



Место

В.Л. МАРТЫНОВ, доктор геогр. наук, профессор;
И.Е. САЗОНОВА, канд. геогр. наук, доцент

кафедра экономической географии
Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена,
Санкт-Петербург

Санкт-Петербург

Внутренняя дифференциация

Санкт-Петербург — второй по численности населения город страны, расположенный в 650 км к СЗ от Москвы и основанный в 1703 г. Ленинград и нынешний Петербург не являются прямым продолжением дореволюционного имперского Петербурга. Это другой город, стоящий на месте прежнего. Нечто подобное можно наблюдать в Риме, где сменялось несколько городов, расположенных на одном и том же месте. То, что составляло основу Древнего Рима, превратилось в руины, средневекового Рима — в музеи. Примерно то же самое произошло с Петербургом, только он более молодого возраста. Города «исторических руин» здесь пока что нет. В Петербурге почти нет дореволюционных общественных зданий, использующихся для того, для чего они были построены. Здания императорских дворцов заняты музеями,

министерств — разнообразными учреждениями, предприятиями и организациями, банков — ресторанами, магазинами, офисами.

Экономико-географическая структура С.-Петербурга очень сложна. На протяжении большей части своей истории город рос без плана, отдельные его части развивались «сами по себе», и транспортные связи между ними приходилось устанавливать уже тогда, когда эти части были сформированы. Вопреки распространённому мнению, планировочная структура С.-Петербурга намного сложнее Московской. Только в 2011 г. была введена в строй на всём протяжении Кольцевая автомобильная дорога, позволяющая объехать город. Но внутри него сквозных магистралей не существует. Город «разбивается» на части не только реками и каналами, но и железными дорогами.

Территориальная контрастность в С.-Петербурге проявляется не намного меньше, чем в Москве, просто в силу того, что численность и доля богатого и очень богатого населения намного меньше, чем в столице. Пока что проявляется только одна сравнительно небольшая территория, где концентрируется богатое население — Крестовский остров.

В С.-Петербурге реформы административно-территориального деления, в отличие от Москвы, не было, границы и название районов сохраняются с советского времени. Отличается и система местного самоуправления: если в Москве муниципальные образования объединяются в муниципальные районы, то в С.-Петербурге таких объединений нет. Существуют лишь административные районы, местное самоуправление действует только на низовом уровне.

Петропавловская крепость — на переднем плане



Центр

Адмиралтейский и Центральный районы, площадь 30 км², около 2,5% общей площади С.-Петербурга (1360 км²). Проживает 370 тыс. чел., или около 8% населения города. Плотность населения превышает 12 тыс. чел/км². Это самая высокая плотность населения в России; в Центральном административном округе Москвы плотность населения 11 тыс. чел/км². Плотность населения Москвы в целом (в её границах до расширения 2012 г.) более чем вдвое превышает плотность населения Петербурга.

В центре сосредоточена значительная часть объектов, определяющих исторический облик города. Дворцовая площадь со зданиями Зимнего дворца, Генерального штаба и Александровской колонной, Адмиралтейство, Русский музей, Казанский и Исаакиевский соборы, ансамбль Смольного монастыря, улицы Зодчего Росси, Марининский, Александринский и Михайловский театры, Летний сад, Марсово поле и многое другое. Здесь же находятся Конституционный суд РФ (здания Сената и Синода), администрация С.-Петербурга (Смольный), законодательное собрание города (Марининский дворец), правительство и законодательное собрание Ленинградской области.

Большая часть застройки центра — жилые, торговые, промышленные здания, построенные в конце XIX — начале XX в., во время фантастически быстрого роста тогдашней столицы империи. В 1890 г. численность населения города составляла 1 млн чел., в 1910 г. — 2, в 1915 г. — 2,5 млн чел. Подавляющее большинство этого населения было сосредоточено в пределах нынешнего центра. В основном здесь рядовая застройка того времени, действительно выдающихся сооружений очень мало, и все они не только сохраняются, но и реставрируются (пример — бывшее здание компании «Зингер», ныне Дом книги). Сохранить все эти здания в неизменном виде невозможно, и необходимости в этом нет. Многие здания, простоявшие столетие



Дворцовый разводной мост через Неву соединяет Адмиралтейский остров (Дворцовую площадь) со Стрелкой Васильевского острова



Центральная ТЭЦ № 2 на Новгородской ул.

Канал Грибоедова. Вид от Невского проспекта на храм Спаса-на-Крови



и более, разрушаются просто в силу ветхости. Разрушаются кирпичные стены, гниют деревянные перекрытия, не везде возможно провести современные коммуникации. Значительная часть жилого фонда центра — коммунальные квартиры. Если центр Москвы был коренным образом перестроен в 1930-е — 1950-е годы, то в Северной столице ничего подобного не происходило. Центру Петербурга необходимо проведение коренной реконструкции, в ходе которой значительная часть рядовой застройки должна быть снесена. К сожалению, без этого не обойтись. Опыт европейских городов, также входящих в пресловутый «список ЮНЕСКО» (Стамбул, Порту), показывает, что если центральные районы городов не перестраивать, они превращаются в трущобы и развалины, не имеющие никакой не только исторической, но и прикладной ценности. Плотность жилой застройки центра очень высока, для него характерно чередование дворов-колодцев, соеди-

нённых проходами — подворотнями. Дворы-колодцы имели две основные функции — места хранения дров, которыми отапливались жилые помещения, и расположения отхожих мест, поскольку ни водопровода, ни канализации в «доходных домах» изначально не было, как не было и электрического освещения.

В центре немало промышленных предприятий, многие из которых были основаны одновременно с С.-Петербургом (например, «Адмиралтейские верфи»). Есть предприятия машиностроения, пищевой (например, ликёро-водочный завод «Ливиз») и лёгкой промышленности, в основном расположенные на западе и востоке центра, главным образом на берегах Невы и Обводного канала.

Здесь находится значительная часть ведущих высших учебных заведений города, научно-исследовательские учреждения, входящие в систему Российской академии наук, и отраслевые. Здесь

же историческое здание Русского географического общества, одного из старейших Географических обществ мира; с 2010 г. основная деятельность общества сосредоточена в Москве. Одна из основных отраслей специализации центра С.-Петербурга — специализация на высшем образовании, науке и научном обслуживании. Доля Петербурга в численности докторов и кандидатов наук, аспирантов и студентов намного выше его доли в численности населения страны.

Центр привлекает туристов из России и зарубежных стран. Здесь старейшие, самые известные и дорогие гостиницы города — «Астория» и «Европейская», а также множество других гостиниц, мини-гостиниц и хостелов (для них чаще всего используются перестроенные коммунальные квартиры). Центр притягателен и для жителей самого Петербурга, здесь театры, цирк, самые известные кинотеатры, рестораны, кафе, ночные клубы.

В центре три из пяти действующих железнодорожных вокзалов — Московский, Витебский, Балтийский — и один закрытый, Варшавский (действовал до 2001 г.). Значительная часть территории центра занята подъездными путями, депо, товарными и сортировочными станциями. Для грузового сообщения С.-Петербург остаётся значительным транспортным узлом, здесь осуществляется перевалка грузов между различными видами транспорта; для пассажирского транспорта Северная столица — тупиковое направление.

Подавляющее большинство пассажиров, прибывающих в С.-Петербург всеми видами транспорта (железнодорожным, автомобильным, авиационным, морским), направляется именно сюда, а не следует транзитом. В этом С.-Петербургский транспортный узел значительно отличается от Московского: Москва является пунктом прибытия для большей части грузов, следующих в неё, транзитных грузов через столицу идёт сравнительно немного, но зато очень большая часть дальнего пассажиропотока следует транзитом.



**Торговый зал
Елизеевского магазина
на Невской украшен
зеркалами и бронзовыми
светильниками. Само
здание — памятник
архитектуры раннего
модерна, выделяется
своими вырвами и
скульптурами.**

**На фасаде здания —
скульптуры
«Промышленность»,
«Наука», «Торговля» и
«Искусство»**

Острова

Васильевостровский и Петроградский районы имеют чётко выраженные границы, все они проходят по воде. Южная граница островов — р. Невы, которая от Стрелки Васильевского острова делится на два рукава, Большую Неву и Малую Неву, последняя отделяет Васильевский остров от Петроградской стороны. Восточная и северная граница островов — река Большая Невка, отделяющая Петроградскую сторону от Выборгской стороны. Площадь островов 39 км², население 330 тыс. чел. Плотность населения значительно ниже, чем в центре — 8,5 тыс. чел./км².

Если центр сравнительно однороден в отношении времени застройки, почти вся она дореволюционная, то острова в этом плане очень разнообразны. Самые ранние здания и сооружения были построены в начале XVIII в., одновременно с основанием Петербурга. Датой основания города считается 27 мая 1703 г., когда была заложена Петропавловская крепость на нынешней Петроградской стороне. Самые новые по времени постройки кварталы датируются XXI в., и строительство на территории островов активно продолжается. Сходство двух главных частей островов, Васильевского острова и Петроградской стороны, прослеживается и в названиях улиц. И на Васильевском острове, и на Петроградской стороне есть Большой и Малый проспекты, поэтому к их названиям всегда добавляются две буквы — В.О. (Васильевского острова) и П.С. (Петроградской стороны). Буквы «В.О.» добавляются к названиям линий Васильевского острова, поскольку линии есть и в других частях города. При этом линия — не улица, а её половина. Нумерация линий начинается с 1-й, противоположная сторона улицы называется Кадетской линией. Одну улицу образуют, например, 2-я и 3-я линии, 4-я и 5-я, 6-я и 7-я и так далее. Последние линии с номерами — 26-я и 27-я, с названиями — Кожевенная и Косая, находятся на юго-западе Васильевского острова.

Южная часть островов теснейшим образом связана с центром. Её застройка велась тогда, когда функции «главной улицы» Петербурга выполняла Невы. Первоначально город и располагался на Петроградской (ранее — Петербургской) стороне, отчего эта часть города и получила своё название. Затем предполагалось создать новый город на Васильевском острове, где было выстроено здание Двенадцати коллегий, ныне — главное здание С.-Петербургского государственного университета. Но эти планы были оставлены по весьма прозаической причине: мостов через Неву в то время не существовало и столица на Васильевском острове в период ледохода и ледостава, т.е. весной и осенью, на протяжении длительного времени оказывалась полностью отрезанной от остальной страны. Здесь в 1725 г. было основано первое научное учреждение России — Академия наук и курьёзные художественная Российская академия наук (с 1934 г. — в Москве).

При Анне Иоанновне в 1730-е годы началось формирование нынешнего центра, а острова стали районом проживания небогатого (Васильевский остров) и просто бедного (Петроградская сторона) населения. Если на Васильевском острове застройка велась по линиям и проспектам, то Петроградская сторона того времени застраивалась хаотично — это хорошо заметно по нынешней планировочной структуре юга этой части города. На Стрелке Васильевского острова в это время располагался морской порт Петербурга.

В 1843 г. был построен первый постоянный мост через Большую Неву, соединивший центр с Васильевским островом. Это Благовещенский мост, в советское время носивший название моста Лейтенанта Шмидта.

В XIX в., особенно во второй его половине, на островах начинается формирование промышленных зон. Ныне ими заняты юго-запад и север Васильевского

острова

Окончание на с. 34



Стрелка Васильевского острова.

*Ростральные колонны (от лат. *rastrum* нос корабля) символизируют морские победы и морскую славу страны. У подножия колонн — две мужские и две женские фигуры, аллегорически представляющие великие реки России: Волгу и Днепр, Неву и Волхов. Факелы на колоннах (в 1957 г. к чашам подвезли газ) зажигаются в дни праздников и торжеств.*

«Нева» — на южной ростральной колонне. Изображена на банкноте достоинством 50 рублей образца 1997 г.



Островки. Начало на с. 28

на, а также север и восток Петроградской стороны. Здесь строились предприятия разных отраслей промышленности — судостроительной, электротехнической, а позднее и радиотехнической, металлургической, химической. Многие из этих предприятий не только сохранились, но успешно действуют в настоящее время.

В 80-е гг. XIX в. морской порт со Стрелик Васильевского острова был перенесён на Гутуевский остров, где находится и поныне. Здания порта на Стрелике с ротральными колоннами образуют один из самых известных и узнаваемых видов С.-Петербурга, но по прямому назначению они не используются сто тридцать лет.

В 1903 г. строится Троицкий мост, обеспечивший прямую связь Петроградской стороны с центром. До этого она осуществлялась только через Васильевский остров. В створе этого моста застраивается улица для очень богатых людей — Каменноостровский проспект. Это единственная большая улица в го-

роде, построенная в едином архитектурном стиле (модерн). Восточная часть Петроградской стороны из района бедноты превращается в один из самых престижных районов города. Но большая часть Петроградской стороны, как и центра, стала в начале XX в. районом рядовой «доходной» застройки. Острова, расположенные между Петроградской и Выборгской сторонами (Каменный, Крестовский, Елагин), превращаются в рекреационные районы, где строятся дачи, загородные рестораны и другие места отдыха и развлечения.

На Васильевском острове в начале XX в. начинается освоение его «загородных» частей. В районе Гавани и на острове Голодай (нынешнем острове Декабристов) строятся первые многоэтажные жилые дома. После революции жилищное строительство там было остановлено, возобновлено лишь в 1960-е годы и продолжается до настоящего времени, ведётся оно в пределах намывных территорий. Благодаря намыву очертания берегов Васильевского остро-

ва и острова Декабристов во второй половине XX в. сильно изменились. В начале XXI в. эти изменения продолжились — на намывных территориях был построен новый морской пассажирский терминал «Морской фасад» (с 2011 г.), здесь строительство Западного скоростного диаметра, который позволит миновать загруженный центр города. Строятся новые жилые районы. На Васильевском острове — пассажирские терминалы С.-Петербургского морского порта; Морской вокзал, через который осуществляется паромное сообщение с Финляндией, Швецией и Эстонией, и «Морской фасад», куда подходят туристские суда чартерных линий.

У Петроградской стороны выход к Финскому заливу невелик, в пределах намывных территорий Крестовского острова там находится Приморский парк Победы. Остальная часть Крестовского острова (наряду с Каменным островом) — самый престижный и дорогой жилой район С.-Петербурга. Жилые комплексы местами напоминают крепости.

Северо-Запад

Приморский и Курортный районы, площадь 378 км², население 580 тыс. чел. Застроенная территория занимает менее 10% территории, 90% — парки, леса, болота. Приморский и Курортный районы — территории преимущественно жилой застройки, и основная часть этой застройки приходится на 1960-е — первые годы XXI в.

В Приморском (ранее Ждановском) районе были построены первые в Ленинграде кварталы крупнопанельных домов — «хрущёвок», которые и сейчас образуют целые улицы. До 1980-х годов район развивался в основном между северным берегом Малой Невки и железной дорогой на Сестрорецк.

В 1990-е годы построено несколько крупных торгово-офисных центров. Транспортная инфраструктура создаётся медленно, чем строятся жилые кварталы. Препятствием являются две железные дороги на Выборг и на Сестрорецк. Прямых магистралей, соединяющих Приморский район с центральной частью Петербурга, не существует. Возможно, что

решению транспортной проблемы будет способствовать активно идущее строительство Западного скоростного диаметра. В Приморский район перенесено строительство «башни Газпрома», которую ранее предполагалось построить в Красноармейском районе. Вместо первоначального названия «Охта-Центр» эта башня будет называться «Лакhta-Центр» — по названию исторической местности, занимающей значительную часть современного Приморского района.

Курортный район, до 1990-х годов называвшийся Сестрорецким, имеет рекреационную специализацию. Это сплошная цепь курортных городов и посёлков (Сестрорецк, Репино, Комарово, Зеленогорск и др.), протягивающихся вдоль северного берега Финского залива. Рекреационное значение района сугубо местное, туристов из-за границы или из других регионов страны очень мало. Деятельность единственного крупного промышленного предприятия — Сестрорецкого инструментального завода (до революции — оружейного завода) — в настоящее время

прекращена. На его территории предполагается построить жилой квартал. На границе Курортного и Приморского районов активно создаётся новая промышленная зона «Конная Лакhta», которая начала успешно функционировать.

Значительная часть района к западу от Сестрорецка до 1940 г. принадлежала Финляндии, после Великой Отечественной войны все финские названия были заменены на русские (Териоки — Зеленогорск, Куоккала — Репино, Келломки — Комарово). В советское время на территории Курортного района стали формироваться ареалы «элитной» жилой застройки, в том числе и на территориях, на которых до 1990-х годов населились мест не было (восточный берег озера Разлив). Однако процесс субурбанизации в условиях С.-Петербурга, в отличие от Москвы, большого развития не получил в силу транспортных особенностей города; большая часть транспортных проблем, свойственных Приморскому району, в ещё большей мере характерна для Курортного района.

Север

Выборгский и Калининский районы, площадь 155 км², население 950 тыс. чел. Районы имеют очень большое сходство между собой. Основание территории нынешнего севера Петербурга было начато ещё в царствование Анны Иоанновны. Но освоение это было достаточно специфическим — здесь располагалась Медико-хирургическая академия и большое кладбище при ней. Часть этого кладбища вместе с его главным собором, Сампсониевским, сохранилась до настоящего времени, но большая часть была застроена ещё в XIX в. Во второй половине XIX — начале XX в. Выборгская сторона (в советское время разделённая на два района) развивается очень быстро. В 1870 г. строится Финляндская железная дорога, соединившая С.-Петербург с Гельсингфорсом (нынешний Хельсинки). В 80-е — 90-е годы XIX в. здесь формируется мощная промышленная зона, опирающаяся на Большую Невку, Неву и Финляндскую железную дорогу. Большая часть промышленных предприятий сохранилась до настоящего времени, многие из них перестроены и используются как бизнес-центры и торговые комплексы.

К северу от Выборгской стороны в 1899 г. создаётся новое для России высшее учебное заведение — Политехнический институт, выпускающий инженеров для бурно развивавшейся промышленности города и России. Этот институт, ныне именуемый Политехническим университетом, — ведущее техническое высшее учебное заведение Петербурга. По соседству с ним располагается одно из главных военно-технических высших учебных заведений — Военный университет связи.

В 20-е — 30-е годы XX в. начинается массовая жилая застройка района домами нового типа — многоэтажками для рабочих. Здания, напоминающие нынешние многоквартирные и лишённые всяких архитектурных украшений, составляют целые кварталы.

В 50-е — 60-е годы строятся предприятия, относящиеся к «новым отраслям» машиностроения: электротехнической, радиотехнической, электронной. Эти предприятия работали на оборону страны. К числу

крупнейших заводов можно отнести ОАО «Светлана».

1970-е годы знаменуются массовой жилищной застройкой. Формируются огромные спальные районы: Шувалово-Озерки, Гражданка и др. В конце 1990-х годов создаются крупные торговые и торгово-развлекательные комплексы и бизнес-центры.

Значительная часть территории Выборгского района расположена в пригородной зоне. Это небольшие посёлки Парголово, Левашово, Осиновая Роща, где в последние годы развернулось активное жилищное и промышленное строительство. В 80-е годы XX в. создана промышленная зона «Парнас», предприятие которой — пивоваренный завод «Балтика», крупнейший производитель пива в России. В 2008 г. на границе с Приморским районом у Ольховой автодороги началось создание

промзоны «Каменка», где уже построен автомобильный завод компании «Hyundai».

Там же в июне 2009 г. был открыт сборочный завод японской компании «Ниссан». Мощности предприятия позволяют ежегодно собирать 50 тыс. автомобилей. На заводе выпускаются автомобили бизнес-класса модели «Nissan Teana», а также внедорожники «Nissan X-Trail». Россия уже вышла на первое место в Европе по объёмам продаж автомобилей «Ниссан». В непосредственной близости от автозаводов — полигон по утилизации твёрдых отходов (крупная городская свалка).

Фактическим продолжением Калининского района является пос. Мурино, в котором находится станция петербургского метрополитена «Девяткино», но это уже Ленинградской область.



Финляндский вокзал — один из пяти существующих в Санкт-Петербурге.
 Фото: Northfoto // Shutterstock.com

Кондитерская фабрика «Нева». Фото: Sema Livadev // Shutterstock.com



Северо-Восток

Красногвардейский район, площадь 57 км², население 340 тыс. чел. Организующая ось района — река Охта, по которой эта часть города получила своё историческое название «Охта». Первые промышленные предприятия и поселения появились здесь в XVIII в. До середины XX в. город в северо-восточном направлении рос медленно. Первый мост, связавший Охту с остальной территорией Петербурга, мост Петра

Великого, был построен в 1911 г., второй мост — мост Александра Невского — в 1965 г. Основные промышленные предприятия относятся к химической промышленности и машиностроению.

Активная застройка этой территории начинается с 50-х годов XX в. Сейчас это отдельные жилые кварталы, разделённые промышленными зонами, кладбищами и пустырями. Гидрометеорологический университет —

единственное высшее учебное заведение такого профиля в современной России и одно из немногих в мире — находится на территории этого района. Здесь же самый новый по времени постройки железнодорожный вокзал С.-Петербурга — Ладжский, введённый в эксплуатацию к 300-летию города в 2003 г. Это современный, но небольшой по объёму пассажиропотока вокзал.

Восток

Невский район, площадь 62 км², население 470 тыс. чел., — единственный район города, расположенный на двух берегах Невы. Два моста через Неву: мост

Володарского (построен в 1930-е годы) и Большой Обуховский, или «Вантовый» (часть Кольцевой автомобильной дороги, введён в эксплуатацию в 2004 г.). Большой

Обуховский мост — единственный мост через Неву в пределах С.-Петербурга, который не разводится, он соединяет Невский район на левом берегу с Ленинградской обл. на правом берегу Невы. По левому берегу территория Петербурга уходит значительно выше по Неве, чем по правому.

Невский район — промышленный. Север левобережной части района — обширная промышленная зона вдоль Обводного канала от Морского порта на Гутуевском острове до Невы. Самое крупное предприятие — «Обуховский завод», основанный в 1860-е годы. Здесь же одно из самых известных российских предприятий, производящих художественные фарфоровые изделия — Императорский фарфоровый завод, существующий с XVIII в. Промышленные зоны протягиваются вдоль обоих берегов Невы. Значительная часть территории занята подъездными путями и станциями Октябрьской железной дороги, в том числе и самой крупной грузовой станцией на территории С.-Петербурга — Сортировочной.

В левобережной части жилая застройка располагается «пятнами» среди промышленных зон. Это в основном жилые кварталы для рабочих, строившиеся в межвоенное время. В правобережной части Невского района — спальный район, имеющий историческое название Весёлый посёлок, застройка которого начата в конце 60-х — начале 70-х годов XX в. и продолжается до настоящего времени.



Бумажная фабрика им. Володарского в Весёлом посёлке

Невский завод — одно из ведущих предприятий энергетического машиностроения. Фото: Sotera Lindqvist © Shutterstock.com



Юго-Восток

Фрунзенский и Колпинский районы, площадь 143 км², численность населения 580 тыс. чел. Особенностью Юго-Востока является то, что он начинается со стороны центра города как промышленный район (часть промышленной зоны вдоль Обводного канала), продолжается как спальный район (Купчино) и в Колпинском районе вновь приобретает промышленные черты. Граница города на юго-востоке проходит в буквальном смысле «посередине улицы», одна сторона которой принадлежит С.-Петербургу, а другая Ленинградской обл.

Промышленная зона вдоль Обводного канала начала формироваться в конце XIX в., когда был построен новый морской порт Петербурга на Гутуевском острове. Обводный канал был самым коротким внутренним водным путём к порту, поэтому оба его берега были застроены разнообразными промышленными предприятиями. Промышленная застройка велась вперемешку с жилой, всё это перемежалось с кладбищами, которые затем частично застраивались, в результате в районе Обводного канала сложилась довольно хаотичная планировочная структура. Промышленная зона сформировалась также вдоль линии железной дороги С.-Петербург—Москва. В последние годы чётко обозначились тенденции преобразования промышленной зоны вдоль Обводного канала в торгово-офисную.

Между железными дорогами Московского и Витебского направлений в 1960-е годы начинается застройка нового жилого района Купчино, в настоящее время ставшего одним из крупнейших спальных районов С.-Петербурга. Купчино — жилой массив, не разрываемый на части промышленными зонами. Однако имеется большое количество неиспользуемой земли, частично зарезервированной под разные градостроительные цели. Купчино не считается престижным районом города.

Основа экономики Колпинского района — Ижорский завод, юридически разделившийся на несколько производств и сменивший название на «Ижорские заводы». Завод был основан в 1710 г. в нижнем течении реки Ижора, входил в число ведущих предприятий тяжёлого машиностроения России. Есть

также несколько крупных промышленных предприятий, относящихся к материалоемким и трудоёмким отраслям промышленности.

Через территорию района не проходит никаких магистральных автомобильных дорог. Основная организующая ось — Софийская улица, которая в 2009 г. была продлена до Колпино, превратившись в одну из самых длинных улиц С.-Петербурга (18 км). Эта улица неизбежно будет обрастать новыми промышленными предприятиями, бизнес-центрами и жилыми районами, но при этом Софийская улица — тугиковая, она не является частью какой-либо крупной «вылетной» магистрали, как большая часть главных улиц других частей города.



Ижорский завод в Колпино



Солодовенный завод «Невский берег» на левом берегу Невы в излучине «Кривое колено»

Электростанция «Красный Октябрь» (1922 г.) — один из переносов плана ГОЗЛРО на правом берегу Невы около Речного вокзала.





Царское Село. Екатерининский дворец — образец позднего барокко. Построен по приказу императрицы Екатерины I. Фото: Northkko / Shutterstock.com

Московский и Пушкинский районы, площадь 310 км², население 420 тыс. чел. Граница С.-Петербурга и Ленинградской обл. здесь, как и в юго-восточном направлении, проходит прямо по улицам.

Московский район — один из крупнейших промышленных районов Петербурга. Его организующая ось на севере — Обводный канал. Очень большое значение для развития района имел нынешний Московский проспект, неоднократно менявший названия, но всегда выполнявший одну и ту же функцию — начала основных дорог, соединяющих С.-Петербург с центральными и южными районами государства. От площади Победы (ранее Средней Рогатки) этот проспект продолжается двумя шоссе — Московским и Киевским. Вся северная часть Московского района — зона промышленной застройки, сформировавшейся на рубеже XIX—XX вв. Крупнейшее предприятие — «Электросила», один из крупнейших производителей энергетического оборудования в России. На своем нынешнем месте завод находится с 1911 г., располагаясь на обеих сторонах Московского проспекта. Но в 1990-е годы и первые годы XXI в. объёмы производства на промышленных предприятиях района резко уменьшились, многие заводы были закрыты, перенесены в новые промышленные зоны к северу и югу от города. Территория ликвидированных и перенесённых заводов обычно используется под офисную и жилую застройку.

Южная часть Московского района — территория жилой застройки.

Её центр — на Московской площади, при пересечении Московского проспекта и широтной магистрали, соединяющей юго-запад с юго-востоком и неоднократно меняющей название (Ленинский проспект, улица Титанова, проспект Славы, Ивановская улица, Народная улица). По генеральному плану 1935 г. эта площадь должна была стать центром Ленинграда и на ней было построено здание Дома советов. После войны реализация этого плана была прекращена, поэтому огромное здание никогда не использовалось по своему прямому назначению. Ныне становится всё более очевидным, что предлагавшийся в 1930-е годы перенос центра города был неплохой идеей, поскольку существующий городской центр сейчас просто задымается в транспортных потоках.

Самая южная часть района занята промышленной зоной, сформировавшейся с 1930-х годов. Можно перечислить предприятия разных отраслей, в частности, завод компании «Кока-Кола», завод по производству спиртных напитков «Русский Стандарт» и другие предприятия.

Транспортная ситуация — одна из наиболее благоприятных. Московский проспект имеет несколько дублёров к западу и к востоку. Через территорию района проходит часть Западного скоростного диаметра, который после завершения строительства свяжет юг и север города сплошной магистралью без светофоров. В южной части — единственный в С.-Петербурге аэропорт Пулково, имеющий два терминала — «Пулково-1» для внут-

ренних рейсов и «Пулково-2» для международных. Возможностей аэропорта Пулково для Северной столицы недостаточно, но планы строительства нового аэропорта пока нет, предполагается лишь реконструкция существующего.

В последние годы в южной части города активизировалось дорожное строительство. Были введены в строй южный участок Кольцевой автодороги и новая автотрасса в Пушкин, проложенная вдоль путей Витебского направления в обход загруженного железнодорожного переезда. Летом 2011 г. между станцией метро «Купчино» в Московском районе и Пушкином открыта Детская железная дорога.

На севере Пушкинского района формируется промзона «Шушары», основу которой составляют автомобилестроительные предприятия (производство автомобилей марок «Тойота», «Скания», «Опель» и др.), а также предприятия электронной промышленности. Значительная часть района занята дворцово-парковыми комплексами, созданными в XVIII—XIX вв. (музеи-заповедники «Царское Село» и «Павловск»). Они чрезвычайно притягательны как в туристских, так и в рекреационных целях. К сожалению, значительная часть дворцов и парков была разрушена в годы Великой Отечественной войны. Многие удалось восстановить, в том числе и знаменитую «Янтарную комнату», но часть парков и архитектурных сооружений утеряна.

Функционируют научные высшие учебные заведения сельскохозяйственного профиля, в том числе Аграрный университет, одно из крупнейших сельскохозяйственных высших учебных заведений страны. Есть высшие военные учебные заведения.

Основная проблема Пушкинского района, представляющего собой район музеев и науки, — ограниченное число рабочих мест. В «городах-музеях» жить очень хорошо, но днём остаются там в основном дети и пенсионеры. Все остальные утром уезжают на работу в другие районы Петербурга и вечером возвращаются обратно. Население района 140 тыс. чел., из них 100 тыс. в Пушкине.

Юго-Запад

Кировский и Красносельский районы, площадь 163 км², численность населения 670 тыс. чел. Северная часть Кировского района — один из самых мощных транспортно-промышленных узлов России. Здесь Петербургский морской порт, самый крупный порт Балтийского моря, введенный в эксплуатацию в 1885 г. С глубоководной частью Балтийского моря (внешним рейдом Кронштадта) Петербургский порт связан Морским каналом. В непосредственной близости от Морского порта — Кировский (до революции — Путиловский) завод, место для постройки которого в конце XIX в. определялось транспортно-географическим положением территории на пересечении железных дорог, морских и внутренних водных путей. В советское время Кировский завод был одним из крупнейших машиностроительных предприятий СССР, выпускавшим самые разные виды продукции — от тракторов до оборудования для атомной промышленности. В постсоветское время объём производства на Кировском заводе резко снизился, сократилась численность работников, предприятие разделилось на несколько производств.

Второе по значимости промышленное предприятие района — «Северная верфь» — возникло как судостроительное производство Путиловского завода. Промыш-



Морской торговый порт к югу от устья Невы

ленные предприятия занимают большую часть территории Кировского района. Непосредственно примыкающие к ним территории застраивались в 30-е — 50-е годы XX в. такими же «домами для рабочих», как и на Выборгской стороне.

Крупные высшие учебные заведения отражают промышленно-транспортную специализацию района. К их числу относятся Университет водных коммуникаций и Кораблестроительный институт (одно из зданий).

Транспортно-географическое положение района способствует его развитию. Основная магистраль района, проспект Стачек, — дорога, соединяющая С.-Петербург с Прибалтикой (дорога в Нарву и далее в Таллин). Через территорию района проходит железная дорога, начинающаяся от Балтий-

ского вокзала и продолжающаяся в двух расходящихся направлениях — на Псков (бывшая Варшавская железная дорога) и на Петергоф—Ораниенбаум.

Красносельский район состоит из двух частей, разделённых обширными слабозастроенными территориями. Южная часть — это бывший самостоятельный город Красное Село, включённый в состав Ленинграда в 1973 г., с примыкающими к нему посёлками, северная часть — юго-запад самого Санкт-Петербурга. В современных условиях обе части Красносельского района выполняют одну функцию — спальных районов. Организуемая ось — Таллинское шоссе, которое в С.-Петербурге начинается как проспект Маршала Жукова, а от Красного Села продолжается как Кингисеппское шоссе.

Запад

Петродворцовый и Кронштадтский районы, площадь 135 км², численность населения 180 тыс. чел. Граница города проходит в 40 км от центра (западная оконечность острова Котлин). Оба западных района — пригородные.

Петродворцовый район протягивается вдоль южного берега Финского залива, Кронштадтский район занимает весь остров Котлин, но заселена при этом только восточная часть острова, где и расположен город Кронштадт. Петродворцовый район представляет собой три сливающихся между собой населённых пункта — пос. Стрельна, г. Петергоф, г. Ломоносов. Все

три выросли вокруг пригородных императорских резиденций, составлявших дворцово-парковые комплексы. Во время Великой Отечественной войны эти комплексы были разрушены практически полностью. В послевоенные десятилетия восстановлены Нижний и Верхний парки Петергофа, Большой Петергофский дворец с Большим каскадом, а также, уже в XXI в., Константиновский дворец в Стрельне. Ведутся восстановительные работы в Ораниенбаумском парке и дворце. Другие дворцы и парки восстанавливаются очень медленно, а многие не восстанавливаются совсем. Многие служебные здания

(казармы и т.д.), существующие с дореволюционного времени, находятся в заброшенном или полузаброшенном состоянии. Но в целом туристско-рекреационное значение района велико.

Главный научный и образовательный центр — учебно-жилой комплекс Санкт-Петербургского государственного университета (железнодорожный остановочный пункт «Университет»). Благодаря ему Петергоф и получил статус наукограда (хотя официально города с таким названием не существует, де-юре это муниципальное образование в составе С.-Петербурга).



Большой Петергофский дворец и Большой каскад

Главным промышленным предприятием района был дворцовый часовой завод, одно из старейших предприятий С.-Петербурга. Этот завод в качестве граничной мастерской был основан ещё в 1721 г. В настоящее время производство часов резко сократилось, основная часть производственных площадей сдана под торговый центр. Существовали военные заводы по ремонту бронетанковой техники, птицефабрика «Красные Зори», но все эти предприятия были относительно небольшими.

Основное предприятие — завод концерна «Бох и Сименс», построенный в 2007 г. Создаются Особая экономическая зона «Нойдорф» в Стрельне и индустриальный парк «Марьино» в Петергофе. Одним из резидентов «Марьино» должен стать завод по производству «Е-мобилей», отечественных автомобилей нового поколения.

Кронштадт с 1704 до 1946 г. был главной базой Военно-морского фло-

та России. Именно в этом качестве он и был построен. В этом городе начинались и заканчивались все русские морские экспедиции, включая и кругосветные. Город представлял собой основу Кронштадтской морской крепости, укрепления которой располагались на острове Котлин, на небольших искусственных островах в Финском заливе, а также на его берегах. Это была крупная и мощная морская крепость. Прорваться через её укрепления было невозможно, огнём орудий крепости вражеский флот был бы полностью уничтожен на дальних подступах к Кронштадту. Во время Великой Отечественной войны германские войска и флот даже не пытались штурмовать Ленинград со стороны моря. На рубеже XIX—XX вв. в Кронштадте жило 60 тыс. чел., сейчас — 40 тыс. чел.

Во второй половине 1940-х годов основные силы Балтийского флота были передислоцированы из Кронштадта в Балтийск (Калининградская обл.). В середине



Фонтан «Самсон, разрывающий пасть льва»

1950-х годов Кронштадтская крепость была упразднена, вооружение с фортов вывезено, сами форты заброшены. Город начал приходить в упадок. Число заброшенных зданий и просто руин здесь больше, чем где бы то ни было в Петербурге, причём большая часть разрушений приходится на послевоенные десятилетия.

Со строительством комплекса защиты Ленинграда от наводнений («дамбы») Кронштадт получил сухопутную связь с материком. В 2011 г. было полностью завершено строительство Кольцевой автодороги, частично проходящей по дамбе. Возможно, эта дорога будет способствовать развитию Кронштадта. В последние годы усиливается поток туристов, один из самых интересных объектов показа — Кронштадтский футшот, нуль Балтийской системы высот, от которого отсчитываются все высоты на территории государства, входивших в состав СССР. ■

Корабли у причала в Кронштадте. Фото «География»



Памятник Ф. Ф. Беллинсгаузену в Кронштадте

