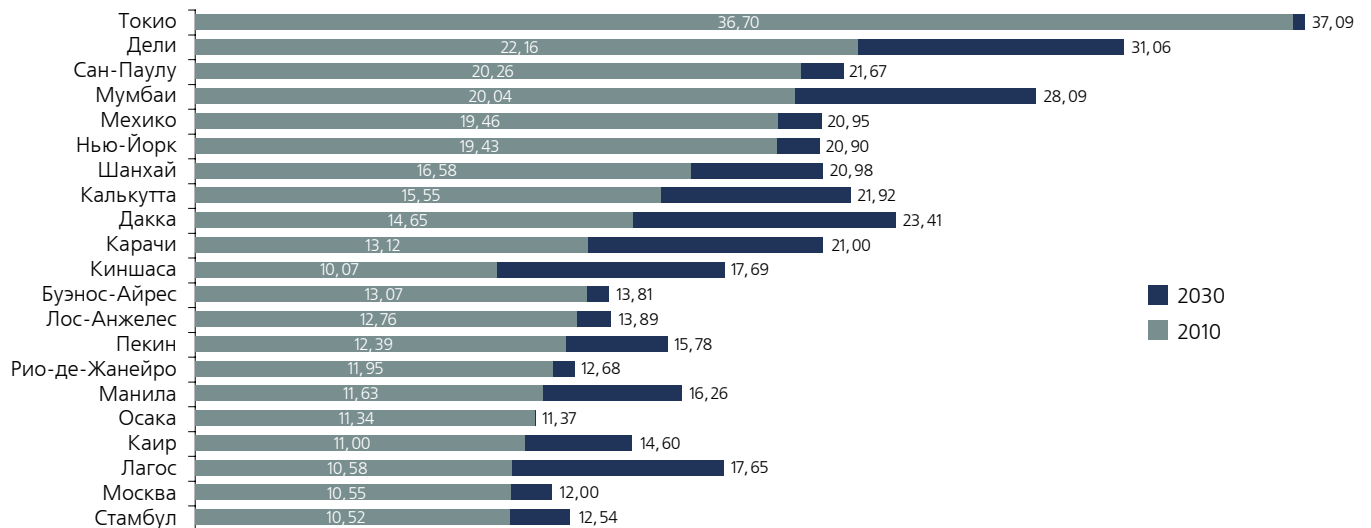
Типология городов по уровню развития и инноваций (2010)



11.1 Распределение населения по регионам в 2010 и 2030 гг. (млн. чел.)

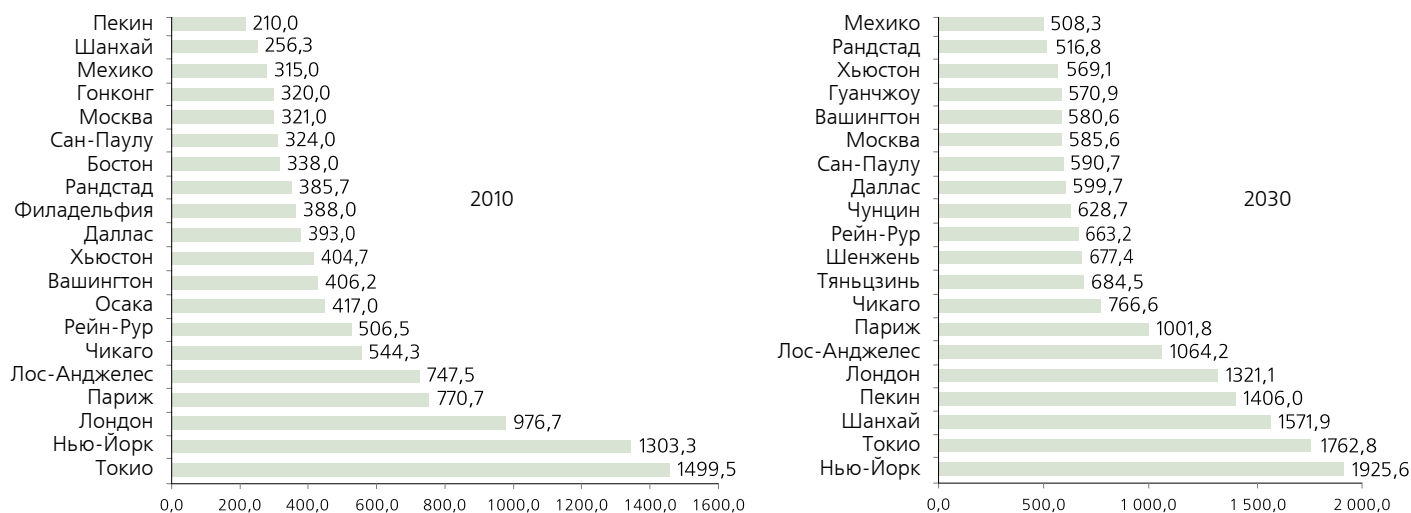


11.2 Население крупнейших агломераций мира в 2010 и 2030 гг. (млн. чел.)



2.1. Ключевые риски (вызовы) для устойчивого развития Петербурга в следующие 10-15 лет

11. З ВРП крупнейших агломераций мира на 2010 и 2030 гг. (млрд. \$)



по транспортной связанности (портовая система не оформлена²⁰ и конкурирует²¹, не только с зарубежными портами, но и с портами Ленинградской области²²; аэропорт «Пулково» не является полноценным международным авиационным хабом²³, имеет устаревший аэровокзальный комплекс, ограниченную маршрутную сеть, не имеет хабообразующей авиакомпании-резидента²⁴; система ВСМ практически не имеет потенциала развития и не интегрирована в основную европейскую систему ВСМ); институциональные и организационные ограничения на пограничных пунктах пропуска в коммуникациях со странами ЕС сохраняются и т. д.

3. Санкт-Петербург пока выпадает, либо не слишком эффективно интегрирован в глобальную экономику знаний. У него нет зафиксированных центров технологического превосходства²⁵. Университеты, исследовательские центры, а также дизайн-школы, отвечающие на создание и обращение знаний, не соответствуют потенциальному рейтингу города, не имеют сильных международно признанных позиций. Кроме того, в последние десятилетия проявилось нарастающее отставание петербургской университетской системы от университетов – глобальных лидеров²⁶ в сфере привлечения талантов²⁷ и формирования ключевых компетенций современности (прежде всего, в современном инженер-

²⁰ Наличие развитой сети тыловых терминалов – обязательное условие эффективного функционирования любого крупного морского порта. Однако в Петербурге выстроить такую сеть пока не представляется возможным: для ее развития нет ни транспортной инфраструктуры, ни выверенного алгоритма таможенных операций. Отсутствие поддержки со стороны сухих портов сдерживает развитие морского.

²¹ Речь идет о том, что различные терминалы имеют разные конкурирующие проекты развития: портовые терминалы в исторической части Большого Порты Санкт-Петербурга (реализуемые либо готовящиеся проекты увеличения мощности ежегодного грузооборота: «Первый контейнерный терминал» – 1100 до 1600 тыс. TEU; «Петролеспорт» – с 650 до 23 тыс. TEU и 800 тыс. т Ro-Ro грузов; «Первая стивидорная компания» – на 1500 тыс. рефрижераторных грузов; «Четвертая стивидорная компания» – на 1500 тыс. TEU; «Вторая стивидорная компания» – на 1300 тыс. т Ro-Ro грузов); терминалы аванпортов Санкт-Петербурга («Моби Дик» – 1400 тыс. TEU; «Ломоносовский грузовой терминал» – 1000 тыс. TEU и около 300 тыс. автомобилей; «Феникс»/«Форум» – 1400 тыс. TEU и 2400 тыс. т Ro-Ro грузов, а также 50–100 тыс. паромных пассажиров в год).

²² Прежде всего, с портом Усть-Луга. В настоящий момент перевозчики стали работать с различными терминалами. Мощности порта Усть-Луга: Многопрофильный перегрузочный комплекс «Юг-2» должен выйти на полную проектную мощность перегрузки 4,6 млн. т грузов в год, в том числе 450 тыс. автомобилей; Автомобильно-железнодорожный паромный комплекс проектной мощностью 2,9 млн. т в год; Универсальный перегрузочный комплекс мощностью около 3 млн. т в год; Контейнерный терминал мощностью около 3000 TEU; и др. Уже к 2018 году общая перевалка грузов в порту Усть-Луга должна достичь 180 млн. т различных грузов. Пока же в 2010 году (не самом лучшем для порта) его грузооборот достиг 11,8 млн. т. Кроме того, Межведомственная комиссия при Правительстве Ленинградской области разрешила компании «Аврора» строительство в бухте Вистино порта для перевалки 300 тыс. автомобилей в год, а также 4,5 млн. т накатных и 5,5 млн. т генеральных грузов.

²³ Интересно в связи с этим сравнение с аэропортом Амстердама – Schiphol (часто рассматриваемого в качестве «золотого стандарта» для аэропортов 21-го века) даже не по числу перевезенных пассажиров, а по экономической роли в регионе: 60 тыс. занятых; 70 предприятий расположены на его территории или рядом с аэропортом (аэрокосмические компании, воздушных перевозок и логистики, ИТ и финансовые компании); «точка притяжения» для девелопмента (жилье, развлечения, услуги, образовательные учреждения и R&D центры); один из крупнейших торговых центров Европы размещен в аэровокзальном комплексе; зона логистических мощностей в несколько сот га. В апреле 2010 года компания Bombardier Aerospace выбрала площадку аэропорта для своего нового европейского сервисного центра.

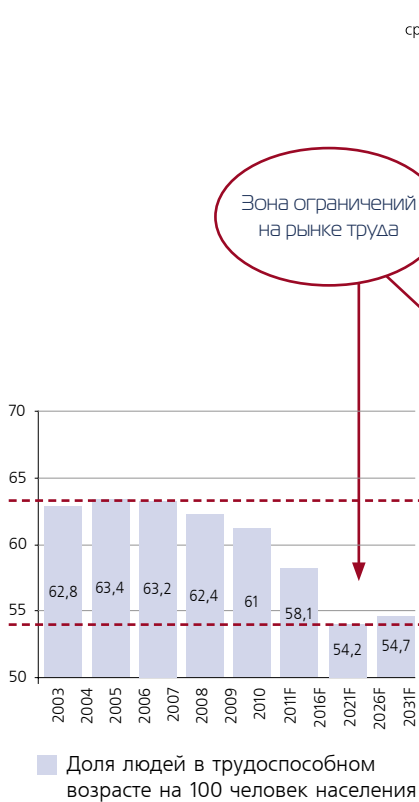
²⁴ Прежде всего, такой компанией является та, которая имеет наибольшее количество прямых рейсов и обеспечивает самостоятельно либо в рамках международных авиационных альянсов максимальное количество «стыковочных» рейсов. Такими авиационными альянсами являются: крупнейшие – Star Alliance и LCC, затем следующие за ними с большим отрывом Oneworld и Sky Team, а затем уже все остальные.

²⁵ Во Франции их еще называют «полюсами конкурентоспособности», в ЕС – «глобально конкурентоспособными кластерами».

²⁶ Нет глобально открытых и рейтинговых в международном отношении университетов. Но современный мир не может развиваться в интеллектуальной автаркии, а почти 5-миллионный город – как интеллектуальная периферия.

²⁷ Образовательная миграция, по сравнению с советским периодом, сократилась более чем в 6 раз.

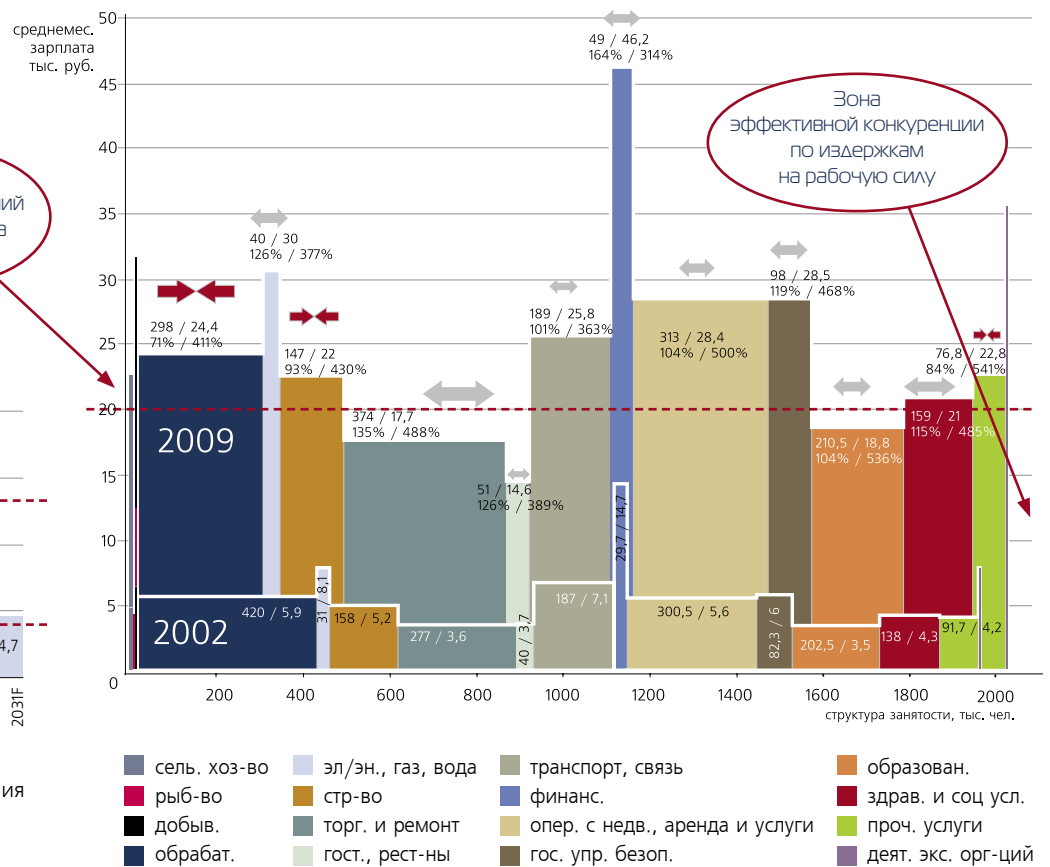
Рисунок 12. Сокращение доли трудоспособного населения (на 100 человек)



Источник: КЭРППИТ Администрации СПб

Рисунок 13. Занятость и оплата труда в Санкт-Петербурге

Среднесписочная численность работников (без совместителей, тыс. чел.), среднемесячная номинальная начисленная заработная плата, по видам деятельности (тыс. руб.), 2002 и 2009 гг.



Источник: Росстат, ЦСР «Северо-Запад»

ном образовании), а также в сфере инициации технологического роста (в стране в целом и в Петербурге в частности, слишком слабы предпринимательские университеты). Университеты пока не стали центрами запуска новых секторов экономики. Функции стандартного обучения доминируют над функцией исследования, выращивания предпринимательских команд. Экономика города для своего развития требует быстрого технологического роста и захвата глобального лидерства в технологической сфере, а для этого нуждается в новой элите – креативных и предприимчивых инженерах.

Таблица 2. Численность выпускников вузов по отраслевой специализации учебных заведений в г. Санкт-Петербурге

Отрасли	1995-1996	2003-2004	2009
Промышленность и строительство	35%	34%	20%
Сельское хозяйство	10%	7%	2%
Транспорт и связь	6%	5%	8%
Экономика и право	8%	16%	55%
Здравоохранение, физическая культура и спорт	7%	4%	4%
Образование	33%	33%	6%
Искусство и кинематография	1%	1%	5%

Источник: Комитет по информатизации и связи Санкт-Петербурга, Санкт-Петербургский информационно-аналитический центр

Рисунок 14. Карта глобальных и европейских инновационных кластеров

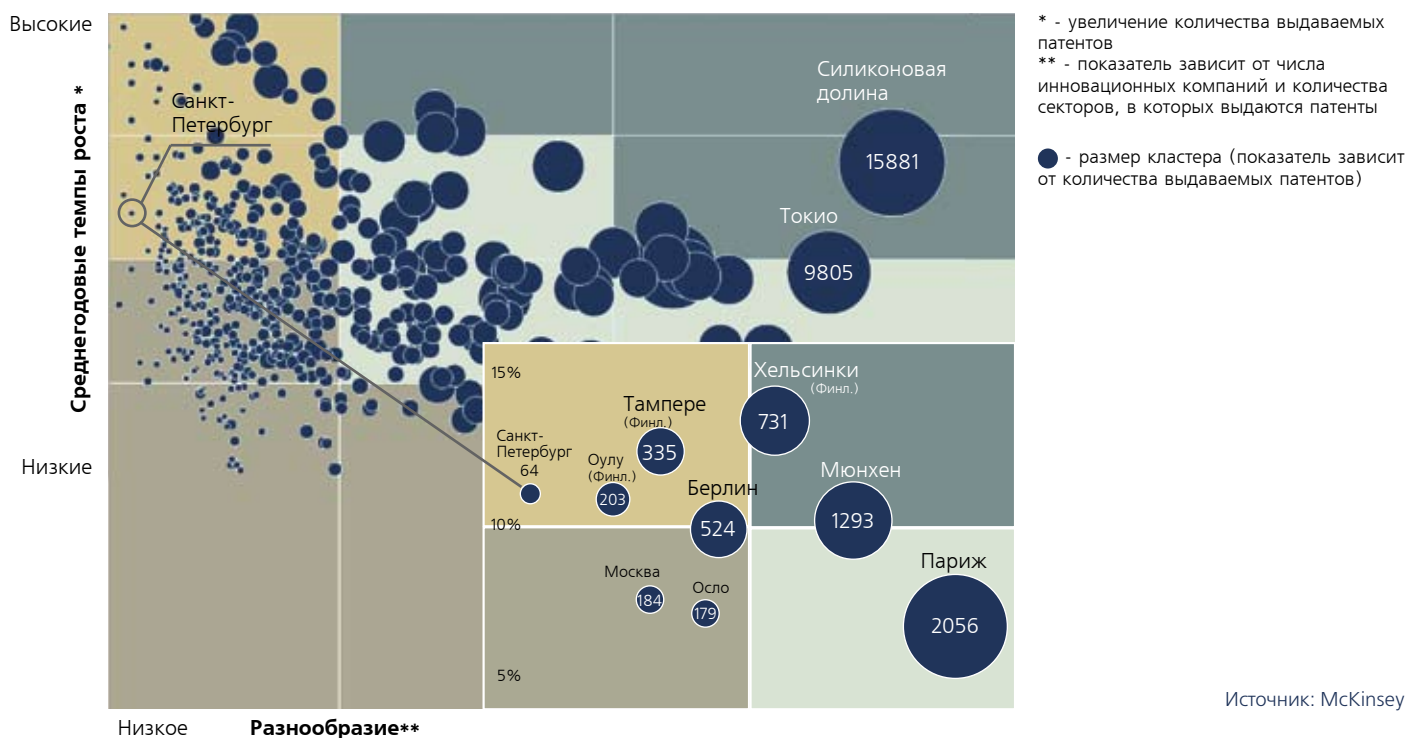
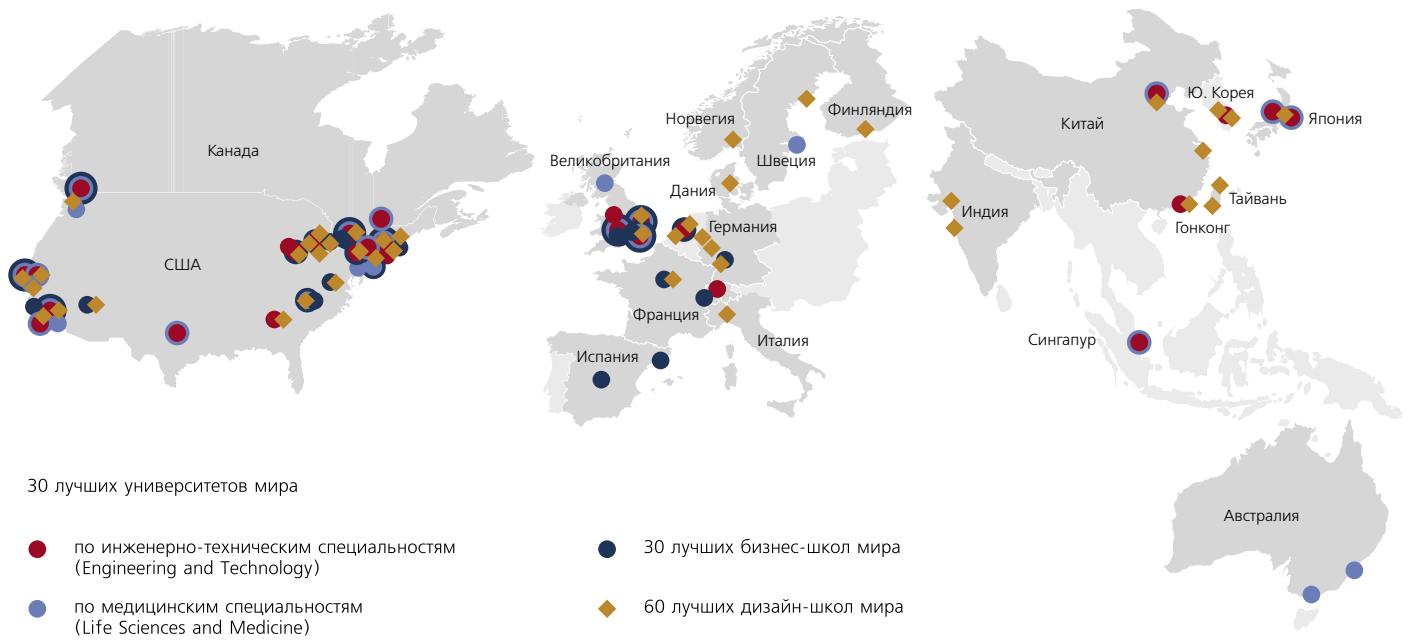


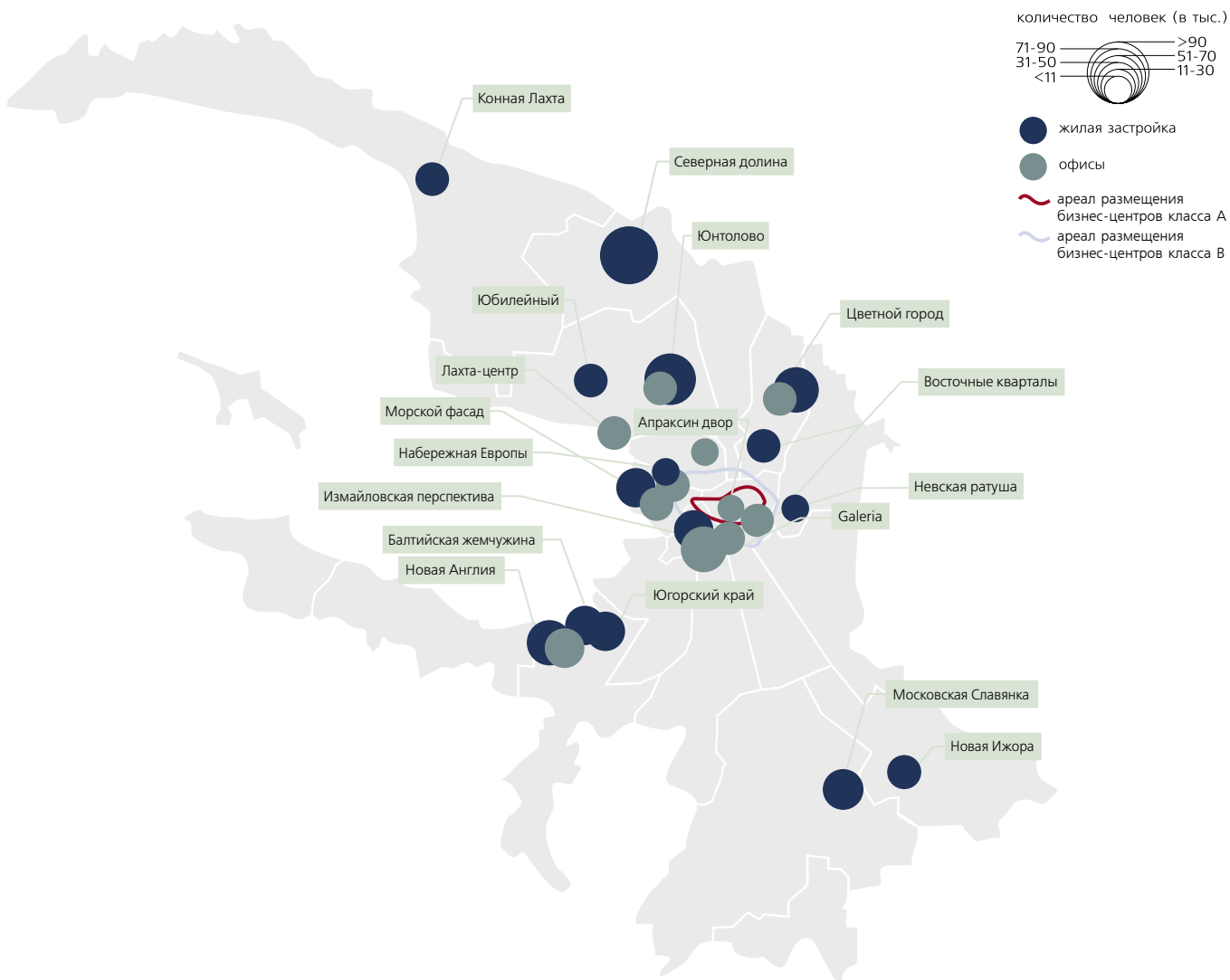
Рисунок 15. Лучшие университеты, бизнес-школы и дизайн-школы мира



4. «Перекосы» на рынках инвестиций в городскую недвижимость (эти рынки развивались различными темпами) привел к тому, что в городском пространстве сформировался целый пакет дисбалансов (проблем), снижающих эффективность городского хозяйства по сравнению с основными конкурентами, а также привлекательность для жизни и работы, прежде всего, талантов:

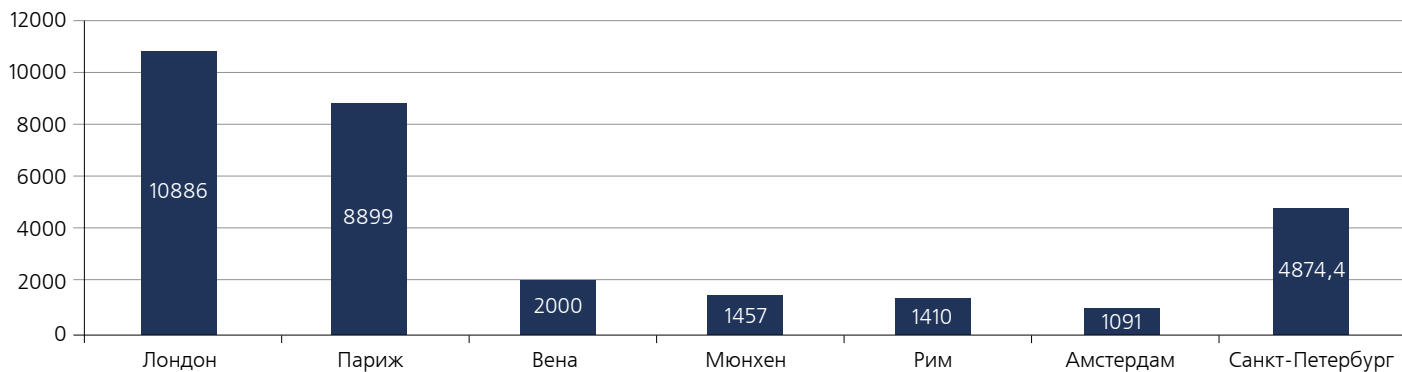
4.1. Инвестиции, пришедшие в 2000-х, в первую очередь, в коммерческую и жилую недвижимость, вызвали территориальное перераспределение «плотности» мест жительства и работы: пояс коммерческой недвижимости тяготеет к центру города; жилье – к окраинам. В повседневной жизни это начало приводить к транспортной перегрузке практически по всей территории города, а в ближайшем будущем грозит дефицитом столь востребованных новыми поколениями горожан современных форматов публичных пространств.

Рисунок 16. Распределение реализованных и реализуемых крупных инвестиционных проектов жилой и офисной недвижимости на территории Санкт-Петербурга



Источник: ЦСР «Северо-Запад» по данным компаний

Рисунок 17. Инвестиции в коммерческую недвижимость за 2008 год (млн. €)



Источник: ЦСР «Северо-Запад» по данным открытых источников

Рисунок 18. Усредненная плотность движения в Санкт-Петербурге (показатели плотности движения между 16 и 20 часами)



4.2. Рыночные инвестиции в новое строительство и в редевелопмент застроенных пространств привели к тому, что воспроизвелась структура города, типичная для эпохи реструктуризации старопромышленных городов:

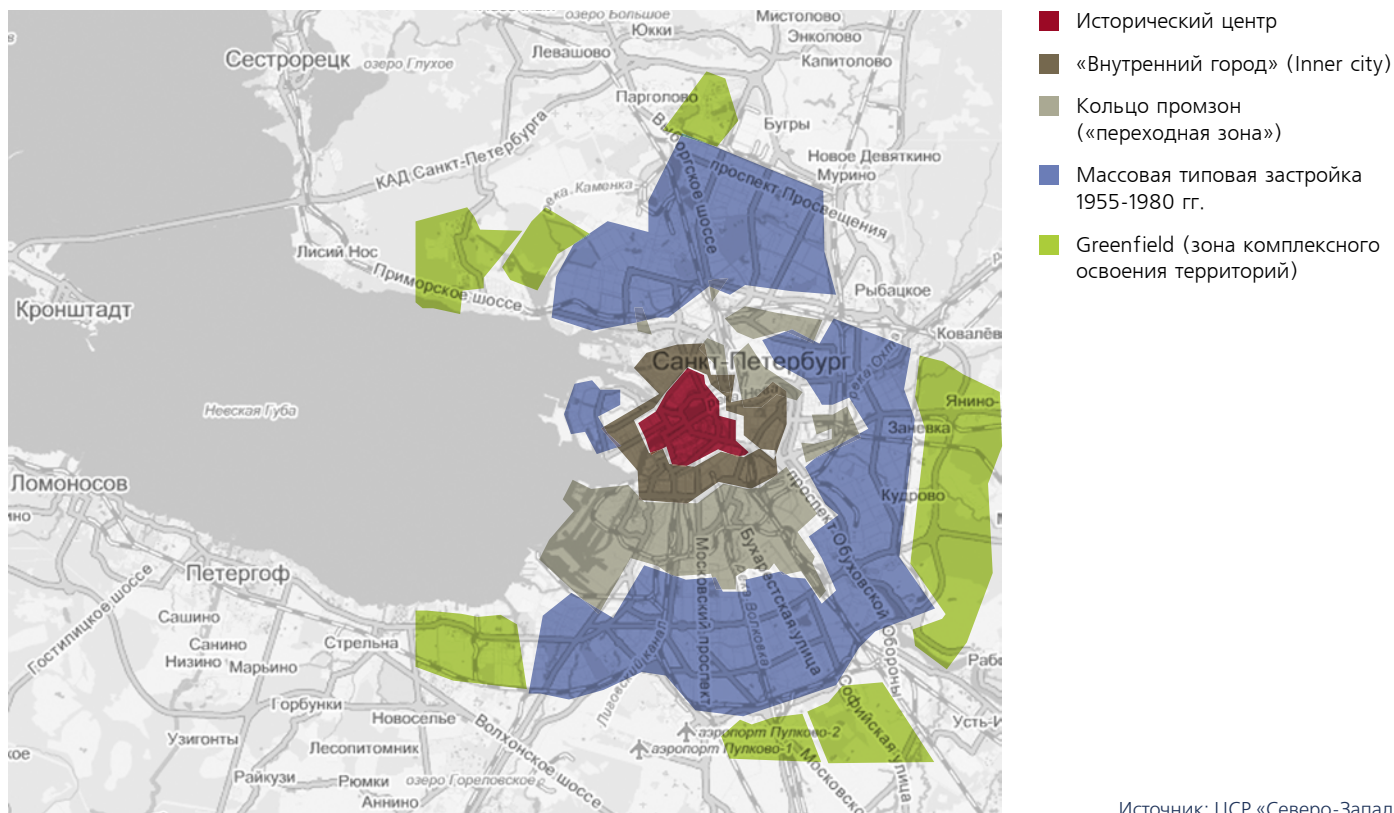
- «Дорогой» и престижный, но малофункциональный центр (совмещение культурно-развлекательной, туристической, деловой, торговой и коммуникационной функций зачастую оказывается малопродуктивным). В силу целого ряда обстоятельств центр функционирует в логике «музеефикации» и запрос на формирование архитектурно-исторического наследия новой генерации пока не удовлетворен;
- Так называемый внутренний город, испытывающий риски снижения стоимости недвижимости и «трущобизации»²⁸. В настоящий момент в находящиеся в историческом центре Санкт-Петербурга нескольких зонах низкого качества жилья расположены до 90 тыс. коммунальных квартир (85% от общего числа по городу), 62% жилого фонда имеет физический износ более 30%, 8 тыс. квартир не имеют ванных комнат, более 1 тыс. зданий — с деревянными перекрытиями;
- Переходная («серая») зона, как правило, состоящая из выходящей из эксплуатации старой промышленной недвижимости, часто становящейся объектом земельных спекуляций, что блокирует ее успешное освоение. По оценке Maris/CB Richard Ellis, общая площадь индустриальных зон Санкт-Петербурга составляет 10,5 тыс. га, в том числе 3–4 тыс. га этих зон сейчас предназначены под редевелопмент;
- Периферийная зона стареющей жилой застройки, сложившейся преимущественно в 1970–80-е годы, и новых территорий застройки (1990–2000-х), растягивающая город, инженерные и социальные инфраструктуры, снижающая его «плотность». Для этой зоны характерен устаревший²⁹ микрорайонный тип застройки, блокирующий развитие малого бизнеса (невозможность организовать «поток покупателей», комплексная сплошная застройка большими объектами, не позволяющая в дальнейшем трансформировать пространство и т. д.) и провоцирующая рост дальнейшей автомобилизации.
- При этом процесс джентрификации (привлечение более платежеспособного населения и частных инвестиций в недвижимость) «внутреннего» города по европейскому образцу пока не запустился³⁰.

²⁸ Не только деньги — инвестиции потребителей, но и обеспеченное молодое население переезжает из центра в новые кварталы. В центре не остается ресурсов развития и растет риск «трущобизации».

²⁹ Модный в 1930–70-е годы. Считается, что в передовых городах эта мода прошла уже в 70-е. Знаковыми событиями завершения данного этапа развития жилой застройки стали снос в 1972 году района Pruitt-Igou в Сент-Луисе (Миссури, США) и в 1986 году — района Ronan Point в Лондоне.

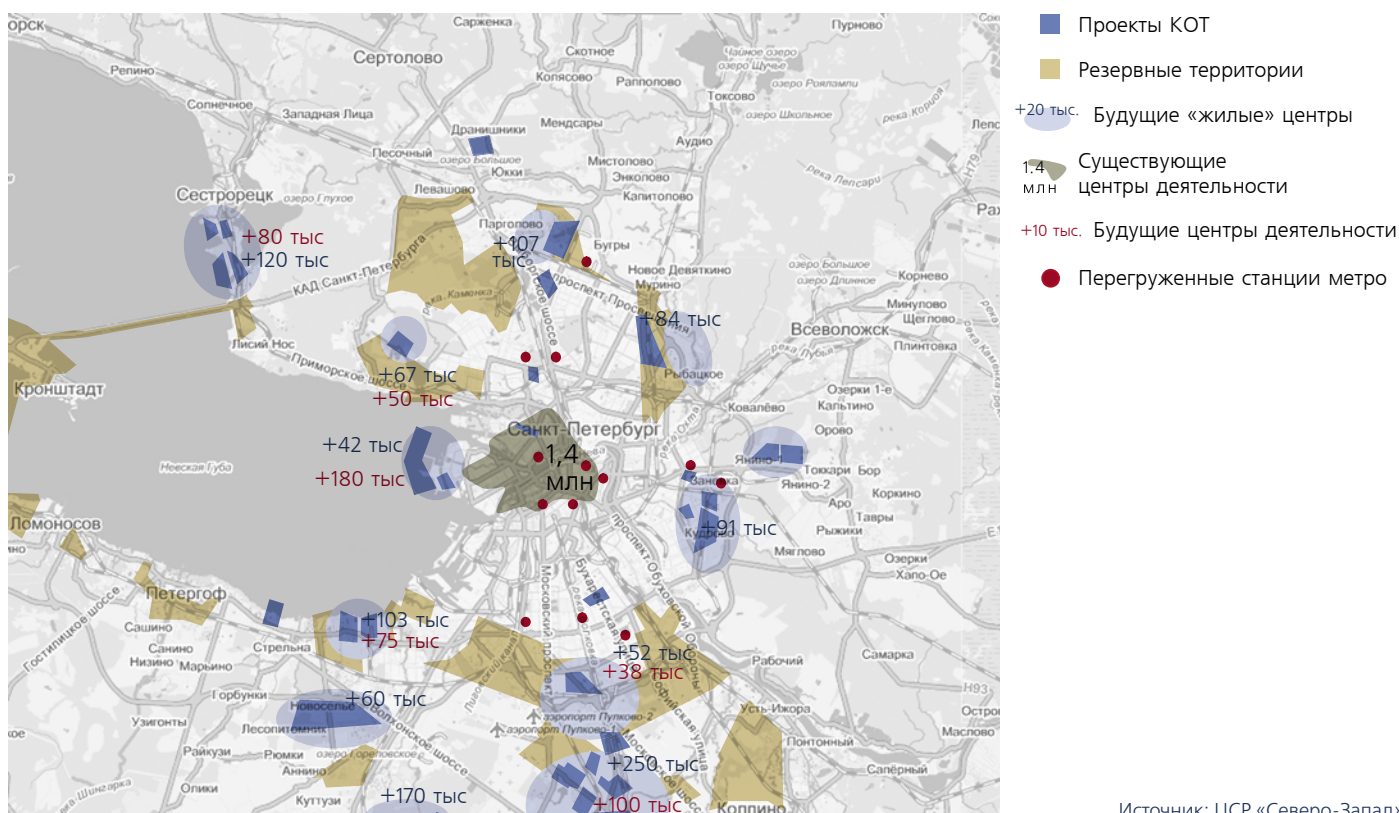
³⁰ Цикл джентрификации европейских городов (Hoffmeyer-Zlotnic) обычно складывается из нескольких фаз, когда несколько последовательно сменяющих друг друга волн пионеров (студенты, креативный класс, затем туристы и ритейл) создают первоначально «модное» место, затем привлекают инвесторов, ориентирующихся на эту «моду», затем на рост стоимости недвижимости, а уж в конце — на ее средовые характеристики. Пока отдельные элементы этого цикла можно наблюдать в районе Лиговского проспекта, на некоторых территориях в Петроградском р-не. Но таким массовым, как, например, в Берлине, этот процесс пока не стал.

Рисунок 19. Структура территории Санкт-Петербурга в соответствии со стоимостью и назначением недвижимости



Источник: ЦСР «Северо-Запад»

Рисунок 20. Внутренняя миграция населения Санкт-Петербурга в связи с новым жилищным строительством

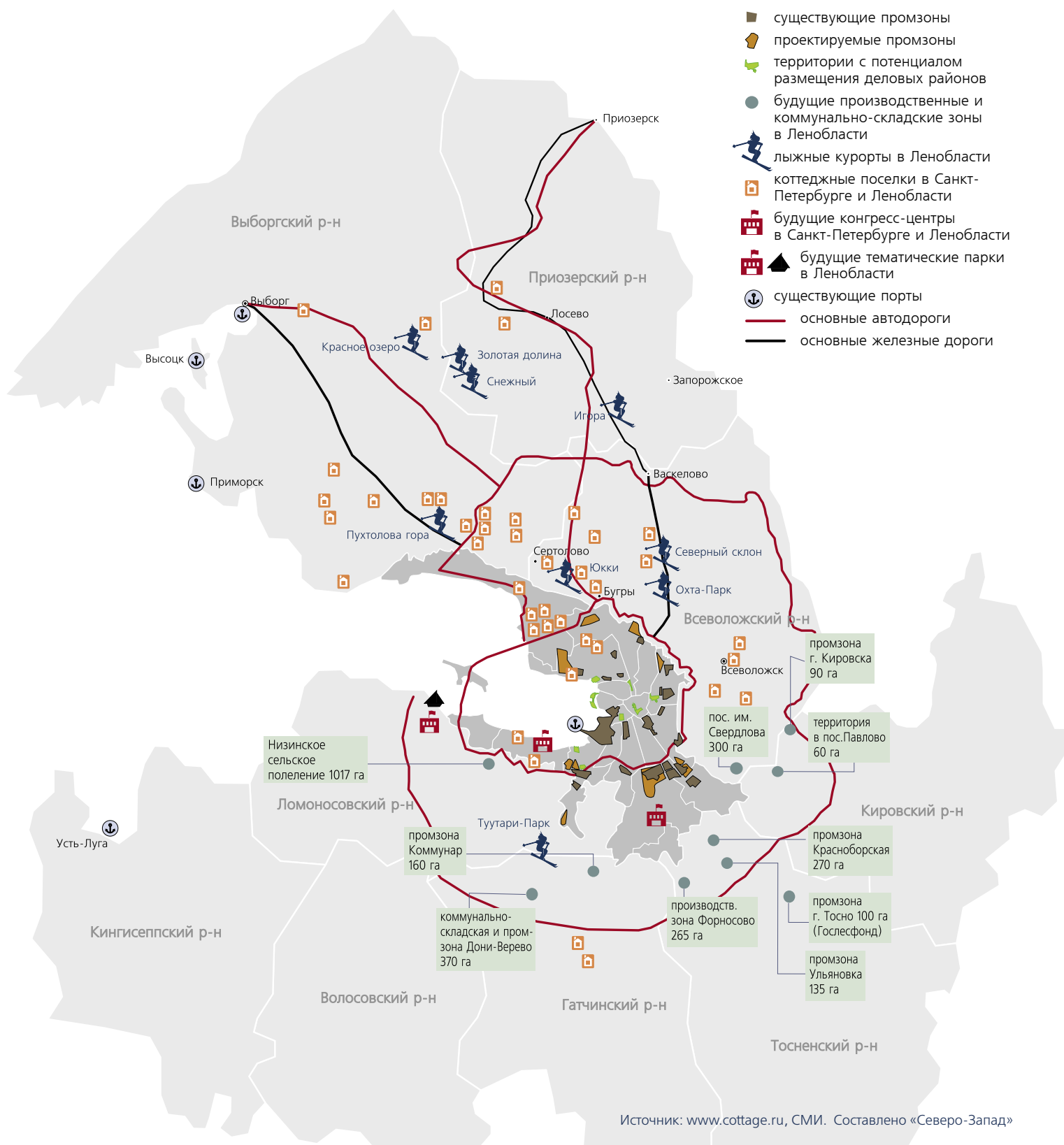


Источник: ЦСР «Северо-Запад»

2.1. Ключевые риски (вызовы) для устойчивого развития Петербурга в следующие 10-15 лет

4.3. Развитие субурбии оказывается малосогласованным с ростом Петербурга. Это создает целый комплекс проблем: хаотическое освоение пригородов и снижение экологической ценности территорий; далеко не всегда продуктивная конкуренция производственных проектов (в частности, речь идет о конкуренции за инвесторов и резидентов индустриальных и логистических парков, дублировании проектов; точно такое же дублирование наблюдается в реализации портовых проектов Санкт-Петербурга и Ленинградской области); транспортные пробки на въездах в город и т. п.

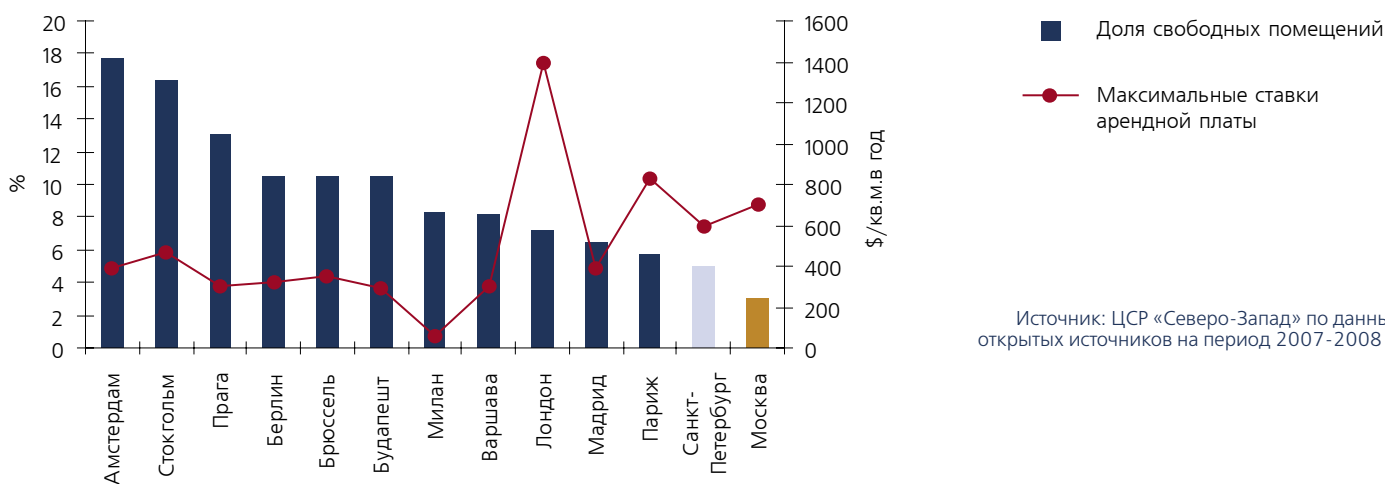
Рисунок 21. Основные инвестиционные проекты, реализуемые в зоне субурбии и ближнего агломерационного пояса Санкт-Петербурга



4.4. В городе не сформировались специализированные пространственные площадки, чрезвычайно важные для эффективной реализации функций:

- а. В городе очень маленькое пространство (оно мало и с точки зрения емкости экспонирующих, развлекательных мощностей), предназначенное для приема туристов. Оно явно не соответствует культурно-историческому потенциалу Петербурга. Это напрямую сказывается на длительности пребывания туристов в городе и на мотивации к повторным посещениям города. По данным Российского союза туристической индустрии, в настоящее время средняя продолжительность пребывания в Петербурге составляет 3–5 дней для 58% туристов, один-два дня – для 24%, неделя – для 12%, 6% туристов проводят в городе более двух недель.
- б. В Санкт-Петербурге не сформирован Центральный деловой район (Central Business District, далее – CBD), характерный для всех современных мегаполисов. Это создает сложности с принятием городом офисов глобальных компаний (как головных, так и региональных штаб-квартир³¹), а следовательно, не способствует развитию пассажирских коммуникаций, росту сложных деловых услуг, формированию рынка труда с современными квалификациями.
- в. В Санкт-Петербурге не оформлены креативные пространства, в частности, не сформированы столь характерные для многих городов креативные кварталы. В целом креативная индустрия до сих пор не фиксируется статистически и не входит в число приоритетов экономической и культурной политики³².
- г. В Петербурге, как и в большинстве постсоветских городов, не сформировалась эффективная система подцентров, в которые стягивается активность горожан, где формируются рабочие места для жителей районов. Практически вся индустрия HoReCa, значительная часть центров и отдыха сосредоточена в историческом центре Санкт-Петербурга. Качество многоэтажной застройки окраин города с точки зрения их доступности публичных зон, мест работы, развлечений – во многих случаях недостаточно высокое.
- д. Город отстает пока в формировании «здоровых», активных публичных пространств современных форматов³³.
- е. Пока Петербург не определился с версией своей ресурсоэффективной организации и, учитывая интенсивную смену стандартов ресурсоэффективности в индустриально развитых странах, которая идет полным ходом и к очередному своему промежуточному рубежу подойдет к 2020 году, может оказаться, что Санкт-Петербург рискует стать более расточительным и дорогим для любой масштабной деятельности и просто жизни, чем его основные глобальные конкуренты³⁴. Проблема является не только финансовой (как мобилизовать ресурсы для запуска соответ-

Рисунок 22. Спрос на офисные помещения в европейских городах



Источник: ЦСР «Северо-Запад» по данным открытых источников на период 2007-2008 гг.

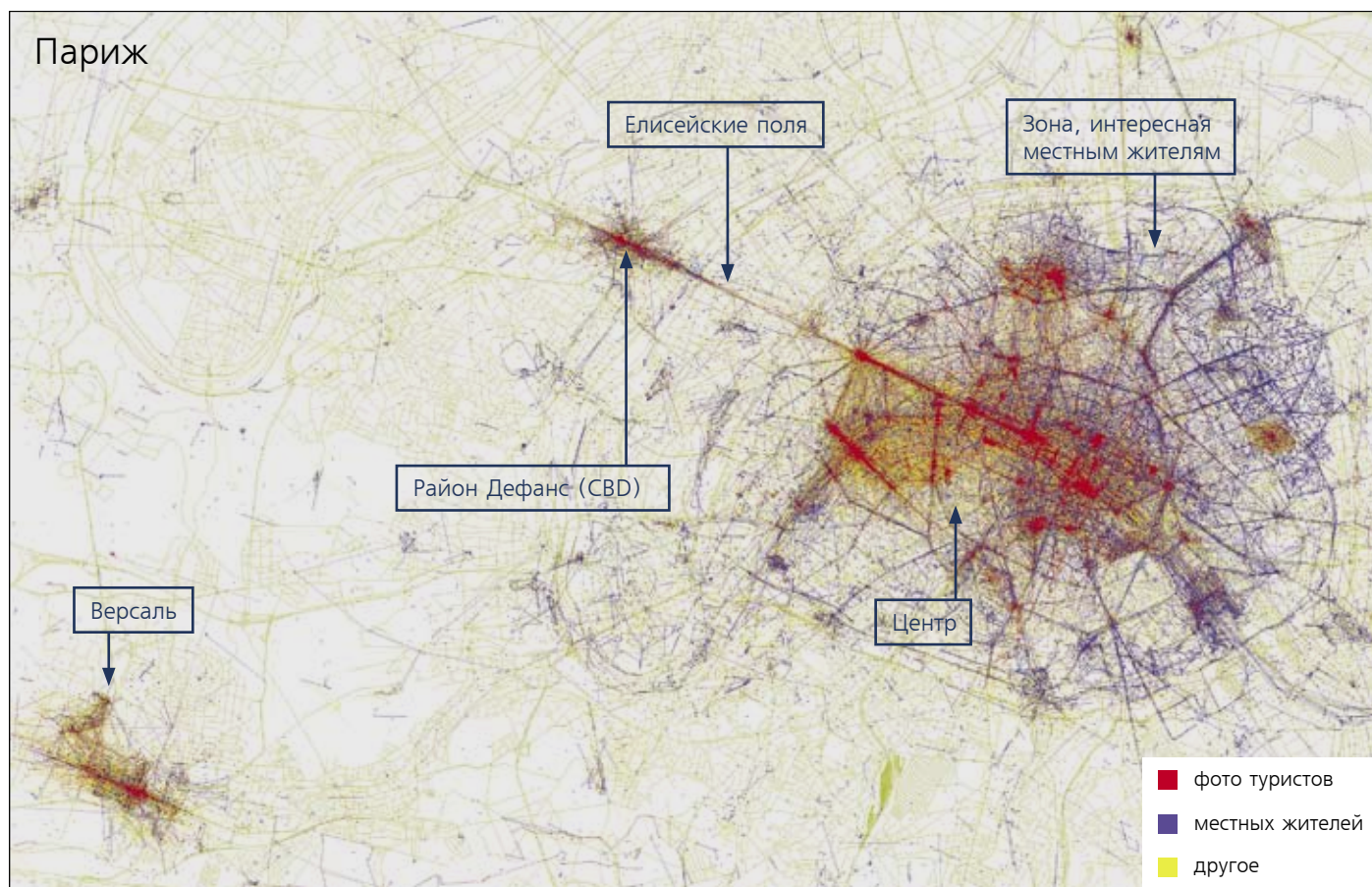
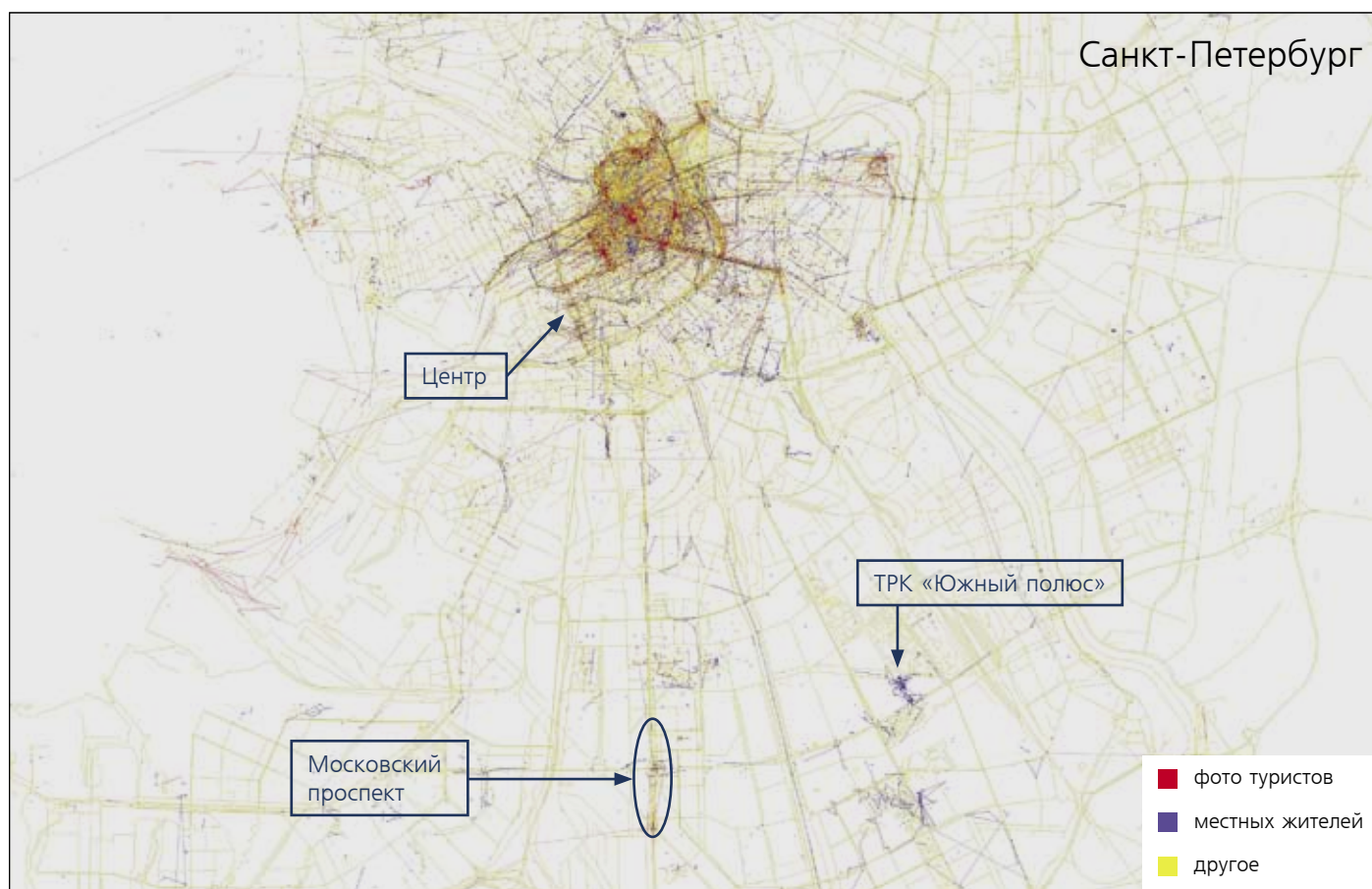
³¹ Только выбор площадки для размещения головного офиса «Газпромнефти» привел к возникновению целого ряда конфликтов и чуть было не поставил под вопрос сам переезд в город штаб-квартиры ключевого налогоплательщика. При этом целый ряд крупнейших налогоплательщиков, формально зарегистрировавшись в Санкт-Петербурге, не спешат переводить в него свои штаб-квартиры, оценивая город как пока недостаточно подготовленный для этого.

³² Развитие креативных зон в городах является мощным магнитом, привлекающим туристов, покупателей. Коммерциализация пространства приводит к росту ритейла, HoReCa, дорогой жилой недвижимости, финансовых услуг. Реальна ситуация вытеснения из этих зон креативных бизнесов, устранения из него самовыражения горожан. Такая ситуация сейчас в арт-квартале Пекина, в районе Temple Bar в Дублине. Из West Queen Street West (the Art and Design District) в Торонто после роста цен на аренду галереи стали уходить (Sis Boom Bah, Luft Gallery, Burston Gallery and Brackett Gallery). Специальные программы сохранения креативного квартала и креативной индустрии реализует в настоящее время Нью-Йорк.

³³ В этом отношении интересны проекты, реализуемые, например, в Нью-Йорке, по содействию формированию современных публичных пространств, распространению пешеходных и велосипедных передвижений по городу.

³⁴ Пока самую полную, но экспертную, версию перехода Санкт-Петербурга к идеологии развития как ресурсоэффективного города инициативно представил VTT Technical Research Centre of Finland «Development of a concept for ecological city planning for St. Petersburg, Russia», 2011.

Рисунок 23. Распределение наиболее фотографируемых мест на базе выставленных в Интернете фотографий



Источник: Eric Fisher. www.flickr.com/photos/walkingsf

ствующих проектов), технологической (какие технологические решения должны быть приняты), но и культурной (горожане должны быть готовы перейти к новому образу жизни, к новой модели потребления ресурсов).

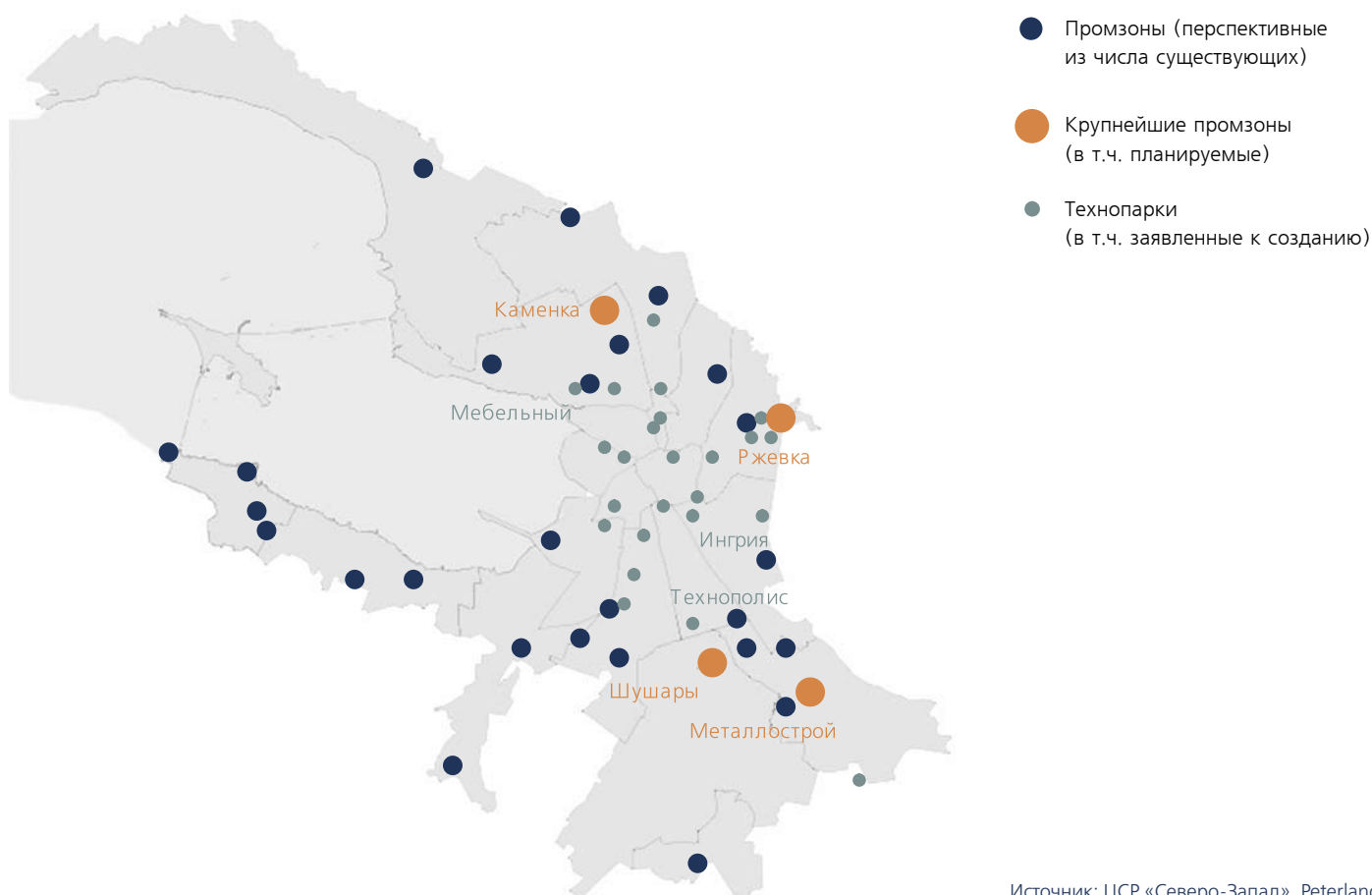
Таблица 3. Данные опроса готовности петербуржцев к ресурсоэффективному поведению (2011 год)

Вопросы	да	нет
Испытывали ли вы какой-нибудь дискомфорт, связанный с температурой?	8%	92%
Важно ли для вас иметь доступ к регуляторам температуры?	80%	20%
Важно ли для вас иметь приток свежего воздуха?	80%	20%
Готовы ли вы платить за поставку свежего воздуха?	40%	60%
Знаете ли вы о механической вентиляции?	20%	80%
Хотели бы вы, чтобы ваше здание обогревалось с помощью возобновляемых источников энергии?	8%	92%
Важно ли для вас иметь собственный огород или цветочные клумбы?	36%	64%

Источник: VTT Technical Research Centre of Finland

ж. Ограничен потенциал для размещения новых производств в Санкт-Петербурге (недостаток инфраструктурно подготовленных площадок).

Рисунок 24. Индустриальные и технологические парки Санкт-Петербурга



Источник: ЦСР «Северо-Запад», Peterland

5. В 2010-х годах город столкнется с относительно новыми проблемами, связанными с тем, что доступные ресурсы и простые решения исчерпаны не только в сфере промышленности, но и во вполне рыночной сфере потребления, а также пока еще в основном нерыночном секторе – социальных (бюджетных) услуг. Парадокс заключается в том, что обе эти сферы напрямую касаются образа жизни горожан, связаны с их социальным благополучием и претерпят в ближайшие 10 лет коренные трансформации по объективным причинам. Те города, которые не смогут отреагировать на эти трансформации, будут испытывать серьезные социальные проблемы. К числу рисков следует отнести:

- а. Идущую в мире, в Европе и усиливающуюся в настоящий момент в России реорганизацию рынка труда и связанную с ней реорганизацию миграционных потоков. Петербургу в ближайшие 10 лет для его роста понадобится приток мигрантов³⁵. Но, прежде всего, городу необходимо привлечение высокообразованных и талантливых кадров. Конкуренция за них будет только возрастать и приобретать международный характер³⁶. Те регионы, которые не выстроили свои эффективные стратегии в пространстве миграционных потоков, могут захлебнуться в глобальных и малоуправляемых передвижениях людей. Опыт утраты большого количества квалифицированных работников, талантливой молодежи странами Балтии и Центральной Европы после вхождения их в ЕС является поучительным для Санкт-Петербурга. Города Центральной Европы были вынуждены перейти к активному сити-маркетингу и предоставить альтернативные преимущества для удержания талантов и привлечения квалифицированных мигрантов. Санкт-Петербург уже вступил в период, когда качество человеческого капитала определяет именно миграционная составляющая – прирост/убыль мигрантов. Но в 2000-е годы город проводил весьма умеренную (пассивную, реактивную) миграционную политику, хотя и, наряду с Москвой, является лидером по числу трудовых мигрантов из-за рубежа (в 2010 году выдано более 180 тыс. разрешений на работу иностранцев). В Санкт-Петербурге не существует и не создается среда для адаптации ни для трудовых мигрантов, ни для других групп приезжих. Реализуемая программа толерантности – в основном просветительская работа, предлагаемые решения по жилью направлены скорее на изоляцию мигрантов, а не на их интеграцию в общество.
- б. В ближайшие 10 лет перед Санкт-Петербургом впервые в его истории может встать проблема значительного старения населения и смещения зон активности в более старшие возрасты. По усредненному демографическому прогнозу, в Санкт-Петербурге будет 1,4 и 1,5 млн. лиц пенсионного возраста к 2020 и 2025 годам (соответственно) при одновременном снижении числа лиц трудоспособного возраста и дальнейшем спаде числа работников социальной сферы.

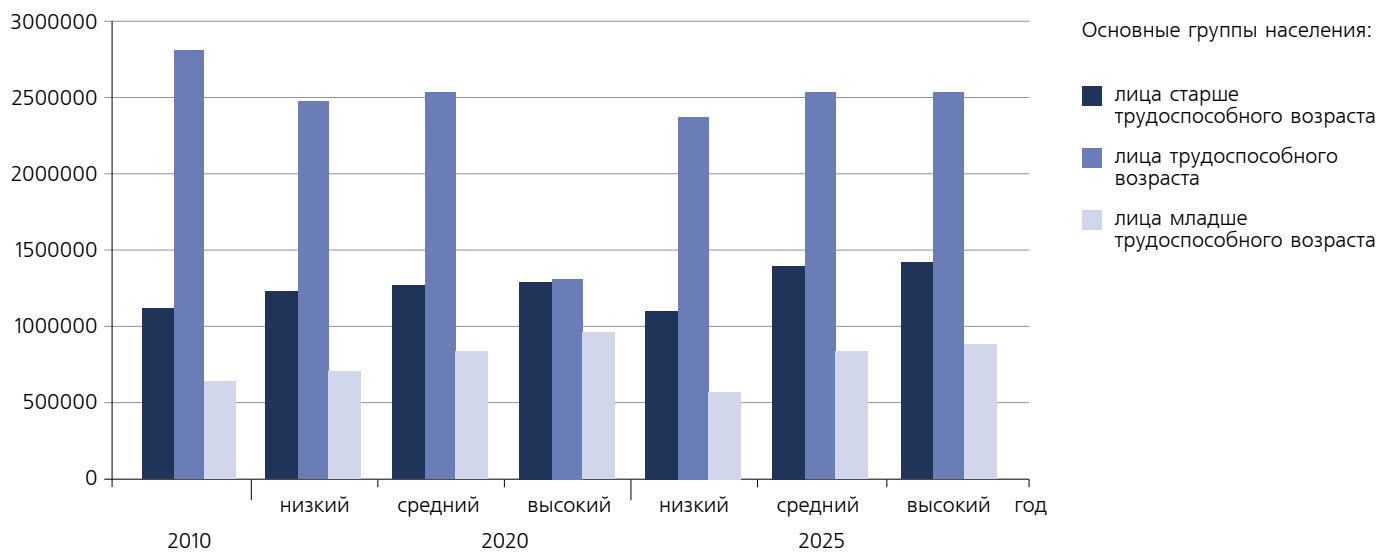
К 2026 году доля пожилых людей будет составлять более 30% населения города. Его старение уже привело к росту социальных расходов. За последние 5 лет практически удвоены социальные обязательства перед горожанами старшего возраста. Даже не увеличивая количество бюджетных услуг старшему поколению, не переходя к принципиально новым принципам их оказания и не работая с эффективностью бюджетных расходов, объем финансовых обязательств придется увеличивать темпами, превышающими рост инфляции. Все это потребует переосмысления политики в социальной сфере города. Социальная политика Санкт-Петербурга в 2000-е годы позволила расширить репертуар решаемых задач в социальной сфере, но все еще является политикой «переходного периода» (перехода от советского индустриального/фордистского типа к постсоветскому/рыночному и во многом постиндустриальному типу).

- в. Помимо эффектов для социальной сферы старение населения и уменьшение доли людей молодого возраста несут и другие последствия: политические (трансформация структуры корпуса избирателей), экономические (в ближайшие 10 лет на рынок выходит «слабое» поколение покупателей и, что для города особенно важно, «слабое» поколение инвесторов в недвижимость). Это должно быть учтено в приоритетах публичного управления и экономической политики. «Слабое» поколение нуждается не столько в материальной поддержке, сколько в учете их интересов и ценностей. Существенной частью политики, направленной на поддержание

³⁵ Естественный тренд развития приведет к сокращению численности населения города, а продемонстрировать высокий темп роста ВРП при сокращении трудоспособного населения, интенсивном старении города, еще никому не удавалось.

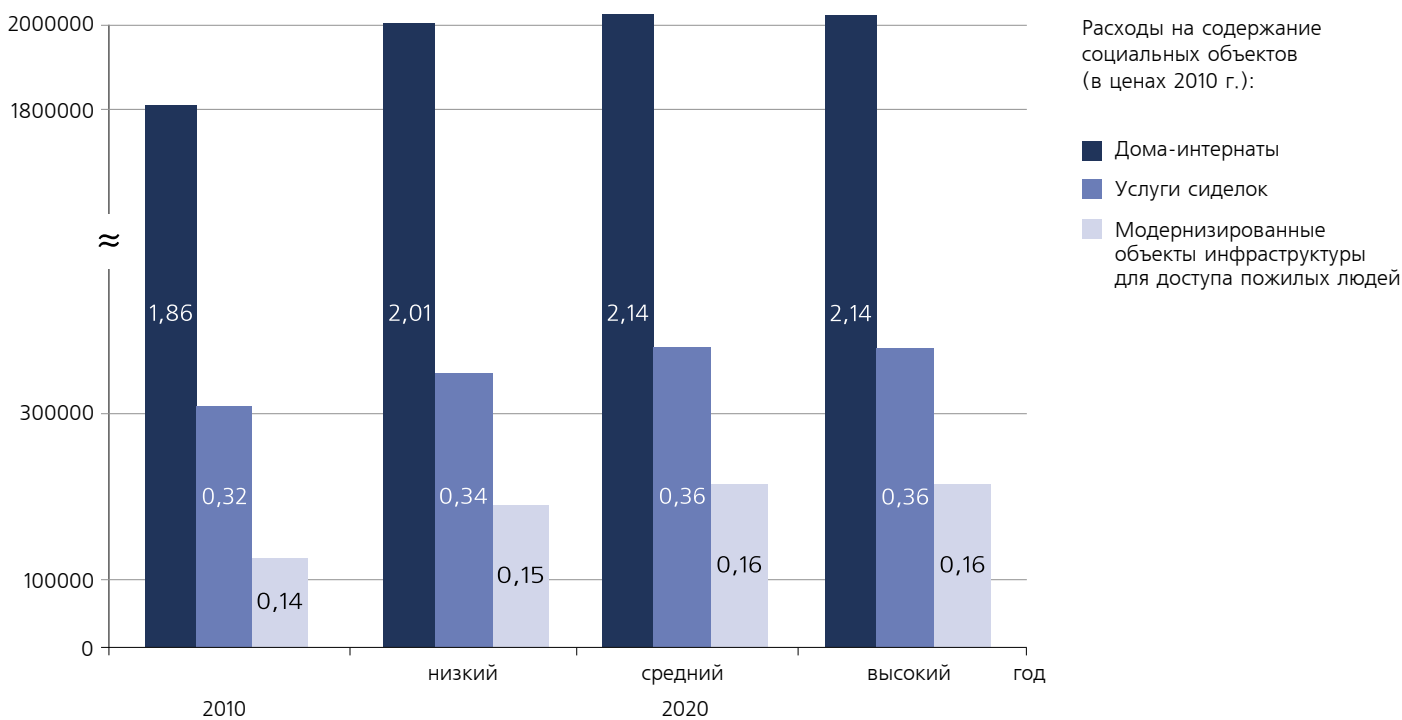
³⁶ Современная экономика, основанная на производстве знаний и технологий в качестве основного ресурса развития нуждается в высокообразованных и талантливых людях. Соответственно, многие города мира, выстраивая свои стратегии, отдают приоритет политике работы с человеческим капиталом – мягкому управлению качеством миграционного притока через формирование разнообразного рынка труда, в первую очередь, с точки зрения плотности предложения высокотехнологичной деятельности. Так, город Буффало (Нью-Йорк, США) – бывший индустриальный и логистический центр, частично утративший эти роли, сейчас буквально бьется за то, чтобы «стянуть» на себя функции «зоны будущего». Там, в частности, проводится одно из самых заметных в мире исследований процессов миграции и осуществляются разнообразные эксперименты по привлечению качественного населения. В том же ключе работает Бостон: тщательным образом отслеживает, сколько он привлек иностранцев, обладающих ключевыми компетенциями, в том числе математиков. Нужно учитывать, что даже если город и сможет подготовить необходимое число специалистов «высшей пробы» на месте, эта подготовка потребует огромного объема бюджетных средств и, главное, времени.

Рисунок 25. Прогноз изменения численности населения по основным группам (тыс. чел.)



Источник: ЦСР «Северо-Запад», по материалам Росстат «Демографический прогноз до 2030 г.»

Рисунок 26. Оценка расходов на некоторые виды социального обеспечения пожилых людей (тыс. руб.)



Источник: ЦСР «Северо-Запад», по материалам Росстат «Демографический прогноз до 2030 г.»

2.1. Ключевые риски (вызовы) для устойчивого развития Петербурга в следующие 10-15 лет

Рисунок 27. Новый этап социальной политики Санкт-Петербурга (тыс. чел.)



Источник: ЦСП «Северо-Запад», по материалам Демоскоп Weekly, Росстат

новых ценностей горожан, является переход к так называемому умному потреблению: полезные продукты, здоровый образ жизни, «зеленые» (экологические) ценности, открытость и включенность в глобальные процессы (личная мобильность, информационная открытость, существенные возможности в информационно-коммуникационных технологиях). Многие города, претендующие на глобальное лидерство и формирующие среду, привлекательную для молодых талантов, в связи с этим провозгласили переход к «умному» росту, реализуют широкомасштабные проекты по переходу к следующему поколению форматов торговли³⁷, по строительству городских «интеллектуальных» инфраструктур³⁸, по включению культурной политики в качестве важнейшего элемента управления городскими делами³⁹.

³⁷ Особенно хорошо это видно по США, где постепенно трансформируется ранее доминировавшая молл-культура потребления.

³⁸ Известны инициативы Финляндии, Сеула, Таллинна по созданию для горожан гарантированного доступа к скоростному Интернету, в том числе за счет формирования сплошных зон доступа к беспроводному широкополосному Интернету. Интересны в этом отношении также инициативы Торонто (Waterfront Toronto), Денвера (Колорадо, США), программа Google по развертыванию ультра-высокоскоростного Интернета в Канзас-Сити (Миссури, США). В России есть один масштабный, но пока не реализованный проект, — предложение CISCO для Инновационного центра в «Сколково».

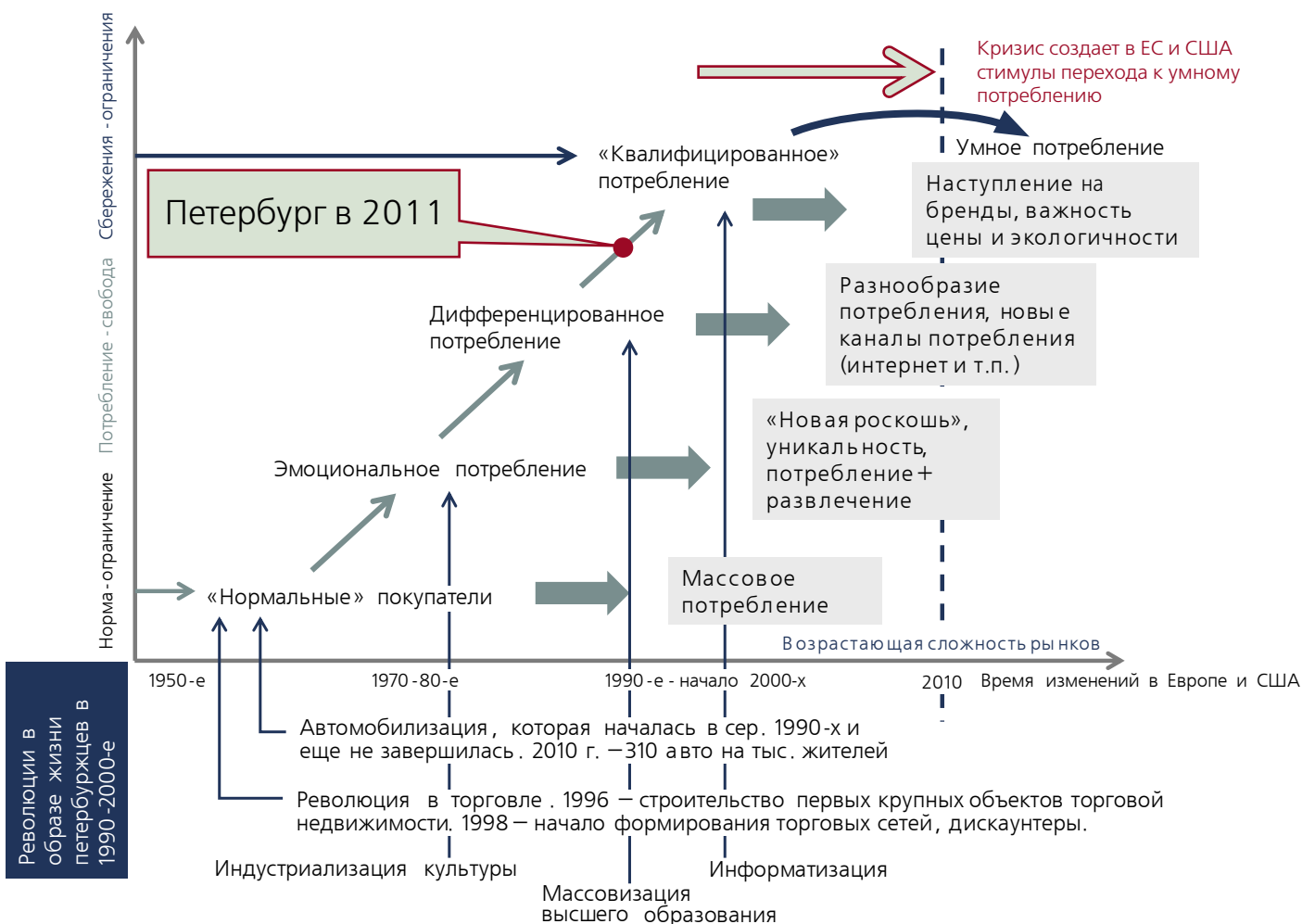
³⁹ Например, в Портленде (Орегон, США) для поддержания экологического сознания и ресурсоэффективного образа жизни. Или в Вене для формирования креативной и доброжелательной городской среды (от домов Хундертвассера и его последователей до специальных городских программ уличного дизайна).

Таблица 4. Новое поколение горожан вступает в жизнь со своими ценностями

ПОКОЛЕНИЯ	«Скрытое» (невидимое) (1925-1946 г.р.)	Бэби-бумеры (1946-1964 г.р.)	«Эхо-бумеры» (поколение X) (1965-1981 г.р.)	Millennials (поколение Y) (1982-2001 г.р.)
Предпочтительное самоназвание	Ответственное поколение	Бэби-бумеры	Поколение «техно»	Интернет-поколение
Доминирующий социальный паттерн	Self made man	Средний класс («корпоративный человек»)	«Свободные агенты» (креативный класс)	«Интеллектуальный» (smart) класс
Главные социально-экономические трансформации	«Автомобильная революция», бум в сложной бытовой технике	Бум в электронике и фармацевтике, 3-й демографический переход, рост статуса женщины	Интернет-бум, биотех, рост Азии, сырьевой «супербум», мультикультурализм, викиномика	Web 3.0, Well-being – жизнь до 100 лет, PosCarbonSociety, «неограниченная мобильность»,
Культура потребления	Mall-культура, «общество потребления», торжество брендов		Рост значения «инвестиций в себя» (в саморазвитие), smart-потребление, Do-it-Yourself-Culture	
Ориентация инвестиционной политики корпораций на поколения	3	2	2	1 (место в рейтингах)

Источник: ЦСР «Северо-Запад» на основании данных опросов 2006-2009 гг.: AAR, Alcatel-Lucent company Genesys, Economist Intelligence Unit, Generate Insight, PPI AARP, Manpower Inc., StrategyOne, Zukunftsinstitut GmbH, ГУ-ВШЭ, Free-lance.ru, ФОМ

Рисунок 28. Этапы развития потребительских систем



Источник: ЦСР «Северо-Запад» на базе схем Ulrich Eggert Consulting и BBE

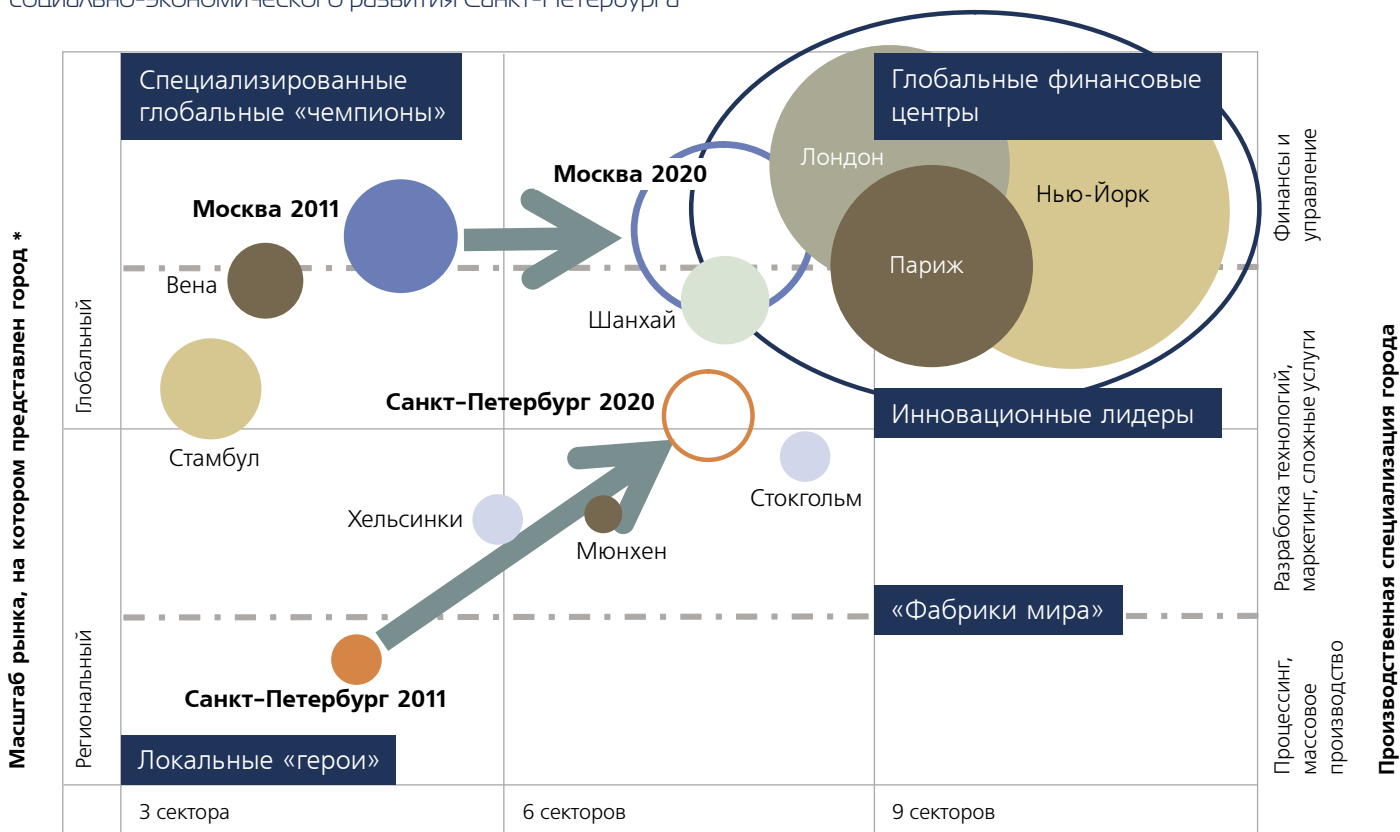
2.2. Сценарное пространство для стратегии социально-экономического развития Санкт-Петербурга в долгосрочной перспективе

Таким образом, чтобы обеспечить конкурентоспособность и бюджетную устойчивость Российской Федерации, ее ведущим регионам, к числу которых, безусловно, относится Санкт-Петербург, в следующие 5–10 лет будет необходимо осуществить стратегический маневр сразу в нескольких направлениях (следуя целям):

1. Обеспечить темп роста ВВП выше 5–7% в год, занять ключевые позиции на перспективных рынках.
2. Претендовать на эти позиции сразу на нескольких рынках (в нескольких отраслях, секторах), иначе рост не обеспечит столь важной для экономики и социальной сферы Санкт-Петербурга устойчивости (учитывая различную цикличность развития разных рынков).
3. Войти в число глобальных «суперрегионов» – стать вторым российским городом (наряду с Москвой) в их ряду. Это сейчас важнее, чем простое сохранение статуса второй («северной») столицы РФ.
4. Перейти к модели «умного роста» и освоить необходимые для этого новые модели мобилизации ресурсов. В связи с этим привести параметры своего функционирования в соответствие с международными экологическими, технологическими, а также социальными стандартами.
5. Обеспечить готовность к решению новых проблем, не только экономических, но и социально-культурных, миграционно-демографических.

Если считать, что в современном мире крупные города выбирают направление своих стратегий на дистанции между глобальными и локальными рынками и ареалами, а также между традиционными видами экономической деятельности и инновационными секторами, то Санкт-Петербург должен в ближайшие 10 лет совершить переход из состава «локальных героев», к числу которых он сейчас относится, в состав инновационных лидеров на глобальных рынках. Это очень сложный переход, который потребует максимальной организованности и концентрации ресурсов. Самым важным из них будет человеческий капитал – люди, обладающие необходимыми современными квалификациями и компетенциями, таланты, способные реализовывать лидерские проекты.

Рисунок 29. Сценарное пространство стратегии социально-экономического развития Санкт-Петербурга



Экспортно ориентированные сектора городской экономики (количество)

* Размер пунсона соответствует объему ВРП

Источник: ЦСР «Северо-Запад»

3. Основные направления реализации стратегии социально-экономического развития Санкт-Петербурга на долгосрочную перспективу

3.1. Ключевые проекты и программы

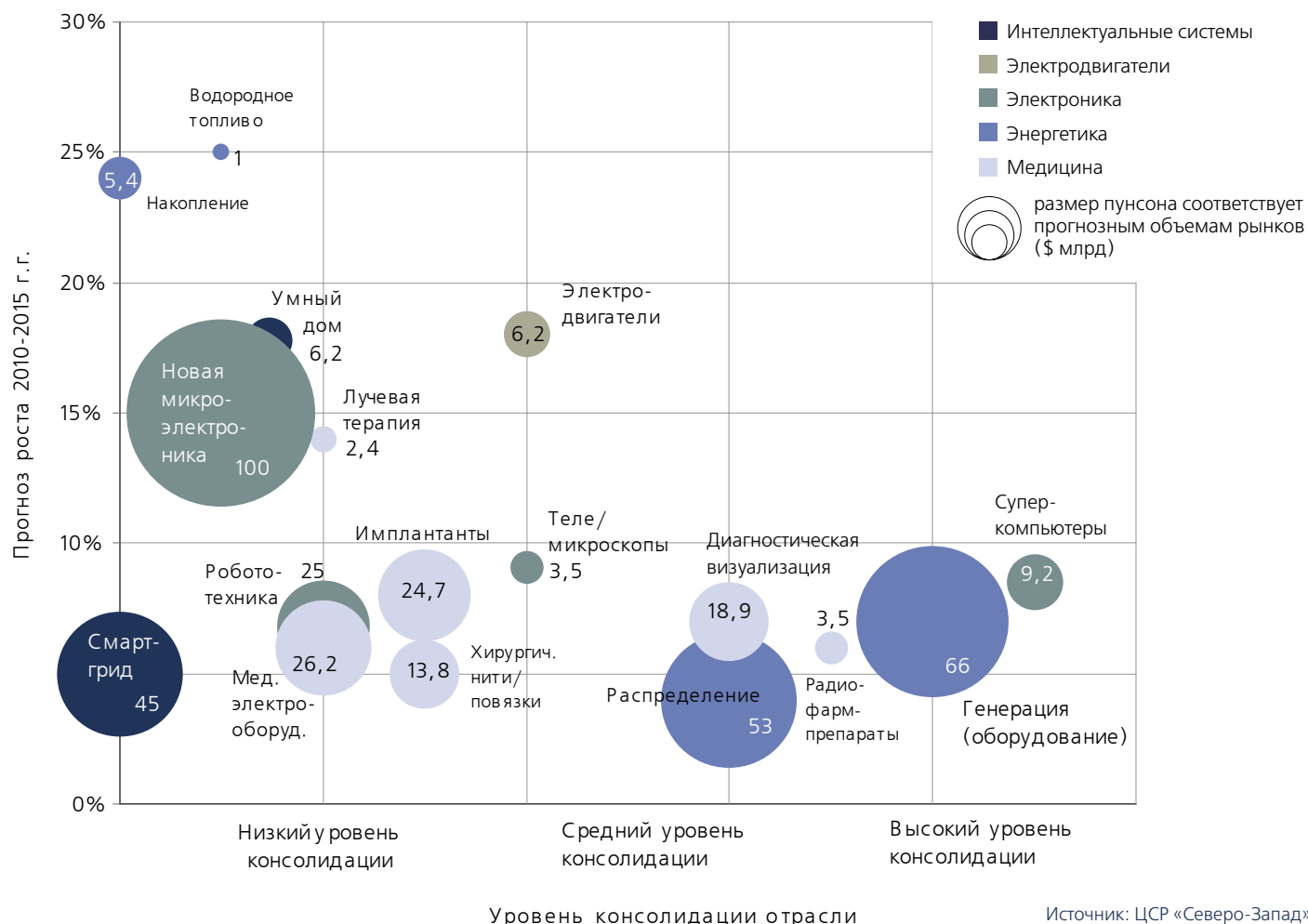
1. Организационное оформление 5–7 высокотехнологичных кластеров (интегрированных технологических цепочек). Выведение их на глобальные рынки и закрепление на них стратегических позиций данных кластеров. В современном мире на глобальных рынках давно уже конкурируют не столько отдельные предприятия (если только речь идет не о сверхкрупных компаниях), а те самые интегрированные технологические цепочки, локализованные на одной территории⁴⁰. Развертывание таких цепочек резко снижает транзакционные издержки для бизнеса. Именно реализация кластерной политики способствует росту конкурентоспособности бизнеса за счет эффективного взаимодействия участников кластера, связанного с их географически близким расположением, включая:
 - а. расширение доступа к инновациям, технологиям, «ноу-хау», специализированным услугам и высококвалифицированным кадрам,
 - б. взаимодействие с госкорпорациями и крупными инновационными компаниями с государственным участием, а также
 - в. снижение транзакционных издержек, обеспечивающее формирование предпосылок для реализации совместных кооперационных проектов и продуктивной конкуренции,
 - г. достижение эффекта масштаба при представительстве на рынках за счет агломерирования производственной деятельности, подготовки кадров, маркетинга и сервисов.

Основой кластерной политики на федеральном и субфедеральном уровне является кластер (полюс конкурентоспособности, интегрированная технологическая цепочка) — совокупность предприятий, исследовательских центров, образовательных учреждений, принявших на себя партнерские обязательства по единой стратегии совместного развития в целях агломерирования своих ресурсов в рамках инновационных проектов по одному или нескольким направлениям деятельности. Санкт-Петербург уже несколько раз предпринимал усилия по формулированию и реализации кластерной политики. Особенность настоящего момента состоит в том, что должны быть созданы кластеры не только как аналитически фиксируемые экономические явления, а как организационные единицы (в виде ассоциаций, производственных консорциумов, специализированных технопарков, ОЭЗ и т. п.), которые обеспечивают локализацию на территории звеньев технологической цепочки (цепочки создания добавленной стоимости), обеспечивают эффективную мобилизацию ресурсов территории, а также ее конкурентоспособность в открытых рынках. Создание и развитие таких кластеров на данный момент времени может рассматриваться в качестве ключевого направления модернизации экономики российских регионов. Кластеры должны быть организационно оформлены не только в виде разного рода объединений, но и обладать целым рядом необходимых организационных компонентов:

- а. Иметь единую стратегию/программу развития и совокупность общих проектов и программ организационного роста, НИР и НИОКР, образования и обмена знаниями и компетенциями (сформировать «кластерную инициативу»).
- б. Иметь систему механизмов координации деятельности участников, взаимодействия с внешними субъектами в виде советов и секретариатов кластеров. И здесь может быть использован опыт управления кластерами, накопленный в странах Западной Европы.
- в. Иметь потенциал взаимодействия с аналогичными кластерами в Российской Федерации, например, в рамках формируемых в настоящий момент под руководством Минобрнауки РФ и Минэкономразвития РФ технологических платформ, а также с аналогичными зарубежными кластерами.

⁴⁰ Эффективным считается расположение всех или основных частей технологической цепочки в пределах территории с радиусом около 50 км для значительного числа отраслей: судостроения, авиастроения, автомобилестроения и пр. Эта же концепция близкой географической локализации положена в основу проектирования и создания в Европе крупных логистических центров (логистических парков, логистических деревень (freight village), центров товародвижения (Güterverkehrszentrum), транспортных центров и т. д.).

Рисунок 30. Характеристика ключевых рынков 2010–2015, на которых могут быть развернуты конкурентоспособные кластеры Санкт-Петербурга



Источник: ЦСР «Северо-Запад»

2. Запуск следующего поколения программ по привлечению и поддержке инвестиций:

- Дальнейшее развитие системы индустриальных и технологических парков. Приведение их функционирования в соответствие с международными стандартами, поддержка сетевых управляющих компаний с международным участием.
- Улучшение инвестиционного климата, в т.ч. поддержка малого и среднего бизнеса, снижение административных барьеров. Сохранение и развитие системы налоговых льгот и других преференций для инвесторов, признанных стратегическими.
- Агрессивный инвестиционный маркетинг.

3. Закрепление за Санкт-Петербургом статуса «глобального центра»:

3.1. Привлечение головных и региональных штаб-квартир транснациональных корпораций. Создание для этого необходимых условий в городе:

- Сохранение конкурентных уровней цен на жилую и офисную недвижимость. Именно операционные расходы по владению и эксплуатации недвижимости, стоимость рабочей силы учитываются в настоящее время при размещении региональных штаб-квартир (при соответствии городов целому ряду общих требований по логистике, масштабу и цене предложения квалифицированной рабочей силы на рынке труда и пр.). «Миграция» штаб-квартир крупных корпораций в современных условиях — явление весьма распространенное и практикуется данными корпорациями как один из способов снижения операционных издержек⁴¹. По результатам опросов руководителей 500 крупнейших компаний, проведенных в 2010 году Cushman & Wakefield, Москва и Санкт-Петербург попадают в перечень тех городов, в которые собираются инвестировать в ближайшие 3–5 лет данные компании в первую очередь.

⁴¹ В США, например, примерно 50 городов попадают в рейтинги мест для размещения штаб-квартир крупных компаний. И последние действительно «мигрируют» в поиске наиболее оптимальных условий.

Таблица 5. Факторы, принимаемые во внимание при размещении региональных штаб-квартир крупных корпораций

Параметры, учитываемые при размещении региональных штаб-квартир	Показатель
Средняя численность персонала региональной штаб-квартиры	Свыше 300 чел.
Средняя необходимая площадь	От 7 тыс. кв. м
Ключевые параметры, учитываемые при выборе города для размещения региональной штаб-квартиры	
Уровень налогообложения	Низкий
Наличие транспортного узла (аэропорта и т.д.)	Близость к международному аэропорту
Стоимость покупки/аренды офисной недвижимости и эксплуатационные расходы	Конкурентное предложение (низкая стоимость)
Средняя заработная плата персонала	-« -
Требования к жилой недвижимости	Доступность жилья нижнему и среднему звену персонала и его технической части
Требования к городам	Центр розничной и оптовой торговли, центр концентрации академических и научных учреждений, региональный банковский центр, региональный центр передового опыта в области здравоохранения, доставки и пр.
«Мягкие» требования к городской среде	Доступ к талантам, уровень организации досуга и развлечений, экология города, уровень развития школьной системы

Источник: ЦСР «Северо-Запад» по материалам BizCosts study от The Boyd Company Inc.

- б. Транспортная связанность Санкт-Петербурга с крупными авиационными хабами за рубежом и регулярные авиасообщения с основными региональными центрами России, столицами стран СНГ и единого таможенного пространства. Для этого будет необходимо сформировать достаточный пассажиропоток не только для деловых поездок, но и для туристических. Развитие внутреннего туризма как основы формирования разветвленной сети внутренних сообщений приобретает в связи с этим на средне- и долгосрочную перспективу статус одного из приоритетных проектов⁴².
- в. Обучение кадров международным стандартам делового оборота и поддержка изучения английского языка населением (возможно, требуется специальный мониторинг уровня владения английским языком, поддержка сертификационных центров).
- г. Формирование эффективного имиджа Санкт-Петербурга как глобального делового центра.
- д. Создание в Санкт-Петербурге специального центрального делового района. CBD является центром капитализации и кристаллизации современной экономики. CBD – явление комплексное, масштабное, символическое и долгосрочное. Он, как правило, специально проектируется, а зачастую имеет даже собственную систему управления.

Рисунок 31. Основные характеристики делового района

ТРЕБОВАНИЯ	ПАРАМЕТРЫ			
Масштабность	Территория от 100-150 Га, объем деловой застройки от 1 млн. кв.м	Жилая недвижимость для населения от 10 тыс.	Мультимодальная транспортная связанность (авто-, метро и т.д.)	
Концепция	Историко-культурная символичность	Единая архитектурно-градостроительная концепция	Хорошая доступность внешнего транспорта	Масштабные культурные объекты
Система девелопмента	Корпорация развития территории и крупные девелоперы	Полное развертывание района – 10-20 лет	Активное использование механизмов ГЧП	
Резиденты	Более 1000 фирм; в т.ч. не менее 15-20 якорных (офис от 5 тыс.кв.м)	Крупнейшие глобальные корпорации	Международные организации и культурные объекты	Около 100 тыс. работающих

Источник: ЦСР «Северо-Запад»

⁴² В настоящий момент, по данным Maris Properties/CBRE, около 55% въезжающих в Санкт-Петербург составляют российские граждане, и 45% – иностранцы.

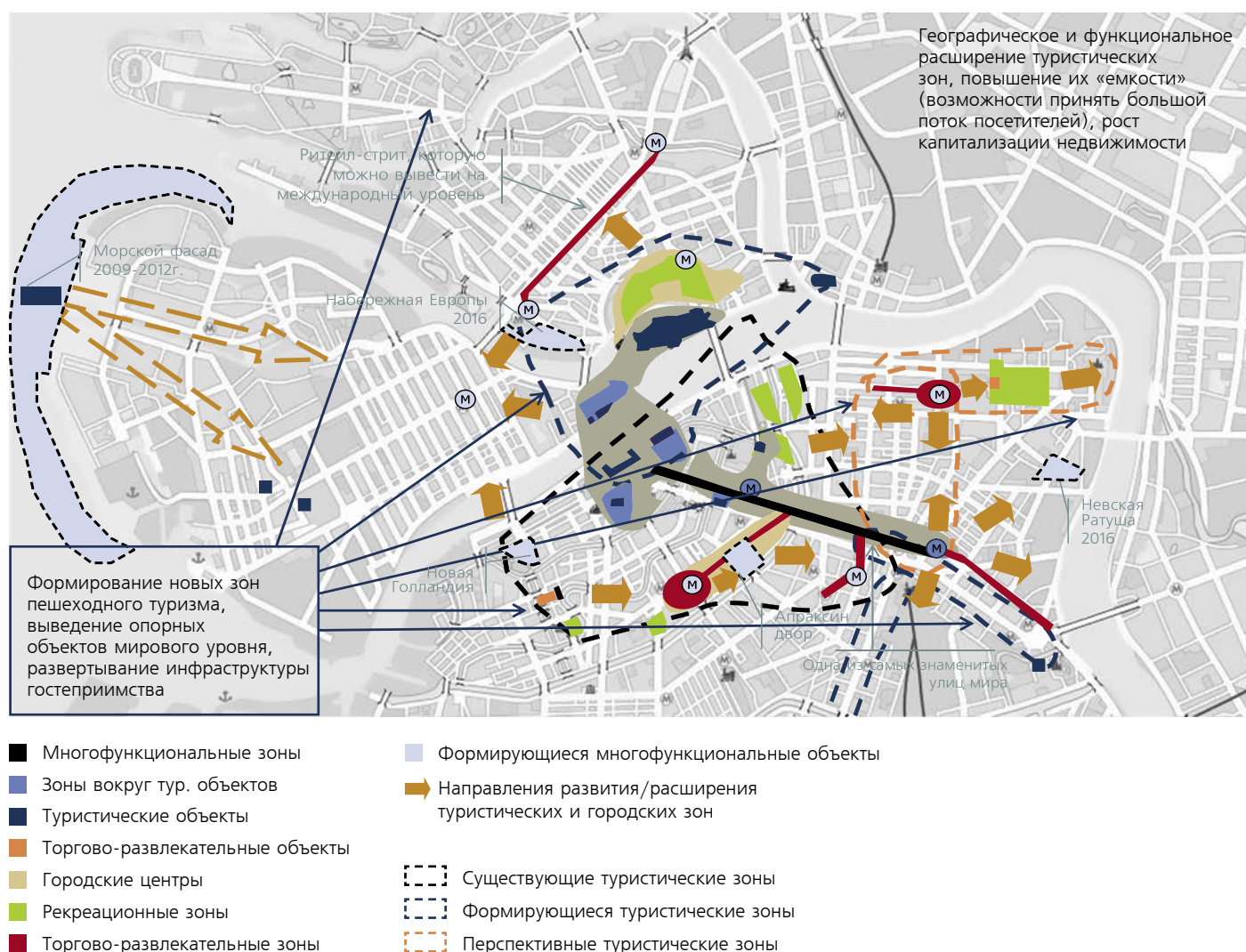
3.1. Ключевые проекты и программы

3.2. Развитие креативной индустрии как «мягкой силы», продвигающей Санкт-Петербург на глобальных рынках в качестве одного из самых значимых в культурном и политическом отношении городов мира. Кроме того, использование креативной индустрии как способа коммерциализации культурно-исторического наследия Петербурга, создания более толерантной среды для жизни в городе различных этнических, социальных и культурных групп. Масштабы формирования креативной индустрии задаются масштабами самого города (но для города, подобного Петербургу, этот сектор должен занимать примерно 10% рынка труда⁴³) и уже ставят вопрос о развитии крупных арт-территорий, наличии ведущих мировых дизайн-школ.

3.3. Дальнейшее развитие Санкт-Петербурга как глобального туристического центра (необходимо срочно повысить место города в международных туристических рейтингах, например, в рейтингах Euromonitor⁴⁴). Для этого будет необходимо реализовать следующие программы:

- а. Расширение туристического центра города, повышение его емкости. В настоящий момент обычные экскурсионные программы туристических агентств в Петербурге длятся 7–8 часов в день (10 с посещением пригородов), из них на музеи приходится не более 2–3 часов. Само количество привлекательных для туристов объектов сильно ограничено.

Рисунок 32. Возможности развития туристических зон Санкт-Петербурга



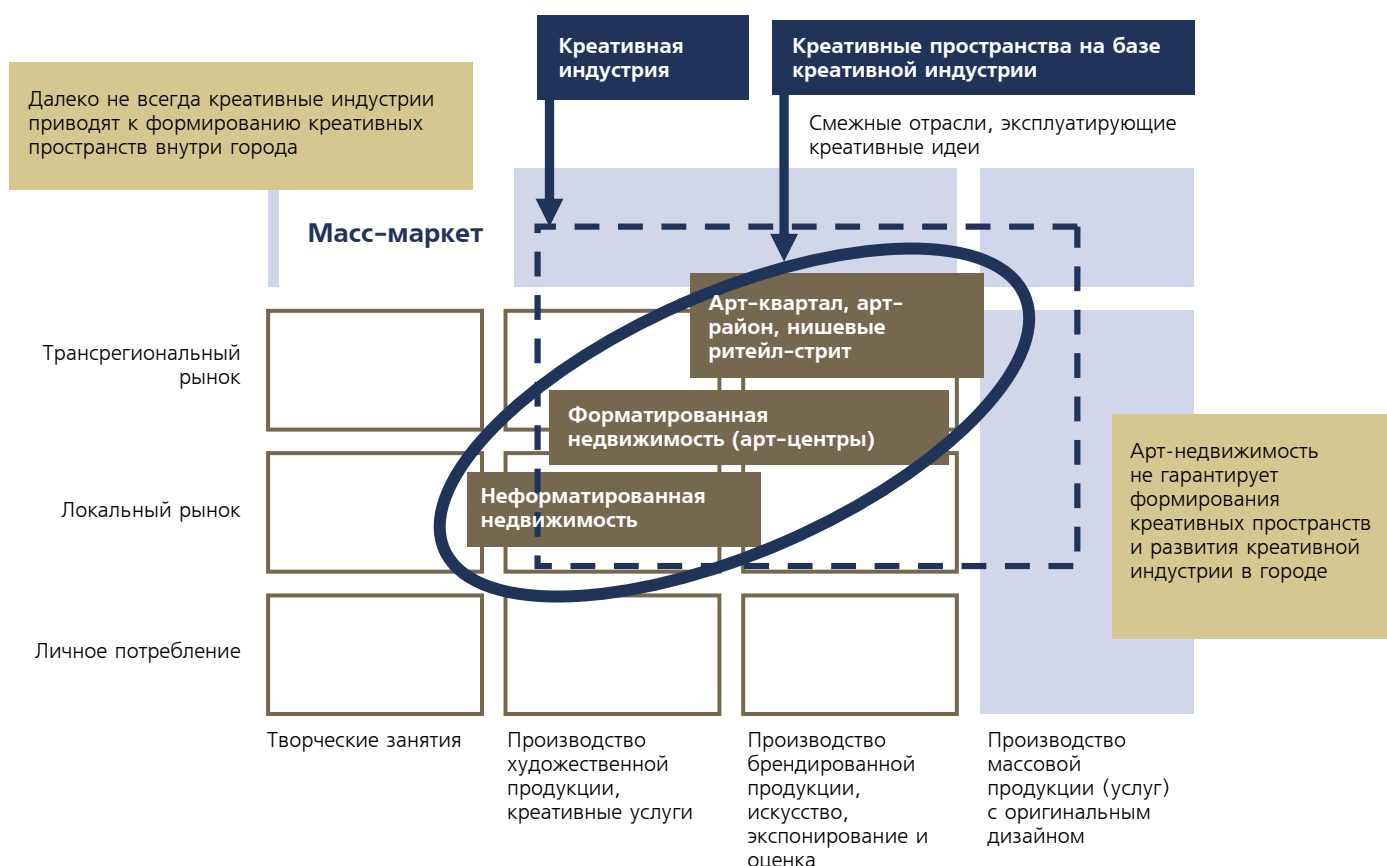
Источник: ЦСР «Северо-Запад»

⁴³ В Лондоне больше 20%.

⁴⁴ Сейчас у Санкт-Петербурга в европейских рейтингах въездного туризма весьма скромные места, несопоставимые с туристическим потенциалом города.

- б. Формирование событийного туризма и центров туристского притяжения, эксплуатирующих не столько имперское наследие Санкт-Петербурга, сколько его креативные возможности настоящего времени. Согласование программ развития туризма и развития креативной индустрии. В настоящее время протоцентрами таких современных креативных пространств выступают отдельные районы Васильевского острова (там уже существуют центры современного искусства), лофт-проекты Лиговского проспекта, отдельные зоны, прилегающие к Невскому проспекту и т. п. Свой особый характер, не только как музейный объект, имеет Петропавловская крепость. Но все же эти протоцентры должны быть доведены до современных форматов. Возможно, в Петербурге необходимо создать креативный квартал (Art & Design District).
- в. Расширение форматов туризма, характерных для Санкт-Петербурга (конгресс-туризм⁴⁵, медицинский туризм⁴⁶, образовательный и пр.). Видимо, и дальше будет интенсивно расти круизный туризм. Для бассейна Северного и Балтийского морей Санкт-Петербург, наряду с Лондоном, будет ключевых центром притяжения туристических круизов⁴⁷.

Рисунок 33. Типы (форматы) недвижимости, необходимые для формирования креативных пространств на базе креативных индустрий



Источник: ЦСР «Северо-Запад»

⁴⁵ Пока Санкт-Петербург не попадает в топ-группы наиболее успешных центров конгресс-туризма в рейтингах Международной ассоциации рынка конгрессов (ICCA) и Союза международных ассоциаций (UIA). Для того чтобы Санкт-Петербург попал в эту группу, в городе должно ежегодно проводиться не менее 150 международных конференций и конгрессов (а пока Санкт-Петербург занимает пусть и самое высокое из российских городов, но все же весьма скромное место – в районе 80-го; для сравнения, Рига располагается в районе 40-го места). В мире наиболее популярными направлениями конгресс-туризма считаются медицинские конференции и конференции, посвященные развитию отдельных технологий.

⁴⁶ Этот вид туризма, по данным различных консалтинговых организаций (Frost and Sullivan, McKinsey and Company), ежегодно растет темпом 20–30% в год. Но пока в Россию прибывают медицинские туристы преимущественно из стран СНГ, а главный центр их притяжения – Москва.

⁴⁷ По прогнозу компании «Морской фасад», число туристов только в морских круизах (без учета паромных перевозок) Северной Европы за 15 лет с 2010 года может вырасти почти на 50% и достичь 1,8 млн. чел. При этом пассажиропоток через порты Петербурга, по оценке специалистов компании «Морстройтехнология», должен приблизиться к 3 млн., из которых большая часть должна прийти на перевозки круизными судами и паромами (перевозки на последних будут преобладать).

3.4. Повышение мощности транспортно-логистического узла Санкт-Петербурга:

- a. Укрупнение портовой системы, объединение портов Ленинградской области и Большого Порты Санкт-Петербурга в единый транспортный узел — группу портов⁴⁸. Резкое повышение технологического уровня портовых комплексов, проектирование их как эшелонированных портов, ориентированных в том числе на переработку грузов. Для этого необходимы: развитие логистических мощностей; создание «сухих портов» — тыловых зон портового хозяйства, связанных с портовыми терминалами, специализированными транспортными коммуникациями⁴⁹; специализация порта «Большой Петербург», прежде всего, на обслуживании перевалки дорогих и сложных грузов (контейнеров, Ro-Ro грузов и рефрижераторных грузов).
- б. Повышение эффективности работы пунктов пропуска на основных транспортных магистралях, ведущих в город.
- в. Совершенствование логистической системы, в том числе: рост числа крупных логистических операторов-резидентов; формирование в рамках петербургского транспортного узла крупных логистических центров⁵⁰, а также переориентация города на предоставление сложных логистических услуг и развитие сопутствующих логистике промышленных производств, что позволит городу не конкурировать с портами Ленинградской области и Прибалтийских стран.
- г. Постепенное преобразование аэропорта «Пулково» в крупный международный авиахаб: привлечение в аэропорт «хабообразующих» компаний, развитие зоны аэропорта, логистических мощностей, функций аэровокзального комплекса, но главное — рост направлений и объемов авиaperевозок (пассажирских и грузовых потоков)⁵¹. Кроме того, должно быть существенно модернизировано транспортное сообщение аэропорта с городом.

4. Содействие развитию исследовательских и предпринимательских университетов:

- 4.1. Интеграция исследовательских университетов в конкурентоспособные кластеры в Санкт-Петербурге. Формирование предпринимательских университетов.
- 4.2. Стимулирование программ исследований в наиболее перспективных направлениях современной науки. Поддержка как фундаментальной, так и прикладной науки. Выбор тех направлений, которые являются наиболее перспективными для продвижения инновационной экономики⁵². В настоящий момент такими перспективными секторами для развития исследовательской и проектной деятельности в Петербурге по целому ряду критериев (наибольшее влияние на все или многие сектора экономики, привлекательность для публичного и частного финансирования, рост количества патентов, лицензий, «ноу-хау», рост численности занятых и пр.) являются следующие:
 - a. Материаловедение. Прежде всего, композитные материалы⁵³.
 - б. Электроника (приходящаяся на нее доля стоимости во всех сложных технологических изделиях будет только расти и уже сейчас колеблется от 30–40% в автопроме и до 60–70% в аэрокосмическом комплексе и медтехнике). При этом в настоящий момент в электронике идет волна перехода к новому поколению проектирования и производства изделий, которая иногда называется переходом к «внутренней сборке», а в потенциале произойдет революционная смена компонентной базы.
 - в. «Новая энергетика», в рамках которой в первую очередь выделяются солнечная энергетика, системы хранения энергии, сверхпроводимость, водородная энергетика и пр.
 - г. Биотехнологии. Фармацевтика и более расширенная сфера «индустрии здоровья».

⁴⁸ Нужно учитывать процессы, которые сейчас идут в морских транспортных перевозках и их портовом обслуживании: крупнейшие порты-хабы поддерживаются комплексами фидерных портов, которые в совокупности формируют единые портовые системы, обслуживающие центры рынков. В настоящий момент одним из трендов в реорганизации морских транспортных перевозок является формирование портовых систем. В Японии, например, проводится слияние портов Кобе, Амагасаки и Осака, и таким образом будет создан порт Ханшин, в Китае формируется пять системно взаимосвязанных групп портов. Осуществляется дальнейшее совершенствование системы портов в Северном море и на Балтике: Финляндия объявила об объединении в одну систему портов Хамина и Котка, Польша развивает действующие и новые порты, обсуждается возможность появления в системе Балтийского и Северного морей еще одного порта-хаба; пока же на статус такого хаба, помимо портовой системы Гданьск-Гдыня, претендует еще Гетеборг. При этом сохраняется возможность перераспределения части грузов, переваливаемых сейчас через порты-хабы, в пользу конечных портов. Для этого необходимо сформировать существенный грузопоток в направлении Санкт-Петербурга (мощность «китайских» контейнерных линий — 500 тыс. TEU в год). Переход от перевозок «хаб — фидерный порт» к прямым контейнерным морским перевозкам, по оценкам экспертов, позволит снизить стоимость транспортировки грузов в направлении «Восточная Азия — Россия» до 40%.

⁴⁹ Подобных логистическим паркам «Янино» и «Шушары».

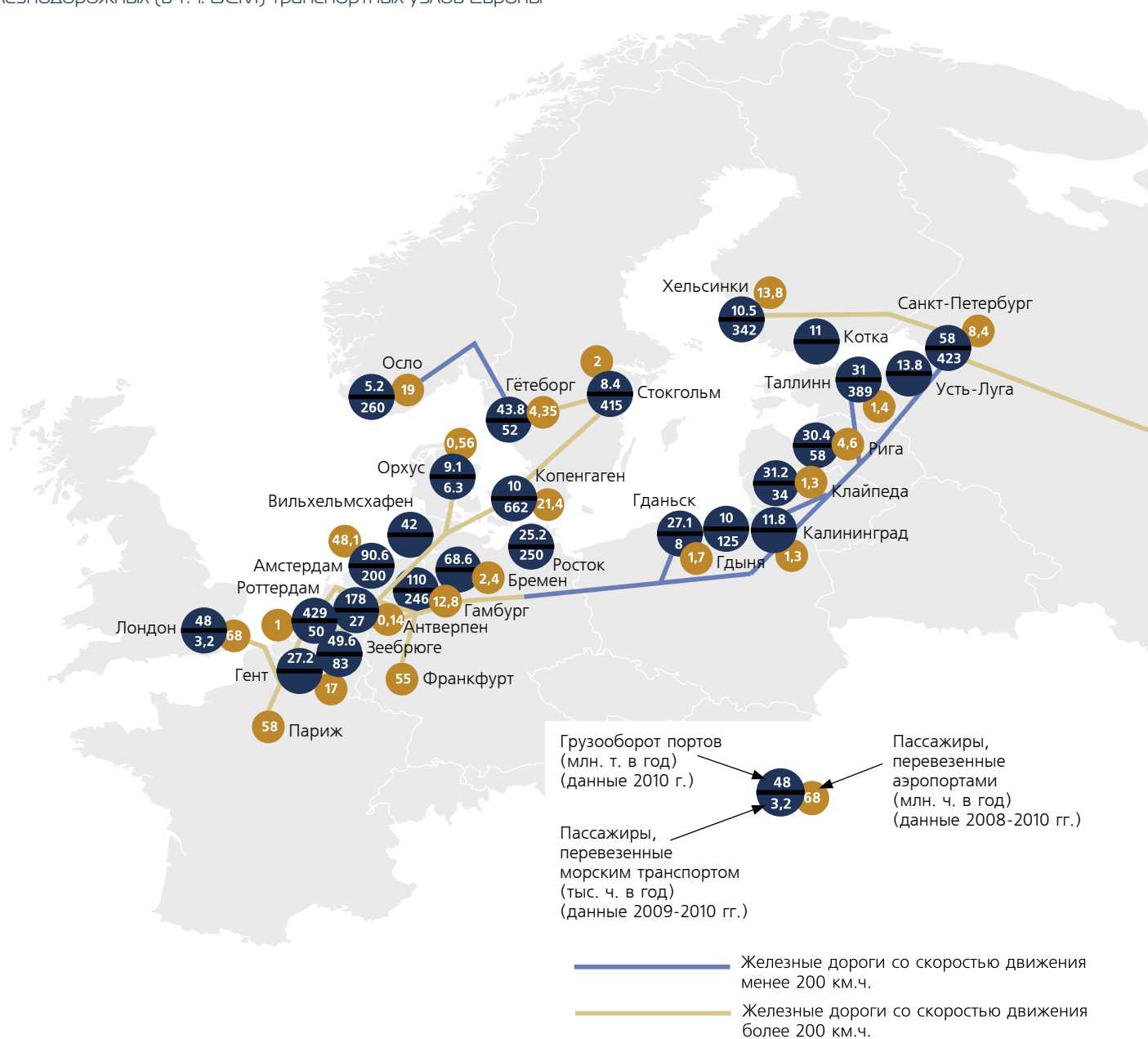
⁵⁰ Здесь может быть использован опыт европейских стран, например, Германии. По данным MCT и Wagener&Herbst Management Consultants GmbH, на конец 2008 года в стране действовал 31 логистический центр (GVZ), в процессе строительства находилось еще 4 GVZ. Их средняя площадь — 150 га. Резидентами этих центров выступали примерно 1300 логистических компаний.

⁵¹ Проект реконструкции аэропорта «Пулково» в настоящий момент входит в 10-ку самых крупных проектов реконструкции и строительства аэропортов в мире, составленную журналом «Futureairport».

⁵² Исследования PricewaterhouseCoopers International Limited показывают, что подобного рода цели ставятся ведущими городами мира (Cities of the Future — Global Competition, Local Leadership. PricewaterhouseCoopers, 2005). Последние выбирают фокусировку на ключевых направлениях инновационного развития и сфер исследований. Реализуются также программы поддержки экономики знаний и ее исследовательского ядра в различных формах.

⁵³ По данным НИУ ВШЭ и «Роснано», ожидается, что в ближайшие три года мировые производственные мощности возрастут на 80%. В мире в ближайшие 10 лет рынок композитных материалов будет расти с темпом в 10–25% в год, а в России, при благоприятном стечении обстоятельств и с учетом «низкого старта», этот рынок может расти гораздо быстрее (в отдельные периоды вдвое быстрее).

Рисунок 34. Схема грузо- и пассажирооборота крупнейших авиа-, морских и железнодорожных (в т.ч. ВСМ) транспортных узлов Европы



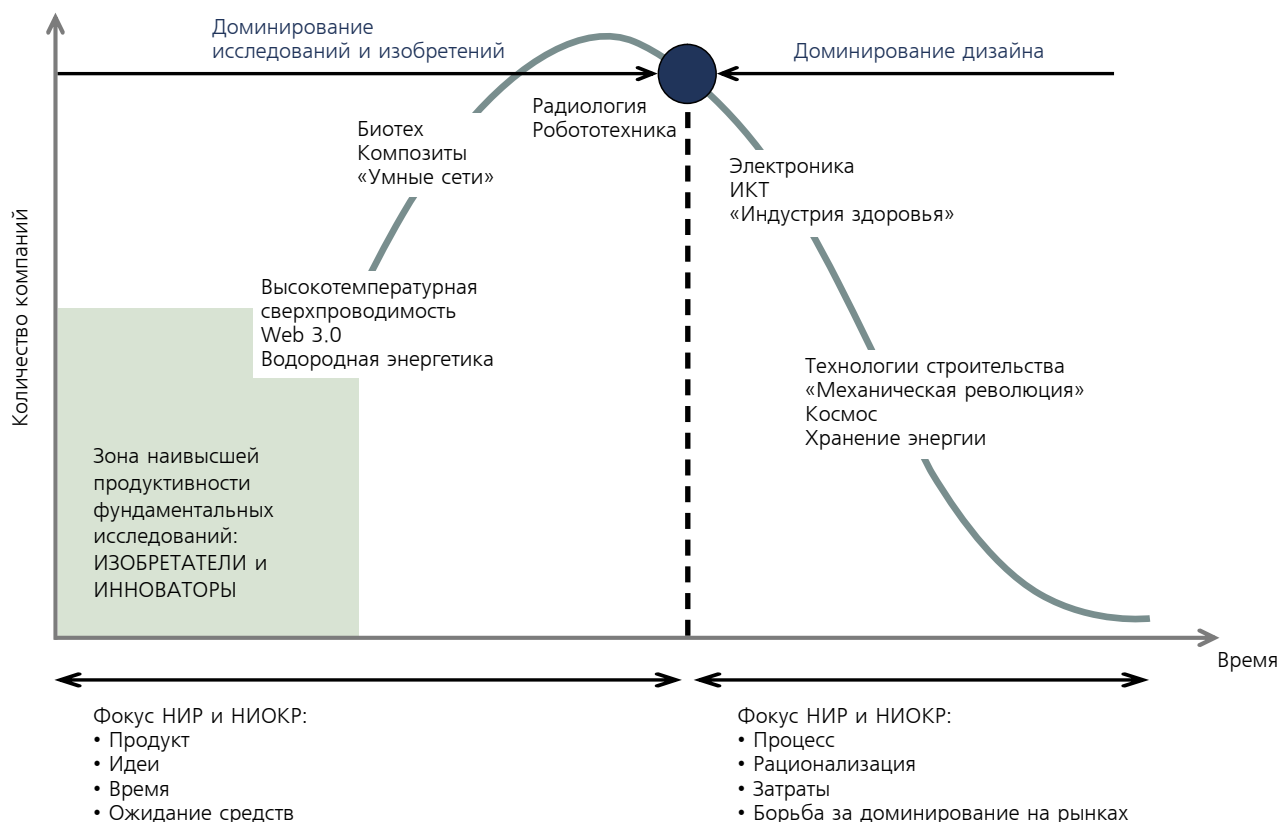
Источник: ЦСР «Северо-Запад»

- д. Радиологические технологии. Прежде всего: переход в радиологической медицине от диагностики к сложным формам терапии; системы обеззараживания; системы контроля; и пр.
- е. ИКТ, ПО, облачные вычисления. Управление «умными сетями». Web 2.0 и 3.0.
- ж. Робототехника, мехобработка (последняя развивается столь быстро, что иногда говорят о том, что идет новая «механическая революция»).
- з. Технологии строительства.

4.3. Реализация специальной городской программы по развитию инженерного и естественнонаучного образования, включая развитие системной инженерии, поддержку подготовки в сфере современных систем проектирования (управление жизненным циклом, 6D-проектирование и пр.), а также приведение системы подготовки (включая многоуровневое образование: технологи, бакалавры, магистры и т.д.) в соответствие с современной структурой компетенций⁵⁴. Поддержка изучения естественных наук в школах.

⁵⁴ В ближайшие годы инженерное образование в мире ждет существенная трансформация. Компетенции определяются видами работ, которые выполняют кадры в рамках современной организации технологических процессов.

Рисунок 35. Матрица оценки эффективности исследовательских дизайнерских программ



Источник: ЦСР «Северо-Запад» на основе методики Utterback

- 4.4. Достижение петербургскими университетами высоких позиций в международных рейтингах вузов. Формирование петербургской школы дизайна международного уровня.
- 4.5. Поощрение формирования на базе университетов ведущих инновационно-технологических центров.
- 4.6. Поддержка формирования так называемых дуальных (работающих и на университет, и на город) кампусов и технопарков. Формирование глобально значимых университетских лабораторных (научных) парков⁵⁵. В этом отношении Санкт-Петербургу необходим столь же масштабный проект концентрации исследовательских и инновационных ресурсов, как «Сколково» под Москвой, хотя он и может быть собран по другой модели, чем «Инноград».
- 4.7. Городская поддержка университетских программ по поиску и привлечению на учебу в городе талантливых студентов и аспирантов из городов России и из-за рубежа. Запуск программ талант-менеджмента в науке и высшем образовании, обеспечение «карьерных лифтов».

⁵⁵ Судя по всему, в современной экономике трудно рассчитывать на успешное продвижение региона как глобального инновационно-технологического центра без локализации на своей территории основных звеньев цепочки добавленной стоимости. В экономике знаний такими звеньями выступают в том числе и основные поставщики знаний – исследователи, проектировщики, дизайнеры. В мире в настоящий момент разворачивается волна строительства крупных исследовательских парков, концентрирующих на своей территории кадры соответствующих квалификаций и организации, в которых они работают. Наиболее известны новые проекты исследовательских и технологических парков (с четко выраженной специализацией) в аэрокосмическом комплексе, биотехе и фармацевтике, электронике (Fan Pier в Бостоне, парк в Billerica (Массачусетс, США), Singapore’s International Business Park, парк Translational Research Institute (Квинсленд, Австралия), аэрокосмические Global Trans Park (Кинстон, Северная Каролина, США) и Stark Aerospace (Старквилль, Миссисипи, США) и др. Сложилась целая сеть «долин композитов» (в Огайо (США), Квебеке (Канада), под Гамбургом (ФРГ), в австралийской Виктории др.). Особенностью «долин композитов» («карбоновых долин») является то, что они формируются вокруг национальных исследовательских центров (CRC-ACS, CIC, NCC и др.).

5. Реорганизация социальной политики с учетом существующих демографических трендов.
- 5.1. Осуществление специальных программ медицинского обслуживания и социального патронажа для лиц пожилого возраста, пенсионеров.
- 5.2. Формирование в Санкт-Петербурге так называемой индустрии здоровья как комплекса секторов, связанных со здоровьем и спортом. Этот сектор обладает высоким потенциалом рыночного и технологического роста в долгосрочной перспективе (за последние 10 лет наблюдался рост рынков свыше 10% в год). На данном этапе происходит интеграция (технологическая — кросс-секторальные технологии, а также корпоративная — альянсы различных «игроков», обеспечивающих как лечение болезней, так и поддержание здоровья) большинства секторов сферы охраны здоровья: традиционной медицины, велнеса и фитнеса⁵⁶, биотехнологий, производства «умных» продуктов, товаров для красоты и спорта⁵⁷, фармацевтики⁵⁸, городского спорта, медицинских приборов, ИТ-технологий в медицине. Формируются так называемые кластеры здоровья, границы которых выходят за пределы традиционного представления о здравоохранении. Это потребует изменения в градостроительном планировании Санкт-Петербурга (стимулирование пешеходного образа жизни, создание условий для занятий уличным спортом и т. п.), а также развертывания в городе специализированной недвижимости.
- 5.3. Бюджетные ограничения будут дальше стимулировать внедрение в городском здравоохранении системы эффективно-го использования идущих на обеспечение здоровье петербуржцев средств, в частности:
- Внедрение системы профилактики заболеваний для сбережения средств на лечение болезней.
 - Содействие коммерциализации сектора путем привлечения большого количества частных игроков.
 - Осуществление масштабных вложений в инновационное обновление сектора, также обеспечивающих снижение затрат (например, телемедицина, электронный учет и пр.).
- 5.4. Реализация специальных программ по управлению миграционными процессами.
6. Изменение жилищной политики, переход на новые стандарты строительства и эксплуатации инженерных инфраструктур. Одним из главных направлений такого перехода должно стать принятие стандартов ресурсоэффективности. Этот переход должен быть осуществлен уже в среднесрочной перспективе, иначе Санкт-Петербург рискует попасть в число неэффективных и «ресурсозатратных» городов. Следует учесть, что в индустриально развитых странах уже осуществляется переход к домам с пониженной и/или нулевой эмиссией тепла. В эти дома интегрируются технологические решения по их автономному снабжению электроэнергией, удовлетворяющей «цифровому спросу». Объекты-сооружения (включая промышленные и транспортные) становятся не только потребителями, но и поставщиками энергии. Таким образом проектируются целые города. Они обретают принципиально новую архитектуру управления ресурсами, интегрируют внутрь себя электромобили как распределенную батарею и т. д. Чтобы Петербургу сохранить энергоэффективность, а также сформировать экологически и этически приемлемую среду жизни для людей, необходимо реализовать целый пакет как инженерно-технологических, так и институциональных мероприятий, связанных с прогнозированием и предвидением развития городских инфраструктур, а в некоторых случаях — с масштабной реконструкцией и принципиальной перестройкой данных инфраструктур:
- 6.1. Рост качества предоставляемых жителям Петербурга жилищных услуг, ликвидация существующих и недопущение образования новых зон низкого качества жилья (прежде всего, в так называемой зоне внутреннего города, где сосредоточено наибольшее количество коммунальных и частично благоустроенных квартир, а также домов с высокими коэффициентами физического износа)⁵⁹. Формирование на рынке жилья достаточно масштабного по количеству и дифференцированного предложения⁶⁰.

⁵⁶ Большую часть рынка фитнеса России занимают Москва и Санкт-Петербург, где уровень проникновения услуг фитнеса — менее 1%, на остальной территории России этот показатель гораздо ниже. Вместе с этим на развитых рынках уровень проникновения фитнес-услуг на порядок выше: так, например, в Германии он составляет 8,5%, в Голландии — 15,5% (данные на 2008 год).

⁵⁷ По данным РБК на 2007 год, объем рынка спортивных товаров в России составил 3,5–4 млрд. долл., а темп роста — 15–20% ежегодно.

⁵⁸ По данным агентства DSM Group, в докризисном 2008 году оборот российских аптек составил примерно 338 млрд. руб., при этом доля препаратов, отпускаемых без рецепта, составила 33% (113 млрд. руб.), еще 30% приходилось на парафармацевтику. По данным РБК (со ссылкой на ЦМИ «Фармэксперт»), в докризисном 2008 году рынок БАД (биологически активных добавок) составил порядка 1 млрд. долларов, рост — 40–45%.

⁵⁹ Примеры реализованных проектов масштабного редевелопмента исторических территорий в центре без потери исторической, культурной и архитектурной ценности последних есть в Европе (проект «Золотой Ангел» в районе Смичов (Smichov) в Праге; районы Сидли и Лангворт (Seedley and Langworthy Trust, Salford) в «Большом Манчестере» (Великобритания); реконструкция «внутреннего города» в Бирмингеме, Великобритания), а также в США (реконструкция мэром Нью-Йорка в 1980-е годы в рамках программы возвращения в город «среднего класса» районов Манхэттена, Южного Бронкса и Браунсвилла, где по 10-летнему плану предполагалось реконструировать 252 тыс. единиц жилья, построить новое жилье, создать современные публичные пространства, решить вопросы общественной безопасности и развития школьного образования).

⁶⁰ Рост объемов ввода нового жилья следует ожидать вплоть до 2015 года. Затем может наступить стабилизация в секторе нового строительства и перенос центра тяжести на реконструкцию существующего жилого фонда и редевелопмент ранее застроенных территорий.

3.1. Ключевые проекты и программы

- 6.2. Комплексная реконструкция домов и занятых ими территорий («зон реновации»), застроенных массовым многоэтажным типовым панельным жильем (из сборного железобетона) ранних серий в 1960–1970-е годы⁶¹.
- 6.3. Переход к новым стандартам энергоэффективности зданий и сооружений. В мире к 2020 г. более 30% всех вводимых зданий будут активными, т.е. не только сберегающими энергию, практически не нуждающимися в отоплении, а ее производящими. Конечно же речь идет о производстве не только энергии, но и воды.
- 6.4. Разработка и внедрение механизма оценки объемов эмиссии CO₂ в городе.
- 6.5. Разработка и реализация городских программ поддержки (стимулирования) внедрения энергоэффективных, ресурсосберегающих технологий⁶².
- 6.6. Модернизация инженерных инфраструктур. В первую очередь, энергетических, водопровода, канализации.
- 6.7. Реализация проектов строительства умных сетей⁶³. Сети могут включать в себя различные наборы «умных» компонентов:
- Коммуникационные технологии на всех их уровнях (физический слой, сетевой слой и программный слой), в том числе: интеграция «умных счетчиков», «умного» домашнего оборудования и пр. в рамках единого протокола и пользовательского интерфейса, рассчитанного на отдельно взятое домохозяйство⁶⁴.

Таблица 6. Требования к энергоэффективности зданий и сооружений в некоторых странах

	ЕС	Франция	Германия	Гонконг	США (Калифорния)
Акт	Директива 2002/91/ЕС (2002)	Постановление о характеристиках новых зданий (2006)	Закон об энергосбережении (2009)	Закон об энергоэффективности зданий (2009)	California Public Resources Code (1976-2008)
Ответственный орган	Правительства стран-членов ЕС	Агентство по окружающей среде и энергетике	Министерство экономики и технологий	Департамент электроснабжения и технологий	Комиссия по энергетике штата Калифорния
Приоритеты	Сократить потребление электроэнергии в странах ЕС	Снижение потребления энергии при эксплуатации зданий на 15%	Общее сокращение потребления энергии	Разработка и введение в действие стандартов энергоэффективности для зданий	Введение в действие и обновление стандартов энергоэффективности для зданий
Нормативы	н/д	Нормативы по стандарту RT-2005 (отопление): 80-130 кВт.ч/м кв. в год (центральное отопление) 130-250кВт.ч/м кв. в год (электроотопление)	Усредненный стандарт – расход энергии 100кВт.ч./м кв. в год Все здания подлежат энергетической сертификации	Допустимое количество расходуемой зданием энергии: Электроосвещение – 8 - 20Вт/м кв. Кондиционирование – энергия, необходимая для температуры 22-24С Лифты - 6.7-275.5кВт	Подробные строительные нормативы. Варьируются в зависимости от климатической зоны

Источник: ЦСР «Северо-Запад» по материалам открытых источников

⁶¹ Это значительный массив домов. Только так называемые хрущовки составляют до 10% жилого фонда Петербурга.

⁶² В Лондоне при принятии плана повышения энергоэффективности и снижения выбросов CO₂ было выделено около 200 доступных технологий сбережения энергии и снижения эмиссии парниковых газов.

⁶³ Smart grid (умные сети) представляют собой систему производства, передачи и распределения электроэнергии (газа), снабженную системами двусторонней коммуникации, которая предполагает значительное улучшение возможностей энергокомпаний по контролю, мониторингу и автоматизации всех процессов в энергосистеме. Для потребителей умные сети означают возможности по гибкому регулированию потребления электроэнергии, как в «ручном», так и в автоматическом режиме.

⁶⁴ В настоящее время наибольшей проблемой и для производителей «умной» домашней техники, и для энергокомпаний является отсутствие единых протоколов и/или стандартов для «умных» устройств. Существует целый ряд протоколов и технологических решений, позволяющих интегрировать эти устройства в единую систему контроля и учета (ZigBee, Wi-Fi, Z-Wave, HomePlug Green PHY и др.), далеко не все из которых могут быть совмещены. Ожидается, что эта проблема будет разрешена к 2015 году.

- б. Технологии для локальных и глобальных сетей (интеграция первичных ячеек сети в едином центре мониторинга и контроля – «роевые» интеллектуальные системы)⁶⁵.
- в. Оборудование, предназначенное для использования в жилых помещениях: «умная» бытовая техника⁶⁶; умные счетчики (smart meters).
- г. Системы управления распределением электроэнергии.

7. Внедрение новых принципов в пространственное развитие города:

- 7.1. Отказ от экстенсивного роста территории города, растягивания инженерных инфраструктур⁶⁷. Выбор в пользу более «плотного» города (разреженное городское пространство неэкологично и провоцирует рост автомобильного трафика), что требует преимущественной застройки на уже освоенных территориях за счет их редевелопмента, ограничение строительства на новых территориях⁶⁸. Аналогичный опыт существует в индустриально развитых странах и может быть использован в Санкт-Петербурге⁶⁹. Данная программа коснется, прежде всего, редевелопмента части территорий промышленной застройки в так называемой серой зоне. Это потребует существенных институциональных преобразований. Сейчас промышленные территории в этой зоне нередко замкнуты внутри жилых районов, что налагает многочисленные ограничения, в том числе транспортные, ограничения высотности, санитарные и т. д.
- 7.2. Специальная программа развития исторического центра, предполагающая его частичную «разгрузку» от некоторых функций, например, зоны сосредоточения офисной недвижимости, провоцирующей избыточную транспортную нагрузку на исторический центр, а также функции гигантской транспортной развязки.
- 7.3. Программа работы с «внутренним городом», поддержка его джентрификации. Прежде всего, за счет программ поддержки редевелопмента, нового строительства, обустройства публичных пространств, повышения качества средовых характеристик застройки (более высокий уровень экологических параметров, транспортная доступность, ориентированность на рост стоимости недвижимости). В Петербурге должен быть учтен опыт осуществления подобного рода программ, реализованных в других крупных городах.
- 7.4. Формирование квартальной застройки. Ее преобладание над микрорайонной застройкой. При этом необходимо, с одной стороны, вернуться к генетически свойственной Санкт-Петербургу организации уличного пространства, а с другой – осуществить модернизацию городского пространства под образ жизни и работы нового поколения. Основными элементами такой модернизации является переосмысление соотношения между публичными и приватными зонами, снятие границы улица – здание. На практике это означает:
 - а. Высокая плотность улиц в городе. Желательно, чтобы каждый дом имел выход на полноценную улицу, а не дорожку, при этом публичные, приватные и коллективные пространства были четко разделены, т. е. введено так называемое гибкое функциональное зонирование городских территорий⁷⁰.
 - б. Высокая плотность улиц должна способствовать решению проблемы дефицита территорий для дорог внутри города⁷¹.
 - в. Формирование улиц одновременно как торговых пространств и пространств, работающих на сферу услуг (часть улиц должна организовываться по принципу «торговых коридоров», максимально приближенных к покупателю и потребителю услуг; необходимо четко планировать использование первых этажей зданий, в том числе под коммерческие функции).

⁶⁵ Крупнейшим проектом по интеграции «умных» счетчиков в единую сеть является «Enel smart meter project» (Италия), предполагающий объединение более чем 35 млн. счетчиков в региональную сеть посредством передачи данных непосредственно по линиям электропередачи (PCL). В то же время применяются и другие технологические решения, такие как RF Mesh Networks (radio frequency mesh networks) и WiMAX. К 2015 году в единые региональные сети с помощью технологии PCL будет объединено порядка 20 млн. и с помощью RF – около 33 млн. умных счетчиков. Российские города только начали движение в этом направлении; есть опыты в Белгороде, отдельных районах других городов.

⁶⁶ Бытовые приборы, снабженные компьютерным чипом, позволяющим увеличивать или уменьшать количество энергии, потребляемой прибором, включать или выключать прибор или регулировать потребление электроэнергии в зависимости от времени суток и/или состояния сети.

⁶⁷ Сейчас менее 30% территорий с плотной жилой застройкой в Санкт-Петербурге находится в зоне ближнего доступа к станциям метрополитена (до 30 мин. пешком).

⁶⁸ По оценке Maris/CB Richard Ellis, плотность застройки территории Санкт-Петербурга в 2–3 раза ниже аналогичных западных городов.

⁶⁹ В ЕС решения о переходе к «компактному» городу, его «уплотнению» были приняты еще в начале 1990-х годов. В начале 2000-х в Великобритании на государственном уровне были приняты специальные меры по преференциям для строительства на ранее застроенных территориях и ограничению застройки так называемых гринфилдов. Впрочем, борьба с «расплыванием» городов предпринимаются и в других странах, например, в США (инициативы HUD и DOT).

⁷⁰ Эксперты отмечают, что в Санкт-Петербурге практически отсутствует столь характерная для европейских городов сложная многомерная организация прав на городское пространство: переход от частных (приватных) территорий, открытых только для собственников (владельцев) к публичным пространствам имеет множество промежуточных ступеней. Подобная система обеспечивает, с одной стороны, понятную безопасность жителей, с другой – отсутствие безнадзорных пространств, максимально четкое определение границ ответственности городских властей за содержание находящихся в их ведении пространств.

⁷¹ Существующие стандарты жилой застройки не обеспечивают необходимую плотность дорог, особенно в условиях, когда темпы автомобилизации города превышают расчетные.

- г. Дооформление так называемого третьего места (the third place), как обеспечивающего современный образ жизни и работы растущего слоя «фрилансеров» (людей свободных профессий), малого и среднего бизнеса, молодежи. Именно оно во многом формирует публичные пространства в современном городе, обеспечивает выполнение целого комплекса рабочих функций. Соответственно локализация «третьих мест» в городе должна отвечать определенным характеристикам: пешеходная доступность, работа 24 часа, максимальная оснащенность IT-коммуникациями (например, скоростной Интернет), неформальность, креативность, близость живых и разнообразных публичных пространств.
- 7.5. Формирование «полицентричной» пространственной организации города, избегающей закрепления за отдельными территориями монофункций (например, «спальных» районов). В связи с этим будет необходимо пересмотреть принципы функционального зонирования территорий города.
- 7.6. Повышение креативности городских пространств Санкт-Петербурга:
- а. Принятие в качестве одного из стратегических документов программы городского дизайна. В постиндустриальных городах граница между «трущобами» и «хорошими» районами проходит не только по доступности инженерных инфраструктур и даже не по обеспеченности квадратными метрами жителей, а по границе между эстетичным и безобразным, экологичным и «грязным». Креативный класс, который так нужен Санкт-Петербургу, должен заявить притязания на городской центр и на обретение плотной коммуникации, полноты и разнообразия социальной жизни. Именно целям формирования привлекательности публичных пространств для пребывания в них жителей, повышению эстетической (и рыночной) ценности городских пространств служат программы городского дизайна⁷².
 - б. Введение норматива пешеходной доступности публичных пространств для всех жителей. Стимулирование пешеходных передвижений в городе (программа стимулирования создания новых и реконструкции существующих публичных пространств; обустройство тротуаров и велосипедных дорожек и т. п.)⁷³.
 - в. Стимулирование развития публичного искусства, включение его в виде важнейшего показателя качества городской среды. Для него могут быть использованы апробированные во многих крупных городах мира различные механизмы (рекомендации использования крупными застройщиками до 1–2% совокупных затрат на проектирование и возведение объектов общественного (публичного) искусства; использование городом части средств, вырученных от продажи земли под застройку для реализации публичных арт-проектов и обустройства публичных пространств и пр.)⁷⁴.
- 7.7. Стимулирование, с одной стороны, сохранения исторического наследия, с другой стороны, появления в городском пространстве пусть и не исторически неповторимых, но оригинальных зданий и сооружений, которые будут претендовать стать наследием в будущем.

Рисунок 36. Элементы городского дизайна. Публичные арт-объекты



Токио

Источник: Benet Wu
www.flickr.com



Ванкувер

Источник: Russel Docksteader
www.flickr.com



Вена

Источник: Mir Toftemark Nielsen
www.flickr.com

⁷² Интересно, что еще в 1980-е годы в западных городах в терминологии, связанной с городским развитием, на смену устойчивому словосочетанию «urban planning» приходит выражение «urban design».

⁷³ Интересен опыт Нью-Йорка по развитию его как города для прогулок и велосипедных передвижений (Программа развития «велосипедной сети» DOT NY). Хотя большинство нью-йоркцев не добираются до метро или остановки трамвая более, чем в течение 20 минут пешком, между 1991 и 2007 годами пешеходные передвижения в Нью-Йорке сократились на 59%, тогда как в среднем по стране — на 31%. Это подвигло руководство города к постановке цели формирования Нью-Йорка как «A Walking and Bicycling City».

⁷⁴ Здесь может быть использован опыт, например, Торонто, еще в 2003 году принявшего «The Culture Plan for a Creative City», или Вены, где Муниципалитет принял решение за счет элементов городского дизайна (современных арт-объектов) выделить не самые плохие с архитектурно-эстетической точки зрения улицы, которые имеют собственную индивидуальность.

- 7.8. Оформление новых форматов недвижимости, ориентированных не на аренду/покупку помещений корпорациями и компаниями, а преимущественно на работу фрилансеров и на организацию коллективных форм работы (коворкинг-центры, медиа-центры и т. п.).
- 7.9. Пересмотр политики развития внутригородского транспорта⁷⁵. В ряде территорий Санкт-Петербурга транспортная нагрузка на территорию (в частности, экологическая) и экономику (прежде всего, затраты транспорта на топливо, потери в пробках) столь высока, что это будет стимулировать переход к новой парадигме развития мобильности уже в средне-срочной перспективе⁷⁶. Ее основными компонентами должны стать:
- а. Переход к программам экологизации транспорта (экономии топлива и снижения выбросов).
 - б. Реализация программ развития не-нефтяных видов топлива (прежде всего, газового).
 - в. В долгосрочной перспективе переход как личного, так и публичного транспорта на электротягу⁷⁷. Соответственно в Петербурге необходимо, не форсируя процесс, осуществить предварительное проектирование развертывания инфраструктуры пополнения запаса энергоресурсов.
 - г. Расширение разнообразия форм общественного транспорта, среди которых особенно выделяется общественно-частный транспорт, например, автомобили коллективного пользования или персонального быстрого транспорта (Personal Rapid Transport), (примеры уже существуют – стоянки общественных велосипедов в ряде европейских городов).
 - д. Внедрение программ «умного» транспорта: оптимальные маршруты, индивидуальный виртуальный навигатор в системе транспорта (позволяет автоматически планировать сложные, включающие использование нескольких видов транспорта) поездки в городе, формируя оптимальный маршрут с учетом трафика и фактического расписания движения транспорта.
8. Эффективная городская агломерация. Прежде всего, речь идет о согласовании политики Санкт-Петербурга и Ленинградской области в следующих областях:
- а. развитие общей транспортной и энергетической системы;
 - б. развитие единого транспортно-логистического узла;
 - в. согласованная инвестиционная политика;
 - г. согласованная кадровая и миграционная политика;
 - д. формирование единого рынка земли и недвижимости (во многом за счет гармонизации государственных программ и унификации нормативной базы);
 - е. согласованная экологическая политика;
 - ж. формирование нового объекта управления (пусть и на базе координации деятельности органов государственной власти Санкт-Петербурга и Ленинградской области, а также муниципальных образований) – петербургской агломерации.
9. Культурная политика. Целый ряд задач социально-экономического развития Санкт-Петербурга в настоящий момент не решить без перехода к следующему поколению программ культурной политики. Репертуар целей последней должен быть расширен, в том числе за счет:
- а. готовности горожан жить и работать в условиях глобализующихся культуры и экономики (требуется гармонизация российских и международных образовательных стандартов и квалификационных систем, унификация с международными стандартами систем социальных услуг, обеспечение массового изучения английского языка; и пр.);
 - б. повышения толерантности и признание субкультур в качестве необходимой и неотъемлемой части петербургской культуры;
 - в. воспитания «зеленого сознания» у горожан, формирования ценности ресурсоэффективного и экологически дружелюбного образа жизни;
 - г. готовности горожан на протяжении всей своей жизни учиться открытости к инновационному развитию.

⁷⁵ По мнению ARUP, ключевыми понятиями для проектирования нового транспорта в городах должны быть «комфорт» (люди) и «плотность» (density) как баланса всех связанных с мобильностью компонентов.

⁷⁶ Концепции коренного изменения трендов развития транспортного сектора обсуждаются уже не менее 30 лет, первоначально как пути возрождения общественного транспорта в крупнейших городах (борьба с пробками).

⁷⁷ По оценке Roland Berger, после 2015 года в мире ожидается всплеск развития гибридных средств передвижения и электромобилей, 2020 год станет точкой бифуркации рынка транспортных средств, когда будет налажен массовый выпуск электро- и гибридных автомобилей. Например, к 2030 году доля гибридных автомобилей в общем объеме продаж нестандартных (т.е. использующих углеводородное топливо) автомобилей в США будет составлять 63%, а в общем объеме продаж легковых автомобилей – 40%.

3.2. Организационные новации

Реализация потенциала развития Санкт-Петербурга предполагает организационные новации как в организации ключевых для города рынков, так и в системе государственного управления. Это связано с тем, что принципиально новые задачи могут решать только принципиально новые институты и структуры. Данные структуры и институты включают в себя как систему государственных органов и региональную нормативную базу, так и трансформацию негосударственных структур и локальных нормативных актов, охватывающих деятельность коммерческих и некоммерческих организаций. При этом есть основания полагать, что наиболее революционные изменения организационных структур и институтов городу необходимы в следующих сферах:

1. управление экономикой, включая промышленную политику, а также управление развитием петербургского транспортного узла, сферу образования и инноваций;
2. управление развитием отдельных территорий внутри города: центрального делового района, исторического центра, креативного квартала, формированием локальных центров (подцентров);
3. развитие агломеративных отношений;
4. культурная политика, где должен быть запущен целый ряд программ, которые ни в Санкт-Петербурге, ни в РФ в сколь угодно значительных объемах не реализовывались.

3.2.1. Организационные новации в сфере экономики, образования и инноваций

1. Основные изменения в сфере экономической (прежде всего, промышленной) политики в ближайшие 3–5 лет могли бы быть сконцентрированы на формировании сложных альянсов государства (в лице городских властей) и частного бизнеса.

Наиболее адекватным инструментом создания таких альянсов (учитывая европейский опыт) в настоящий момент могут стать кластеры. Обязательным условием для эффективного использования этого инструментов становится формирование или содействие созданию экономическим блоком Правительства:

- a. организационно оформленных кластеров;
- б. долгосрочных стратегий как развития отдельных кластеров, которые, как правило, должны готовиться самими кластерами, так и государственных долгосрочных стратегий развития отдельных секторов экономики города;
- в. формирование специального фонда поддержки кластерных инициатив⁷⁸.
- г. формирование единого для города секретариата кластеров⁷⁹ или системы секретариатов кластеров⁸⁰, обеспечивающих стратегическое развитие последних, а также их эффективное включение в государственные федеральные и городские программы.

2. Отдельное направление в совершенствовании системы управления экономикой — организационные новации в транспортном комплексе Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Здесь может быть использован опыт соседней Финляндии, идущей по пути укрупнения своих транспортно-логистических мощностей, формирования групп портов и выстраивания новых систем управления, например, регионального логистического центра (Bothnia Logistic Centre (BLC) в районе Kemi-Tornio, объединяющего мощности портов этих городов и тыловых инфраструктур, а также потенциал интермодальных перевозок: формирование «логистической деревни» в Оулу; объединение в 2011 году двух финских портов в единый HaminaKotka⁸¹; и т. д. Либо может быть использован опыт более мягкой интеграции ряда голландских портов, которые связаны, скорее, через совместные транспортные сервисы и тыловую инфраструктуру, согласование маркетинга⁸². Наиболее оптимальным решением для развития транспортного узла «Санкт-Петербург — Ленинградская область» сейчас видится создание регионального логистического центра. Тем более что подобного рода работа, по сути, уже ведется.

⁷⁸ Например, во Франции для поддержки кластеров, правда, на национальном уровне, создан Единый Межведомственный Фонд (FUI), который обладает целым набором инструментов (от грантов и субсидий до системы специализированных услуг) стимулирования развития кластеров. В Великобритании кластерную поддержку осуществляют, в том числе, Агентства регионального развития (Regional Development Agencies — RDA). Они были созданы в 9 регионах Англии. Существуют отдельные подобные структуры для Северной Ирландии, Шотландии, а также Уэльса. Восемь из девяти агентств подотчетны Департаменту предпринимательства, инноваций и квалификации (Department Of Business, Innovation and Skills). Исключением является Лондонское агентство, подотчетное мэру Лондона и Лондонскому собранию. Финансирование осуществляется 6 министерствами (до 2,3 млрд. фунтов в год). Также RDA были переданы функции по распределению средств EU на реструктуризацию экономики. В 2011 году появились планы по закрытию агентств к 2012 году и введению вместо них Локальных предприятий партнёрства (Local Enterprise Partnerships).

⁷⁹ Например, как в Осло, где одна некоммерческая корпорация — Oslo Teknopol — исполняет функции секретариата сразу нескольких ключевых кластеров, связанных с использованием ресурсов северных морей.

⁸⁰ В ЕС нередки случаи, когда функции секретариата возлагаются на специально созданную государством или регионом управляющую кластером компанию. Например, созданным в 1996 году Мюнхенским биотехнологическим кластером (Munich Biotech Cluster), в который входит около 350 компаний, бизнес-инкубаторы, 4 университета, 3 НИИ, 2 клиники и др., управляет специально созданная компания BioM Biotech GmbH.

⁸¹ Порт HaminaKotka управляется основанной в 2011 году компанией Port of HaminaKotka Ltd, находящейся в собственности городов Котка и Хамина.

⁸² Например, промышленный комплекс глубоководного порта Vlissingen и порта Terneuzen, порта Роттердама с рядом малых портов и т. д.

3. Возможны инновационные решения в развитии промышленной инфраструктуры: развертывание системы промышленных (индустриальных), технологических и научных парков. Прежде всего, для тех парков, в которых сильно участие Федерации и города, может быть предложена единая концепция управления и формирования единой (сетевой) управляющей компании. Такой опыт есть за рубежом⁸³, хотя решения поддержки промышленного роста и инновационного развития всё же отличаются большим разнообразием и не могут быть сведены к набору однотипных проектов.

3.2.2. Организационные новации в сфере управления территориальным развитием

Основные изменения в системе управления развитием внутригородских территорий заключается в том, что оно может потребовать другого, чем деление на муниципальные образования, деления территории Санкт-Петербурга, выделения отдельных районов под функции площадок для ключевых проектов: центрального делового района (особенность Санкт-Петербурга заключается в том, что это может быть специальным проектным действием и такой новый район может быть создан вне традиционного исторического центра, который нужно разгружать от избыточных деловых функций⁸⁴); креативного (Art & Design) района; ревитализации и модернизации исторического центра города; создания функциональных подцентров (публичных и торговых зон, центров концентрации рабочих мест, крупных транспортных узлов общегородской транспортной системы) в зонах жилой застройки. Городами индустриально развитых (и не только) стран накоплен значительный опыт организационного строительства и институционального оформления в этой сфере. Часть его может быть с успехом использована в Санкт-Петербурге.

Таблица 7. Организация управления Центральным деловым районом (ЦДР)/Central Business District (CBD)

Механизмы развития ЦДР (CBD)	Примеры использования	Примечания
Создание институциональной базы, регламентирующей застройку ЦДР и использование его территорий	Еще в 1959 году «Американская ассоциация органов территориального планирования» (American Society of Planning Officials) подготовила доклад «Цели в отношении Центрального делового района» (Central Business District Goals: Information Report No. 125. August 1959).	
«Руководящие принципы планирования территорий (городского дизайна) центрального делового района», требования к ночному освещению, размещению городской символики и т.п.	Сильвания (Джорджия, США), Тампа (Флорида, США) и Вудхейвен (Мичиган, США), Кингстон (Онтарио, Канада), Ла-Плата (Аргентина)	Достаточно подробно регламентируются не только вопросы функционального зонирования территорий, но и стандартов проектирования, элементов городского дизайна (фасадные линии, цветовые решения, архитектурные решения), а также требования по благоустройству и инженерным инфраструктурам
Специальные планировочные документы ЦДР (например, генеральные планы, мастер-планы и т.п.)	Даллас (Техас, США) и Вирджиния-Бич (Вирджиния, США), Кингстон (Онтарио, Канада)	
Локальные акты, посвященные градостроительному и архитектурному проектированию отдельных видов территорий (например, публичных пространств, торговых улиц, бульваров и коммуникаций), объектов (дворов, стоянок, тротуаров и др.), а также нового строительства на территории района	Тампа (Флорида, США), Кингстон (Онтарио, Канада), Окленд (Новая Зеландия)	
Программы развития ЦДР		
Комплексные государственные, муниципальные программы	Пекин (КНР), 10-летняя стратегия развития ЦДР Окленда (Новая Зеландия), программа развития резиденций для международных организаций (МАГАТЭ и т.п.) в Вене (Австрия), создание района Дефанс в Париже (Франция), Кингстон (Канада), 5-летний «Downtown District Authority Work Plan» Палм Бич (Флорида, США)	Чаще всего такие программы делятся по целям на программы сохранения и возрождения исторических центров или программы создания новых ЦДР, нередко даже вне исторического центра (Париж, Вена и т.п.)
Комплексные программы некоммерческих организаций (гражданские инициативы)	Вирджиния-Бич (Вирджиния, США)	
Специальные программы транспортных коммуникаций и пешеходных передвижений в ЦДР	Лондон (Великобритания), Копенгаген (Дания), Сан-Франциско (Калифорния, США), Майами (Флорида, США), Кливленд (Огайо, США), Даллас (Техас, США)	

⁸³ В 1982 году в финском Оулу был открыт первый современный технопарк. Уже к 1999 году в стране был создан 21 научный и технологический парк. Оператором-администратором этих парков чаще всего выступает акционерное общество Technopolis (технологические центры в городах Оулу, Вантаа, Эспо, Лаппеенранта, Ювяскюля и Тампере), которое оказывает компаниям-резидентам услуги на коммерческой основе. При этом Technopolis реализует инвестиционный маркетинг сразу для всех управляемых площадок и обеспечивает продвижение на внешних рынках акций и продуктов своих резидентов. Несколько иной, но тоже сетевой проект технопарков (так называемые технопарки 3-го поколения) реализует также финская компания Oasis Network.

⁸⁴ Именно так подошли к формированию новых деловых районов Пекин и Париж. В целом в этом же направлении двигались Вена и Прага.

3.2. Организационные новации

Отдельные проекты («Главная улица», развитие «уличной скульптуры» и т.п.)	Проект «Главная улица Вирджиния-Бич», проект «Бульвар Кеннеди» в Тампе, проект городского дизайна ЦДР Сент-Луис (Миссури, США), крупного торгово-развлекательного центра в Сан-Диего (Калифорния, США), дизайн-центра в Вене (Австрия), проект Williamsville Main Street в Кингстоне (Канада), водной линии в Окленде (Новая Зеландия), Пекинский ЦДР бизнес-фестиваль и Пекинский ЦДР международный форум (КНР).	Формирование «центров притяжения», повышение инвестиционной привлекательности района
Программы рекрутинга ключевых резидентов ЦДР	Дефанс в Париже (Франция), ЦДР Пекина (КНР), Даллас (США)	За восемь лет в ЦДР в Пекине было привлечено 117 компаний из рейтинга 500 Fortune. Офисы более 60% зарубежных финансовых компаний в Пекине располагаются в ЦДР, а также большинство иностранных посольств.
Создание специализированных государственных/муниципальных органов, регулирующих развитие ЦДР	Иногда специализированные органы не создаются, а проекты и программы развития ЦДР просто выделяются внутри текущей деятельности существующих муниципальных и государственных органов	
Специальные органы местного самоуправления (управления) ЦДР (советы, комиссии, агентства территориального развития)	Лондон (Великобритания), государственная корпорация развития района Дефанс в Париже (EPADESA) (Франция), Административный комитет ЦДР Пекина (КНР), а также еще целый ряд органов: Beijing CBD Chamber of Finance, Beijing CBD Chamber of Media Industry и Beijing CBD Association of Property Management & Real Estate Development (КНР), Downtown Miami Development Authority (Майами, Флорида, США)	
Архитектурные комиссии	Тампа (Флорида, США), Design Review Board в Ла-Плата (Аргентина)	Согласовывают архитектурные проекты
Система муниципальных и смешанных/консультативных (частно-муниципальных) органов (советы, комиссии и комитеты, агентства территориального развития)	Окленд (Новая Зеландия)	
Ассоциации и общественные органы поддержки развития ЦДР	Нередко именно эти ассоциации – драйвер развития ЦДР	
Ассоциации адвокатского типа, некоммерческие агентства территориального развития	Вирджиния-Бич (Вирджиния, США), Oxford Mainstreet, Incorporated в Оксфорде (Пенсильвания, США), Downtown Dallas, Inc. и группы волонтеров в Далласе (США)	Главной целью ставят сохранение центра города, сохранение наследия
Ассоциации инвесторов и бизнес-резидентов	Денвер (Колорадо, США), Ассоциация Центрального делового района Найроби (Nairobi Central Business District Association) в Кении, Caboolture Central Business District Retail and Traders association в Кабулчере (Австралия)	Главная цель – привлечение новых бизнесов, рост капитализации недвижимости, привлечение клиентов и покупателей, надлежащие бизнес-сервисы. В США ЦДР генерирует около 20% налогов на недвижимость в городе
Финансовая база программ развития ЦДР		
Налоговые льготы и субсидии для застройщиков и резидентов	Сан-Хосе (Калифорния, США) (1970-е гг.), Тампа (Флорида, США)	
Формирование специальных муниципальных/государственных или частно-государственных целевых фондов реконструкции центра и поддержки развития ЦДР, финансирование из фондов государственной грантовой поддержки	Тампа (Флорида, США), Оксфорд (Oxford Mainstreet, Incorporated, США), Майами (Флорида, США)	Чаще всего, речь идет о грантовой поддержке частных инициатив

3.2.3. Организационные новации в сфере агломерационного строительства Санкт-Петербурга

Сложность агломерационного строительства в РФ заключается в том, что действующее законодательство не предусматривает это реально существующее экономико-географическое образование в качестве объекта правового регулирования. Для того чтобы синхронизировать развитие Санкт-Петербурга и ряда территорий Ленинградской области («ближнего агломерационного пояса» города), необходимо будет реализовать достаточно сложный управленческий проект.

Есть несколько вариантов выстраивания системы управления агломерацией, но все они предполагают координацию и сотрудничество, а администрирование – в минимальной степени. Наиболее распространенными вариантами управления агломеративными связями являются региональные и муниципальные ассоциации.

У Санкт-Петербурга есть собственный, пусть и не закрепившийся, опыт выстраивания агломеративных связей с Ленинградской областью, который может быть реанимирован в современных условиях. Это опыт реализации в 1998–2000-м годах проекта в рамках программы ТАСИС «Усиление синергии: единая стратегическая политика для Санкт-Петербурга и Ленинградской области в контексте Северо-Западного региона России» (EDRUS 9606)⁸⁵. Тогда были отработаны некоторые механизмы взаимодействия города и области по развитию агломеративных связей. В частности, были определены необходимые нормативно-правовые акты, создающие базу для такого взаимодействия; предложена организационная форма совместной работы в виде Комиссии по региональному планированию и сотрудничеству; а также определены 7 ключевых направлений сотрудничества, под которые должны были создаваться рабочие группы, обеспечивающие текущее управление агломеративным развитием⁸⁶.

В настоящий момент на базе накопленного опыта взаимодействия Санкт-Петербурга и территорий Ленинградской области, учитывая наработанную концептуальную базу, может быть выстроена новая структура управления развитием Санкт-Петербургской агломерацией. Несомненно одно: достижение этой цели потребует нетривиальных нормативных и организационно-управленческих решений.

3.2.4. Организационные новации в сфере культурной политики

Петербург готов перейти к так называемой инструментальной культурной политике⁸⁷. Это предполагает целый блок, в том числе организационных новаций, связанных с перестройкой городских пространств («уличное искусство»), формированием и развитием петербургской школы дизайна, программами развития толерантности, интернациональности, и в то же время с сохранением и развитием субкультур в рамках единой петербургской культуры. Одним из важнейших организационных элементов новой культурной политики может стать создание в Петербурге системы массовых тренингов⁸⁸.

Переход к «инструментальной культурной политике» не может быть простым делом. Здесь может быть использован опыт скандинавских соседей и извлечены уроки из далеко не однозначного опыта реализации культурной политики в некоторых российских регионах⁸⁹.

В Санкт-Петербурге есть все предпосылки создать первый в стране креативный район. Управление последним не может быть осуществлено в виде традиционного государственного администрирования и само по себе потребует организационных новаций.

⁸⁵ В проекте участвовали: Администрация Санкт-Петербурга, Правительство Ленинградской области и межрегиональная Ассоциация «Северо-Запад» (АСЗ). Нидерландский Экономический Институт выступил основным подрядчиком по проекту. С российской стороны в проекте участвовал МЦСЭИ «Леонтьевский Центр».

⁸⁶ В качестве таких ключевых направлений предлагались следующие: 1) стратегия устойчивого роста инвестиционной привлекательности региона (Согласованная поддержка инвестиций); 2) Программа развития организационно-технологического обеспечения прохождения (транзита) грузов через Санкт-Петербург и Ленинградскую область; 3) Совместная маркетинговая программа в области туризма; 4) Территориальная организация агорекреационных зон и трансформация садоводческих массивов в благоустроенные населенные пункты; 5) Выявление территориальных зон взаимных интересов Санкт-Петербурга и Ленинградской области и разработка предложений по осуществлению в них градостроительной деятельности на основе единой информационной и нормативно-правовой базы (проект «Общие Интересы – единый механизм развития»). 6) Единая политика обращения с отходами в Санкт-Петербурге и Ленинградской области (проект «Отходы»). 7) Создание агентства регионального планирования и кооперации.

⁸⁷ Считается, что понятие последней было выработано в 1970–80-е годы, прежде всего, в скандинавских странах (Г. Вестхейм), и закреплено в целом ряде руководящих государственных документов министерств культуры Швеции (Ny kulturpolitik (New Cultural Policy, SOU 1972:66–77), Норвегии (St. meld. Nr. 52 (1973–74) Ny kulturpolitikk (Report to Parliament Nr. 52. New Cultural Policy), Дании (Kulturbetænkning (On the Question of Culture, 1969) and Kulturpolitisk redegøftelse (White Paper on Cultural Policy, 1977)). Инструментальная культурная политика означает использование культурных начинаний и культурных инвестиций как средства или инструмента достижения целей в других, а не только в культурной, сферах. В целом это поворот от понимания культуры как воплощения в искусстве и культурной политике, как поддержания наследия к культуре как способу развития личных творческих способностей людей, использованию региональной и культурной самобытности в качестве предлагаемого сообществу продукта, а нередко и товара. Само искусство было выведено на улицы в виде уличной скульптуры и городского дизайна, культурные программы нацеливались не столько на продвижение одного культурного канона, сколько на сохранение и гармоничную интеграцию субкультур.

⁸⁸ С необходимостью развертывания таких тренингов столкнулся, например, Портленд (Орегон, США) при переходе к ресурсоэффективному городу. Оказалось, что изменения технологических стандартов и развертывания водо- и энергосберегающих инфраструктур вовсе недостаточно, чтобы многочисленные «умные» и «сберегающие» устройства заработали. Необходимо изменить образ жизни горожан. А это – культурная проблема.

⁸⁹ Например, Перми.

Таблица 8. Организация и управление креативными районом (Art & Design District – ADD)

Название, локализация ADD, год создания	Организационная форма	Число участников	Система управления	Ключевые направления деятельности
Дизайн-район SONO (South Norwalk, 50 км от Нью-Йорка, США), 9 кварталов и набережная, 1977	Партнерство девелоперов TR SONO PARTNERS и F. D. Rich Company (цель SONO DD – повысить капитализацию недвижимости, привлечь покупателей и арендаторов)	Более 170 участников	Совместные мероприятия, фестивальныи сезон, координаторы на общественных началах по 8 направлениям	Единый маркетинг и брендинг для предприятий, локализованных в районе, риэлтерские услуги
Sthlm Design District (Стокгольм, Швеция, 2008); Design District Helsinki (25 улиц и 200 точек, Хельсинки, Финляндия, 2005); Noho Design District (9 кварталов Манхэттена, Нью-Йорк, США); Design District в Афинах (Афины, Греция, 2010)	Design District Helsinki, Sthlm Design District – ассоциации резидентов, Noho Design District – частное партнерство организаторов портала, Design District в Афинах – рекламный интернет-портал	Sthlm Design District – 33 члена; Design District Helsinki – более 200 участников; Noho Design District – более 30 представляемых точек; Design District в Афинах – заказчики рекламных услуг	Единая информационная политика через интернет-портал. NDD, кроме этого, содействует проведению ежегодной Международной ярмарки современной мебели в Нью-Йорке (ICFF)	Интернет-портал, осуществляющий единый маркетинг
Denver Design District (Денвер, Колорадо, США, 1996)	Ритейлеры, предоставляющие специализированные торговые площади (Denver Design Center и прилегающие торговые точки общей площадью около 300 тыс. кв. м)	Около 50 торговых точек, 1900 торговых марок	Специализированный торговый район, зона размещения «уличного искусства» (современная скульптура и т.п.)	Единый маркетинг, общий консультационный центр
Cleveland District of Design (Кливленд, Огайо, США, 1970)	PlayhouseSquare Association и PlayhouseSquare Foundation. Их партнерство с Кливлендским институтом искусств, Государственным университетом Кливленда, корпорацией развития центра города (Downtown Cleveland Alliance), властями штата Огайо и города Кливленда	Более 170 резидентов, спецпрограммы двух университетов, колледжа, бизнес-школы, Jane Addams Design Lab	Программы PlayhouseSquare Association и PlayhouseSquare Foundation, а также программы государственной поддержки штата и муниципальной поддержки города (9 разных видов льгот и субсидий для резидентов)	Центр мирового класса индустрии дизайна, в т.ч. в образования в сфере дизайна и искусств, инструмент ревитализации территорий (с конца 1920-х гг.)
West Queen Street West (the Art and Design District) (Торонто, участок улицы, длиной более 1 км, Канада, начало 1990-х гг.)	Специализированная ритейл-стрит, эволюционно сформировавшая район	Более 100 резидентов	Отдельные программы города по поддержке учреждений культуры и девелоперов, программы некоммерческих организаций (например, Artscape Foundation)	Специализированная недвижимость, торговый коридор, площадка проведения публичных мероприятий
798 Art Zone (Пекин, часть района, площадью 1 кв. км, Dashanzi Art District, КНР, 1995)	Офисно-промышленный парк	Сотни резидентов, сотрудничество с несколькими университетами и художественными школами	Управление девелопера (Beijing Sevenstar Electronics Co., Ltd) при сильном влиянии города	Единый маркетинг, площадка проведения нескольких крупных международных и национальных форумов, выставок и ярмарок

4. Заключение

Потенциал социально-экономического развития Санкт-Петербурга во многом зависит от того, как будет развиваться Российская Федерация и какой будет экономическая ситуация в Европе, прежде всего, северной. Тем не менее, у Петербурга есть свои ресурсы и возможности развития.

Важно реализовать эти возможности именно сейчас: существует объективная потребность в переходе к следующему этапу развития города; экономическая, социальная, культурная ситуация в целом еще некоторое время будет благоприятной для того, чтобы город мог позитивно развиваться; Российская Федерация жизненно заинтересована в том, чтобы в списке «суперрегионов», претендующих на то, чтобы в ближайшее время стать основными центрами глобальных рынков, появился наряду с Москвой второй российский город.

Понятно, что, заявляя следующий этап развития, Санкт-Петербургу важно сохранить свое историческое и культурное наследие, и при этом поставить предельно амбициозные цели и продемонстрировать высокую динамику роста, причем инновационного.

Перечень рисунков

Рисунок 1. Динамика грузооборота Большого порта Санкт-Петербурга	6
Рисунок 2. Динамика пассажирооборота аэропорта «Пулково»	6
Рисунок 3. Динамика грузооборота железнодорожного узла Санкт-Петербурга.....	6
Рисунок 4. Основные показатели развития интернета в Санкт-Петербурге, Москве и в среднем по СЗФО и ЦФО, 2010 год.....	7
Рисунок 5. Тенденции пространственного развития Санкт-Петербурга.....	8
Рисунок 6. Динамика структуры инвестиций в основной капитал по видам экономической деятельности в Санкт-Петербурге	11
Рисунок 7. Динамика объема прямых иностранных инвестиций в экономику Санкт-Петербурга	11
Рисунок 8. Основные характеристики роста 2000-х гг. в Санкт-Петербурге	12
Рисунок 9. Структура ВРП Санкт-Петербурга	13
Рисунок 10. Структура экономики Санкт-Петербурга. Приоритетные виды деятельности	14
Рисунок 11. Крупнейшие мегаполисы мира в 2010 и 2030 гг.....	15
Рисунок 11.1 Распределение населения по регионам в 2010 и 2030 гг.	15
Рисунок 11.2 Население крупнейших агломераций мира в 2010 и 2030 гг.	15
Рисунок 11.3 ВРП крупнейших агломераций мира на 2010 и 2030 гг.	16
Рисунок 12. Сокращение доли трудоспособного населения (на 100 человек)	17
Рисунок 13. Занятость и оплата труда в Санкт-Петербурге	17
Рисунок 14. Карта глобальных и европейских инновационных кластеров.....	18
Рисунок 15. Лучшие университеты, бизнес-школы и дизайн-школы мира	18
Рисунок 16. Распределение реализованных и реализуемых крупных инвестиционных проектов жилой и офисной недвижимости на территории Санкт-Петербурга	19
Рисунок 17. Инвестиции в коммерческую недвижимость за 2008 год	19
Рисунок 18. Усредненная плотность движения в Санкт-Петербурге (показатели плотности движения между 16 и 20 часами)	20
Рисунок 19. Структура территории Санкт-Петербурга в соответствии со стоимостью и назначением недвижимости	21
Рисунок 20. Внутренняя миграция населения Санкт-Петербурга в связи с новым жилищным строительством	21
Рисунок 21. Основные инвестиционные проекты, реализуемые в зоне субурбии и ближнего агломерационного пояса Санкт-Петербурга.....	22

Рисунок 22. Спрос на офисные помещения в европейских городах	23
Рисунок 23. Распределение наиболее фотографируемых мест на базе выставленных в Интернете фотографий	24
Рисунок 24. Индустриальные и технологические парки Санкт-Петербурга	25
Рисунок 25. Прогноз изменения численности населения по основным группам.....	27
Рисунок 26. Оценка расходов на некоторые виды социального обеспечения пожилых людей	27
Рисунок 27. Новый этап социальной политики Санкт-Петербурга	28
Рисунок 28. Этапы развития потребительских систем	29
Рисунок 29. Сценарное пространство стратегии социально-экономического развития Санкт-Петербурга.....	30
Рисунок 30. Характеристика ключевых рынков 2010–2015 гг., на которых могут быть развернуты конкурентоспособные кластеры Санкт-Петербурга	32
Рисунок 31. Основные характеристики делового района	33
Рисунок 32. Возможности развития туристических зон Санкт-Петербурга	34
Рисунок 33. Типы (форматы) недвижимости, необходимые для формирования креативных пространств на базе креативных индустрий.....	35
Рисунок 34. Схема грузо- и пассажирооборота крупнейших авиа-, морских и железнодорожных (в т. ч. ВСМ) транспортных узлов Европы	37
Рисунок 35. Матрица оценки эффективности исследовательских дизайнерских программ.....	38
Рисунок 36. Элементы городского дизайна. Публичные арт-объекты	42

Перечень таблиц

Таблица 1. Строительство крупных объектов: медицинских центров, объектов культуры, помещений вузов.....	9
Таблица 2. Численность выпускников вузов по отраслевой специализации учебных заведений в г. Санкт-Петербурге.....	17
Таблица 3. Данные опроса готовности петербуржцев к ресурсоэффективному поведению (2011 год)	25
Таблица 4. Новое поколение горожан вступает в жизнь со своими ценностями.....	29
Таблица 5. Факторы, принимаемые во внимание при размещении региональных штаб-квартир крупных корпораций	33
Таблица 6. Требования к энергоэффективности зданий и сооружений в некоторых странах	40
Таблица 7. Организация управления Центральным деловым районом (ЦДР)/ Central Business District (CBD)	45
Таблица 8. Организация и управление креативным районом (Art & Design District – ADD)	48

Приложение. Обзор стратегий развития городов

Бангалор • Берлин • Бостон • Ванкувер • Гонконг • Йоханнесбург • Ливерпуль
• Лондон Нью-Йорк • Пекин • Сан-Паулу • Сан-Франциско • Сидней
• Сингапур • Сиэтл • Стокгольм • Токио • Хельсинки • Шанхай

Бангалор (Карнатака, Индия)

Планы развития города создаются с 1961 года. В настоящее время действует Draft Master Plan 2015.

Структурный план (The Structure Plan) основывается на принципе структурированной непрерывности (Structured Continuity). Согласно этому принципу чтобы избежать неуправляемого разрастания города развитие в уже существующих городских районах и в новых местах должно быть «структурировано» пространственно и функционально. Существующая городская система должна быть усилена путем обновления существующих районов, развитие должно быть продолжено с помощью выборочного расширения уже развитых районов. Это поможет избежать нового строительства на удаленных окраинах, не охваченных инфраструктурой и транспортом. А также снизит необходимость в перемещениях.

Ключевые направления развития:

1. Организация пяти концентрических поясов:
 - Первый пояс – центр, который состоит из исторической Петты, Административного центра и Центрального делового района.
 - Второй пояс – расположенные вокруг центра ранее построенные жилые районы.
 - Третий пояс – недавние постройки с обеих сторон внешней кольцевой дороги.
 - Четвертый пояс – земли, на которых запланировано строительство.
 - Пятый пояс – зеленый пояс и сельскохозяйственные районы на окраине города, включающие небольшие деревни.
2. Линейное развитие вдоль радиальных дорог, где концентрируется промышленная, деловая и транспортная активность.
3. Центры внутри Сити, имеющие высокую плотность городского развития, будут обслуживать окружающие жилые районы.
4. Развитие транспортных хабов, связывающих главные дороги, кольцевые дороги, железнодорожные линии для удобства пересадок, децентрализация автобусных и железнодорожных станций для перемещения их из центра города.

Территория разделена на зоны трех категорий:

1. Зоны главной категории (Main Areas Category). Включает 16 зон, в каждой из которых установлены свои правила. Их можно разделить на: старые городские районы, реконструируемые районы, жилые районы, промышленные районы, зеленые районы.
2. Специальные зоны (Specific Areas Category). Включают общественную инфраструктуру, земли с определенными функциями (парки, кладбища и т. д.), крупные транспортные структуры, районы с запланированным строительством, районы сохраненного наследия.
3. Зоны ограниченного развития. Имеют ограничения и специальные условия для развития.

Источник: Bangalore Development Authority, Master Plan 2015

Берлин (ФРГ)

В Берлине действует Land Use Plan 2009 года – главный план, содержащий цели и направления развития для всей территории Берлина. Документ регулярно обновляется.

Его цели:

1. обеспечение приоритета внутреннего развития, городского разнообразия, улучшение использования уже застроенных территорий;
2. сбалансированное использование земли во всем городе;
3. улучшение уже существующего жилищного фонда;
4. обеспечение дополнительной занятости, особенно в районах, хорошо обслуживаемых общественным транспортом;
5. усиление полицентрической структуры города через интегрированное развитие существующих центров;
6. защита открытых пространств, создание территорий отдыха;
7. обеспечение удобного расположения городских служб;
8. превращение Берлина в город коротких дистанций, эффективного общественного транспорта, предлагающий разумные решения для коммерческого транспорта.

В начале 1990-х годов было заключено соглашение между Берлином и Бранденбургом о синхронизации и совместном планировании развития объединенной территории двух федеральных земель. Принят План развития Берлина-Бранденбурга (2009).

Его основные цели:

1. Концентрирование развития на территориях с подходящими условиями (например, наличие транспорта).
2. Строгая экономия.
3. Концентрация населения.

На региональном уровне План уточняется и дополняется местными деталями для суб-территорий региона-метрополии.

Источник: Senate Department for Urban Development, Berlin Land Use Plan, Development Plan Berlin-Brandenburg

Бостон (Массачусетс, США)

Планированием развития Большого Бостона занимается Metropolitan Area Planning Council. В 2008 году был одобрен план развития Большого Бостона MetroFuture до 2030 года.

Согласно плану территория делится на:

1. Ядро метрополии. Стимулирование роста рабочих мест вокруг медицинских и образовательных институтов и отраслей промышленности. Выполняет роль хаба региональной транспортной сети.
2. Региональные хабы. Возрождение промышленных городов и центров городов. Фокусирование развития в основных пригородных экономических центрах.
3. Пригородные центры. Максимизация потенциала главных городских центров и существующего городского транспорта. Создание новых местных автобусных маршрутов, пешеходных и велосипедных дорожек.
4. Зоны приоритетного сохранения (Priority Conservation Areas). Территории со значительной природной, сельскохозяйственной, рекреационной ценностью.
5. Транспортные коридоры между ядром метрополии и другими территориями.

Для осуществления MetroFuture сформулированы 13 стратегических направлений развития:

1. выполнение планов по координации совместных действий жителей и властей;
2. демократизация информации. Облегчение доступа ней;
3. усиление муниципальной финансовой системы; повышение эффективности, улучшение контроля;
4. налаживание регионального сотрудничества;
5. обеспечение компактного роста; фокусирование развития в центрах городов и ближайшей инфраструктуре, что позволит сохранить природные и денежные ресурсы, которые могли бы быть потрачены на разрастание города и застройку с низкой плотностью;
6. улучшение качества жизни и школьного образования;
7. защита природы; развитие на уже освоенных территориях;
8. увеличение доступности жилья для разных категорий людей;
9. поддержка здоровой семьи;
10. увеличение количества квалифицированной рабочей силы;
11. достижение целей экономического развития путем сотрудничества между правительством и региональными медицинскими и образовательными институтами мирового класса; поддержка малого бизнеса и креативных индустрий;
12. скоординированная политика по развитию транспорта, учитывающая эффективное использование земли и планирование транспортных систем; развитие эффективной системы доставки грузов; улучшение конкурентоспособности грузовых железнодорожных перевозок;
13. сохранение природных ресурсов.

Источник: Metropolitan Area Planning Council, MetroFuture

Ванкувер (Британская Колумбия, Канада)

Первый план застройки города был принят еще в 1929 году. Были созданы «полностью обустроенные жилые районы» (complete communities), где горожане могли жить, работать, делать покупки, ходить в школу. В то время как большинство городов расширялось, Ванкувер «рос вверх». В 1968 году Ванкувер отказался от строительства автомагистралей в городе, так как это могло привести к разрушению ряда районов, увеличению автомобильного движения и могло способствовать расширению города. Вместо этого в городе развивали общественный транспорт. В 1972 году был издан приказ, защищавший сельскохозяйственные земли Британской Колумбии от застройки и коммерческого использования. Расширение города было ограничено.

В 1972 году был принят план регионального развития Livable Region Strategic Plan. План 1999 года продолжил эту же стратегию. В него вошли 4 компонента:

1. Строительство наземного метро внутри агломерации, названного SkyTrain. Метро помогло уменьшить проблемы на дорогах, вызвало приток населения и способствовало экономическому росту в городских районах.
2. Обеспечение компактного развития Большого Ванкувера. Из существующих 21 муниципального района приоритет отдается развитию четырех ключевых муниципалитетов, непосредственно расположенных у самого города Ванкувера. На эти четыре муниципалитета должно приходиться 70% всего роста строительства и развития, а оставшиеся 30% приходятся на долю отдельных выбранных небольших городов, которые, со временем, будут связаны с центром городским транспортом.

3. Развитие «полностью обустроенных жилых районов» в городах вне Ванкувера.

4. Защита «Зеленой Зоны». Ограничены пределы городской застройки.

Сокращению автомобильного движения способствует налоговое поощрение строительства малых производств и офисов недалеко от дома – в рамках программы чистоты воздуха.

Развитие метрополии-региона включает: определение ареалов концентрированного роста, составляющих до 46% от всей урбанизированной территории. Цель стратегии – к 2021 г. оттянуть до 70% населения в эти ареалы. С 1996 по 2001 годы здесь было построено около 17000 новых единиц жилья. Предполагается, что ядра роста должны иметь индивидуальный образно-культурный характер. Восемь из них – это районные центры, которые в контексте региона рассматриваются как «усовершенствованные районы».

Источники:
David Fox, Halting Urban Sprawl: Smart Growth in Vancouver and Seattle, 2010
Вячеслав Глазычев, Урбанистика, 2008.

Гонконг (КНР)

Действующий стратегический документ – Hong Kong 2030.

Его основные положения:

1. Основываясь на том, что Гонконг – компактный город, будущее пространственное развитие предполагает концентрацию развития вокруг железнодорожных узлов для обеспечения большой массы людей доступом к общественному транспорту.
2. Новые районы застройки на северных новых территориях должны включать в себя рабочие места, жилые дома, образовательные учреждения.
3. Концентрация развития в уже застроенных районах, что позволит сохранить природу. Исключение делается только для умеренной застройки новых территорий.
4. Ядро города по-прежнему будет оставаться центром развития и деловой активности.

Дальнейшее развитие будет проходить по трем осям:

- а. Первая ось направлена на север и юг от ядра, вдоль Восточной Железной Дороги.
- б. Вторая – на запад в сторону Ланьтау.
- в. Третья – к северным новым территориям, недалеко от границы с Шенженем.

В итоге получится четыре функциональные зоны:

- а. Ядро развития монополии (Metro Development Core) – активная деловая зона, где в том числе будет размещено городское жилье.
 - б. Центральная Ось Развития (Central Development Axis) – где располагаются жилье социального типа (Community-type housing), образовательные учреждения.
 - в. Южная Ось Развития (Southern Development Axis) – логистика и туризм.
 - г. Северная Ось Развития (Northern Development Axis) – не слишком активные технологические и деловые зоны, экономическая активность которых связана с выгодами близости к границе.
5. Для остальных территорий предлагается менее интенсивный уровень развития с особым вниманием к сохранению того, что уже есть.
 6. Перестройка промышленных районов под офисы.
 7. До 2030 года будет освоено не более 2% новых земель.

Источник: Hong Kong Planning Department, Hong Kong 2030

Йоханнесбург (ЮАР)

Стратегия развития, принятая в 2006 году, констатировала, что несмотря на многолетнее проведение политики компактного города особого успеха не достигнуто, продолжается тенденция к разрастанию города и снижению плотности населения. Бедные слои населения живут на окраинах вдалеке от социальных и городских благ. Это увеличивает расходы на обслуживание города. Исправить эту ситуацию может экономия вместе с желанием людей ассимилироваться в городе и поступательно идти к лучшей жизни.

Долгосрочные цели стратегии:

1. Обеспечение доступа жителей всех районов к культурным, природным, социальным сервисам, транспорту. Все районы должны быть интегрированы в городскую экономику. Сдерживание разрастания города путем разрешения строительства только на правильно выбранных участках, в том числе уже застроенных ранее.
2. Создание структуры подцентров (центров активности), интегрированных с основными системами города. Особое внимание уделяется развитию подцентров в отсталых районах и центров смешанной активности. Увеличение плотности населения в стратегических местах.
3. Перестройка бедных районов с целью их интеграции в город.
4. Развитие компактной, многоузловой структуры города с интегрированной системой транспорта и использования земли. Создание транспортной сети высокой плотности, охватывающей все узлы. Улучшение качества дорог.

Источник: The City of Johannesburg's Growth and Development Strategy

Ливерпуль (Великобритания)

Во второй половине 20 века в городе происходит резкое снижение количества жителей. В 1960–1970-е годы производилось разрушение районов трущоб, вследствие чего внутри города образовались незастроенные площади. В 1980-х во всем графстве Мерсисайд были приняты Планы, поддерживающие восстановление городов и ограничивающие строительство вне городской территории. Численность семей, живущих в городе была выше, чем в пригородах. Плотность населения быстрее падала в городе, чем в пригородах. После того, как на месте снесенных трущоб построили новые дома, расширение города замедлилось.

В последние годы строительство в городском центре возобновилось, так как появился спрос на дома со стороны семей без детей, которым не нужны детские площадки с парками возле дома, школы и т. д. Кроме того, многие ищут дома рядом с работой и развлечениями.

Источник: Chris Couch, Jay Karecha, Henning Nuijsl, Dieter Rink. Decline and Sprawl: An Evolving Type of Urban Development – Observed in Liverpool and Leipzig European Planning Studies Vol. 13, No. 1, January 2005

Лондон (Великобритания)

The London Plan – впервые опубликован в 2004 году, с тех пор неоднократно дополнялся.

Предусматривает оптимизацию использования уже развитых земель, пустых или недостаточно используемых зданий.

В городе выделены центральные зоны активности (The Central Activities Zone), зоны реализации потенциала (Opportunity Areas), зоны интенсификации (Areas for Intensification), зоны рекреации (Areas for Regeneration), местные центры (Town Centres), стратегические промышленные зоны (Strategic Industrial Locations). Для каждой зоны поставлены задачи развития.

План определяет направления интеграции пространственного и транспортного развития:

1. Развитие должно происходить на территориях, достигаемых общественным транспортом, пешком или велосипеде. Или на тех, которые станут таковыми.

2. Внедрение форм развития, которые приведут к уменьшению необходимости использования транспорта, особенно автомобилей.
3. Улучшение доступности с помощью общественного транспорта, велосипедов или пешком там, где это необходимо.
4. Улучшение доступа к стратегическим транспортным сетям (аэропорты, железнодорожные станции и т. д.)
5. Улучшение работы общественного транспорта
6. Остановка роста внутреннего Лондона и замедление роста внешнего Лондона на одну треть.

Развитие должно способствовать усилению местных сообществ и экономики, включая расширение возможностей для местного бизнеса. Необходимо создание субрегиональной структуры, которая будет лучше объединять внешнюю, внутреннюю и центральную части Лондона, и лучше отражать ключевую роль радиальных соединений. Необходимо усиление стратегической роли центральной зоны активности (Central Activities Zone) и обеспечение устойчивого роста, особенно в экономике.

Источник: The London Plan

Нью-Йорк (Нью-Йорк, США)

Ключевой стратегический документ – PlaNYC 2030.

Документ предусматривает следующие меры:

1. Размещение главных авеню и бульваров рядом с транспортными хабами. Имея легкий доступ к разным видам транспорта, эти районы смогут справиться с возрастающим числом жителей без усиления напряжения транспортной инфраструктуры.
2. Улучшение работы общественного транспорта, что подтолкнет развитие районов.
3. Адаптация заброшенных зданий для нового использования. Расчистка и развитие заброшенных районов. Изменение функционального назначения зон (rezoning).
4. Развитие городских территорий, использующихся недостаточно активно. Строительство домов и создание приемлемых условий для жизни.
5. Снижение нагрузки на основных транспортных маршрутах. Улучшение автобусного сообщения, создание выделенных полос для автобусов.
6. Создание транспортных коридоров между пригородами и разными районами города. Это уменьшит напряженность на дорогах.

Источник: PlaNYC 2030.

Пекин (КНР)

Разработкой планов развития города занимается Beijing Municipal Commission of Development and Reform. Сейчас действует одиннадцатая пятилетняя программа, принятая в 2006 году.

Она предусматривает:

1. Развитие транспортной системы. Строительство новых линий метро. Повышение доли общественного транспорта в дневном трафике до 40%. Развитие железнодорожного транспорта, соединяющего центр города с городами региона. Скоростные автомагистрали, соединяющие центр города с отдаленными районами. Сеть дорог будет покрывать все деревни и города в муниципалитете. Постройка трех кольцевых дорог и 14 радиальных.

2. Развитие городского планирования. Развитие малых городов с диверсифицированной деятельностью. Координация урбанизации и индустриализации. Строительство новых деревень по современным стандартам.
3. Выделение четырех функциональных районов: центральная функциональная зона (the core functional area), городская зона функционального развития (the city functional expansion area), зона развития нового города (the new city development area), зона экологического сохранения (ecological conservation development area).

Четыре вида проводимой политики:

- а. Оптимизированная — проводится по отношению к хорошо развитым регионам, насыщенным разными видами деятельности. Сюда входят центральный городской район и развитые районы малых городов. Предусматривает контроль нового строительства и акцент на обновление и улучшение старых построек.
 - б. Приоритетная — применяется к регионам, где преобладает функциональное позиционирование и имеется понимание направления будущего развития. Охватывает новые города, центральные малые города, ключевые промышленные районы.
 - в. Ограниченная — применяется к отдельным районам для сохранения земли, зелени, природы.
 - г. Запретительная — касается районов, где размещаются объекты исторического наследия и сохранена природа.
4. Приоритет развития высокотехнологичной промышленности.
 5. Развитие сотрудничества и взаимодействия между городом и пригородами. Улучшение системы налоговой децентрализации города, округов и малых городов.
 6. Усиление взаимодействия Пекина, Тяньцзиня и Хэбэя. Необходимы общие усилия как рынка, так и правительства для развития этого метро-кластера. Этот круг городов является центром модернизации и экономического развития. Также необходимо развитие транспортных коридоров между этими городами.

Источник: Beijing Municipal Commission of Development & Reform, The 11th Five Year Programme

Сан-Паулу (Сан-Паулу, Федеративная Республика Бразилия)

Во второй половине 20 века город разросся, этот факт послужил причиной активных споров. Некоторые не видят в этом проблемы, другие — наоборот. Аргументом против разрастания города является отсутствие адекватной системы общественного транспорта: всего три линии метро на 2,5 миллиона пассажиров в день.

Для города характерна децентрализация. Между 1980 и 2000 годами население центральных районов уменьшилось на 30%, в то время как население периферии возросло.

Система городских проектов и стратегий:

1. Система общественного транспорта (Public Transport System). Документ охватывает период с 1999 по 2020 год.

В рамках документа запланированы:

- а. продление линий метро с 49 до 170 км;
 - б. продление линий городских поездов с 30 до 100 км;
 - в. постройка 95 км линий легких поездов для периферии города;
 - г. постройка монорельсовой дороги для соединения аэропортов и центра города;
 - д. улучшение дорожной сети, постройка транспортного кольца.
2. Экологический проект водохранилища Биллингс (The Environmental Billings Project). Проект регулирует нужды поставки воды, работу канализации, защиту от наводнений, выработку электроэнергии, систему расселения и защиту окружающей среды. Кроме того, в проект входит и развитие системы общественного транспорта.
 3. Борьба с загрязнением воздуха. Специального плана нет, но некоторые меры приняты, например, введен запрет на один день в неделю на поездки на автомобиле. Проводится субсидирование правительством замены старых машин на новые.

4. Strategic Master Plan (2002).

Его приоритет — децентрализация. Для достижения этой цели основана 31 субпрефектура вместо региональных администраций. Проведено фракционирование административной структуры. Реализуются специальные городские программы, их целью является развитие определенных районов города путем концентрации инвестиций, создания публичных пространств, привлечения городской жизни.

5. Восстановление исторического центра.

После 30 лет постепенного упадка центра было решено восстанавливать его значение для города. Предпринимаются меры для развития доступности общественного транспорта, проводится реконструкция старых зданий, внедряются современные телекоммуникации.

Источник: Csaba DEÁK São Paulo 2006. Strategies & urban projects, 2007

Сан-Франциско (Калифорния, США)

Стратегия развития города называется ФОКУС. ФОКУС — стратегия развития и сохранения, предлагающая более компактное использование земли.

Согласно стратегии выделяются:

1. Приоритетные зоны развития (Priority Development Areas) — это зоны площадью не менее 100 акров, где располагаются необходимые удобства и службы для удовлетворения повседневных нужд жителей в удобной для пешеходов среде, обслуживаемой общественным транспортом. То есть ставка делается на развитие «полностью обустроенных жилых районов» (complete communities). Дома, рабочие места, магазины будут располагаться рядом, поэтому будет снижаться потребность в перемещении на транспорте, что полезно для окружающей среды. В 2007 году было одобрено строительство ста таких зон в городе и пригородах.
2. Приоритетные зоны сохранения (Priority Conservation Areas) — это зоны, представляющие культурную, архитектурную, природную ценность. Для экономии и сохранения открытых пространств строительство ведется в уже развитых районах. Иначе неизбежное разрастание поглотит фермерские и природные земли и город продолжит расползаться по региону.

Улучшение транспортной сети области залива Сан-Франциско повысило возможности перемещения жителей по региону. На шоссе выделены отдельные полосы для автобусов. Но основным транспортом остается автомобиль. Это приводит к нагрузке на дороги и мосты, поэтому важной целью является сокращение зависимости от автомобилей. Необходимо развитие общественного транспорта, пешеходных и велосипедных дорожек. Рост и развитие региона должен происходить вокруг остановок и терминалов транспорта.

Источники: Association of Bay Area Development, Metropolitan Transportation Commission, FOCUS: a development and conservation strategy for the San Francisco Bay Area; San Francisco Bay Conservation and Development Commission, Transportation and the San Francisco Bay.

Сидней (Новый Южный Уэльс, Австралия)

План развития сиднейской метрополии до 2036 года называется Sydney Towards 2036.

Он предусматривает:

1. Развитие существующих сетей общественного транспорта в центрах. Увеличение числа людей, живущих в ареале достижения регионального города или главного центра (Regional City or Major Centre) общественным транспортом за 30 минут. Продление автобусных и железнодорожных маршрутов. Развитие транспортных связей Сиднея с городами метрополии. Развитие нескольких центров транспорта, т. е. не только в Сиднее, но и в региональных городах (Regional City), например Parramatta, Liverpool и Penrith. Развитие транспортных коридоров между городами.
2. Увеличение числа рабочих мест в регионе Сиднея. Увеличение числа рабочих мест, находящихся недалеко от жилья. Создание рабочих мест во многих других центрах региона уменьшит экономические трудности и повысит устойчивость Сиднея в трудные периоды для экономики.

3. Выделяется 27 стратегических центров вокруг Сиднея, в которых концентрируются рабочие места, сервисы, жилье.
4. Для сохранения окружающей среды и природы 70% строительства ведется на уже развитых территориях, и 30% — на новых землях. В последние 10 лет 79% строительства велось на уже освоенных территориях и 21% на новых.
5. Восстановление города, его обновление. Превращение старых и полуразрушенных районов в районы, построенные по схеме смешанного использования (mixed use), то есть, такие, в которых большое число разных видов деятельности находится рядом. Это удобно для жителей: для того чтобы поехать дальше, есть общественный транспорт, но в целом все, что нужно, находится рядом.

Источник: Metropolitan Strategy Review, Sydney Towards 2036

Сингапур (Республика Сингапур)

Государственная структура, занимающаяся развитием, называется The Urban Redevelopment Authority (URA).

Заявленные приоритеты развития:

1. В настоящее время проводится политика создания частично самостоятельных городов и районов, региональных центров, каждый из которых принадлежит одному из четырех районов Сингапура, не считая центрального района (Central Area). Эти региональные центры должны уменьшить транспортную нагрузку на центральный бизнес-район Сингапура путем перемещения туда некоторых коммерческих функций.
2. Для эффективного выполнения этих планов должны быть созданы транспортные маршруты между центром и районами.
3. Строительство многоэтажных жилых домов и предприятий для более эффективного использования городской земли. Исключение делается только для территорий, где размещаются объекты культурного наследия и природные массивы.
4. Концентрированное размещение основных функций в специальных районах предотвращает неэффективное использование земли. То есть ставка делается на создание районов с одной функцией. Такие районы стратегически распределены по 55 запланированным областям.
5. Строительство жилых домов не только на окраинах, как раньше, но и в центре города.
6. Продолжение намыва новых территорий.

Источник: Urban planning in Singapore, Wikipedia

Сиэтл (Вашингтон, США)

В 1980-е годы Сиэтл был одним из самых быстрорастущих городов США. Из-за отсутствия должного регулирования и планирования появились проблемы, связанные с интенсивностью дорожного движения и загрязнением окружающей среды. Инвестиции в общественный транспорт снижались с 1940 по 1990 — е годы. Первый комплексный план развития Сиэтла был принят в 1994 году.

Текущее регулирование:

1. Дополненный в 2006 году план продолжил политику умного роста (Smart Growth), использующую зонирование для развития городских центров (Urban Centers) и создание «полностью обустроенных жилых микрорайонов» (complete neighborhoods), где люди могут жить, работать, совершать покупки, не используя при этом автомобили. Создано 4 центральных района и два района на окраине, существующих как городские центры. 24 района имеют формат городских деревень (Urban Villages).
2. Была создана организация The Puget Sound Regional Council, включающая в себя 4 округа Сиэтлской метрополии, которая занимается координацией деятельности в области стратегии регионального развития, экономического развития, регулирования разрастания, транспортных вопросов и вопросов защиты окружающей среды.

3. Цели программы Vision 2040: защита окружающей среды, устойчивый экономический рост, эффективная транспортная система, поддержка улучшений в инфраструктуре и системе управления.
4. Среди целей программы Vision 2040 также присутствует фокусирование на развитии «центральных мест» (central places) (то же, что и «complete neighborhoods») и создании районов, связанных общественным транспортом.
5. Законодательная защита местностей, на которых ничего не построено.
6. Развитие в агломерации общественного транспорта и наземного метро. Цель – общественный транспорт должен стать альтернативой личным автомобилям в Большом Сиэтле.

Источник: David Fox, Halting Urban Sprawl: Smart Growth in Vancouver and Seattle, 2010

Стокгольм (Швеция)

В 1880-е годы Стокгольм пережил радикальную смену политики развития, связанную, в первую очередь, с крахом социалистической модели строительства многоэтажных микрорайонов. Жители Стокгольма, из числа которых 85% работают теперь в сфере обслуживания и в сфере высоких технологий, отдали предпочтение домам, рассчитанным на одну семью.

Стратегия развития Стокгольма, принятая в 1999 году, объявила главной целью пересмотр характера землепользования. Принцип «построить все в границах города» переведен в скорректированный свод правил застройки, включивший список памятников и территорий наследия. Под давлением общественного мнения, вызванного ростом числа иммигрантов, было принято решение об отказе от застройки социальным жильем территорий, ранее зарезервированных для этой цели.

Задачи реализации цели «построить все в границах города»:

1. Ревизия использования застроенных территорий с целью повышения «городского статуса», то есть архитектурных качеств застройки.
2. Трансформация старых промышленных ареалов в новые многофункциональные планировочные единицы, включающие жилье, обслуживание, средний и малый бизнес.
3. Сохранение экосистемы города, входящей в единую систему региональных парков, лесов и национальных парков.

В генеральном плане 1999 года определены приоритетные территории реконструкции и нового масштабного строительства. Среди них «научный город» Киста (Kista) – на северо-западе, с подключением четырех прилегающих муниципалитетов. Сюда выносятся новый университет, деловой центр, предполагается строительство нескольких микрорайонов и новой ветви скоростного трамвая, связывающего все четыре муниципалитета.

Старый район Каролинского госпиталя и Королевского Технологического Института рассматривается как территория, предназначенная для развития научного центра за счет уплотнения застройки, а также как место нового жилого микрорайона с низкой плотностью застройки на коммунально-складской прирельсовой территории города.

Хаммерби Стод (Hammarby Sjostad) – микрорайон, первая очередь которого возведена на месте складов нефтепродуктов грузового порта. Первые этажи жилых зданий, выходящих на набережную, отданы под предприятия обслуживания и малого бизнеса. На наиболее эффектных ландшафтных точках, включая искусственный полуостров, размещены деловые и общественные здания. Жилые дома чередуются с дворами-садиками и дворами-парковками. Под центральным городским ядром планируется построить новый тоннель и несколько добавочных подземных уровней для железной дороги, новых линий метро и скоростного трамвая. Все вновь проектируемые транспортные пути через столицу интегрируются в единую систему экономического коридора Стокгольм – Уппсала. Этот «коридор» рассматривается как межмуниципальная территория для развития всех видов кооперации в сфере высокотехнологического бизнеса.

Источник: Вячеслав Глазычев, Урбанистика, 2008.

Токио (Япония)

Правительство метрополии Токио в 2006 году создало стратегию «Tokyo's Big Change: the 10-year plan».

Цели, заявленные в стратегии:

1. Преодоление «негативного наследия» 20 века: дискоординации строительства новых дорог и быстрого разрастания города, которое сейчас создает проблемы для строительства кольцевых дорог. В результате постоянно образуются затруднения на дорогах, которые будут преодолены после завершения строительства трех кольцевых дорог, интегрированных в дорожную сеть Большого Токио.
2. Создание более функционального и привлекательного Токио.
3. Сделать Токио «красивым и безопасным городом» в глазах всего мира и оставить его таким для будущих поколений.

Направления действий:

1. Усиление взаимодействия внутри Большого Токио для объединения 30-миллионного мегаполиса. Интеграция экономических районов и районов проживания. Увеличение доли жителей центра Токио, живущих рядом со своими рабочими местами, что должно привести к увеличению активности населения в ночное время и преодолению дисбаланса между дневной и ночной активностью населения.
2. Облегчение дорожного движения путем строительства трех кольцевых дорог. Преодоление пробок на дорогах. Уменьшение времени в пути. Повышение эффективности дистрибуции товаров. Улучшение экологической ситуации. Увеличение средней скорости движения в Токио с 18 км/ч (2005) до 25 км/ч (2015).
3. Приоритетное развитие территорий возле железнодорожных станций для удобства туристов.
4. Промышленное развитие. Сотрудничество промышленности, науки и правительства. Обеспечение высокой концентрации промышленных предприятий и научных учреждений в Токио для создания технологических инноваций. Концентрирование промышленности в отдельных районах и развитие обмена между ними.
5. Снижение нагрузки на окружающую среду.

Источник: Tokyo Metropolitan Government, Tokyo's Big Change: the 10-year plan

Хельсинки (Финляндия)

Helsinki's Master Plan был принят в 2003 году. Его основная особенность – приоритет перехода от города к городу-региону.

План закладывает следующие стратегические направления:

1. Основной центр города будет расширяться.
2. Новые районы планируются с расчетом на то, чтобы людям приходилось как можно меньше пользоваться автомобилями. Общественный транспорт – приоритетное направление инвестирования. Цель – создать единое и интегрированное пространство на всей территории города-региона (city-region).
3. Пространственные изменения при переходе от города к городу-региону контролируются с улучшения кооперации между соседними муниципалитетами и путем разработки новых подходов к местному управлению.
4. Чрезмерное разрастание города предотвращается с помощью более интенсивного строительства внутри коридоров развития (development corridor) города-региона.
5. Районы (community) должны стать более компактными, новые – строиться с учетом их пространственной связанности во всем регионе.

6. Новая структура города-региона поможет сформировать компактную городскую структуру. Цель — строить новые районы так, чтобы рабочие места и дома находились в одном районе, обслуживались общественным транспортом.
7. Город и город-регион развиваются как единое целое.
8. Город-регион Хельсинки развивается как структура, состоящая из кольцевых и радиальных дорог.
9. Инвестиции в образование, транспорт, строительство домов, стимулирование бизнеса, распределяются таким образом, чтобы помочь развитию города-региона как полицентрической структуры.
10. Строительство только жилых районов замещается строительством районов, где располагаются жилые дома и предприятия.
11. Поддержка бизнеса рядом и вокруг центра города.

Источник: City of Helsinki, City Planning Department, From City to City-Region. City of Helsinki Strategic Spatial Plan

Шанхай (КНР)

Благодаря выгодному географическому положению и инвестициям из-за рубежа Шанхай с середины 1990-х годов пережил стремительный экономический рост, сопровождаемый ухудшением экологического состояния, слабым развитием транспортной инфраструктуры и растущей безработицей.

Из-за неконтролируемого роста Шанхай оказался в плотном кольце хаотически застроенных предместий, которые заполнили все свободные пространства и усугубили транспортные проблемы. Начиная с 1920-х годов, городские власти пытались упорядочить развитие Шанхая. Однако реальные меры начали принимать лишь на рубеже 1980–1990-х годов, с началом работы над Генеральным планом реконструкции и развития Шанхайского района. Программа, рассчитанная до 2020 г., была принята в 2001 году.

Задачи генплана:

1. Прекращение дальнейшего расплзания центрального ядра агломерации, которое предполагается окружить широким зеленым поясом.
2. Преобразование моноцентрической шанхайской агломерации в полицентрическую путем создания новых городов-спутников в пригородной зоне и в районах планируемой урбанизации, включая развитие существующих поселений в этой зоне.
3. Развитие агломерации должно быть направлено вдоль основных железных дорог и автомагистралей, массивы высокоплотной застройки должны чередоваться с рекреационными природными пространствами.

В конце 1990-х годов было принято решение о строительстве 34 новых городов на расстоянии от 10 до 75 км от центра Шанхая. Сначала предполагалось, что 12 из них к 2020 году должны достичь весьма крупных размеров (от 200 тысяч до миллиона жителей). Впоследствии число крупных городов-спутников ограничило девятью, стиль которых должен отразить архитектурные стили, характерные для различных стран. Население прочих спутников планируется ограничить 50–100 тысячами человек. Новые поселения должны уравновесить разросшуюся метрополию, побудив ее жителей переселиться в пригороды, куда в конечном итоге будут выведены все основные производства. Кроме того, на территории ядра агломерации будут построены 4 «полусателлита» на 80–100 тысяч жителей, которые должны будут упорядочить развитие шанхайских предместий, сделав их дополнительными полюсами обновления пригородной зоны. Новые города, как правило, размещаются вблизи существующих поселений или производственных кластеров. Ценные ландшафты (реки, каналы, озера, лесные массивы, холмы) должны быть сохранены и включены в городскую композицию. Значительные размеры новых городов делают их самодостаточными, полностью обеспечивающими повседневные потребности жителей. Они будут обладать развитой системой коммуникаций и разветвленной сетью объектов обслуживания и торговли. Городские кварталы изначально планируются полифункциональными, они будут состоять из зданий различных типов, включая традиционную застройку плотными кварталами из двухэтажных блокированных домов, выстроенных вдоль узких внутренних проездов и небольших квадратных дворики.

Источник: Вячеслав Глазычев, Урбанистика, 2008.

Фонд «Центр стратегических разработок «Северо-Запад»

- Фонд «Центр стратегических разработок «Северо-Запад» основан в 2000 году
- Учредители: Центр стратегических разработок (Москва), пивоваренная компания «Балтика», ОАО «Телекоминвест», ОАО «Акционерный Банк «РОССИЯ» и ФГУП «Центральный научно-исследовательский институт «Гранит».
- Фонд «Центр стратегических разработок «Северо-Запад» – независимый общественный институт.
- Деятельность Фонда заключается в проведении стратегических исследований и выработке экспертных рекомендаций по широкому кругу социально-экономических вопросов.
- Выполнение функции коммуникативной площадки рассматривается как одна из ключевых задач. Фонд создает условия для свободного и заинтересованного общения представителей различных профессиональных, территориальных, деловых и общественных сообществ по актуальным вопросам стратегического развития.
- Работа Фонда в первую очередь адресована лицам, принимающим стратегические решения и несущим ответственность за их реализацию, а также экспертно-консультационным и проектным группам.
- Партнерами Фонда являются федеральные министерства и ведомства, региональные и муниципальные органы власти, общественные и научные организации, бизнес-структуры.

Россия, 199106, Санкт-Петербург, 26-я линия В. О., д. 15, корп. 2, лит. А.

Тел./факс: +7 (812) 380 0320, 380 0321

E-mail: mail@csr-nw.ru

<http://www.csr-nw.ru>