ISSN 2219–7931

ПСКОВСКИЙ РЕГИОНОЛОГИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

№ 1 (41)/2020

Псков
Псковский государственный университет
2020

Псковский регионологический журнал. № 1 (41)/2020. Псков : Псковский государственный университет, 2020. — 148 с.

Журнал посвящён научным исследованиям и разработкам, направленным на решение политических, социально-экономических, демографических, этнокультурных и природно-экологических проблем комплексного развития регионов России и зарубежных стран; обобщению накопленной информации и распространению результатов регионологических исследований.

Редакционная коллегия: А. Г. Манаков — гл. ред. (г. Псков, Россия), В. Л. Мартынов — зам. гл. ред. (С.-Петербург, Россия), Т. К. Антал (г. Псков, Россия), В. А. Колосов (г. Москва, Россия), Д. А. Субетто (С.-Петербург, Россия), В. Н. Стрелецкий (г. Москва, Россия), Г. М. Фёдоров (г. Калининград, Россия), А. Г. Дружинин (г. Ростов-на-Дону, Россия), А. Ю. Александрова (г. Москва, Россия), С. С. Лачининский (С.-Петербург, Россия), З. Кришьяне (г. Рига, Латвия), Г. Раагмаа (г. Тарту, Эстония), Е. А. Антипова (г. Минск, Беларусь), Т. Пальмовский (г. Гданьск, Польша), Д. Шиманьска (г. Торунь, Польша), Т. Стрыякевич (г. Познань, Польша).

© Коллектив авторов, 2020
© Псковский государственный университет, 2020

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ

УДК 911.3 DOI: 10.37490/S221979310008531-7

В. С. Дегусарова, А. А. Дмитриева, В. Л. Мартынов, И. Е. Сазонова

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ КАК ОБЪЕКТ РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ В «СТРАТЕГИИ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ РОССИИ»

В 2018 г. Министерством экономического развития Российской Федерации была подготовлена, но пока ещё не утверждена «Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года». Эта «Стратегия» обсуждалась в разных учреждениях, ведомствах и организациях, где было предложено множество замечаний, но замечания эти затрагивали главным образом частные вопросы, концептуальные подходы этой стратегии обсуждались мало. Можно смело предполагать, что эти основы останутся в целом неизменными и тогда, когда эта стратегия будет принята.

Включение в практику пространственно-территориального подхода при реализации задач комплексного социально-экономического планирования показывает необходимость перехода к иным формам и моделям развития территории, с учётом функциональных особенностей и специализации районов города. Именно такой подход должен стать приоритетным при обсуждении и принятии стратегии социально-экономического развития С.-Петербурга.

Целью данной работы является анализ мер, предлагаемых «Стратегией пространственного развития России на период до 2025 года», для развития С.-Петербурга, объектом исследования — социально-экономическое пространство города, а предметом — соотнесение предлагаемых мер с реальными тенденциями развития города на протяжении последних десятилетий. Среди задач следует выделить анализ динамики показателей транспортного, социального, демографического развития, определивших трансформацию экономики города и соответствие предлагаемых «экономически эффективных специализаций» сложившимся структурным изменениям в промышленности.

Основу применяемой авторами методологии составляют подходы, традиционные для отечественной экономической географии. Экономико-географические методы и подходы для исследований процессов пространственного развития предпочтительнее, чем чисто экономические.

***Ключевые слова**: Стратегия, пространственное развитие, территория, отрасль, производство, экономическое развитие.*

Введение. При изобилии публикаций, посвящённых региональному развитию России «в общем», трудов, исследующих особенности пространственного развития С.-Петербурга, относительно немного. К их числу можно отнести исследования «бренда» С.-Петербурга и факторов, его определяющих [3]. Рассматриваются про-

блемы изменения численности населения С.-Петербурга и Ленинградской области как фактора экономического развития [1]. Определялось место С.-Петербурга как приморского города [4].

Проблемы трансформации места С.-Петербурга с географических позиций рассматриваются в числе прочих в статьях, посвящённых территориальным изменениям последних лет по России в целом (см., например, [2]). Очень интересные результаты, основанные на расчётах «индекса экономического развития» (ИЭР), были представлены в статье В. С. Тикунова и О. Ю. Черешни [7]. Согласно этим расчётам, С.-Петербург входит в первую десятку субъектов Федерации по ИЭР (индексу экономического развития), рассчитываемому по абсолютным показателям, занимая по состоянию на 2011 г. 6-е место с показателем ИЭР = 0,24 (ИЭР Москвы по тем же расчётам составляет 0,958).

Согласно ещё более интересным расчётам тех же авторов, посвящённым индексу уже не экономического, а социального развития, С.-Петербург относится к группе регионов с ИСР (индексом социального развития) «выше среднего», уступая при этом не только Москве, которая занимает третье место, но и Сахалинской области, Республике Саха (Якутия), Тюменской области, Магаданской области и Камчатскому краю. Первые же два места по ИСР, рассчитанному В. С. Тикуновым и О. Ю. Черешней, занимают Чукотский и Ямало-Ненецкий автономные округа [8]. Правда, в этом случае никак не получится ответить на вопрос, почему в желающих переселиться навсегда с Чукотки, Камчатки, Сахалина или Колымы в С.-Петербург недостатка нет, а вот в обратном направлении переезжать жить на якобы «социально развитый» Крайний Север мало кто торопится. Представляется, что обобщением такого рода расчётов и выводов по ним вполне может быть афоризм Козьмы Пруткова: «Если на клетке слона видишь надпись «буйвол», не верь глазам своим».

Но во всех этих исследованиях нет или очень мало того, что, по мнению авторов данной статьи, должно быть положено в основу любых программ пространственного развития, а именно тенденций. Если мы говорим о С.-Петербурге как объекте региональной политики, надо понимать, как менялось его значение на протяжении длительного времени.

Основная часть. Для общественной географии понятие «пространство» вообще является ключевым. Понимание того, что общество, как и природа, формирует пространственные структуры, которые развиваются по собственным закономерностям, отличает общественную географию от прочих социальных наук. И только опираясь на понятие «пространство», общественная география может хоть как-то бороться за свои позиции. В западной общественной географии понятие «пространство» является ключевым, и именно его использование служит основой для любых общественно-географических исследований, в т. ч. и проблем трансформации городского пространства (см., например, [11; 12]).

Для того, чтобы осознать значение города как объекта региональной политики, надо понять, как менялось его значение для России. Первый и самый очевидный показатель, который в данном случае можно использовать — численность населения (табл. 1).

Таблица 1

Доля Ленинграда — С.-Петербурга в численности населения Российской Федерации в 1989–2018 гг.*

Год	Численность населения Ленинграда — С.-Петербурга, чел.	Численность населения Российской Федерации, чел.	Доля Ленинграда — С.-Петербурга в Российской Федерации, %
1989	5023506	147400537	3,41
2002	4661219	145166731	3,21
2010	4879566	142856536	3,42
2019	5381736	146793744	3,67

* Примечание: 1989, 2002, 2010 гг. — по материалам переписей, 2019 г. — оценка (рассчитано авторами по[1]).

На протяжении 90-х гг. XX в. доля С.-Петербурга сокращается, и с начала XXI в. начинает расти. По состоянию на 2019 г. эта доля является максимальной за весь исследуемый период. Очевидно, что дополнительных мер для привлечения населения в С.-Петербург принимать не требуется. Люди и без того охотно сюда перебираются не только из всей нынешней России, но и из-за её пределов. Исходя из нынешних тенденций демографического развития, в пределах прогнозируемого будущего численность населения Российской Федерации в её нынешних границах будет сокращаться. Соответственно при сохранении нынешних темпов роста численности населения С.-Петербурга его доля в общей численности населения России будет расти. Но это утверждение будет верным только в том случае, если не произойдёт каких-либо политических и экономических потрясений — тенденции роста численности населения и изменения доли населения тогдашнего Ленинграда в 70-е — 80-е гг. XX в. были близкими к нынешним, однако 90-е гг. коренным образом их изменили.

Рост численности населения и в советское время, и сейчас определялся в основном механическим движением населения. Однако причины притока населения в советский Ленинград и нынешний С.-Петербург были совершенно различными. Иногда считается, что в Ленинград ехали за «товарным изобилием», которое на фоне постоянного дефицита по всей стране действительно казалось таковым. Доходы же среднестатистического ленинградца и жителя, например, Куйбышева или Свердловска, отличались не слишком значительно. Полагается также, что в городах современной России товарного дефицита нет, зато доходы населения в разных частях страны отличаются, и очень сильно. Соответственно основной фактор, который притягивает население в С.-Петербург — это деньги. Однако и в первом варианте — переезда в Ленинград, и во втором — миграции в С.-Петербург, в таком случае упускается из виду очень важное обстоятельство, а именно то, что основным притягательным фактором выступает сложившаяся социальная система и инфраструктура, обеспечивающая человеку возможность самореализации. В этом отношении С.-Петербург, естественно, уступает

[1] Всесоюзная перепись населения 1989 г. Численность населения СССР, РСФСР и ее территориальных единиц по полу. [Электронный ресурс]: URL: http://www.demoscope.ru/weekly/ssp/rus89_reg1.php (дата обращения: 09.01.2019); Оценка численности постоянного населения на 1 января 2018 г. и в среднем за 2017 г. На 1 января 2018 года. [Электронный ресурс]: URL: http://gks.ru/free_doc/new_site/population/demo/Popul2018.xls (дата обращения: 10.01.2019); Численность и размещение населения. 2010. [Электронный ресурс]: URL: http://www.gks.ru/free_doc/new_site/perepis2010/croc/perepis_itogi1612.htm (дата обращения: 09.01.2019).

Москве, но превосходит все остальные города страны. И главным образом благодаря этому геодемографическое пространство России трансформируется в благоприятном для «северной столицы» направлении.

В проекте «Стратегии пространственного развития России»[2] приводится список «эффективных экономических специализаций С.-Петербурга». Есть смысл процитировать этот список целиком:

1) производство пищевых продуктов;

2) производство табака;

3) производство напитков;

4) производство лекарственных средств и материалов, применяемых в медицинских целях;

5) производство компьютеров, электронных и оптических изделий;

6) производство электрического оборудования;

7) производство машин и оборудования, не включённых в другие группировки;

8) производство автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов;

9) производство прочих транспортных средств и оборудования;

10) туризм: деятельность гостиниц и предприятий общественного питания; деятельность административная и сопутствующие дополнительные услуги (деятельность туристических агентств и прочих организаций, предоставляющих услуги в сфере туризма);

11) деятельность в области информации и связи;

12) деятельность профессиональная, научная и техническая[3].

Направления экономической специализации перечисляются в том же порядке, в каком указаны направления экономической деятельности в ОКВЭД-2 (Общероссийским классификаторе видов экономической деятельности ОК 029-2014 (КДЕС РЕД. 2). Удельный вес каждого направления экономически эффективной специализации в развитии С.-Петербурга, как и всех остальных регионов страны, в проекте Стратегии не раскрывается. Но в этом списке перечислены, в сущности, все основные группы отраслей экономики города, а не направления специализации.

Как утверждается в проекте Стратегии пространственного развития, «эффективная экономическая специализация субъекта Российской Федерации (далее — эффективная специализация) — совокупность текущих и перспективных укрупнённых групп видов экономической деятельности, обусловленная благоприятным сочетанием конкурентных преимуществ (факторов размещения)».

Разбирать значение всех направлений экономически эффективной специализации, приводимых в проекте «Стратегии пространственного развития России» для С.-Петербурга, не имеет смысла — каждое из них состоит из множества отраслей. Но тогда возникает вопрос — а как можно оценить долю региона в экономике страны и основные тенденции его развития?

---

[2] Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года. [Электронный ресурс]: URL: https://www.spsss.ru/assets/files/2018/v-nts_strategiya-prostranstvennogo-razvitiya.pdf (дата обращения: 25.12.2018).

[3] Эффективные экономические специализации субъектов Российской Федерации. [Электронный ресурс]: URL: http://os.economy.gov.ru/documents/11006/0/Стратегия+пространственного+развития+Российской+Федерации+на+период+до+2025+года /720a4879-027b-497a-aef0-9f37f02c03f4 (дата обращения: 11.01.2019).

Использовать для оценки тенденций развития С.-Петербурга, как и любого другого региона, показатель валового регионального продукта (ВРП) не всегда целесообразно. Во-первых, это сам по себе расчётный показатель. Во-вторых, при расчёте ВРП, как и ВВП, используются показатели, которые никоим образом не свидетельствуют об уровне развития региона, а скорее об уровне цен в нём. Особенно это относится к сфере услуг. Чем выше цены и тарифы на те или услуги, тем больше их доля в ВРП. Так, например, цены на недвижимость в С.-Петербурге превосходят большинство регионов страны и уступают лишь Москве. Но большая часть объектов недвижимости, которая выходит на рынок, создана в советское или даже в дореволюционное время.

Интегральным натуральным показателем, позволяющим оценить долю и тенденции развития региона в экономическом пространстве страны, являются показатели транспортной деятельности. Чем больше доля региона в движении грузов, тем выше его значение в экономической жизни страны. Чем больше доля в общей численности пассажиров в магистральном сообщении, тем большее значение имеет регион для населения этой страны. Транспортно-географическое положение явилось основой для возникновения С.-Петербурга. Все пути в этой части России сходятся к С.-Петербургу [5]. Однако следует иметь в виду, что транспортно-географическое положение С.-Петербурга в системе грузовых и пассажирских перевозок различно — если для грузовых сообщений город является транспортным узлом, где осуществляется грузообмен между различными видами транспорта, то для пассажирских сообщений тупиком, транзитное пассажирское авиасообщение крайне невелико, транзитное железнодорожное отсутствует, за исключением немногочисленных поездов, идущих из Москвы в Финляндию и на Север Европейской России [9; 10].

При расчётах использовались сведения по отправлению грузов и пассажиров по железным дорогам общего пользования, автомобильным транспортом общего пользования и автобусами. К сожалению, сведения по прибытию грузов перестали публиковаться в открытых статистических справочниках ещё в 60-е гг. XX в., и с того времени их публикация не возобновлялась. Но поскольку в данном случае более интересны тенденции и доли, чем абсолютные объёмы, то это досадное упущение государственной статистики не так значимо (табл. 2).

Таблица 2

Перевозки грузов и пассажиров в Ленинграде — С.-Петербурге за 1990–2017 гг. (О — объём перевозок, Д — доля в % от общероссийских показателей)

Виды транспорта и перевозок	1990		2000		2010		2017	
	О	Д	О	Д	О	Д	О	Д
Железнодорожный транспорт								
Отправление грузов жлезнодорожным транспортом общего пользования, млн т	14,3	0,7	6,4	0,6	6,3	0,5	6,5	0,5
Отправление пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования, тыс. чел.	193428	5,8	81149	5,7	60561	6,4	57847	5,2

Окончание таблицы 2

Виды транспорта и перевозок	1990		2000		2010		2017	
	О	Д	О	Д	О	Д	О	Д
Автомобильный транспорт								
Перевозки грузов автомобильным транспортом отраслей экономики, млн т	201,1	1,3	30,5	0,5	30,7	0,6	19,4	0,4
Перевозки пассажиров автобусами общего пользования, млн чел.	1715,9	6,0	1905,4	8,6	472,8	3,5	574,8	5,1
Авиационный транспорт								
Перевозка пассажиров авиационным транспортом, млн чел.*	10	10,6	2,6	11,9	8,4	5,7	18,1	8,7
Морской транспорт								
Перевозка грузов морским транспортом, млн т**	Нет сведений		31,1	17,6	58,0	11,0	59,3	7,3

Примечания: * — численность пассажиров, прошедших через аэропорт «Пулково»; ** — грузооборот Большого порта С.-Петербурга (рассчитано авторами по[4]).

Трансформация абсолютных показателей деятельности различных видов транспорта разнонаправлена — например, отправление грузов железнодорожным транспортом общего пользования примерно вдвое меньше, чем в 1990 г., а пассажиров авиационным транспортом — в 1,8 раза больше. Но трансформация относительных показателей одинакова для всех направлений транспортной деятельности — доля С.-Петербурга в них снижается, хотя и с некоторыми колебаниями по годам.

[4] Грузооборот морских портов России за 2010 год. [Электронный ресурс]: URL: http://www.morport.com/rus/publications/document1142.shtml (дата обращения: 16.01.2019); Грузооборот морских портов России за январь-декабрь 2018 года. [Электронный ресурс]: URL: http://www.morport.com/rus/publications/document1142.shtml (дата обращения: 16.01.2019); *Колпаков С. К.* История авиационной промышленности России. [Электронный ресурс]: URL: http://www.ru-90.ru/node/1322 (дата обращения: 14.01.2019); Объёмы перевозок через аэропорты России за январь-декабрь 2018 года (регулярные и нерегулярные перевозки). [Электронный ресурс]: URL: https://www.favt.ru/dejatelnost-ajeroporty-i-ajerodromy-osnovnie-proizvodstvennie-pokazateli-aeroportov-obyom-perevoz (дата обращения: 15.01.2019); Прирост грузооборота морских портов России и Прибалтики в 2001 г. по сравнению с 2000 г. [Электронный ресурс]: URL: http://expert.ru/ratings/table_52071/ (дата обращения: 16.01.2019); Регионы России. Социально-экономические показатели. 2003. [Электронный ресурс]: URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/B03_14/Main.htm (дата обращения: 13.01.2019); Регионы России. Социально-экономические показатели. 2018. [Электронный ресурс]: URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b18_14p/Main.htm (дата обращения: 13.01.2019); Росбизнеконсалтинг. Авиаперевозки. Обзор отрасли. Январь 2003 года. [Электронный ресурс]: URL: http://ecsocman.hse.ru/data/042/557/1217/Aviaperevozki.pdf (дата обращения: 15.01.2019).

«Экономическое пространство» нынешнего С.-Петербурга сократилось в сравнении с советским временем, что прослеживается по данным об отправлении грузов железнодорожным транспортом — они снизились более чем вдвое в сравнении с советским временем и сохраняются в целом на одном уровне.

Подавляющее большинство старых промышленных предприятий за постсоветское время резко снизило объёмы деятельности, многие из них просто исчезли. Так, на Балтийском заводе, одном из крупнейших судостроительных предприятий России, к началу 90-х гг. работало примерно 7 тыс. чел., сейчас «на постоянной основе» занято около 600 чел.[5]. Прекратилась деятельность Кронштадтского морского завода, где работало в лучшие годы до 8 тыс. чел. Он был главным градообразующим предприятием Кронштадта.

Резко снизил объём выпуска часов Петродворцовый часовой завод (ПЧЗ), где также было занято до восьми тысяч чел., и он был градообразующим предприятием Петродворца (Петергофа). При этом ПЧЗ действительно является инновационным предприятием, где производились часы, которые не производились больше нигде в мире. Даже сейчас ПЧЗ является одним из немногих в мире часовых предприятий, способных производить полных набор комплектующих для механических часов, но общая численность занятых на заводе — менее 100 чел. Примеры можно продолжать, но вряд ли в этом есть необходимость.

Машиностроение, бывшее главной отраслью специализации «северной столицы», прекратило своё существование в этом качестве. Наукоёмких машиностроительных производств, составлявших гордость как дореволюционной российской промышленности, так и советской, в сущности не осталось. Это хорошо подтверждается сведениями о численности персонала, занятого научными исследованиями и разработками.

В 1992 году численность такого персонала в С.-Петербурге составляла примерно 205 тыс. чел., или 13,4 % от России, в 2017 г. — 77 тыс. чел., или 10,9 %. Численность исследователей с учёными степенями в 1993 г. составляла 18,7 тыс. чел., или 15,1 % от общероссийских показателей, в 2017 г. 9,7 тыс. чел., или 9,4 %[5].

Прикладных научно-исследовательских учреждений, в советское время входивших в состав научно-производственных объединений (НПО), почти не сохранилось. Частично остались «закрытые» научно-исследовательские учреждения, работающие на оборону и безопасность страны (например, «ГосНИИ прикладных проблем»[6], но вряд ли их деятельность существенным образом сказывается на экономическом развитии города.

Можно утверждать, что постсоветский С.-Петербург, в отличие от советского Ленинграда, в промышленном отношении начал специализироваться на «массовых» отраслях промышленности, при этом не требующих большого вложения труда и капитала. На тех предприятиях, которые действуют в настоящее время, используются либо технологии советского времени, либо зарубежные «ноу-хау». Ещё в 2012 г. отмечалось, что «Структурные изменения в промышленности С.-Петербурга — состоявшейся факт. К сожалению, примитивизация и деградация имели место… Со-

---

[5] Почему угасла промышленность в Санкт-Петербурге. [Электронный ресурс]: URL: https://agro-max.ru/intervyu/pavel-grudinin-putilovcam-vy-perezhili-neskolko-rejderskix-atak-my-tozhe/ (дата обращения: 17.01.2019).

[6] Этапы становления и развития предприятия ФГУП «ГосНИИПП». [Электронный ресурс]: URL: https://gosniipp.ru/ru/company/history (дата обращения: 18.01.2019).

временную структуру промышленности города нельзя считать прогрессивной» [6]. Существенных изменений к лучшему за прошедшие годы не произошло.

Автомобилестроение С.-Петербурга, часто выдаваемое за главное «инновационное» достижение петербургской экономики последних лет, представлено обычными сборочными заводами, характерными для стран «третьего мира». В польском языке есть хорошее слово для обозначения таких предприятий — montownia (монтовня), означающее просто «сборочный цех». В русском языке такого слова нет, поэтому расположенные в С.-Петербурге автосборочные цеха приходится называть «заводами». На пяти таких заводах вместе занято около 8 тыс. чел. Самый крупный завод — «Хёндэ» с численностью занятых 2,2 тыс. чел., самый маленький — «Ман», где занято 88 чел. Локализация выпускаемой продукции составляет от 40 до 70 %[7]. Но каким бы не был «уровень локализации», подразделения R&D всех автомобильных корпораций, имеющих предприятия в С.-Петербурге, находятся за пределами не только города, но и России. Говорить об «инновационности» автомобильного производства в данном случае не имеет смысла. Деятельность любого автомобильного завода, расположенного в С.-Петербурге, транснациональной корпорацией, которой он принадлежит, может быть прекращена, когда угодно. Это уже произошло с предприятием компании General Motors, построившей завод в С.-Петербурге в 2008 г. и полностью прекратившей производство на нём в 2015 г., при этом сам завод остаётся в собственности компании.

Вряд ли имеет смысл определять, как это сделано в проекте «Стратегии пространственного развития России» в качестве «экономически эффективных специализаций» отрасли машиностроения, которые обнаруживают тенденции к сокращению производства, причём не только в С.-Петербурге. С тем же успехом можно советовать Детройту, который формально остаётся «автомобильной столицей» США, продолжать развивать автомобилестроение.

Отрасли же пищевой промышленности (производство пищевых продуктов, напитков, табака) рассматривать в качестве «направлений эффективной специализации» пятимиллионного города, расположенного на 60-м градусе северной широты, явно не стоит. Производство этих видов продукции можно с намного большей эффективностью осуществлять в регионах, имеющих сырьевую базу для их развития и/или транспортно-географическое положение. Особенно это касается производства пищевых продуктов. Стоит напомнить, что одно из крупнейших пищевых предприятий С.-Петербурга, мясокомбинат «Самсон», единственное в СССР предприятие пищевой промышленности, награждённое в советское время двумя орденами, Ленина и Трудового Красного Знамени, не просто разорился, но и территория, где он находился, сейчас используется под жилую застройку. Специализация же на производстве табака при устойчивом сокращении потребления табачных изделий в условиях усиливающейся борьбы с курением вряд ли может сыграть существенную положительную роль в развитии города. Если говорить о «экономически эффективной специализации» на производстве напитков, то можно вспомнить, что из четырёх пивоваренных заводов, существовавших в С.-Петербурге в 90-е гг., ныне остался один, «Балтика». Три завода, «Степан Разин»[8], «Бавария» и «Вена» свою деятельность прекратили. Как в этих условиях «производ-

---

[7] Автомобильный кластер. [Электронный ресурс]: URL: https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/c_industrial/avtomobilnyj-klaster/ (дата обращения: 17.01.2019).

[8] Взлёты и падения старейшего пивоваренного предприятия в России. [Электронный ресурс]: URL: https://profibeer.ru/beer/14148/ (дата обращения: 09.01.2019).

ство напитков» можно рассматривать в качестве «экономически эффективного направления», трудно даже предположить.

Туризм, предлагаемый в «Стратегии пространственного развития России» как одно из направлений экономически эффективной специализации, вряд ли сможет обеспечить экономическое развитие огромного города. На долю направления экономической деятельности «Гостиницы и рестораны», наиболее «близкой» к туризму в ОКВЭД, в валовом региональном продукте С.-Петербурга на 2016 г. приходилось 1,1 %[9]. Даже если допустить, что с учётом чемпионата мира по футболу в 2018 г. эта доля выросла вдвое (чего на самом деле не произошло), каких-либо «революционных» перемен в развитии С.-Петербурга от этого не случилось.

С направлениями социальной сферы ситуация несколько лучшая, чем с отраслями промышленности. В постсоветские годы высшее образование стало наиболее динамично развивающимся звеном системы профессионального образования города. После небольшого снижения приёма в вузы в начале 90-х гг. произошло мощное его наращивание до размеров, значительно превышающих докризисные показатели. Масштабы системы высшего образования достигли исторического максимума к 2008/2009 уч. г., когда приём в вузы превысил 100 тыс. чел., а суммарная численность обучающихся по программам бакалавриата, специалитета и магистратуры составила 458,7 тыс. чел. Однако благодаря реализации государственной политики регионализации системы высшего образования на фоне роста абсолютных показателей доля С.-Петербурга в России сокращалась (табл. 3).

Начиная с 2010 г. приём в петербургские вузы и численность студентов стали сокращаться, достигнув к 2017/18 уч. г. размеров, характерных для конца 90-х гг. С.-Петербург всегда существенно опережал по обеспеченности сетью вузов общероссийские показатели, в период экстенсивного роста системы высшего образования показатели стали улучшаться и сближаться. К 2008/2009 уч. г. показатели обеспеченности сетью высших учебных заведений достигли рекордного размера, а затем стали закономерно снижаться.

С начала 90-х гг. в С.-Петербурге появились объективные предпосылки для развития негосударственного сектора высшей школы, который превратился в один из наиболее динамично развивающихся в переходный период институтов рыночной экономики. Несмотря на исключительно высокий уровень концентрации высшего образования в С.-Петербурге, наращивание вузовского потенциала происходило за счёт негосударственного сектора под действием агломерационных тенденций, т. к. сложившаяся сеть государственных вузов притягивала и негосударственные, благодаря использованию её материальной базы, возможности привлечения кадров, формирования интеллектуального и организационного центра на основе кадров государственных вузов.

Развитие системы негосударственной высшей школы города носило хаотический и непоследовательный характер. Только до 2005 г., в период первоначального накопления системы негосударственного образования, темпы прироста приёма в вузы и численности студентов в этом секторе существенно опережали показатели государственных учебных заведений, а доля С.-Петербурга в России в пределах негосударственного сектора высшего образования существенно опережала государствен-

[9] Регионы России. Социально-экономические показатели. 2005. [Электронный ресурс]: URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/B05_14p/Main.htm (дата обращения: 18.01.2019).

ный. С 2010 г. показатели сети негосударственных учебных заведений стали быстро сокращаться, существенно опережая темпы сокращения показателей государственной высшей школы, а в последние годы динамика приёма в государственные и негосударственные вузы стала разнонаправленной (табл. 3).

Таблица 3

Численность студентов на начало учебного года и приём студентов в высшие учебные заведения, С.-Петербург, 1990/91–2017/18 уч. гг.*

Учебный год	1990/91	1995/96	2000/01	2005/06	2010/11	2015/16	2017/18
Численность студентов							
тыс. чел.	247,5	217,8	356,7	428,8	429,9	303,3	293,6
доля в России, %	8,8	7,8	7,5	6,1	6,1	6,4	6,9
Принято,							
тыс. чел.	47,1	51,2	93,2	100,6	90,5	86	88,6
доля в России, %	8,1	7,5	7,2	6,1	6,5	7,0	7,8
Численность студентов на 10 тыс. чел.							
Россия	190	188	324	495	497	325	289
С.-Петербург	494	452	757	936	935	580	549
Приём на 10 тыс. чел. в возрасте 15–29 лет							
Россия	–	220	382	465	552	425	452
С.-Петербург	_	517	862	929	891	853	952

*Составлено и рассчитано авторами по[10].

Сохраняющаяся высокая концентрация высшего образования в С.-Петербурге, с одной стороны, позволяет поддерживать значение города как федерального центра образования. С другой стороны, если рассматривать долговременные тренды изменения значения С.-Петербурга в системе высшего образования России, то на протяжении постсоветского времени отмечается его сокращение. Тот небольшой рост доли города в общей численности студентов, который наблюдается в самые последние годы, объясняется введением Единого государственного экзамена (ЕГЭ), поскольку теперь молодые люди из других регионов страны поступают в ВУЗы города «дистанционно», и приезжают сюда лишь тогда, когда заведомо знают, что они приняты на обучение.

[10] Молодёжь в России. 2010. [Электронный ресурс]: URL: http://www.gks.ru/free_doc/doc_2011/MOLODEG_RUS_2010.pdf (дата обращения: 18.01.2019); Регионы России. Социально-экономические показатели. 2005. [Электронный ресурс]: URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/B05_14p/Main.htm (дата обращения: 18.01.2019); Регионы России. Социально-экономические показатели. 2018. [Электронный ресурс]: URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b18_14p/Main.htm (дата обращения: 13.01.2019); Численность населения Российской Федерации по полу и возрасту. 2012. [Электронный ресурс]: URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/B12_111/Main.htm (дата обращения: 18.01.2019); Численность населения Российской Федерации по полу и возрасту. 2016 [Электронный ресурс]: URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/B16_111/Main.htm (дата обращения: 18.01.2019); Численность населения Российской Федерации по полу и возрасту. 2018 [Электронный ресурс]: URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b18_111/Main.htm (дата обращения: 18.01.2019).

В сфере высшего образование важна не только численность студентов, но и преподавателей. Если в 1990/91 уч. г. в высших учебных заведениях Ленинграда численность профессорско-преподавательского состава высших учебных заведений составляла 20,6 тыс. чел., или 9,3 % от общероссийской[11], то в 2017/18 уч. г. — 22,5 тыс. чел., или 9,2 %[12]. На протяжении всего исследуемого периода доля Ленинграда — С.-Петербурга в численности преподавателей вузов выше, чем доля в численности студентов, причём в конце советского времени соотношение долей было ближе, чем в настоящее время. Но это превышение долей обеспечивается за счёт ведущих вузов города, главным образом, С.-Петербургского государственного университета.

Восприятие С.-Петербурга как объекта региональной политики должно строиться на реалиях постиндустриальной эпохи. Соответственно в качестве основных направлений экономического развития города стоит рассматривать сферу услуг, в т. ч. жилищно-коммунальных, торговлю, как розничную, так и оптовую, и сферу обращения, и систему высшего образования. Собственно, именно эти направления и развиваются в С.-Петербурге «естественным путём». Но для того, чтобы рынок услуг рос, необходим рост денежных доходов населения — хотя бы для того, чтобы обеспечить спрос на эти услуги. Если же этого роста не будет, а в последние годы он резко замедлился, то не будет и развития С.-Петербурга с дальнейшим сокращением его «экономического пространства». Именно это и происходит в последние годы.

Одно не вызывает сомнений — город в экономическом отношении представляет собой депрессивный старопромышленный район, сходный с аналогичным районами других стран. Кризисные тенденции в его экономическом развитии проявились ещё в советское время, сейчас они лишь усилились.

Обсуждение результатов. В целом данные как об экономическом развитии города, определённые с помощью показателей транспортной деятельности, так и о социальном, показывают, что город развивается медленнее, чем Россия в целом. В этом его кардинальное отличие от дореволюционного С.-Петербурга и даже советского Ленинграда, которые на протяжении практически всей своей истории опережали остальную Россию и СССР, и буквально «вели» страну за собой. То, что демографическое развитие города (рост численности населения и доли С.-Петербурга в численности населения России) при этом устойчиво продолжается, определяется скорее историей города, т. е. тем, чем С.-Петербург — Ленинград был в прошлом, чем его географией, т. е. нынешним уровнем и тенденциями развития. Можно даже сказать, что демографический рост имеет в значительной мере «азиатский» характер — люди переселяются в С.-Петербург не потому, что здесь очень хорошо, а потому, что в других местностях страны гораздо хуже. Накопленная за триста лет существования города экономическая и социальная мощь огромна, и пока что позволяет большинству новых жителей благополучно устроиться и адаптироваться. Но при сохранении нынешних тенденций это положение может измениться не в лучшую сторону.

Нынешние тенденции очень тревожны. Составители «Стратегии пространственного развития России», по всей видимости, совершенно убеждены в том, что все регионы страны, опираясь на «экономически эффективные» специализации, бу-

---

[11] Образование в России — 2003 г. [Электронный ресурс]: URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b03_33/Main.htm (дата обращения: 18.01.2019).

[12] Регионы России — 2018. [Электронный ресурс]: URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b18_14p/Main.htm (дата обращения: 18.01.2019).

дут «устойчиво развиваться», и ни один из них не будет стагнировать или деградировать. Но этого просто не может быть.

Опыт, например, «Ржавого пояса» США показывает, что любые самые «правильные» стратегии и концепции пространственного развития не могут противостоять естественным тенденциям трансформации экономического пространства. Некогда процветавшие города и регионы «Ржавого пояса» из «сияющих вершин» экономического пространства США превратились в «мрачные пропасти», и на процесс этого превращения ничто не смогло повлиять, а «сияющими вершинами» стали совершенно другие регионы. Нечто подобное неизбежно будет происходить и в России, и столь же неизбежно затронет и С.-Петербург. Но превратится ли город в «российский Детройт», погрузившийся в состояние общего кризиса, из которого уже не выбраться, или станет «российским Нью-Йорком», самовосстанавливающимся на каждом новом этапе трансформации общества и государства, пока понять нельзя. Одно можно сказать определённо — оптимизм «Стратегии пространственного развития России» относительно того, что процессом этого развития можно полностью управлять, вряд ли оправдан.

Выводы. 1. Стратегические документы необходимы для определения перспектив развития стран, городов и территорий. Но принимать эти документы следует после очень длительной проработки и широкого общественного обсуждения. «Стратегия пространственного развития России» производит впечатление «сырого» документа. По мнению её авторов, все регионы России будут устойчиво, равномерно и благополучно развиваться, деградировать и разрушаться ничего не будет, а если и будет, то с помощью правильных мер и методов отрицательные процессы можно повернуть вспять. Но такой подход сродни тексту на поздравительной открытке, и в реальности этого просто не может быть, поскольку нигде и никогда в мире ничего подобного не происходило.

2. «Стратегия пространственного развития России» предполагает, что все субъекты Федерации, включая С.-Петербург, как объекты региональной политики, будут развиваться на основе «экономически эффективных специализаций», к числу которых отнесены в сущности все отрасли экономики, представленные на территории каждого субъекта Федерации (во всяком случае, для С.-Петербурга это так). Возможность того, что регионы страны могут развиваться разнонаправленно, как это происходило раньше и происходит сейчас, «Стратегией» не предусмотрена. Анализ долговременных тенденций развития С.-Петербурга показывает, что наиболее успешное направление развития города как в абсолютном, так и в относительном выражении — демографическое. Экономическое развитие происходит значительно медленнее, ряд направлений экономической деятельности в С.-Петербурге фактически прекратил своё существование, и это главным образом наукоёмкие производства. В настоящее время экономика города опирается на «массовые» отрасли, в частности, сборочные производства.

3. На основе анализа транспортной деятельности, «интегрирующей» работу всех остальных отраслей экономики, а также показателей развития социальной сферы на примере высшего образования можно утверждать, что долговременные тенденции изменения значения С.-Петербурга в жизни России отрицательные. Демографические, с одной стороны, экономические и социальные — с другой стороны, тенденции развития города имеют противоречивый характер. Можно считать, что демографический рост в значительной мере имеет «азиатский» характер, т. е.

объясняется намного худшей, чем в С.-Петербурге, экономической и социальной ситуацией в большинстве регионов страны. При этом приток населения в город объясняется скорее его историей, т. е. прошлыми достижениями, чем географией, т. е. современным состоянием.

Литература

1. *Акопян Е. А.* Население как ключевой фактор экономического развития региона (на примере Санкт-Петербурга и Ленинградской области) // Социология и право. 2018. № 3 (41). С. 44–50.
2. *Клюев Н. Н.* Промышленное и транспортное освоение территории России в постсоветское время // География и природные ресурсы. 2018. № 1. С. 5–14. DOI: 10.21782/GIPR0206-1619-2018-1(5-14).
3. *Кулибанова В. В., Тэор Т. Р.* Выявление важнейших групп стейкхолдеров для реализации целей политики территориального брендинга в Санкт-Петербурге // Балтийский регион. 2017. Т. 9. № 3. С. 128–149. DOI: 10.5922/2074-9848-2017-3-7.
4. *Лачининский С. С., Семёнова И. В.* Позиционирование мирового приморского города Санкт-Петербурга в Балтийском регионе // Балтийский регион. 2015. № 3 (25). С. 62–75.
5. *Мартынов В. Л., Сазонова И. Е.* Основные направления и особенности развития транспортной системы Северо-Запада России во второй половине XX — начале XXI веков // Вестник Тверского государственного университета. Серия: География и геоэкология. 2017. № 2. С. 6–22.
6. *Рыбаков Ф. Ф.* Структурные изменения в промышленности Санкт-Петербурга // Проблемы современной экономики. 2012. № 4. С. 320.
7. *Тикунов В. С., Черешня О. Ю.* Индекс экономического развития субъектов Российской Федерации // Вестник Московского университета. Сер. 5: География. 2015. № 6. С. 41–47.
8. *Тикунов В. С., Черешня О. Ю.* Индекс социального развития регионов Российской Федерации // Известия РАН. Серия Географическая. 2016. № 1. С. 19–24. DOI: 10.15356/0373-2444-2016-1-19-24.
9. *Шерстобитов Ю. В.* Положение Ленинграда — Санкт-Петербурга в системе железнодорожных пассажирских перевозок // Вестник Московского городского педагогического университета. Серия: Естественные науки. 2017. № 2 (26). С. 34–47.
10. *Шерстобитов Ю. В.* Положение Ленинграда — Санкт-Петербурга в системе авиационных пассажирских перевозок // Географический вестник. 2017. № 3 (42). С. 5–17.
11. *Hudson R.* Economic Geographies: Circuits, Flows and Space. London: Sage Publications. 2005. 242 p.
12. *Neuhaus F.* Emergent spatio-temporals dimensions of the City. Springer International Publishing Switzerland. 2015. DOI: 10.1007/978-3-319-09849-4_1.

References

1. Akopyan E. A. (2018), Population as a key factor of economic development of the region (on the example of St. Petersburg and Leningrad region), *Sociologiya i pravo*, no. 3 (41), pp. 44–50. (In Russ.).
2. Klyuyev N. N. (2018), Industrial and transport development of the territory of Russia in the post-Soviet period, *Geography and Natural Resources*, no. 1. pp. 5–14. (In Russ.). DOI: 10.21782/GIPR0206-1619-2018-1(5-14).
3. Kulibanova V. V., Tehor T. R. (2017), Identification of the most important groups of stakeholders for the implementation of the territorial branding policy in St. Petersburg, *Baltic region*, vol. 9, no. 3, p. 128. (In Russ.).
4. Lachininskiy S. S., Semenova I. V. (2015), Positioning of the world seaside city of St. Petersburg in the Baltic region, *Baltic region*, no. 3 (25), pp. 62–75. (In Russ.).
5. Martynov V. L., Sazonova I. E. (2017), The main directions and features of the transport system of the North-West of Russia in the second half of 20 — early 21 centuries, *Vestnik Tverskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Geografiya i geoekologiya*, no. 2, pp. 6–22. (In Russ.).
6. Rybakov F. F. (2012), Structural changes in the industry of St. Petersburg, *Problemy sovremennoy ekonomiki*, no. 4, pp. 320. (In Russ.).
7. Tikunov V. S., Chereshnya O. Yu. (2015), Index of economic development of subjects of the Russian Federation, *Vestnik Moskovskogo universiteta. Ser. 5, Geografiya*, no. 6, pp. 41–47. (In Russ.).
8. Tikunov V. S., Chereshnya O. Yu. (2016), Index of social development of regions of the Russian Federation, *Izvestiya RAN. Seriya Geograficheskaya*, no. 1, pp. 19–24. (In Russ.). DOI: 10.15356/0373-2444-2016-1-19-24.

9. Sherstobitov Yu.V. (2017), Position of Leningrad-St. Petersburg in the system of railway passenger transportation, *Vestnik Moskovskogo gorodskogo pedagogicheskogo universiteta. Seriya: Estestvennyye nauki*, no. 2 (26), pp. 34–47. (In Russ.).
10. Sherstobitov Yu.V. (2017), Position of Leningrad — St. Petersburg in the system of air passenger transportation, *Geograficheskiy vestnik*, no. 3 (42), pp. 5–17. (In Russ.).
11. Hudson R. (2005), *Economic Geographies: Circuits, Flows and Space*. London: Sage Publications. 242 p.
12. Neuhaus F. (2015), *Emergent spatio-temporals dimensions of the City*. Springer International Publishing Switzerland. DOI: 10.1007/978-3-319-09849-4_1.

Об авторах

Дегусарова Валентина Сергеевна — кандидат географических наук, доцент кафедры экономической географии, Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена, Россия.
E-mail: wdegusarowa@gmail.com
Scopus: https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57196412948

Дмитриева Анастасия Анатольевна — кандидат географических наук, доцент кафедры экономической географии, Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена, Россия.
E-mail: a111000@mail.ru

Мартынов Василий Львович — доктор географических наук, профессор кафедры экономической географии, Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена, Россия.
E-mail: martin-vas@yandex.ru
ORCID: http://orcid.org/0000-0002-7741-1719
Scopus: https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57191373012

Сазонова Ирина Евгеньевна — кандидат географических наук, доцент кафедры экономической географии, Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена, Россия.
E-mail: iesazonova@mail.ru
Scopus: https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57191370209

V. Degusarova, A. Dmitrieva, V. Martynov, I. Sazonova

ST. PETERSBURG AS AN OBJECT OF REGIONAL POLICY IN THE "SPATIAL PLANNING STRATEGY DEVELOPMENT OF RUSSIA"

In 2018, the Ministry of economic development of the Russian Federation prepared, but has not yet approved, the "Strategy of spatial development of the Russian Federation for the period up to 2025". This "Strategy" was discussed in various institutions, departments and organizations, there were many comments made, but these comments addressed mainly private issues, the conceptual approaches of this strategy were discussed a little. It is safe to assume that these foundations will remain broadly unchanged when this strategy is adopted.

The inclusion in the practice of spatial-territorial approach in the implementation of the tasks of integrated socio-economic planning shows the need to move to other forms

and models of territory development, taking into account the functional characteristics and specialization of the city districts. This approach should become a priority in the discussion and adoption of the strategy of socio-economic development of St. Petersburg.

The purpose of this work is to analyze the measures proposed by the "Spatial Development Strategy of Russia for the Period until 2025" for the development of St. Petersburg, the object of the study is the socio-economic space of the city, and the subject is the correlation of the proposed measures with real trends in the development of the city throughout last decades. Among the tasks, it is worth analyzing the dynamics of indicators of transport, social, and demographic development, which determined the transformation of the city economy and the correspondence of the proposed "cost-effective specializations" to the prevailing structural changes in industry. The methodology used by the authors is based on approaches that are traditional for domestic economic geography. Economic-geographical methods and approaches for research of spatial development processes are preferable to purely economic ones.

Key words: *Strategy, spatial development, territory, industry, production, economic development.*

About the authors

Dr **Valentina Degusarova**, Department of Economic Geography, Herzen Russian State Pedagogical University, St. Petersburg, Russia.
E-mail: wdegusarowa@gmail.com
Scopus: https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57196412948

Dr **Anastasia Dmitrieva**, Department of Economic Geography, Herzen Russian State Pedagogical University, St. Petersburg, Russia.
E-mail: a111000@mail.ru

Prof. **Vasilii Martynov**, Department of Economic Geography, Herzen Russian State Pedagogical University, St. Petersburg, Russia.
E-mail: martin-vas@yandex.ru
ORCID: http://orcid.org/0000-0002-7741-1719
Scopus: https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57191373012

Dr **Irina Sazonova**, Department of Economic Geography, Herzen Russian State Pedagogical University, St. Petersburg, Russia.
E-mail: iesazonova@mail.ru
Scopus: https://www.scopus.com/authid/detail.uri?authorId=57191370209

Статья поступила в редакцию 17.11.2019 г.