

**Улучшение доступности транспортной инфраструктуры как способ  
повышения инновационной привлекательности мегаполиса (на примере  
Санкт-Петербурга)**

**Научный руководитель – Никифорова Ольга Александровна**

*Баканов Павел Васильевич*

*Студент (магистр)*

Санкт-Петербургский государственный университет, Факультет социологии,  
Санкт-Петербург, Россия

*E-mail: BakanovPavelV@gmail.com*

Внедрение универсального дизайна - один из последних трендов в российском градостроительстве. На данный момент городская инфраструктура не всегда соответствует запросам населения, особенно остро стоит проблема доступности городской и транспортной инфраструктуры для маломобильных групп населения. В России только 26,9% городов признаны комфортными для проживания.[1] Несмотря на актуальность и важность проблемы, по мнению некоторых экспертов, только 20% транспортной инфраструктуры в России приспособлено для людей с инвалидностью[2], которых в нашей стране проживают около 11 миллионов.[3]

Доступная для всех категорий граждан транспортная инфраструктура не только улучшает уровень жизни и комфорт горожан, но и увеличивает инновационную привлекательность города. По мнению авторов исследования инновационной привлекательности городов, проведенного НИУ «ВШЭ», «преобразование среды — первый шаг к инновационной привлекательности».[4]

Если город хочет стать городом-лидером, то в нем нужно создать «атмосферу доступности».[4] Например, на этом фоне выделяются Лондон, Париж и Нью-Йорк, которые активно развивали туристические и транспортные сервисы. Москва же, как единственный российский город в данном рейтинге, сделала упор на развитую инфраструктуру и доступные условия.

Почему так важно развивать инвестиционный климат в городах? Во-первых, более десяти лет половина населения всех стран мира живет в городской среде, а 60% деловой активности приходится только лишь на 780 городов мира.[5]

Нужно обеспечить определенные блага, чтобы таланты выбрали тот или иной город для места жительства. Транспортная доступность для маломобильных граждан, без которой невозможно добиться полноценной атмосферы инклюзии в городе, входит в список этих благ. Передовая инфраструктуры и благоприятная городская среда помогают привлекать крупных и важных экономических акторов.

Если же говорить конкретно о рейтинге инвестиционной привлекательности городов, то он «основан на комплексном подходе к оценке инноваций в городе, который охватывает анализ <...> инфраструктуры и институциональной среды».[4] И важное место в нем занимает блок «Городская среда», в который, в том числе, входят разделы «Транспортная инфраструктуры и мобильность», «Цифровая инфраструктуры и сервисы», «Туристическая привлекательность города» и «Инклюзивность».

В данном рейтинге представлен только один город нашей страны — Москва. Он занял восьмое место, уступив Нью-Йорку, Лондону, Токио, Пекину, Парижу, Лос-Анджелесу, Сан-Франциско. В плане же качества городской среды столица заняло пятое место, уступив только Парижу и Лондону среди вышеперечисленных городов.

Санкт-Петербург, по мнению автора тезисов, один лидеров среди российских городов, уступающий только столице. Как мы можем видеть, функционирования транспортной системы, а также её доступность важны для привлечения человеческого капитала и инвестиций в город. Инфраструктура города может стать локомотивом, который запустит процесс вхождения Санкт-Петербурга в топ городов-мировых лидеров. Ведь без качественной инфраструктуры невозможно привлечь изобретателей и инноваторов. А без доступной и развитой системы общественного транспорта инфраструктуру города нельзя считать развитой. Например, Лондон, Нью-Йорк и Париж сделали ставку на «продвинутые цифровые сервисы, туристическую» привлекательность и обеспечение максимальной транспортной доступности».[4] Санкт-Петербург должен пойти по пути вышеперечисленных городов-лидеров, благо для этого есть возможности.

Качество транспортной инфраструктуры напрямую влияет на и на рост агломерации. Согласно исследованию, проведенному Дж. Робэком в 1982 году, коэффициент корреляции, характеризующий силу связи между такими показателями, как рост населения и уровень развития транспорта, является статистически значимым и равен 0,44. Среди всех общественных благ уровень развития транспорта занимает третье место после развития культурного сектора и здравоохранения.[6]

На сегодняшний день Москва явно вырвалась вперед и по качеству жизни, и по транспортной доступности, и по другим признакам. Санкт-Петербург же должен снова вернуться на пьедестал городов-лидеров в мире. Построение доступной и современной транспортной системы — один из таких «кирпичиков» в фундаменте будущего города, открытого и привлекательного для инноваций и инвестиций.

#### Источники и литература

- 1) Каждый четвертый город в России признали комфортным для жизни. Издание «РБК». Электронный ресурс. URL: <https://realty.rbc.ru/news/5e859a549a7947ce7a2fe8a3> (Дата обращения: 01.03.2021)
- 2) Эксперт: транспортная инфраструктура в РФ адаптирована для инвалидов на 20%. Агентство «ТАСС». Электронный ресурс. URL: <https://ria.ru/20190716/1556557982.html> (Дата обращения: 01.03.2021)
- 3) Численность инвалидов по причинам инвалидности в разрезе субъектов РФ. Федеральный реестр инвалидов. Электронный ресурс. URL: <https://sfri.ru/analitika/chislenost/chislenost/chislenost-po-prichinam?territory=1> (Дата обращения: 01.03.2021)
- 4) Рейтинг инновационной привлекательности мировых городов: 2020 / В. О. Боос, Л. М. Гохберг, Е. А. Исланкина и др; под ред. Л. М. Гохберга, Е. С. Куценко; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». – М.: НИУ ВШЭ, 2020. – 216 с.
- 5) Oxford Economics (2018) Global Cities: the Future of the World's Leading Urban Economies to 2035. Электронный ресурс. URL: <https://resources.oxfordeconomics.com/global-cities-2035> (Дата обращения: 01.03.2021)
- 6) Стоппер М. Ключи от города: Как устроено развитие? / Пер. с англ. — М.: Strelka Press, 2018. — 368 с.