



Урбаника

институт территориального
планирования

РАЗРАБОТКА СТРАТЕГИИ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

ИНСТИТУТ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ «УРБАНИКА»

Санкт-Петербург, 12 сентября 2013 года

Основные выводы из анализа имеющихся стратегических документов развития Санкт-Петербурга

1. В Петербурге действует Концепция 2020, пока единственный документ, определяющий долгосрочные социально-экономические приоритеты развития города. Данный документ имеет рамочный характер, составлен в формате лозунгов, содержит ряд логических противоречий (см. стр.5-9) и не может использоваться в качестве идеологической основы при разработке Долгосрочной Стратегии развития СПб. Не имеющая официального статуса, Концепция Центра Стратегических разработок Северо-Запад («Потенциал социально-экономического развития СПб до 2020 года»), которая являлась аналитической основой для упомянутой Концепции 2020, более проработана и аргументирована и может быть использована при разработке Долгосрочной Стратегии развития СПб.
2. Концепция ЦСР СЗ слабо описывает организационную модель реализации проектных предложений и фактически не обосновывает выбранные данным проектом основные экономические направления развития города. Например, перечисленные в Концепции ЦСР СЗ перспективные направления экономической специализации города: материаловедение, электроника, биотехнология, радиология, облачные вычисления, робототехника и строительные технологии, фактически являются лишь перечислениями наиболее вероятных в мире растущих рынков на ближайшие 10-15 лет, но не исходят из анализа потенциала самого Санкт-Петербурга (хотя проект официально называется «Оценка Потенциала ...»). Очевидно, что реальное определение потенциала СПб, является сложной системной работой, которую не провести в формате экспресс проектов, не получивших прямой государственной поддержки. Поэтому, вопросам анализа реального экономического потенциала г. Санкт-Петербурга должно быть уделено серьезное внимание при разработке Долгосрочной Стратегии нашего города.

Предложения по развитию агломерационной системы Санкт-Петербурга:

Санкт-Петербургская агломерация - очень сложная по структуре социальной жизни и экономики система, поэтому достижения экспертного консенсуса по базовым направлениям ее целевого развития представляется сложнейшей и пока не реализованной задачей.

Существуют разные системы взглядов на вопрос о том, какой основной критерий выбора приоритетов развития: максимальное использование существующих возможностей агломерации или ориентировка на направления которые будут определять международную конкурентоспособность городов в ближайшие 20 лет и, соответственно, которые необходимо развивать опережающими темпами в Петербурге.

Экономический сценарий: Эксперты Института «Урбаника» придерживаются логики о возможности выстраивания механизма долгосрочного качественного роста

экономики города на базе двухтактной модели: краткосрочный период (до 2015 года) – максимальное использование существующих социально-экономических ресурсов для формирования более эффективной институциональной, инфраструктурной и ресурсной платформ для развития. Средне- и долгосрочный период – концентрация усилий на наиболее перспективных и передовых направлениях развития (которые одновременно исходят из имеющихся «заделов развития» в рамках международных рынков с высокими потенциалами роста).

В указанной логике сформирована система целей/подцелей развития Санкт-Петербургской агломерации.

Базовая цель: город глобальный коммуникационный хаб

предусматривает «монетизацию» транзитного потенциала города не только в традиционном понимании транспортной функции (морской порт, авиационный хаб), но и в понимании города в качестве центра обучения и профессиональной самореализации молодежи со всего постсоветского пространства (на перспективу – обязательно без территориальных рамок). Для реализации данного направления необходимо не только развития традиционных инфраструктур - но и формирования условий максимально комфортной среды для удержания и привлечения молодых профессионалов, а это уже целый ряд вопросов от толерантности и общественной безопасности до вопросов экологии и доступности жилья.

Базовая подцель 1: «Город – рождающий события», предусматривает максимальную коммерциализацию творческого потенциала города, развитие туристических услуг и конгресс-деятельности.

Базовая подцель 2: «Город образовательно-инновационный центр «Русского мира»», предусматривающий реальное создание нескольких инновационных кластеров в логике выстраивания всех компонентов цепочки добавленной стоимости: «образование - венчурный бизнес - маркетинг - уникальные производства – распределение». В первую очередь, например, на базе естественных конкурентных ресурсов СНГ, основанных на природно-ресурсном потенциале, заделах ВПК (в том числе космос, ядертех) и фундаментальной физической и математической высшей школы.

Пространственный сценарий: «Создание агломерационных подцентров не в качестве механизма экстенсивного развития, а механизма интенсификации роста агломерации».

Практика социально-экономически успешного урбанизма однозначно демонстрирует, что проекты в историческом центре города потенциально намного более экономически и социально синергичны, чем проекты на новых территориях. Однако, форма реализации проектов должна учитывать контекст развития – условия исторического центра Петербурга. Действительно, в Петербурге пока преобладает использование исторического контекста не в качестве возможности для роста, а в качестве ограничения, которое требуется максимально нивелировать. До сложных градостроительных проектов в историческом центре города Санкт-Петербургу отечественному госуправлению/бизнесу/обществу необходимо «дозреть». Механизмом, своеобразного «дозревания», является относительно быстрое и эффективное решение системной инфраструктурной проблемы города – основанной на жесткой полифункциональности в рамках одного лишь исторического центра Санкт-Петербургской агломерации.

Отдельно необходимо упоминать транспортную проблему, которая уже сейчас, не менее чем на 1% ВРП в год тормозит развитие экономики города. Уже к 2015 году, можно прогнозировать начало масштабного «транспортного кризиса» в центре и

ряде других районов Санкт-Петербурга. Его основаниями станут два фактора: дальнейший рост автомобилизации (будет происходить и при среднегодовых темпах роста экономики в 1-3% в год) и не использование прошедших 10 лет для развертывания в Санкт-Петербургской агломерации эффективной системы общественного транспорта¹. Усугубляется ситуация отсутствием значимых автодорожных транспортных проектов в центре города до 2020 года².

Для борьбы с транспортным кризисом городскими властями не останется другого пути действий, кроме введения жестких и не популярных запретительных мер. Например, тотальная платная парковка в центре, резкое снижения официальных мест парковки (освобождение улиц для повышения их пропускной способности). Итогом данной ситуации станет резкое увеличение стоимость владения автомобилем в 4-5 раз, автоматический отток части пассажиров на общественный транспорт, который не имеет резервов загрузки и еще большее снижение качества обслуживания, а значит качества жизни населения. Указанной обстоятельство будет негативно влиять на издержки бизнеса от пребывания в историческом центре города и близ него.

Альтернативной, может стать переориентация части городского бизнеса (а в масштабах центра города это может быть не более 10-15% от всех существующих на 2012 год мест приложения труда) на развитие в рамках альтернативных периферийных подцентров. Данная естественная тенденция прослеживается уже сейчас в рамках развития как минимум двух зон концентрации деловой активности в Приморском и Московском районах Санкт-Петербурга.

Указанная схема сформирует для центра города резерв более качественного роста, и позволит избежать спада деловой активности и оттока бизнесов из агломерации в другие центры. Тем более, такой гигантский исторический центр, как Петербургский (один из крупнейших не только в Европе, но и в мире) - не может обойтись без постоянно проживающего населения. Ориентация на повсеместное развитие коммерции с убыванием жилья - вредная социально-экономическая утопия.

Модель создания полицентров, может предполагать в период до 2020 г. запуск масштабного развития не более двух «полюсов роста» в рамках Санкт-Петербургской агломерации. Это минимально необходимое количество подцентров, при этом, реалистичное исходя из возможностей государственных инвестиций и располагаемых ресурсов частного бизнеса. Северный подцентр агломерации уже начал формироваться на базе проекта «Лахта-Центр» и быстрорастущего Приморского и Выборгского районов. Южный подцентр – на базе «аэрополиса» Пулково.

Дополнительным ресурсом «аэрополиса» Пулково в качестве южного подцентра развития, является его территориальное положение в центре самой плотной расселенческой зоны Санкт-Петербургской агломерации, сформированной фактически на базе городов в административной черте Санкт-Петербурга (Красное Село, Пушкин-Павловск, Колпино), крупных городов Ленинградской области

¹ В качестве базового вида общественного транспорта сохраняется ориентация на метрополитен, который в Санкт-Петербурге безнадежно отстал по уровню развития от его городов-конкурентов. Например, до 2020 года в Санкт-Петербурге будет построено максимум 7 новых станций, что не вызовет существенного роста плотности сети. При этом, сейчас плотность сети петербургского метрополитена — 0,17 км на 1 квадратный километр городской площади, в Москве этот показатель более чем на 50% выше — 0,26 км, в Лондоне в 7 раз больше — 1,21 км, а уровень Парижа в 16 раз выше — 2,8 км. При этом, в городе не существует проработанных альтернативных проектов по развитию трамвая/троллейбуса/автобуса с жестким приоритетом движения.

² Полный ввод в эксплуатацию ЗСД и Приморского шоссе лишь облегчит «подъезд» к центру, но не коммуникации внутри него.

(Гатчина, Коммунар) и южный районов Санкт-Петербурга (Московский, Кировский, Красносельский, Фрунзенский). Уже сейчас население данного расселенческого узла превышает 2,7 млн. человек, а при условии реализации, уже строящихся жилых проектов, достигнет 3,0 млн. человек уже к 2015 году. Активная застройка южного вектора Санкт-Петербургской агломерации является устойчивым трендом, обусловленным фактором тяготения к другому важнейшему федеральному узлу расселения (Москве) и наличием достаточного резерва земель сельскохозяйственного назначения под застройку (проблема дефицита которых остро стоит на севере Санкт-Петербургской агломерации). Сложившаяся историческая городская система расселения на юге Санкт-Петербурга создает культурно-рекреационный базис для многофункционального развития южного подцентра основанный на инфраструктуре дворцовых и усадебных парковых комплексов и прочих объектов культурного наследия.

Учитывая базовый сценарий социально-экономического развития Санкт-Петербургской агломерации основанный на использовании глобальной коммуникационной функции, создание делового района на базе международного аэропорта Пулково, так называемого «аэрополиса» – естественный процесс.

Целевые направления развития рынка недвижимости:

Реализация сценария «**глобальный коммуникационный хаб**», предопределяет необходимость поддержки реализации следующих типов девелоперских проектов (в том числе на основе приоритетов из отчета ЦСР СЗ). Перечислим часть из них:

1. Промышленные и технологические парки в рамках приоритетных кластеров – функционирования по международным стандартам, международные операторы-эксплуатанты. Нужны дуальные кампусы и технопарки (работают и на университет и на город).
2. Качественная деловая недвижимость. Конкурентный уровень цен на офисную недвижимость классов А и В - только это гарантирует успех в ловле мигрирующих региональных штаб-квартир – в том числе создание современного делового района.
3. Развитие инфраструктуры для привлечения и удержания в городе туристов – за счет строительства современного парка развлечений/зоопарка.
4. Развитие креативных индустрий на базе неформатной недвижимости: арт-центр, дизайнерский-квартал, нишевой ритейл стрит.
5. Логистика – создание тыловых сухих портов, возможно, развертывание «региональных логистических центров».
6. Развитие аэропортов бизнес-авиации, лоу костеров;
7. Исследовательские университеты интегрированные в конкурентоспособные кластеры по растущим глобальным рынкам: материаловедение (композитные материалы), электроника (внутренняя сборка), новая энергетика, фармацевтика (биотехнологии), радиология, умные сети (облачные вычисления), робототехника и мехобработка, технологии строительства...
8. Школы дизайна – возможны на базе дизайнерского квартала.
9. Кластер здоровья – специализированные форматы недвижимости, инфраструктура для занятия спортом и пешеходный образ жизни, безопасная окружающая среда, связка с кластером фармацевтики, эффективная коммерческая социальная инфраструктура.
10. Ресурсоэффективные дома, с качественной эксплуатацией и ресурсоэффективные инженерные решения.
11. Формирование современных публичных пространств – третьих мест;

Критика тезисов концепции 2020 Санкт-Петербурга (принята Городским Правительством в апреле 2012 года):

1. Заявляется, что СПб – будущий Лидер по экспорту промышленности и научно-технических услуг – а почему отдельно не выделяются научно-техническая продукция – рост промпроизводства может скрыть даже спад в отрасли НТР.
2. Наиболее влиятельный город Северной Европы – а почему именно этого региона, почему именно географический принцип, а не отраслевой, например?
3. Лучшие возможности для образования и самореализации в естественных и технических науках (в масштабе РФ) – почему именно в них, почему игнорируются другие науки?
4. Численность сотрудников науки и образования занятых в производстве новых услуг – не менее 30% - почему именно эта величина?
5. Заявленное по туризму и транспорту лидерство не имеет четких территориальных рамок – что слишком обще.
6. Доля услуг связанных с исследованиями и разработками увеличится в 3 раза и составит 5,8% - более конкретный приоритет чем предыдущие, но много ли 5,8% по сравнению с городами конкурентами?
7. Заявленные в концепции основные вызовы развития – старение и миграционный приток, хотя надо говорить еще о политике развития, эффективности вложений, инфраструктуре...
8. Инновационная специализация и размещение центров управления – только через создание инновационных кластеров на основе имеющегося промышленного и образовательного потенциала. Именно на основе дуального потенциала. Просто промышленность или просто образование не достаточная стартовая основа для инновационного рывка. (В стратегии: судостроения, автомобилестроения, энергомашиностроения, фармацевтики, информационно-коммуникационных технологий, радиологии).
9. По части жилья в центре – теоретическая дефиниция о его разгрузке, строительства парков на месте прома и более плотное расселение в за пределами центра – не правильный идеологический посыл! Не дается экономической модели реконструкции центра – только реставрация за гос счет. Хотя более экономически реалистичной выглядит политика по повышению доли постоянно проживающих на территории с предоставлением альтернативных возможностей строительства деловой недвижимости в районах вне исторического центра (хотя бы потому, что плотность размещения людей в офисном здании в 2,5-4 раза выше, чем в жилом).
10. Не никакой конкретики по общественному транспорту – говорится о метро и трамвай – но это слишком общий вывод.
11. В части высшего образования – представлена лишь абстрактная идеалистичная картина, нет конкретных экономического базиса новой модели.

Но! Важно, что в концепции указано, что есть угроза расползания города, создания гетто, подтвержден тезис о высокой зависимости от колебаний на товарно-сырьевых рынках международных, что абсолютно верно.

Главная цель Концепции – самый влиятельный центр Северной Европы и консолидация населения вокруг традиционных ценностей. Мне кажется одно – другому противоречит, т.к. для лидерства в Европе и Развитом Мире, нужна открытость и креативность.

01.10.2013

<http://urbanica.spb.ru/>