

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ РОССИИ

УДК 331.556

М. А. Бугаев

МАЯТНИКОВЫЕ МИГРАЦИИ НА РЫНКЕ ТРУДА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

В статье представлены авторские оценки интенсивности маятниковых трудовых миграций между отдельными районами Ленинградской области и Санкт-Петербургом. Рассчитана доля маятниковых трудовых мигрантов в экономически активном населении области на основе анализа структуры пригородного пассажиропотока Санкт-Петербургского железнодорожного узла. Особое внимание уделяется процессам интеграции и локализации на рынке труда, а также рассмотрению эффекта «дачного трафика». Автор показывает зависимость мобильности трудовых ресурсов от степени автономности локальных рынков труда и территориальных диспропорций в уровне заработной платы. Используя данные о величине среднемесячной оплаты труда по районам области, удалось установить зависимость ее размера от удаленности территории относительно Санкт-Петербурга. Проведенные расчеты и анализ транспортных издержек в структуре заработной платы жителей Ленинградской области позволили выдвинуть гипотезу об общности рынков труда города и области. Помимо рассмотрения процессов локализации важное место в статье отводится развитию Санкт-Петербургской агломерации, имеющей ненасыщенный спрос на рабочую силу. Библиогр. 59 назв. Ил. 7. Табл. 5.

Ключевые слова: маятниковые трудовые миграции, Санкт-Петербургская агломерация, транспортная доступность, заработная плата, локальные рынки труда.

Maksim A. Bugaev

LABOR COMMUTING IN THE LABOR MARKET OF SAINT-PETERSBURG AND LENINGRAD REGION

The article presents the author's evaluation of the labor commuting intensity between various areas of the Leningrad region and St. Petersburg. The pendulum migrant labor in economically active population was calculated on the base of structure St. Petersburg rail junction commuter traffic. Particular attention is paid to the processes of integration and localization in the labor market, as well as consideration of the effect of "suburban migrations". The author shows the dependence of labor mobility on the degree of autonomy of local labor markets and territorial disparities in wages. On the basis of data on the value of the monthly average salary for districts of the region the dependence of its size relative to the remoteness of the territory from St. Petersburg was shown. These calculations as well as

Максим Андреевич БУГАЕВ — специалист отдела экономического развития, Администрация г. Кировска, Российская Федерация, 184250, Мурманская область, г. Кировск, пр. Ленина, 16; maks.bugaew@yandex.ru

Maksim A. BUGAEV — specialist of the Department of economic development, Administration of city of Kirovsk, 16, Lenina prospect, Kirovsk, Murmansk region, 184250, Russian Federation; maks.bugaew@yandex.ru

analysis of travel expenses in the structure of salaries of tenants of Leningrad region allowed setting up a hypothesis about the generality of the labor markets of the city and the region. Apart from reviewing the processes of localization an important place in the article was given to the development of the Saint-Petersburg agglomeration which has an unsaturated demand for labor. Refs 59. Figs 7. Tables 5.

Keywords: labor commuting, Saint-Petersburg agglomeration, transport accessibility, wages, local labor markets.

Введение

Регулярные перемещения граждан между населенными пунктами, связанные с трудовой деятельностью (маятниковые трудовые миграции), приводят к перераспределению трудовых ресурсов на локальных и региональных рынках труда. Трудовые миграции являются сложным социально-экономическим процессом, изучение которого требует междисциплинарного подхода. Комплексные исследования маятниковых трудовых миграций и их связи с развитием систем расселения нашли свое отражение в работах советских ученых: М. В. Курмана [1973], Л. Э. Ванда и Г. А. Гольца [1973], К. А. Голована и Г. М. Романенковой [1976]. Были разработаны методики по количественной и качественной оценке трудовых ресурсов, а также пространственной мобильности населения.

В настоящее время, несмотря на то что есть ряд крупных исследовательских работ по проблеме трудовых миграций таких авторов, как Ю. Ю. Шитова [2009], Ю. Ю. Шитова и Ю. А. Шитов [2012], И. О. Мальцева и С. Ю. Рощин [2007], Д. В. Житин [2011], данные процессы изучены недостаточно, что связано со сложностью получения статистических данных. Анализ пассажирских перевозок и социально-экономических характеристик локальных рынков труда позволяет дать приблизительные оценки маятниковых трудовых миграций. При этом описывается только сам процесс миграций, а его тесная связь с развитием систем расселения, влияющих на специфику размещения мест применения трудового потенциала и аккумуляции рабочей силы, остается без должного внимания.

Социально-экономические особенности опорного каркаса расселения влияют на характер и интенсивность миграций, которые могут в результате своего развития видоизменять его структуру и устройство. Вследствие концентрированного роста населенных пунктов есть возможность их перехода в моноцентричные или полицентричные агломерации, перерастающие в урбанизированные районы и метрополитенские регионы (metropolitan areas) [Агафонов, Лавров, Хорев, 1982]. Интегрированность межгородского пространства приводит к инфраструктурному эффекту экономии от масштаба и формированию многопрофильной структуры рынка труда [Соболева, Попова, 2014, с. 6]. Впрочем, развитие систем расселения по данному принципу зачастую ведет к неоднородности в размещении производительных сил, особенно при однополярности расположения мест применения трудового потенциала.

Моноцентричный характер Санкт-Петербургской агломерации приводит преимущественно к преобладанию центростремительности потоков рабочей силы внутри нее. Прилегающие районы Ленинградской области входят в зону тяготения ядра агломерации в границах Санкт-Петербурга. Происходит формирование системы расселения по схеме «центр–полупериферия–периферия» [Бозе, 2006; Анохин и др., 2014, с. 168]. Наличие диспропорций в уровне оплаты труда двух

регионов способствует усилению обмена рабочей силы между ними. Оценки ежедневных объемов маятниковых миграций между районами Ленинградской области и Санкт-Петербургом варьируют в диапазоне от 200 до 450 тыс. человек¹ (21–47% экономически активного населения области) [Лимонов, Батчаев, 2013, с. 126; Концепция..., 2014, с. 8; Регионы России, 2014, с. 68]. Причем основная часть маятниковых мигрантов проживает в соседних с городом муниципальных районах области. Развитие промышленных производств в этих районах (Всеволожский, Тосненский, Гатчинский, Ломоносовский) приводит к тому, что около 50 тыс. человек² (2% экономически активного населения Санкт-Петербурга) ездят на работу из города в область, что позволяет судить о наличии центробежных сил в направленности потоков маятниковых миграций в рамках Санкт-Петербургской агломерации [Инвестиционный портал..., Регионы России, 2014, с. 68].

В свою очередь, предприятия Санкт-Петербурга аккумулируют значительную часть экономически активного населения Ленинградской области. Собственные трудовые ресурсы города не восполняют дефицит работников по существенному набору вакансий. Иностранцы трудовые мигранты, имеющие зачастую недостаточный уровень квалификации, также не в состоянии компенсировать нехватку специалистов на высокотехнологичных и инновационных предприятиях города [Бугаев, 2014, с. 19; Житин, Краснов, 2015, с. 56]. Слабая согласованность действий между двумя регионами в регулировании процессов обмена рабочей силой и отсутствие их постоянного учета и мониторинга приводят к потерям бюджета Ленинградской области от недоплаты налога на доходы физических лиц (НДФЛ) и усилению загруженности транспортной системы Санкт-Петербурга, не говоря о проблемах неравномерности развития территории области [Решение комитета..., 2012; Орлова, 2012, с. 25; Программа развития транспортной..., 2014]. Опыт совместного регулирования рынка труда города и области в советский период позволял эффективно управлять миграционными процессами, включая и маятниковые трудовые миграции.

1. Рынок труда Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Санкт-Петербург и Ленинградская область в течение длительного периода времени развивались как единый социально-экономический комплекс. Выделение Ленинграда из структуры области в 1931 г. стало отправной точкой к обособлению управленческого аппарата регионов. Но еще 60 лет после этого единый для двух субъектов обком партии позволял успешно регулировать трудовые процессы в рамках города и области, несмотря на трудности, связанные с практической невозможностью закрытия малоэффективных предприятий. Связь сферы профессионального образования с рынком труда, система лимитов и оргнабора способствовали равновесному состоянию спроса и предложения на рабочую силу. Раз-

¹ Ежедневный приток маятниковых мигрантов в Ленинград во второй половине 1980-х годов достигал 140 тыс. человек, что составляло 11% всех занятых в экономике города [Крупный город..., 1988, с. 124].

² «По другим экспертным оценкам, в Ленинградской области работает около 120 тыс. жителей Санкт-Петербурга» (около 4% экономически активного населения города) [Общая характеристика ситуации..., 2014, с. 6].

мещение филиалов крупных промышленных предприятий Ленинграда в городах области (отделение Кировского завода в г. Тихвине, Лужский филиал Ленинградского завода точных электромеханических приборов) создавало предпосылки для возникновения точек роста, которые решали проблему неравномерного распределения трудовых ресурсов на местности.

Перестройка российской экономики в 1990-е годы изменила профессиональную структуру занятости. Сфера услуг стала доминировать над промышленностью. Государственное планирование производства и распределения продукции было заменено госзаказом, не обеспеченным должным финансированием. Были разрушены хозяйственные связи, что в условиях кризиса и конкуренции со стороны импорта привело к фактическому упразднению большого количества предприятий. Массовые закрытия промышленных и сельскохозяйственных производств стали причиной высвобождения рабочей силы, люди были вынуждены перепрофилироваться на иные виды трудовой деятельности. Это привело к ряду отрицательных экономических и социальных следствий, одним из которых выступает безработица (рис. 1). Нестабильная ситуация на рынке труда способствовала усилению проблемы — неустойчивой занятости [Вередюк, 2013, с. 27]. В условиях кризиса в экономике люди не могли трудоустроиться по прежней профессии и квалификации. Произошло нарушение размещения производительных сил на территории. Относительно равномерное распределение сменилось значительной локализацией в отдельных районах Ленинградской области, прежде всего в Санкт-Петербурге. Данные тенденции стимулировали рост региональных диспропорций в уровне оплаты труда.

Благоприятная внешнеэкономическая конъюнктура способствовала нормализации обстановки в стране и привела к тому, что в 2000-е годы увеличился спрос на рабочую силу. Ситуация на рынке труда постепенно стабилизировалась (см. рис. 1), а вот соотношение спроса и предложения на труд в разных сферах экономики стало разнородным. Отрасли, где существенна доля физического труда и не требуется высокий уровень квалификации, стали испытывать дефицит рабочих кадров. Среди причин, вызвавших данную ограниченность рабочей силы, выделяют: 1) демографическую и 2) образовательную составляющие. Первая выражается в снижении показателей естественного прироста в 1990-е годы, вторая — в несоответствии подготовки кадров в образовательных учреждениях положению на рынке труда, т. е. при недостатке рабочих специальностей происходит подготовка специалистов гуманитарного профиля. Если в советский период сходные проблемы решались за счет работников из периферийных регионов, то в настоящий момент работодатели стали покрывать недостающий спрос среди местных трудовых ресурсов иностранными трудовыми мигрантами.

Проблема дефицита рабочей силы и усилившаяся в связи с этим роль внешней трудовой миграции требуют применения новых подходов в регулировании рынка труда Санкт-Петербурга и Ленинградской области с учетом факторов интеграции и локализации. Кооперация между предприятиями города и области формирует сеть поставок, выраженную в их обеспечении деталями и сервисом, что свидетельствует в пользу мнения о рассмотрении двух субъектов в качестве единого социально-экономического комплекса. Однако при текущем типе взаимодействия долгосрочные договоры вытесняют конкуренцию среди организаций. Происхо-

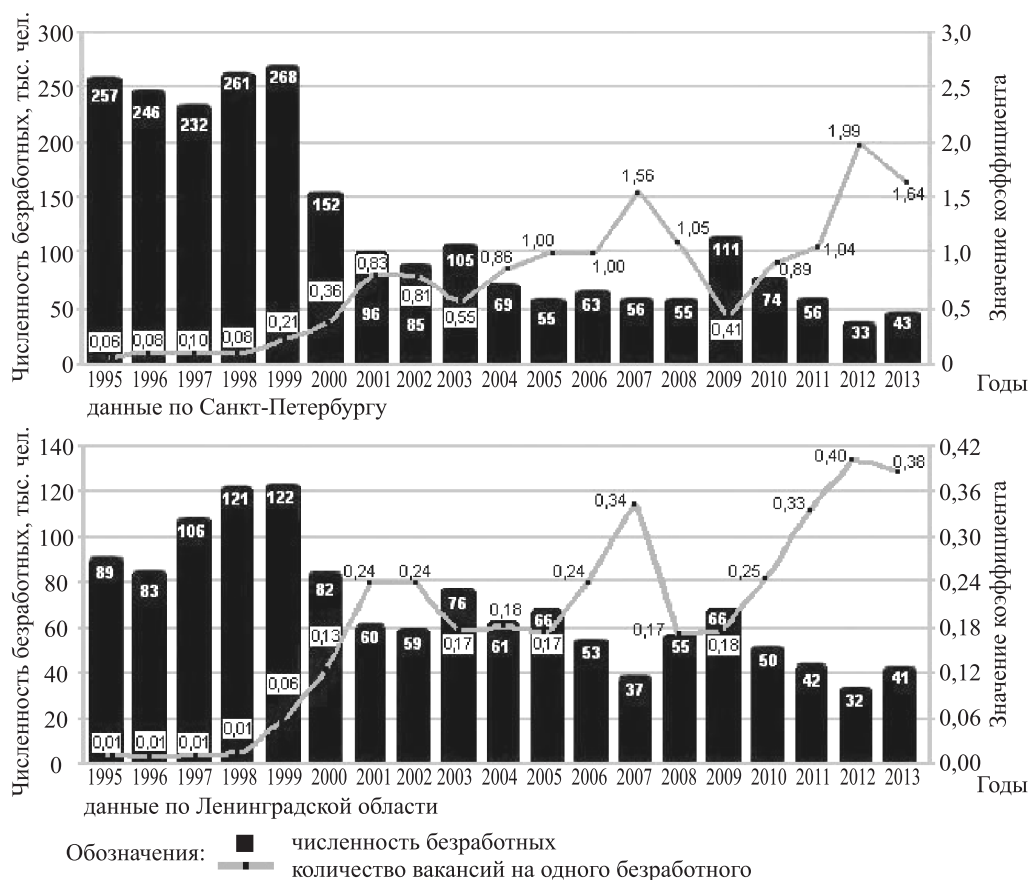


Рис. 1. Динамика численности безработных и количества вакансий на одного безработного на рынке труда Санкт-Петербурга и Ленинградской области за период 1995–2013 гг.
Составлено по: [Регионы России, 2014, с. 94, 108; 2010, с. 127, 141; 2006, с. 126, 139; 2003, с. 108, 123].

дит концентрация капитала и инвестиций в границах ядра Санкт-Петербургской агломерации³. Мобильность работников к центру с периферии выступает следствием данного процесса, включая и маятниковые трудовые миграции из районов Ленинградской области. Единый подход к рынку труда города и области позволяет перейти к анализу равновесного состояния спроса и предложения на рабочую силу между двумя регионами. Маятниковые трудовые миграции могут стать решением проблемы дефицита трудовых ресурсов в ряде отраслей экономики города, но полноценное функционирование общего рынка труда требует децентрализации капитала. Его обратное движение (от центра к периферии) должно способствовать усилению местного спроса на работников, стимулируя выравнивание заработной

³ Вынос предприятий из Санкт-Петербурга на территорию прилегающих районов Ленинградской области вследствие ограниченности производственных зон в черте города приводит к сокращению налоговых поступлений в городской бюджет [Анализ социально-экономического..., 2013, с. 59–60].

платы, т. е. единому социально-экономическому комплексу начнет соответствовать и единый рынок труда.

Кроме процессов интеграции на рынке труда города и области, которые наиболее сильно проявляются в пределах первого и второго поясов Санкт-Петербургской агломерации, необходимо обратить внимание на роль локальных рынков труда Ленинградской области, приуроченных к относительно самостоятельным промышленным узлам и логистическим зонам. Концепция полюсов роста, в чём-то сопоставимая с развитием территориально-производственных комплексов, и перепрофилирование монопрофильных структур хозяйства позволяют уменьшить территориальную неоднородность на рынке труда, способствуя более равномерному развитию районов области.

2. Территориальные диспропорции в уровне оплаты труда как фактор маятниковых трудовых миграций

Заработная плата и набор специальностей, представленных на локальных рынках труда, выступают важными факторами трудовых миграций. Развитие информационных систем в сфере занятости повышает осведомленность населения о размере оплаты труда при выборе профессий за пределами территории их проживания. У людей появляется возможность найти с помощью интернет-ресурсов, ярмарок вакансий работу по нужному им профилю и уровню дохода. Дорогая стоимость недвижимости и аренды жилья в Санкт-Петербурге снижают пространственную мобильность населения. При этом более высокий размер оплаты труда в городе, многопрофильная структура экономики, наличие регулярного транспортного сообщения и гибкость административных барьеров стимулируют приток трудовых ресурсов из Ленинградской области.

Для анализа территориальных границ маятниковых трудовых миграций автором настоящей статьи было проведено сравнение величины оплаты труда по районам области со средней заработной платой, которую граждане могут получать в случае работы на предприятиях Санкт-Петербурга, с учетом транспортных расходов (табл. 1). Расчет показателей проводился по следующему принципу: из средней заработной платы по Санкт-Петербургу (37 594,1 руб. в 2013 г.) вычитались транспортные затраты на основе стоимости месячного проездного билета «рабочего дня» на электричке.

Для территорий, расположенных на расстоянии более 200 км, расчет возможного заработка в Санкт-Петербурге не проводился в связи с высокими транспортными и временными издержками⁴. Для других районов области был подсчитан денежный «выигрыш», который люди получают при работе в Санкт-Петербурге, причем для ряда локальных рынков труда он оказался отрицательным (Всеволожский, Выборгский, Кингисеппский, Киришский, Кировский, Ломоносовский районы и Сосновоборский городской округ). Заработная плата в них существенно выше среднего значения по области (см. табл. 1). Величина денежной разницы, которую жители области получают при работе в Санкт-Петербурге, определяет их готов-

⁴ Затраты времени на поездку до места работы оказывают существенное влияние на работоспособность. Усталость от перемещения может приводить к снижению производительности труда [Афонин, 2012, с. 16].

Таблица 1. Оценки среднемесячной заработной платы для маятниковых трудовых мигрантов при работе в Санкт-Петербурге*

Муниципальные районы, городской округ **	Удаленность от центров муниципальных районов Лен. обл. до ж.-д. и авт. вокзалов С.-Петербурга		Стоимость льготного билета «рабочего дня» на один календарный месяц, руб.	Средняя заработная плата одного работника организаций (январь—декабрь 2013 г.), руб.		Разница, руб.
	Расстояние, км	Условные затраты времени***		По муниципальным районам, городскому округу Лен. обл.	В С.-Петербурге с учетом транспортных затрат	
Бокситогорский	245	4 ч	не рассматривался	25 404,8	не рассматривался	
Волосовский	85	1 ч 50 мин	3200	27 215,6	34 394,1	7178,5
Волховский	122	2 ч 20 мин	4000	26 902	33 594,1	6692,1
Всеволожский	24	40 мин	1496	37 591,3	36 098,1	-1493,2
Выборгский	141	2 ч 15 мин	4000	34 315,3	33 594,1	-721,2
Гатчинский	46	1 ч	2883	31 389,9	34 711,1	3321,2
Кингисепский	138	2 ч 30 мин	4000	37 422,2	33 594,1	-3828,1
Киришский	115	2 ч 20 мин	4000	39 195,8	33 594,1	-5601,7
Кировский	55	1 ч 15 мин	3200	34 971,8	34 394,1	-577,7
Лодейнопольский	239	3 ч 45 мин	не рассматривался	24 256,6	не рассматривался	
Ломоносовский	40	1 ч	2518	42 313,4	35 076,1	-7237,3
Лужский	139	2 ч 30 мин	4000	23 971,7	33 594,1	9622,4
Подпорожский	285	5 ч	не рассматривался	24 055,5	не рассматривался	
Приозерский	142	3 ч	4000	24 459,1	33 594,1	9135
Сланцевский	192	3 ч 30 мин	4500	24 218,8	33 094,1	8875,3
Тихвинский	200	3 ч 20 мин	не рассматривался	26 279,4	не рассматривался	
Тосненский	53	1 ч	3200	30 908,4	34 394,1	3485,7
Городской округ Сосновоборский	92	1 ч 45 мин	3200	45 098,9	34 394,1	-10704,8

Примечания. * Средняя заработная плата за январь—декабрь 2013 г. в Ленинградской области составляла 29 564,5 руб.; в Санкт-Петербурге — 37 594,1 руб. [Уровень средней ... (Ленинградская область); Уровень средней ... (Санкт-Петербург)].

** Нерегулярное железнодорожное сообщение со Сланцевским и Волосовским районами (пригородный поезд № 6673 осуществляет движение 4 раза в неделю) приводит преимущественно к автобусным перевозкам между ними и Санкт-Петербургом.

*** Затраты времени в пути брались с учетом длительности остановок на промежуточных станциях движения. Они не учитывают временные издержки на дорогу от вокзалов Санкт-Петербурга до места работы.

Составлено по: [Комитет по местному...; Петростат. Официальная статистика...; Северо-Западная пригородная...].

ность ездить на работу в город, несмотря на временные затраты. В рамках данной модели необходимо учитывать допущение, связанное с тем, что заработная плата, на которую рассчитывают маятниковые трудовые мигранты при работе в Санкт-Петербурге, часто превосходит её среднее значение по городу. Поэтому часть жителей области, несмотря на относительно высокий уровень оплаты труда на территории ряда районов (Всеволожский, Ломоносовский), стремится на работу в город. Большие затраты на аренду жилья и плохая транспортная оснащённость новых районов Санкт-Петербурга снижают пространственную мобильность населения. Это приводит к тому, что иногда до места работы быстрее и дешевле добраться из пригородов, нежели из отдельных районов города [Бобков, 2014, с. 38].

Сравнение среднемесячной заработной платы по муниципальным образованиям (МО) Ленинградской области со средней оплатой труда в Санкт-Петербурге с учетом аренды комнаты⁵ ($37594,1 - 10224 = 27370,1$) показывает, что только у жителей 9 районов области есть небольшой денежный выигрыш: Бокситогорский, Волосовский, Волховский, Лодейнопольский, Лужский, Подпорожский, Приозерский, Сланцевский и Тихвинский (рис. 2). Однако разница в уровне дохода будет крайне незначительной и вряд ли это приведет к стимулированию миграции и миграционного прироста.

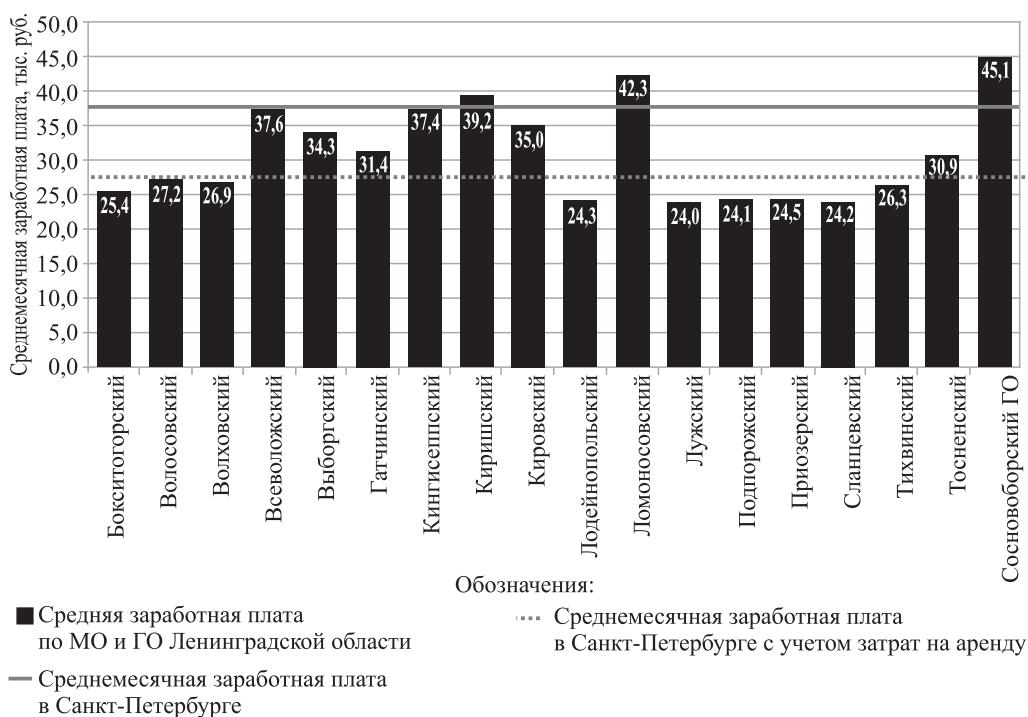


Рис. 2. Сравнение среднемесячной заработной платы по районам Ленинградской области со среднемесячной заработной платой в Санкт-Петербурге с учетом аренды комнаты на 2013 г., тыс. руб.

Составлено по: [Петростат. Официальная статистика...; Агентство недвижимости...].

⁵ Стоимость арендной платы за комнату (месячный платеж) рассчитана на основе ее среднего значения по всем районам Санкт-Петербурга [Агентство недвижимости...].

В связи с неравномерностью социально-экономического развития Ленинградской области происходит прирост оплаты труда в направлении от удаленных районов области к ядру агломерации (Санкт-Петербургу). Расположение территории ближе к центру агломерации уменьшает транспортные издержки и приводит к стимулированию маятниковой миграции. Известный зарубежный ученый Людвиг фон Мизес (Ludwig von Mises), занимаясь изучением проблем человеческого фактора в экономике, пришел к выводу, что для увеличения локализации трудовых ресурсов на местности работодатели используют привязывающую надбавку, компенсирующую территориальные диспропорции в оплате труда [Von Mises, 1998, p. 594]. К аналогичному результату пришла и российский исследователь Ю. Ю. Шитова [2005, с. 107]. Для оценки данной гипотезы в отношении рынка труда Санкт-Петербурга и Ленинградской области была проанализирована корреляционная связь между размером среднемесячной заработной платы по районам области и удаленностью их райцентров относительно Санкт-Петербурга (табл. 2; рис. 3).

Таблица 2. Величина среднемесячной заработной платы по районам Ленинградской области и удаленность их райцентров относительно Санкт-Петербурга на 2013 г.

№ п/п	Районы области	Среднемесячная заработная плата, тыс. руб.	Расстояние до С.-Петербурга, км
1	Бокситогорский	25,4	245
2	Волосовский	27,2	85
3	Волховский	26,9	122
4	Всеволожский	37,6	24
5	Выборгский	34,3	141
6	Гатчинский	31,4	46
7	Кингисеппский	37,4	138
8	Киришский	39,2	115
9	Кировский	35	55
10	Лодейнопольский	24,3	239
11	Ломоносовский	42,3	40
12	Лужский	24	139
13	Подпорожский	24,1	285
14	Приозерский	24,5	142
15	Сланцевский	24,2	192
16	Тихвинский	26,3	200
17	Тосненский	30,9	53
18	Сосновоборский ГО	45,1	92

Составлено по: [Комитет по местному...; Петростат. Официальная статистика...].

Значение корреляции составило $-0,63$, что свидетельствует о наличии обратной зависимости между величиной оплаты труда и удаленностью района от ядра агломерации. Связь оказалась недостаточно выраженной, что объясняется наличием полюсов роста в отдельных районах области, которые выполняют роль небольших региональных центров, оттягивающих трудовые ресурсы. Таким образом, частично подтверждается гипотеза Людвиг фон Мизеса о привязывающей надбавке. В данном случае она сглаживает дифференциацию в уровне заработной пла-

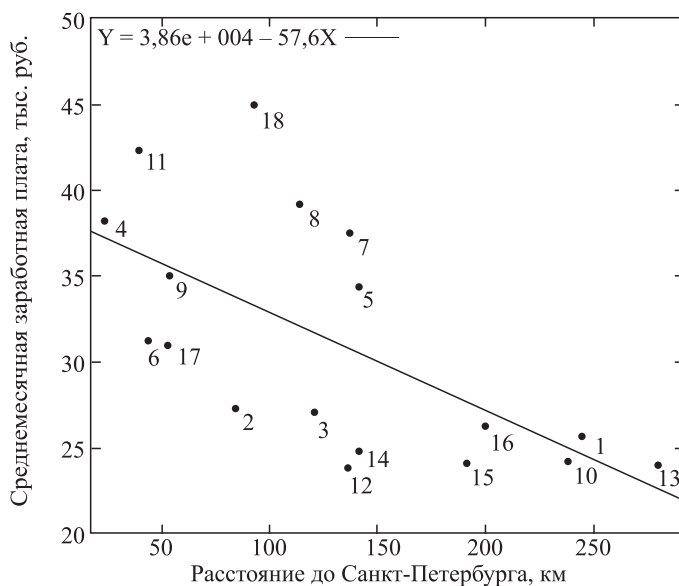


Рис. 3. Зависимость величины среднемесячной заработной платы по районам Ленинградской области относительно их удаленности от Санкт-Петербурга на 2013 г.⁶

Составлено по: [Комитет по местному...; Петростат. Официальная статистика...].

ты в отношении рынка труда Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Необходимо вспомнить работы зарубежных исследователей, занимавшихся изучением подобных явлений и фактов в экономике, — П. Даймонда (Peter Diamond), Д. Мортенсена (Dale Mortensen) и К. Писсаридеса (Christopher Pissarides), которые объясняют феномен наличия вакансий при одновременном существовании безработицы издержками на поиск работы и работников [Diamond, 2011, p. 1055; Mortensen, 2010, p. 340; Pissarides, 2011, p. 1100].

Большие расстояния и локализация рынков труда районов области не способствуют процессу выравнивания заработной платы в рамках единого рынка труда Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Монопольный спрос на рабочую силу в ряде городов области приводит к снижению уровня оплаты труда [Алпатов, 1995]. Маятниковая миграция затратна как по времени поездок, так и по транспортным издержкам. Поэтому она не стимулирует демополизацию местных рынков труда Ленинградской области. Вынос предприятий Санкт-Петербурга за границы города в область меняет направление маятниковых трудовых миграций. Главная проблема — равномерность развития территории, т. е. создание относительно самостоятельных полюсов в пределах агломерации, где люди не только работают, но и живут, не решается. В западной практике, прежде всего в США, нашла применение другая последовательность действий, которая хорошо прослеживается в развитии основных мегалополисов, а именно: жилищная застройка — рабочие места [Garreau, 1991; McKee D., McKee Y., 2001, p. 175].

⁶ Цифрами на точечной диаграмме обозначены районы и ГО Ленинградской области в соответствии с их нумерацией в табл. 2.

Население «бежит» к природе, а развитие дорог позволяет ездить на работу в город. Пока мы видим только начальные проявления субурбанизации — расселения людей в пригородной зоне и на внешних границах городской агломерации. Со временем этот поток бегства из города может стать основным. За ним потянутся промышленность и сфера услуг. Города-спутники перестанут быть просто центрами локальной занятости. Там будут жить и работать, а предприятия начнут строить, исходя из расчета наличия дорог и электроэнергии. Формирование более расселенного пространства вокруг Санкт-Петербургской агломерации должно способствовать равномерному распределению предприятий на территории и снижению интенсивности маятниковых трудовых миграций. Относительно равномерное размещение трудовых ресурсов позволяет регулировать транспортные потоки, что может стать решением проблемы «пробок» для Санкт-Петербурга.

3. Оценки численности маятниковых трудовых мигрантов в экономически активном населении районов Ленинградской области

С момента своего основания Санкт-Петербург выполнял функцию центрального города для всего региона, а его пригороды образовывали зону притяжения трудовых ресурсов. Развитие города влияло на направление транспортных коммуникаций, что нашло отражение в виде современных 11 планировочных направлений, относительно которых сформировалась структура системы расселения [Липецкая, 2009, с. 103]. Поэтому на основе данных о количестве ежедневно перевозимых пассажиров общественным транспортом между Санкт-Петербургом и районами Ленинградской области можно судить об интенсивности маятниковых трудовых миграций.

В конце 1970-х годов на железнодорожные пассажироперевозки приходилось более 75% пригородного сообщения [Соболь, 1981, с. 34]. Увеличение количества индивидуального автомобильного транспорта в 1990-е годы в совокупности с ростом частоты движения маршрутных такси стало одной из причин уменьшения доли железнодорожного транспорта в пригородных перевозках до 50% в 2010 г. [Левадная и др., 2010, с. 26]. Несмотря на снижение показателя железнодорожных пассажироперевозок в общей структуре пригородного сообщения, данный вид транспорта обеспечивает регулярные и стабильные связи между населенными пунктами Ленинградской области и Санкт-Петербургом. Анализ индексов объемов перевозок (отправленных/перевезенных) пассажиров для двух регионов показывает, что экономические факторы оказывают влияние на динамику пассажироперевозок, но в целом они не обеспечивают тренда, иными словами: кто ездил на работу, тот и ездит (рис. 4).

Изменение порядка оформления проездных документов федеральным льготникам, а также особенности взаимодействия пригородных пассажирских компаний и органов исполнительной власти субъектов РФ при регламентации тарифов на пригородные пассажирские перевозки выступают объективными причинами снижения пассажиропотоков в регионах [Лякина, Волкова, 2011, с. 186]. Отсутствие работы по нужному профилю и уровню дохода по месту жительства, при наличии регулярного транспортного сообщения, способствует перемещению части местных трудовых ресурсов за пределы территории их проживания, несмотря на транспортные и временные издержки.

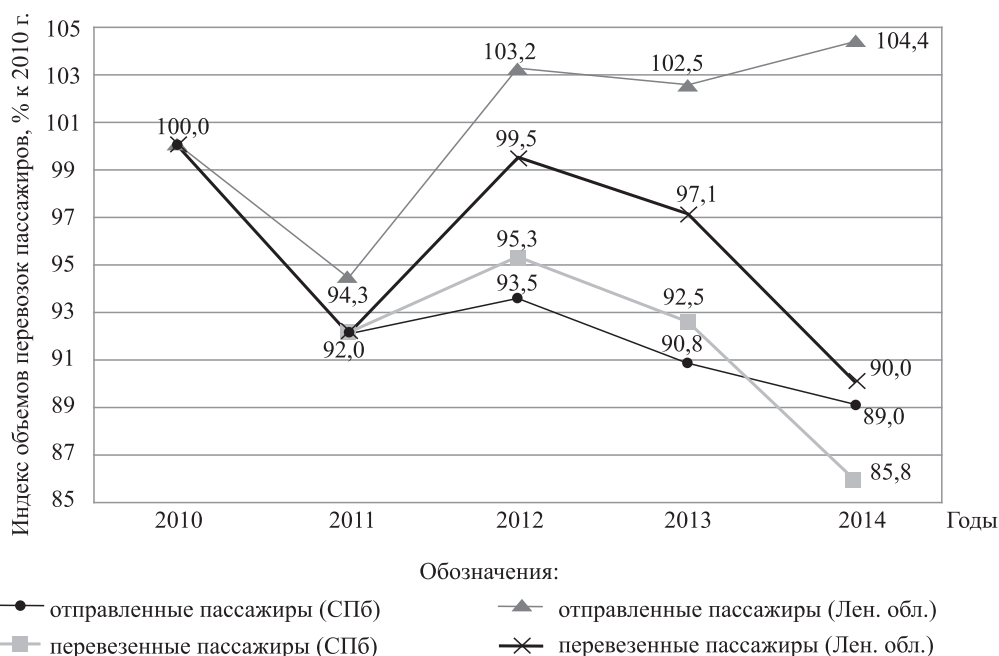


Рис. 4. Динамика объемов перевозок пассажиров (отправленные/перевезенные) железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении по С.-Петербургу и Ленинградской области за период с 2010 по 2014 г., % к 2010 г.⁷

Составлено по: [Северо-Западная пригородная...].

Количество маятниковых трудовых мигрантов, по данным материалов исследования пассажиропотоков О. А. Медведь и компании «ТОЙ-ОПИНИОН», проводимого на всех линиях Санкт-Петербургского железнодорожного узла в марте 2010 г., составило 58% от всех перевезенных пассажиров. Остальные граждане используют железнодорожный транспорт для поездок к родственникам и объектам рекреации, включая дачные участки [Медведь, 2011, с. 10]. Для автобусов наиболее пассажиронапряженными направлениями между районами области и города выступают три магистрали, на которые приходится 73 520 пасс./сут: Петрозаводское (45,86%), Мурманское (33,76%) и Киевское (20,38%) шоссе [Проект концепции..., 2013, с. 13–14].

На основе анализа структуры пригородного пассажиропотока Санкт-Петербургского железнодорожного узла можно судить о доле перевезенных пассажиров, включая маятниковых трудовых мигрантов, в экономически активном населении для отдельных населенных пунктов Ленинградской области (табл. 3). Однако необходимо понимать условность данных оценок, связанную с рядом причин: 1) на железнодорожный транспорт приходится 50% пригородных перевозок между городом и областью [Левадная и др., 2010, с. 26]; 2) часть граждан снимают жилье в Санкт-Петербурге, поэтому они не возвращаются с работы в область в тот же день; 3) маятниковые трудовые мигранты перемещаются на работу и обратно в так

⁷ Индексы объемов перевозок пассажиров за 2014 г. рассчитаны на основе данных прогноза. Индексы за 2010–2013 гг. рассчитаны по фактическим значениям объемов перевозок.

называемые пиковые часы утром и вечером; 4) количество пассажиров, направляющихся на работу в город, составляет, на основе данных соцопросов, около 58% от их общего числа⁸ [Медведь, 2011, с. 10]. Помимо данных упущений, для участков, конечными станциями которых выступают Тосно, Гатчина-Варшавская и Гатчина-Балтийская, число пассажиров указано в целом по направлению движения (см. табл. 3). В него не включены люди, вошедшие на железнодорожных станциях, расположенных на территории Санкт-Петербурга: Обухово, Колпино, Ленинский проспект, Лигово.

Кроме того, необходимо также учитывать роль «эффекта дачного трафика», приводящего к сезонным колебаниям в количестве перевезенных пассажиров (рис. 5). Согласно аналитическим материалам комитета по экономической политике и стратегическому планированию Санкт-Петербурга, «с мая по сентябрь около 700 тыс. жителей города проживают на территории Ленинградской области, в период массовых летних отпусков и школьных каникул это число возрастает до 1,5–2 млн человек»⁹ [Анализ социально-экономического..., 2013, с. 95]. Не говоря о поездках к дальним дачам, расположенным в других регионах Северо-Запада, «около 200 тыс. петербуржцев регулярно и подолгу присутствуют в сельских районах Псковской области» [Пилотное исследование..., 2010, с. 4]. Поэтому в качестве «постоянного» количества маятниковых трудовых мигрантов в экономически активном населении использовалось их среднее значение за 1-й и 4-й кварталы года (см. табл. 3), когда дачный трафик минимален.

Оценка количества маятниковых трудовых мигрантов в экономически активном населении по районам Ленинградской области проводилась на базе данных о квартальных перевозках пассажиров для Санкт-Петербургского железнодорожного узла в 2013 г., полученных по результатам запроса в ОАО «СЗППК», которые были поделены на количество дней в квартале. На основе материалов исследования пригородных железнодорожных перевозок, проведенных О. А. Медведь и компанией «ТОЙ-ОПИНИОН», была получена условная доля маятниковых трудовых мигрантов в 58%, на которую были умножены пассажиры, перевезенные за один день [Медведь, 2011, с. 10]. Для того чтобы исключить эффект дачного трафика при оценке «постоянного» количества маятниковых трудовых мигрантов, было использовано их среднее значение за 1-й и 4-й кварталы года. Информация о количестве экономически активного населения на отдельных участках следования пригородного железнодорожного транспорта была рассчитана на основе умножения суммированной численности жителей населенных пунктов (свыше 100 человек), расположенных вблизи железнодорожных станций, на уровень экономической активности населения районов Ленинградской области, исходя из данных переписи 2010 г. [Всероссийская перепись населения 2010 г. ...].

⁸ Доля железнодорожного транспорта в пригородном сообщении и число пассажиров, которые ездят на работу, зависят от удаленности относительно Санкт-Петербурга, а также от ситуации на локальных рынках труда, и не всегда составляют соответственно 50 и 58%.

⁹ Согласно данным Управления по развитию садоводства и огородничества Администрации С.-Петербурга, в 2010 г. около 2,5 млн жителей города использовали садовые участки, расположенные на территории Ленинградской области, для решения рекреационных и продовольственных задач [Управление по развитию...]. Однако необходимо понимать, что данные оценки частично завышены, так как в них дается суммарная численность граждан за год.

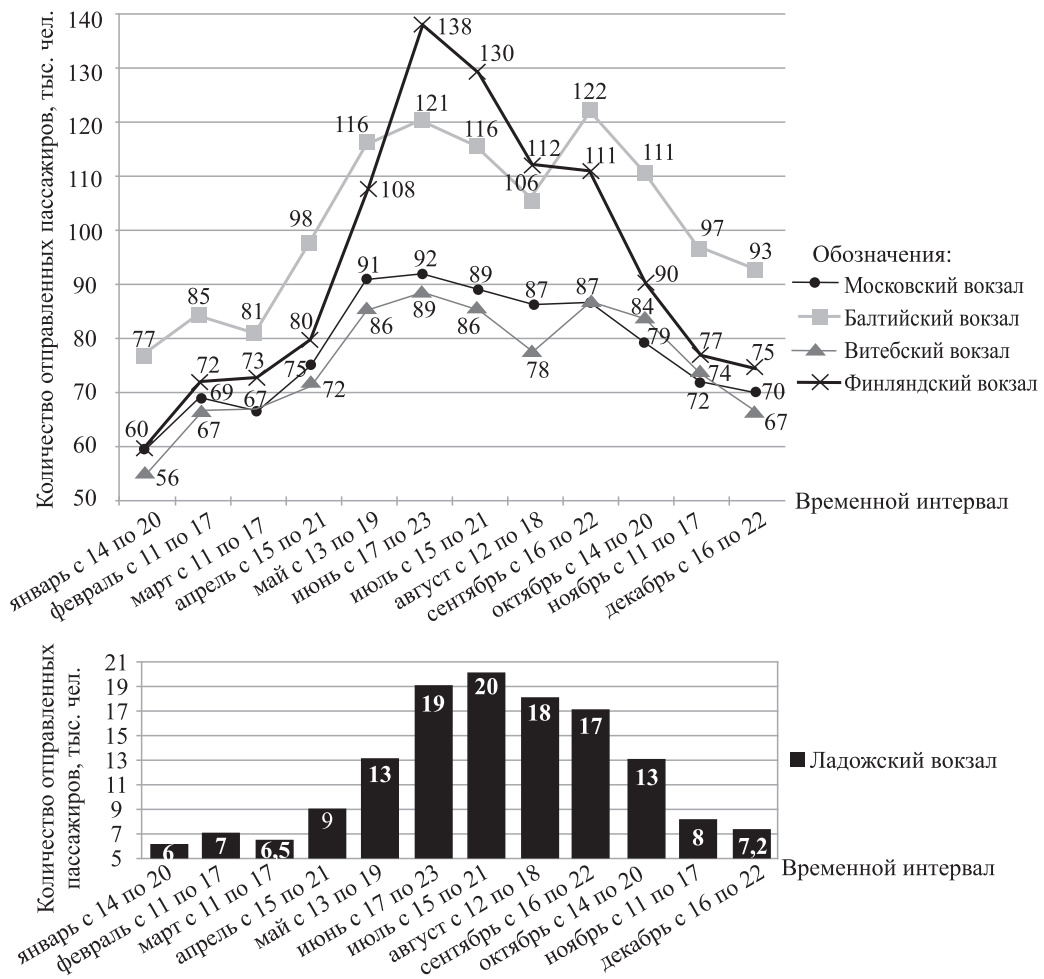


Рис. 5. Количество отправленных пассажиров с вокзалов Санкт-Петербурга за неделю каждого месяца 2013 г. (оперативная отчетность), тыс. человек.
Составлено по материалам запроса в ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания».

На долю железнодорожного транспорта в пригородном сообщении между городом и областью приходится 50% [Левадная и др., 2010, с. 26]. Поэтому для оценки общего количества маятниковых трудовых мигрантов по всем видам перевозок, число пассажиров, использующих пригородный железнодорожный транспорт с целью поездок на работу, было умножено на два. Причем данная операция носила избирательный характер. Это связано с особенностями транспортных систем районов Ленинградской области. В частности, из поселка городского типа (пгт.) Дубровка (железнодорожная станция Невская Дубровка) Всеволожского района выгоднее добираться до Санкт-Петербурга на автотранспорте (38 км), чем на электричке (63 км). Для г. Кириши, наоборот, расстояние по железной дороге будет короче на 45 км. Поэтому количество маятниковых трудовых мигрантов для данного направления рассчитано только на основе данных о пригородных железнодорожных

Таблица 3. Доля маятниковых трудовых мигрантов в экономически активном населении на отдельных участках пригородного сообщения Санкт-Петербургского железнодорожного узла в 2013 г.*

Железнодорожные участки, станции	Расстояние относительно Санкт-Петербурга, км	Количество перевезенных пассажиров поквартирно, тыс. чел.				Условное количество пассажиров, перевезенных за I день (100%), тыс. чел.				Пассажиры — маятниковые трудовые мигранты (58%), тыс. чел.	Численность населения на участке, тыс. чел.	Экономически активное население, тыс. чел.	Постоянное количество маятниковых трудовых мигрантов в экономически активном населении, %	
		I кв.	II кв.	III кв.	IV кв.	I кв.	II кв.	III кв.	IV кв.					
														I кв.
МОСКОВСКИЙ ВОКЗАЛ														
С.-Петербург-Гл. — Тосно	53	1138,7	1497,1	1610,1	1348,6	12,6	16,4	17,5	14,6	7,3	8,5	55,7	30,9	26
Соколов Ручей — Любань	74–83	81,1	96,9	101,3	94,3	0,9	1,1	1,1	1,0	0,5	0,6	4,2	2,3	24
С.-Петербург-Гл. — Мга	49	753,2	1233,8	1426,5	925,9	8,4	13,5	15,5	10,1	4,9	5,8	34,1	17,2	31
Сологубовка — Кириши	57–116	402,4	712,3	855,2	518,5	4,5	7,8	9,3	5,6	2,6	3,3	53,2	27,0	11
Пчёвка — Будогощь	137–147	77,3	123,9	142,2	92,5	0,8	1,4	1,6	1,0	0,5	0,6	4,9	2,5	22
Волховстрой I	121	32,2	71,5	87,9	45,6	0,4	0,8	1,0	0,5	0,2	0,3	47,2	29,8	1
БАЛТИЙСКИЙ ВОКЗАЛ														
Калище	81	197,5	255,5	278,4	246,6	2,2	2,8	3,0	2,7	1,3	1,6	65,8	35,1	4
С.-Петербург-Балт. — Гагчина-Балтийская	46	791,9	1047,4	1145,9	997,2	8,8	11,5	12,5	10,8	5,1	6,3	98,3	57,8	10
С.-Петербург-Балт. — Гагчина-Варшавская	45	973,3	1522,2	1699,4	1172,0	10,8	16,7	18,5	12,7	6,3	7,4	97,2	57,2	12
Суйда — Сиверская	49–68	124,2	149,4	153,7	156,9	1,3	1,6	1,6	1,7	0,8	1,0	15,1	8,9	10
Толмачево — Луга	125–138	94,9	176,6	201,4	123,2	1,1	1,9	2,2	1,3	0,6	0,8	41,8	22,4	3
ФИНЛЯНДСКИЙ ВОКЗАЛ														
Рошино	59	58,0	93,4	109,8	66,7	0,6	1,0	1,2	0,7	0,4	0,4	13,4	7,0	6
Лебедевка — Выборг	114–129	163,2	300,6	402,6	199,9	1,8	3,3	4,4	2,2	1,1	1,3	80,6	41,9	3
Лемболово — Сосново	62–79	93,4	158,8	180,3	111,3	1,0	1,7	1,9	1,2	0,6	0,7	8,6	4,5	15

Петяярви-Приозерск	86-145	176,6	340,1	427,9	215,2	1,9	3,7	4,6	2,3	1,1	1,4	23,5	11,4	11
Кузнечное	160	11,1	18,2	25,1	12,9	0,1	0,2	0,3	0,1	0,1	0,1	4,5	2,2	5
С.-Петербург-Финл. — Мельничный Ручей	25	963,8	1452,4	1570,7	1182,2	10,7	15,9	17,1	12,8	6,2	7,5	59,7	32,8	21
Щелово — Петрокре- пость	29-48	402,3	542,9	570,7	479,6	4,5	5,9	6,2	5,2	2,6	3,0	13,8	7,6	37
Сады — Невская Дубровка	51-63	125,3	204,4	224,9	156,9	1,4	2,2	2,4	1,7	0,8	1,0	6,7	3,7	24
ЛАДОЖСКИЙ ВОКЗАЛ														
С.-Петербург- Ладожский — Мга	42	238,5	477,1	603,9	322,7	2,6	5,2	6,6	3,5	1,5	2,0	12,5	6,6	27
Невдубстрой	56	58,8	109,0	136,8	76,9	0,6	1,2	1,5	0,8	0,4	0,5	25,6	12,9	3
ВИТЕБСКИЙ ВОКЗАЛ														
Антропшино — Семрино	32 — 45	585,9	661,9	654,8	684,8	6,5	7,3	7,1	7,4	3,8	4,3	24,8	14,6	28
Тарковичи — Оредеж	121-129	94,3	151,1	173,4	120,9	1,1	1,7	1,9	1,3	0,6	0,8	4,0	2,1	33

Примечание. * С.-Петербург является начальным пунктом отправления для всех железнодорожных участков и станций, представленных в табл. 3. Количество перевезенных пассажиров для станции Волховстрой I и на участке Сологубовка — Кириши получено на основе суммирования данных об отправлениях с Московского и Ладожского вокзалов. Для железнодорожного узла Мга была проведена разбивка по вокзалам, так как пути следования с них различаются.

Составлено по материалам запроса в ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» и источнику [Всероссийская перепись населения 2010 г. ...].

перевозках. Для других населенных пунктов имеет место преимущественно параллельное направление железнодорожных и автомобильных магистралей, что оправдывает правомерность соотношения 50:50 при анализе распределения пассажиров по разным видам транспорта в пригородном сообщении. На основе полученных значений о количестве маятниковых трудовых мигрантов были даны оценки доли их численности в экономически активном населении для ряда районов Ленинградской области и в целом по региону (рис. 6).

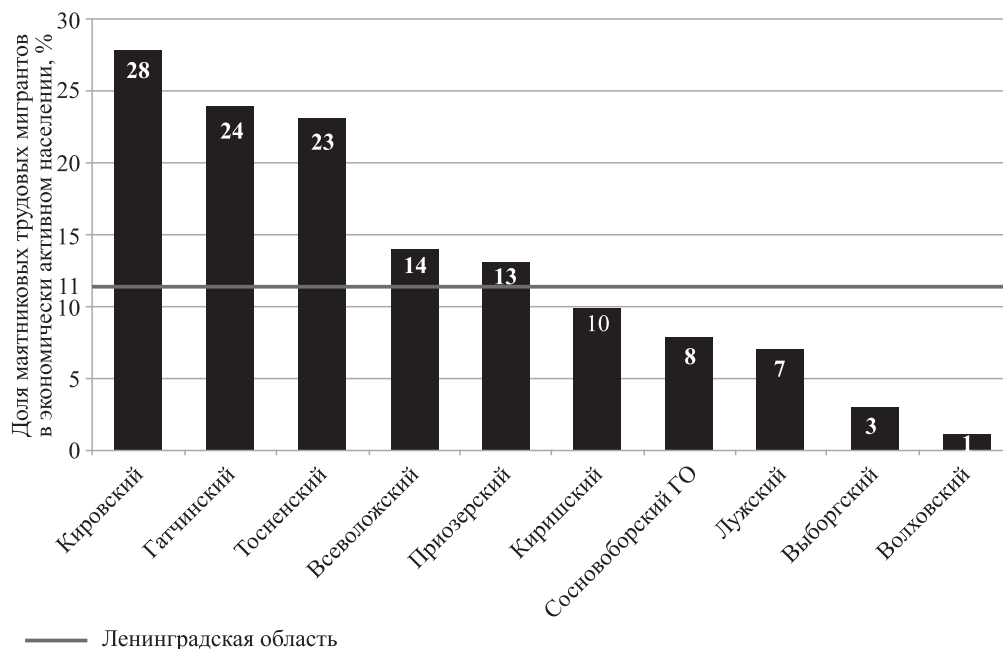


Рис. 6. Доля маятниковых трудовых мигрантов в экономически активном населении районов области на 2013 г., %.

Составлено по материалам запроса в ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания».

Общий объем ежедневной маятниковой трудовой миграции, полученный в результате анализа данных о перевозках пассажиров пригородным железнодорожным транспортом для отдельных направлений по Ленинградской области, составил около 105 тыс. человек на 2013 г. (11% экономически активного населения региона). При исследовании факторов пространственной мобильности населения удалось выяснить, что транспортная доступность и удаленность населенных пунктов области относительно города, выраженная в затратах времени, тесно связаны с количеством маятниковых трудовых мигрантов. Районы области, прилегающие к территории Санкт-Петербурга, имеют наиболее высокие значения маятниковых трудовых мигрантов в экономически активном населении: Кировский (28%), Гатчинский (24%), Тосненский (23%), Всеволожский (14%). Несмотря на то что Выборгский район Ленинградской области граничит с Курортным районом Санкт-Петербурга, количество маятниковых трудовых мигрантов для него незначительно (3%), что связано, помимо таких факторов, как состояние трудовых ресурсов и уровень оплаты труда, с особенностями его транспортной системы. Так, города Свето-

горск и Каменногорск Выборгского района не имеют прямого железнодорожного сообщения с Санкт-Петербургом. Частота движения электричек для г. Приморск и пгт. Советский незначительна, что ограничивает их транспортную доступность. Таким образом, г. Выборг и пгт. Роцино — основные населенные пункты, которые имеют регулярное и прямое железнодорожное сообщение с городом. Оставшиеся крупные железнодорожные станции Выборгского направления Финляндского вокзала расположены на территории Курортного района, который выступает своеобразной буферной зоной между центром Санкт-Петербурга и Ленинградской областью, так как в его границах недостаточное количество мест приложения труда.

В свою очередь, необходимо не забывать о перехватывающем влиянии станций метро, совмещенных либо расположенных рядом с остановочными пунктами железной дороги. При расчетах количества маятниковых трудовых мигрантов для Выборгского направления Финляндского вокзала не учитывались пассажиры, которые сели на поезд на станции Удельная, а для Приозерского — в Девяткино¹⁰. Этот же фактор приводит к занижению значений для других районов области. Электропоезда, отправляющиеся с Витебского вокзала, останавливаются на платформе Купчино, соединенной подземными переходами с метрополитеном, что искажает данные при анализе количества маятниковых трудовых мигрантов для Гатчинского и Лужского районов. Со станций метро Обухово и Рыбацкое удобно осуществлять пересадки на одноименных остановочных пунктах, через которые следуют электропоезда на Тосно, Любань, Мгу, Кириши, Будогощь и Волхов. Увеличение расстояния между железнодорожными станциями и метрополитеном приводит к уменьшению количества отправленных граждан. Удаленность железнодорожных платформ Ленинский проспект и Дачное Ораниенбаумского направления Балтийского вокзала относительно метро (1,1 км) уменьшает число вошедших пассажиров, которое практически сходит на нет для электропоездов, отправляющихся с Ладужского вокзала.

Населенные пункты, расположенные в районах области, прилегающих к Санкт-Петербургской агломерации, имеют наименьшие издержки времени и расходы на оплату проезда, что способствует усилению социально-экономических связей и обмену рабочей силы между ними и городом. Увеличение расстояния относительно Санкт-Петербурга приводит к снижению интенсивности перевозок и росту затрат на транспорт, что влияет на уменьшение размера маятниковых трудовых миграций жителей: Сосновоборского городского округа (ГО) (8%), Лужского (7%), Волховского (1%) районов (см. рис. 6). Избирательность метода расчета маятниковых трудовых миграций, связанная с условностью допущения о доле железнодорожных перевозок в пригородном сообщении в 50%, приводит к их более высоким значениям для таких районов области, как Приозерский (13%), Киришский (10%), в которых менее развиты иные виды транспорта. При этом нельзя однозначно утверждать об обратном характере зависимости между интенсивностью маятниковых трудовых миграций и удаленностью населенных пунктов от ядра агломерации. На основе данных табл. 3 следует, что доля маятниковых трудовых мигрантов в экономически

¹⁰ Для Сестрорецкого направления Финляндского вокзала, не рассматриваемого в рамках данной статьи, так как оно проходит по территории Курортного района Санкт-Петербурга, перехватывающее значение имеет железнодорожная платформа Старая Деревня, расположенная рядом с одноименной станцией метро.

активном населении определяется и другими факторами, в частности структурой экономики локальных рынков труда. Например, станции Сосново и Калище (г. Соосновы Бор) располагаются на одинаковом расстоянии (около 80 км) от Санкт-Петербурга. Однако доля маятниковых трудовых мигрантов в экономически активном населении на основе анализа железнодорожных перевозок в них различна и составляет 11 и 4%. Исходя из данных наблюдений, можно сделать вывод о том, что степень диверсификации экономики играет важную роль в вопросах занятости и сдерживании перемещения населения за пределы экономических микрорайонов. Низкий уровень развития производительных сил и их ориентация на узкий потребительский сегмент для отдельных локальных рынков труда области способствует усилению маятниковых трудовых миграций.

4. Влияние социально-экономических характеристик локальных рынков труда Ленинградской области на маятниковые трудовые миграции

Кроме оценок маятниковых трудовых миграций на основе исследования пассажиропотоков и соцопросов, есть возможность их изучения на базе анализа социально-экономических показателей локальных рынков труда¹¹. Ю.Ю. Шитовой при рассмотрении маятниковых трудовых миграций в Московской области «было предложено использование балансового метода учета, позволяющего по известному уровню занятости в неформальном секторе находить количество маятниковых трудовых мигрантов» [Шитова, 2006, с. 68]. В рамках данного исследования маятниковых трудовых миграций на рынке труда С.-Петербурга и Ленинградской области были даны их количественные оценки на основе изучения социально-экономических характеристик локальных рынков труда, по аналогии с методикой их оценки, проведенной Ю. Ю. Шитовой на примере Московского региона.

Сферы производства города и области тесно связаны друг с другом. В частности, продовольственный рынок С.-Петербурга выступает основным местом сбыта сельхозпродукции Ленинградской области. При этом каждый муниципальный район области имеет собственную специализацию: южные (Лужский, Волосовский) — агропромышленный комплекс, восточные (Бокситогорский, Лодейнопольский, Подпорожский) — лесопромышленный комплекс. Районы, связанные с химической промышленностью (Кингисеппский, Киришский), характеризуются растущим спросом на свою продукцию, что обеспечивает более высокий уровень жизни. Это способствует притоку работников из соседних районов области и уменьшает отток местных трудовых ресурсов.

Анализ структуры занятости работников организаций за 2013 г. показал, что в целом для локальных рынков труда области характерно преобладание обрабатывающих производств (табл. 4). Однако есть и исключения: так, производство и распределение электроэнергии являются базовой отраслью специализации для

¹¹ «Локальный рынок труда — это социальное пространство, на котором происходят экономические и социальные процессы трудовых отношений» [Зайниева, 2009, с. 149]. Нет единого мнения в рамках определения границ локальных рынков труда. Распространен подход в регулировании спроса и предложения на рабочую силу в пределах единиц административно-территориального деления с учетом их специализации. Однако при выделении локальных рынков труда необходимо учитывать критерий их автономности [Архипова, 2012, с. 80; Калабина, Орехова, 2009, с. 105].

Таблица 4. Структура занятости работников организаций по отраслям экономики муниципальных районов и городского округа Ленинградской области, в % от среднесписочной численности на 2013 г.*

Муниципальные районы, городской округ	Бокситогорский	Вологовский	Волховский	Всеволожский	Выборгский	Гатчинский	Кингисеппский	Киришский	Кировский	Лодейнопольский	Ломоносовский	Лужский	Подporожский	Приозерский	Сланцевский	Тихвинский	Тосненский	Сосновоборский
Отрасли экономики																		
Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство	3	23	5	4	7	4	4	2	17	6	15	12	7	16	6	5	5	1
Добыча полезных ископаемых	3	-	-	6	6	-	-	-	1	-	-	1	2	1	8	-	-	-
Обрабатывающие производства	40	7	29	29	17	30	22	37	32	10	34	27	26	20	19	42	30	4
Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	4	3	4	4	5	5	4	8	5	5	4	5	3	3	12	5	4	25
Строительство	1	3	2	1	4	4	11	12	1	2	3	-	-	4	1	1	2	17
Оптовая и розничная торговля; ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования	2	3	3	14	4	5	8	2	4	2	12	3	1	2	2	2	9	3
Гостиницы и рестораны	2	-	1	1	1	-	1	3	-	-	1	4	-	-	-	1	-	2
Транспорт и связь	3	4	16	4	11	4	18	2	7	17	6	3	4	4	1	4	13	5
Финансовая деятельность	-	-	-	1	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг	5	3	3	9	8	12	2	6	4	5	4	2	4	3	2	4	3	21
Государственное управление и обеспечение военной безопасности; социальное страхование	5	11	4	5	9	5	8	5	5	8	5	6	9	8	8	6	9	4
Образование	15	23	15	10	13	13	11	10	12	16	10	16	21	17	20	12	11	8
Здравоохранение и предоставление социальных услуг	11	17	13	8	10	13	8	9	8	22	3	15	18	15	14	13	9	6
Предоставление прочих коммунальных, социальных и персональных услуг	6	3	5	4	4	5	3	3	4	7	3	6	5	7	7	5	5	4

Примечание. * В ряде районов Ленинградской области (Выборгский, Гатчинский, Лодейнопольский, Ломоносовский, Тихвинский, Приозерский) представлены рыболовство и рыбоводство, но количество занятых работников организаций в данных отраслях незначительно, поэтому они не показаны в табл. 4.
Составлено по: [Петростат. Официальная статистика...].

Сосновоборского ГО, что объясняется преимущественно трудоустройством местных жителей на Ленинградской АЭС и связанных с ней предприятиях. Развитость агропромышленного комплекса и отсутствие крупных промышленных производств в Волосовском районе приводят к высокой занятости местного населения в сельском хозяйстве. В муниципальных образованиях, территориально расположенных вблизи границ Санкт-Петербурга, имеет место более высокая степень диверсификации структуры экономики. Во Всеволожском, Гатчинском и Тосненском районах значительна доля занятых в таких отраслях, как операции с недвижимым имуществом, оптовая и розничная торговля, строительство. Ряд предприятий данных районов ориентированы на рынок Санкт-Петербурга, например завод *Ford Sollers* во Всеволожске.

Перемены, произошедшие в экономике в 1990-е годы, и ее переход в условия рыночного хозяйства привели к тому, что многие крупные предприятия области стали неконкурентоспособными. Избыточные рабочие массы после банкротства ряда крупных промышленных производств в Ленинградской области перешли в сферу услуг, поэтому в некоторых районах области высока доля занятых в третичном секторе экономики (Волосовский, Лодейнопольский, Сланцевский). Структурные изменения наиболее сильно коснулись восточных районов, таких как Лодейнопольский (закрытие нескольких деревообрабатывающих производств), Волховский (сокращение мощностей на Волховском алюминиевом заводе) и Бокситогорский (исчерпание сырьевой базы бокситов и закрытие многих цехов на Пикалевском глиноземном заводе). Данные негативные тенденции способствовали усилению перемещения населения в 50-километровую зону вокруг Санкт-Петербурга, имеющую более высокие социально-экономические показатели (рис. 7). На данной территории стал формироваться субурбанизированный пояс, характеризующийся более низкими ценами на жилье, чем в городе. Всеволожский, Тосненский и Гатчинский районы области смогли восполнить отрицательный естественный прирост за счет механического.

Неравномерность размещения производительных сил на территории Ленинградской области, отчасти обусловленная их концентрацией вокруг С.-Петербургской агломерации, усиливает разрыв в уровне жизни и оплаты труда между районами, граничащими с Санкт-Петербургом, и районами, расположенными на востоке области. Впрочем, некоторые локальные рынки труда смогли решить проблему безработицы, связанную с закрытием градообразующих производств, благодаря перепрофилированию своих предприятий, например Сланцевский район. После того как добыча горючего сланца стала нерентабельной, с учетом монопрофильности производств в г. Сланцы это привело к сокращению персонала. Данная ситуация была разрешена за счет развития предприятий цементной промышленности на базе отходов прежнего производства. В г. Тихвине сходные проблемы удалось исправить после обширной реконструкции завода «Трансмаш», ныне ЗАО «Тихвинский вагоностроительный завод» (ТВСЗ), и выпуска новых линеек продукции.

Изучение разницы между фактической численностью экономически активного населения и количеством работников организаций позволяет понять степень локализации экономически активного населения в пределах границ конкретных микроэкономических районов (табл. 5) [Комитет по труду...; Ленинградская об-

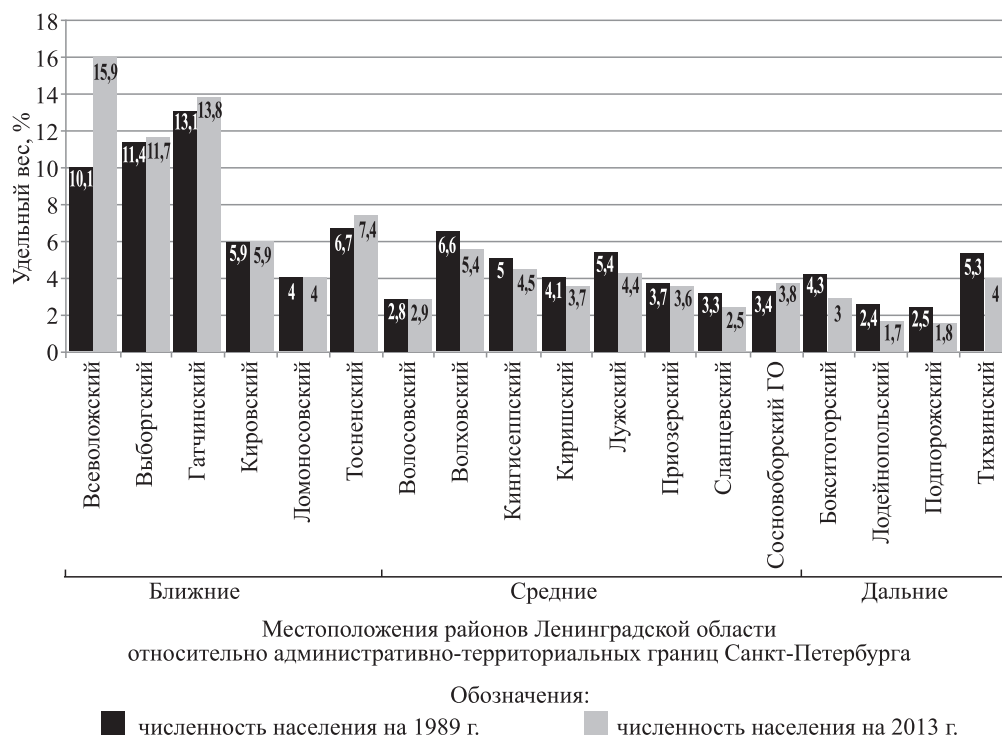


Рис. 7. Удельный вес районов в численности населения Ленинградской области в 1989 и 2013 гг., %. Составлено по: [Демоскоп. Приложения...; Петростат. Официальная статистика...].

ласть..., 2014, с. 51]. Этот показатель характеризует автономность локальных рынков труда, влияющую на интенсивность маятниковых трудовых миграций, наряду с уровнем пространственной мобильности населения. Однако отсутствие данных о количестве работников предприятий малого бизнеса и самозанятых граждан, в совокупности с межрайонными маятниковыми миграциями, затрудняет анализ уровня локализации населения на территории районов Ленинградской области и дает завышенные оценки в отношении числа маятниковых трудовых мигрантов, работающих в С.-Петербурге. Кроме указанных факторов важное значение имеет доля сельского населения в общей численности жителей районов Ленинградской области (см. табл. 5). Данный показатель позволяет понять степень рассредоточенности населенных пунктов на территории, влияющую на пространственную мобильность, а соответственно и интенсивность маятниковых трудовых миграций, так как основные транспортные магистрали между Санкт-Петербургом и областью проходят через райцентры и относительно крупные населенные пункты.

В связи с этим низкую степень локализации экономически активного населения в Бокситогорском (40%), Лодейнопольском (31%), Подпорожском (31%) и Тихвинском (42%) муниципальных районах нельзя однозначно трактовать в пользу мнения о высоких значениях маятниковых трудовых миграций в восточных районах области. Слабая мобильность населения, существенная удаленность относительно Санкт-Петербурга и монопрофильная структура экономики способствуют

Таблица 5. Социально-экономическая характеристика локальных рынков труда Ленинградской области на 2013 г.*

Муниципальные районы, городской округ	Показатели	Среднегодо- вая численность постоянного населения, тыс. чел.	Сельское население, %	Экономиче- ски активное население, тыс. чел.	Средне- численность работников организаций, тыс. чел.	Экономически активное население за минусом среднесписочной чис- ленности работников организаций		Уровень локализации экономически активного населения, %	
						Кол-во, тыс. чел.	Доля ко всему экономически населению, %		
Местоположение относительно административно-территори- альных границ С.-Петербурга	Принципальные районы	Всеволожский	42,52	153,90	47,2	106,7	69,33	30,67	
		Выборгский	34,36	106,80	40,9	65,9	61,70	38,30	
		Гатчинский	243,01	38,89	142,89	41,8	101,09	70,75	29,25
		Кировский	104,49	10,45	52,60	20,7	31,9	60,65	39,35
		Ломоносовский	69,96	88,98	44,10	15,5	28,6	64,85	35,15
	Средняя удаленность	Тосненский	130,10	29,50	72,10	22,9	49,2	68,24	31,76
		Волосовский	51,11	75,94	24,97	5,5	19,47	77,97	22,03
		Волховский	94,96	27,27	60,00	22,7	37,3	62,17	37,83
		Кингисеппский	79,44	25,91	41,00	20,7	20,3	49,51	50,49
		Киришский	64,79	12,25	32,90	21,3	11,6	35,26	64,74
Наиболее удаленные	Лужский	76,62	47,64	41,00	12,7	28,3	69,02	30,98	
	Приозерский	62,99	62,99	30,66	9,1	21,56	70,32	29,68	
	Сланцевский	43,52	23,69	25,20	6,9	18,3	72,62	27,38	
	Городской округ Сосновоборский	67,02	-	35,80	23,8	12,00	33,52	66,48	
	Бокситогорский	52,14	21,83	28,50	11,4	17,1	60,00	40,00	
Местоположение относительно административно-территори- альных границ С.-Петербурга	Лодейнопольский	29,97	28,85	17,20	5,4	11,8	68,60	31,40	
	Подпорожский	30,93	15,07	18,18	5,6	12,58	69,20	30,80	
Тихвинский	70,84	17,60	44,05	18,4	25,65	58,23	41,77		

Примечание. * Численность экономически активного населения представлена за временной интервал январь — сентябрь 2014 г. Все остальные показатели — за январь-декабрь 2013 г.

Составлено по: [Ленинградская область..., 2014, с. 51; Петростат. Официальная статистика...; Комитет по труду...].

формированию монополии или двусторонней монополии (при развитости профсоюзов) на рынках труда данных районов. Это приводит к усилению консервации социально-экономических проблем на их территории. Создание новых предприятий, выступающих локальными точками роста, могло бы способствовать улучшению экономической ситуации в них.

Наиболее высокие показатели локализации экономически активного населения на местности (см. табл. 5) оказались в районах с уровнем заработной платой выше среднего значения по Ленинградской области: Киришском (65%) и Кингисеппском (50%), а также в Сосновоборском городском округе (66%). Однако агломерационное влияние Санкт-Петербурга приводит к тому, что существенная часть экономически активного населения, районов области (Всеволожский, Гатчинский, Тосненский), которые прилегают к границам города, занята за пределами территории своего постоянного места жительства, что становится причиной потерь бюджета области от недоплаты НДС. Степень локализации экономически активного населения для данных районов составляет около 30%, что находит отражение в высоких значениях маятниковых трудовых миграций между ними и Санкт-Петербургом. Данные значения коррелируют с количественными оценками маятниковых трудовых миграций, полученными на основе анализа структуры пригородного пассажиропотока Санкт-Петербургского железнодорожного узла (см. табл. 3; рис. 6).

Города Всеволожск, Гатчина, Тосно располагаются в первом поясе поселений спутников ядра Санкт-Петербургской агломерации. С одной стороны, их локальные рынки труда выступают основными «донорами» трудовых ресурсов для Санкт-Петербурга, с другой — развитая промышленность на их территории стимулирует приток работников из соседних районов Ленинградской области. Рост социально-экономической самостоятельности городов-спутников без отрыва связей с ядром агломерации (Санкт-Петербургом) способствовал бы трансформации экономического пространства путем перехода от моноцентризма к полицентризму, важнейшим свойством которого является равномерность движения потоков рабочей силы, так как происходит относительно равномерное размещение производительных сил и трудовых ресурсов на местности.

Заключение

С момента основания Санкт-Петербурга окружающая его территория выступала источником трудовых ресурсов для экономики города, поэтому маятниковые трудовые миграции были характерны для всех этапов его развития. В советский период был распространен подход в ограничении роста больших городов, включая и Ленинград, за счет выноса промышленных производств из города в область. Данная практика способствовала более равномерному размещению производительных сил и трудовых ресурсов на территории области. Тем не менее маятниковые трудовые миграции существовали и в то время. С переходом к рыночному хозяйству территориальные диспропорции в уровне заработной платы резко возросли, начала формироваться субурбанизированная зона в прилегающих к Санкт-Петербургу районах области. В Ленинградской области произошло увеличение разрыва в уровне жизни между районами, граничащими с Санкт-Петербургом, и расположенными

ми на востоке области. Интенсивность маятниковых трудовых миграций в новых экономических условиях значительно увеличилась.

В результате исследования маятниковых трудовых миграций между Санкт-Петербургом и Ленинградской областью, на базе данных о пассажиропотоках и динамики объемов перевозок для ряда направлений пригородного железнодорожного транспорта была разработана методика, позволяющая с некоторыми допущениями рассчитывать количество маятниковых трудовых мигрантов в экономически активном населении для отдельных районов области. Удалось выяснить, что около 105 тыс. человек (11% экономически активного населения области) ежедневно ездят на работу в Санкт-Петербург из девяти муниципальных районов и одного городского округа Ленинградской области. Причем данные оценки характеризуют только минимальное количество маятниковых трудовых мигрантов, так как их расчет проводился на основе данных об отправленных пассажирах с железнодорожных вокзалов С.-Петербурга и не учитывал граждан, которые сели на железнодорожных станциях и платформах в черте города.

На основе результатов исследования можно проследить следующие тенденции в интенсивности маятниковых трудовых миграций для отдельных районов и населенных пунктов Ленинградской области. Районы, граничащие с Санкт-Петербургом, имеют наиболее высокий удельный вес маятниковых трудовых мигрантов в экономически активном населении. Так, во Всеволожском районе 14% работающего населения занято в С.-Петербурге, в Тосненском районе — 23%, в Гатчинском — 24%, а в Кировском — 28%. По мере удаления от города интенсивность маятниковых миграций начинает уменьшаться. Однако данная зависимость неоднозначна и зависит от структуры экономики локальных рынков труда, а главное — их размеров, которые определяются двумя параметрами: уровнем оплаты труда и масштабами спроса на рабочую силу. Наличие крупных высокорентабельных производств, к которым относятся Киришский НПЗ и Сосновоборская АЭС, делает города, где они расположены, локальными центрами занятости, конкурирующими за трудовые ресурсы с Санкт-Петербургом.

Интенсивность маятниковых трудовых миграций зависит от множества причин, но главными мотивами данного процесса являются территориальные диспропорции в величине оплаты труда и структуре занятости населения. В частности, между величиной среднемесячной заработной платы и удаленностью райцентров Ленинградской области относительно Санкт-Петербурга существует обратная зависимость, на которую влияет размер локальных рынков труда и степень их автономности. Дисбаланс в развитии региональных и локальных рынков труда усиливает обмен рабочей силы на местности, а транспортная доступность и логистика выступают его основными катализаторами. Анализ социально-экономических характеристик районов Ленинградской области, исследование пассажиропотоков между Санкт-Петербургом и областью, а также изучение развития систем расселения позволяют понять причины и интенсивность маятниковых трудовых миграций между двумя регионами и разработать предложения по пространственной оптимизации рынка труда Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Литература

- Агафонов Н. Т., Лавров С. Б., Хорев Б. С. О некоторых ошибочных концепциях в урбанистике // Изв. Всесоюз. геогр. о-ва. 1982. № 6 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.demoscope.ru/weekly/2013/0551/argxiv01.php> (дата обращения: 22.01.2015).
- Алпатов Г. Е. Труд как экономическая категория. СПб.: С.-Петербург. гос. ун-т технологии и дизайна, 1995. 180 с.
- Анализ социально-экономического развития Санкт-Петербурга. Аналитические материалы к разработке стратегии социально-экономического развития Санкт-Петербурга до 2030 г. [Электронный ресурс]. URL: http://www.econ.spbu.ru/attached/Том_1.pdf (дата обращения: 15.01.2015).
- Анохин А. А., Житин Д. В., Краснов А. И., Лачининский С. С. Современные тенденции динамики численности населения городов России // Вестн. С.-Петерб. ун-та. Сер. 7. Геология. География. 2014. № 4. С. 167–179.
- Архипова Л. С. Состояние локальных рынков труда в России // Вопросы структуризации экономики. 2012. № 3. С. 79–83.
- Афонин М. В. Маятниковая миграция как фактор субурбанизации // Вестн. социально-политических наук. 2012. № 11. С. 14–19.
- Бобков В. Н. Социальные структуры и средние классы: взгляд на Россию // Вестн. С.-Петерб. ун-та. Сер. 5. Экономика. 2014. № 4. С. 28–41.
- Бозе Э. Ю. Городские агломерации в России, 2006 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.csr-nw.ru/upload/file_content_313.pdf] (дата обращения: 10.02.2015).
- Бугаев М. А. Международная трудовая миграция как фактор экономического роста Российской Федерации: плюсы и минусы // Сб. тез. Междунар. научно-практической конференции, посвященной 290-летию СПбГУ, «Устойчивое развитие: общество и экономика». СПбГУ, 23 апреля 2014 г. СПб.: Изд-во «Нестор-История», 2014. С. 19–21.
- Ванд Л. Э., Гольц Г. А. Современные проблемы теории маятниковых миграций населения // Статистика миграции населения: уч. зап. по статистике АН СССР. Т. XXI (специальный). М.: Статистика, 1973. С. 80–98.
- Вередюк О. В. Неустойчивость занятости: теоретические основы и оценка масштабов в России // Вестн. С.-Петерб. ун-та. Сер. 5. Экономика. 2013. Вып. 1. С. 25–32.
- Всероссийская перепись населения 2010 г. Ленинградская область [Электронный ресурс]. URL: http://petrostat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/petrostat/resources/b281da004d2c553abe51bef5661033e3/Ленинградская+область.rar (дата обращения: 04.02.2015).
- Голован К. А., Романенкова Г. М. Маятниковая миграция как форма перераспределения трудовых ресурсов на примере Ленинградской агломерации // Процессы и типы урбанизации. Симпозиум К-20. Ленинград. 21–26 июля 1976 г.: тез. докл. / отв. ред. Б. Н. Сеневский. Л., 1976. 80 с.
- Житин Д. В. Территориальные особенности локализации миграционных потоков в Российской Федерации // Изв. Русского геогр. о-ва. 2011. Т. 143, № 3. С. 16–31.
- Житин Д. В., Краснов А. И. Территориальная концентрация этнических групп населения в Санкт-Петербурге // Изв. Русского геогр. о-ва. 2015. Т. 147, № 2. С. 56–72.
- Зайничева Т. В. Локальный рынок труда и его особенности // Труд и социальные отношения. 2009. № 7. С. 148–153.
- Калабина Е. Г., Орехова С. В. Влияние локального рынка труда на устойчивость институтов внутрифирменного рынка труда (на примере предприятий Свердловской области) // Изв. Уральского федер. ун-та. Сер. 3. Общественные науки. 2009. Т. 64, № 1-2. С. 102–114.
- Концепция комплексного развития территорий Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга (краткая версия), 2014 [Электронный ресурс]. URL: http://www.csr-nw.ru/upload/file_category_1352.pdf (дата обращения: 17.01.2015).
- Крупный город: проблемы и тенденции развития / под ред. В. А. Воротилова, Н. Т. Агафоновой, Б. С. Жихаревича, О. П. Литовки, М. Н. Межевича, Г. М. Романенковой. Л.: Изд-во «Наука», 1988. 167 с.
- Курман М. В. Роль маятниковой миграции населения и методы ее изучения // Миграция населения РСФСР. М.: Статистика, 1973. С. 103–118.
- Левадная Н. В., Черниева В. А., Петрович М. Л., Новосельцева Е. С., Истомина Л. Ю., Кулинич Н. В. Участие железнодорожного транспорта в освоении внешних пассажирских перевозок г. Гатчина // Изв. Петерб. ун-та путей сообщения. 2010. № 4. С. 26–37.
- Ленинградская область в 2013 году: стат. сб. СПб.: ПетроSTAT, 2014. 218 с.
- Лимонов Л. Э., Батчаев А. Р. Санкт-Петербург и Ленинградская область: связи, проблемы, координация развития агломерации // Пространственная экономика. 2013. № 1. С. 123–135.

- Липецкая М. С.* Особенности трансформации территориальной структуры Санкт-Петербургской агломерации // Вестн. С.-Петерб. ун-та. Сер.7. Геоология. География. 2009. № 4. С. 103–109.
- Лякина М. А., Волкова Е. М.* Формирование механизма управления пригородной пассажирской компанией // Изв. Петерб. ун-та путей сообщения. 2011. № 4. С. 186–194.
- Мальцева И. О., Рошин С. Ю.* Гендерная сегрегация и мобильность на российском рынке труда. М.: Издательский дом ГУ–ВШЭ, 2007. 295 с.
- Медведь О. А.* Анализ структуры пригородных пассажиропотоков в Санкт-Петербургском железнодорожном узле // Изв. Петерб. ун-та путей сообщения. 2011. № 1. С. 7–18.
- Общая характеристика ситуации на рынке труда Санкт-Петербурга [Электронный ресурс]. URL: <http://rspb.ru/media/uploads/userfiles/2014/10/29> (дата обращения: 25.01.2015).
- Орлова Е. Н.* Мобильность налогоплательщиков — домохозяйств и их налоговой базы и ее влияние на налоговый потенциал // Изв. Иркутской гос. экон. академии. 2012. № 1. С. 23–27.
- Пилотное исследование дачных миграций в Псковской области 2010 г. [Электронный ресурс]. URL: http://www.regdevelopment.ru/uploaded_files/files/201201191239276rNRg.pdf (дата обращения: 12.01.2015).
- Программа развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 г. Проект от 27.06.2014 [Электронный ресурс]. URL: <http://transport.lenobl.ru/programm/corsovot/programm> (дата обращения: 19.01.2015).
- Проект концепции развития транспортной инфраструктуры Ленинградской области на период до 2020 года [Электронный ресурс]. URL: <http://special.transport.lenobl.ru/programm/razvitie/konceptsiya> (дата обращения: 10.01.2015).
- Регионы России. Социально-экономические показатели 2003: стат. сб. М.: Росстат, 2003. 895 с.
- Регионы России. Социально-экономические показатели 2006: стат. сб. М.: Росстат, 2007. 981 с.
- Регионы России. Социально-экономические показатели 2010: стат. сб. М.: Росстат, 2010. 996 с.
- Регионы России. Социально-экономические показатели 2014: стат. сб. М.: Росстат, 2014. 900 с.
- Решение Комитета Государственной Думы по бюджету и налогам от 07.02.2012 по проекту Федерального закона № 31358-5 «О проведении эксперимента по распределению сумм налога на доходы физических лиц между бюджетами на территории Московской, Ленинградской и Тверской областей» [Электронный ресурс]. URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=PRJ;n=95497> (дата обращения: 14.12.2014).
- Соболева Г. В., Попова И. Н.* Стимулирование экономического развития регионов средствами бюджетной и налоговой политики // Вестн. С.-Петерб. ун-та. Сер. 5. Экономика. 2014. № 1. С. 5–26.
- Соболь И. А.* Закономерности пассажирских поездок между Ленинградом и окружающей его территориями // Маятниковая миграция сельского населения / под ред. Д. И. Валентей. М.: Финансы и статистика, 1981. С. 27–40.
- Уровень средней заработной платы работников по категориям за 2013 г. (Ленинградская область) [Электронный ресурс]. URL: http://petrostat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/petrostat/ru/statistics/Leningradskaya_area/standards_of_life (дата обращения: 17.01.2015).
- Уровень средней заработной платы работников по категориям за 2013 г. (Санкт-Петербург) [Электронный ресурс]. URL: http://petrostat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/petrostat/ru/statistics/Sant_Petersburg/standards_of_life (дата обращения: 17.01.2015).
- Шитова Ю. Ю.* Исследование дифференциации заработной платы в Московской области // Экономическая наука современной России. 2005. № 3. С. 102–109.
- Шитова Ю. Ю.* Маятниковая трудовая миграция в Московской области: методический и прикладной анализ // Экономический журнал Высшей школы экономики. 2006. Т. 10. № 1. С. 63–79.
- Шитова Ю. Ю.* Маятниковая трудовая миграция в Подмосковье. Саранск: Изд-во Мордовского гос. ун-та, 2009. 188 с.
- Шитова Ю. Ю., Шитов Ю. А.* ГИС-анализ пространственной структуры и потоков маятниковой трудовой миграции в регионе на примере Московской агломерации // XIII Международная научная конференция по проблемам развития экономики и общества. Кн. 3 / отв. ред. Е. Ясин. М.: НИУ ВШЭ, 2012. С. 385–396.
- Diamond Peter. Unemployment, vacancies, wages // The American Economic Review. 2011. Vol. 101, N 4. P. 1045–1072.
- Garreau Joel.* Edge City: Life on the New Frontier. New York: Doubleday, 1991. 546 p.
- McKee David L., McKee Yosra A.* Edge Cities and the Viability of Metropolitan Economies: Contributions to Flexibility and External Linkages by New Urban Service Environments // American Journal of Economics and Sociology. 2001. Vol. 60, N 1. Special Issue: City and Country: An Interdisciplinary Collection. P. 171–184.

- Mortensen Dale T. Wage Dispersion in the Search and Matching Model // *The American Economic Review*. 2010. Vol. 100, N 2. P. 338–342.
- Pissarides C. A. Equilibrium in the Labor Market with Search Frictions // *The American Economic Review*. 2011. Vol. 101, N 4. P. 1092–1105.
- Von Mises Ludwig. Human action a treatise on economics. Auburn, Alabama: Ludwig von Mises Institute, 1998. 912 p.
- Агентство недвижимости «Первый центр Найма Время+» [Сайт]. Таблица цен на аренду квартир в Санкт-Петербурге. URL: <http://vtemp.ru/table/> (дата обращения: 20.12.2014).
- Демоскоп [Сайт]. Приложения. Всесоюзная перепись населения 1989 г. URL: <http://demoscope.ru/weekly/ssp/census.php?су=6> (дата обращения: 25.01.2015).
- Инвестиционный портал Ленинградской области [Сайт]. Рынок труда. URL: <http://loinvest.timelabs.ru/r/preimuschestva/razvitiy-rinok-truda> (дата обращения 31.01.2015).
- Комитет по местному самоуправлению, межнациональным и межконфессиональным отношениям Ленинградской области [Официальный сайт]. Общая информация. Административно-территориальное деление Ленинградской области. Расстояние от центров муниципальных районов Ленинградской области до г. Санкт-Петербурга. URL: http://msu.lenobl.ru/about/adm_region/km (дата обращения: 02.01.2015).
- Комитет по труду и занятости населения Ленинградской области [Официальный сайт]. О регионе. Приложение: состояние локальных рынков труда МО Ленинградской области в разрезе городских и сельских поселений за январь—сентябрь 2014 г. URL: http://www.job.lenobl.ru/Files/file/posel_mes_2.pdf (дата обращения: 12.01.2015).
- Петростат [Официальный сайт]. Официальная статистика. Ленинградская область. База данных показателей муниципальных образований. URL: <http://www.gks.ru/dbscripts/munst/munst41/DBInet.cgi> (дата обращения: 20.01.2015).
- Северо-Западная пригородная пассажирская компания [Официальный сайт]. Пассажирам. Проездные документы. Абонементные проездные документы 2013 г. URL: <http://www.ppk-piter.ru/passenger/bilet/abonement-2013.php> (дата обращения: 07.01.2015).
- Управление по развитию садоводства и огородничества Санкт-Петербурга [Сайт]. Статистика. URL: <http://gov.spb.ru/gov/otrasl/sadovod/statistic/development> (дата обращения 10.12.2014).

References

- Agafonov N. T., Lavrov S. B., Horev B. S. O nekotorykh oshibochnykh kontseptsiiakh v urbanistike [Some erroneous concepts in urban studies]. *Izvestiia Vsesoiuznogo geograficheskogo obshchestva* [Proceedings of all-Union geographical society], 1982, no. 6. Available at: <http://www.demoscope.ru/weekly/2013/0551/arxiv01.php> (accessed: 22.01.2015). (In Russian)
- Alpatov G. E. *Trud kak ekonomicheskaya kategoriya* [Labor as an economic category]. Saint-Petersburg, 1995, 180 p. (In Russian)
- Analiz sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiia Sankt-Peterburga. Analiticheskie materialy k razrabotke strategii sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiia Sankt-Peterburga do 2030 g.* [Analysis of the socio-economic development of St. Petersburg. Analytical materials for the elaboration of strategy for socio-economic development of St. Petersburg until 2030]. Saint-Petersburg, 2013, November. Available at: http://www.econ.spbu.ru/attached/Tom_1.pdf (accessed: 15.01.2015). (In Russian)
- Anohin A. A., Zhitin D. V., Krasnov A. I., Lachininskiy S. S. Sovremennye tendentsii dinamiki chislennosti naseleniia gorodov Rossii [Modern tendencies of dynamics of population of cities of Russia]. *Vestnik of Saint-Petersburg University. Series 7. Geology. Geography*, 2014, no. 4, pp. 167–179. (In Russian)
- Arhipova L. S. Sostoianie lokal'nykh rynkov truda v Rossii [The condition of local labor markets in Russia]. *Voprosy strukturizatsii ekonomiki* [Issues of economy structuring], 2012, no. 3, pp. 79–83. (In Russian)
- Afonin M. V. Maiatnikovaia migratsiia kak faktor suburbanizatsii [Commuting as a factor of suburbanization]. *Vestnik sotsialno-politicheskikh nauk* [Journal of social and political Sciences], 2012, no. 11. pp. 14–19. (In Russian)
- Bobkov V. N. Sotsial'nye struktury i srednie klassy: vzgliad na Rossiю [Social structure and middle classes: a view of Russian]. *Vestnik of Saint-Petersburg University. Series 5. Economy*, 2014, no. 4, pp. 28–41. (In Russian)
- Boze E. Yu. *Gorodskie aglomeratsii v Rossii, 2006* [Urban agglomerations in Russia, 2006]. Available at: http://www.csr-nw.ru/upload/file_content_313.pdf (accessed: 10.02.2015). (In Russian)

- Bugaev M. A. [International labor migration as a factor of economic growth in the Russian Federation: pros and cons]. *Sb. tez. Mezhdunar. nauchno-prakticheskoi konferentsii, posviashchennoi 290-letiiu SPbGU «Ustoichivoe razvitie: obshchestvo i ekonomika»* [Abstracts of the international scientific-practical conference dedicated to the 290th anniversary of St. Petersburg state University «Sustainable development: society and economy»]. Saint-Petersburg, 2014, 23 April, pp. 19–21. (In Russian)
- Vand L. E., Golts G. A. [Modern problems of the theory of commuting population]. *Statistika migratsii naseleniia. Uchenye zapiski po statistike AN SSSR. T. XXI (spetsial'nyi)* [Migration statistics of the population. Scientific notes on statistics of the USSR. Vol. XXI (special)]. Moscow, 1973, pp. 80–98. (In Russian)
- Veredyuk O. V. Neustoichivost' zaniatosti: teoreticheskie osnovy i otsenka masshtabov v Rossii [Instability of employment: the theoretical basis and estimation of the magnitude in Russia]. *Vestnik of Saint-Petersburg University. Series 5. Economy*, 2013, no. 1, pp. 25–32. (In Russian)
- Vserossiiskaia perepis' naseleniia 2010 g. Leningradskaia oblast' [All-Russia population census of 2010 Leningrad region]. 2010. Available at: http://petrostat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/petrostat/resources/b281da004d2c553abe51bef5661033e3/Ленинградская+область.rar (accessed: 04.02.2015).
- Golovan K. A., Romanenkova G. M. [Commuting as a form of redistribution of labor resources on the example of the Leningrad agglomeration]. *Protsessy i tipy urbanizatsii. Simpozium K-20* [Processes and types of urbanization. Symposium K-20]. Leningrad, 1976, 21–26 July, 80 p. (In Russian)
- Zhitin D. V. Territorial'nye osobennosti lokalizatsii migratsionnykh potokov v Rossiiskoi Federatsii [Territorial peculiarities of localization of migration flows in the Russian Federation]. *Izvestiia Russkogo geograficheskogo obschestva* [Proceedings of the Russian geographical society]. Saint-Petersburg, 2011, vol. 143, no. 3, pp. 16–31. (In Russian)
- Zhitin D. V., Krasnov A. I. Territorial'naia kontsentratsiia etnicheskikh grupp naseleniia v Sankt-Peterburge [Spatial concentration of ethnic groups in St. Petersburg]. *Izvestiia Russkogo geograficheskogo obschestva* [Proceedings of the Russian geographical society]. 2015, vol. 147, no. 2, pp. 56–72. (In Russian)
- Zaynieva T. V. Lokal'nyi rynek truda i ego osobennosti [The local labour market and its peculiarities]. *Trud i sotsial'nye otosheniia* [The Labour and social relations], 2009, no. 7, pp. 148–153. (In Russian)
- Kalabina E. G., Orehova S. V. Vliianie lokal'nogo rynka truda na ustoichivost' institutov vnutrifirmennogo rynka truda (na primere predpriatii Sverdlovskoi oblasti) [Influence of local labour market on the stability of the institutions internal labour market (on the example of Sverdlovsk region)]. *Izvestiia Ural'skogo federal'nogo universiteta. Ser. 3. Obschestvennyie nauki* [Proceedings of the Ural Federal University. Series 3. Social science], 2009, vol. 64, no. 1–2, pp. 102–114. (In Russian)
- Kontseptsiia kompleksnogo razvitiia territorii Leningradskoi oblasti, prilegaiushchikh k granitsam Sankt-Peterburga (kratkaia versii) [The concept of complex development of territories of Leningrad region adjoining the borders of St. Petersburg (short version)], 2014. Available at: http://www.csr-nw.ru/upload/file_category_1352.pdf (accessed: 17.01.2015). (In Russian)
- Krupnyi gorod: problemy i tendentsii razvitiia [Major city: issues and trends]. Eds. V. A. Vorotilova, N. T. Agafonova, B. S. Zhigarevicha, O. P. Litovki, M. N. Mezhevicha, G. M. Romanenkovoy. Leningrad, 1988, 167 p. (In Russian)
- Kurman M. V. Rol' maiatnikovoi migratsii naseleniia i metody ee izuchenii [The role of the commuting population and methods of its study]. *Migratsiia naseleniia RSFSR* [Migration RSFSR]. Moscow, 1973, pp. 103–118. (In Russian)
- Levadnaya N. V., Chernyaeva V. A., Petrovich M. L., Novoseltseva E. S., Istomina L. Yu., Kulinich N. V. Uchastie zheleznodorozhnogo transporta v osvoenii vneshnikh passazhirskikh perevozok g. Gatchina [Participation of railways in the development of external passenger traffic Gatchina]. *Izvestie Peterburgskogo universiteta putei soobshcheniia* [Proceedings of St. Petersburg University of Railways], 2010, no. 4, pp. 26–37. (In Russian)
- Leningradskaia oblast' v 2013 godu: statisticheskii sbornik [Leningrad region in 2013: statistical yearbook]. Saint-Petersburg, 2014. 218 p. (In Russian)
- Limonov L. E. H., Batchaev A. R. Sankt-Peterburg i Leningradskaia oblast': sviazi, problemy, koordinatsiia razvitiia aglomeratsii [St. Petersburg and the Leningrad region: communication problems, coordination of agglomeration development]. *Prostranstvennaia ekonomika* [Spatial Economics], 2013, no. 1, pp. 123–135. (In Russian)
- Lipetskaya M. S. Osobennosti transformatsii territorial'noi struktury Sankt-Peterburgskoi aglomeratsii [The features of transformation of the territorial structure of Saint Petersburg agglomeration]. *Vestnik of Saint-Petersburg University. Series 7. Geology. Geography*, 2009, no. 4, pp. 103–109. (In Russian)
- Lyakina M. A., Volkova E. M. Formirovanie mekhanizma upravleniia prigorodnoi passazhirskoi kompaniei [The formation mechanism of administration of suburban passenger company]. *Izvestie Peterburgskogo*

- universiteta putei soobscheniia [Proceedings of St. Petersburg University of Railways], 2011, no. 4, pp. 186–194. (In Russian)
- Mal'tseva I. O., Roshhin S. Yu. *Gendernaia segregatsiia i mobil'nost' na rossiiskom rynke truda* [Gender segregation and mobility on the Russian labor market]. Moscow, Izdatel'skii dom GU–VShE, 2007. 295 p. (In Russian)
- Medved' O. A. Analiz struktury prigorodnykh passazhiropotokov v Sankt-Peterburgskom zheleznodorozhnom uzle [Analysis of the structure of the suburban passenger traffic in the St. Petersburg railway junction]. *Izvestie Peterburgskogo universiteta putei soobscheniia* [Proceedings of St. Petersburg University of Railways], 2011, no. 1, pp. 7–18. (In Russian)
- Obshchaia kharakteristika situatsii na rynke truda Sankt-Peterburga [General description of the situation on the labour market of St. Petersburg]. 2014. Available at: <http://rspb.ru/media/uploads/userfiles/2014/10/29> (accessed: 25.01.2015). (In Russian)
- Orlova E. N. Mobil'nost' nalogoplatel'shchikov — domokhoziaistv i ikh nalogovoi bazy i ee vliianie na nalogovyi potentsial [The mobility of taxpayers — households and their tax base and its impact on tax potential]. *Izvestiia Irkutskoi gosudarstvennoi ehkonomicheskoi akademii* [Izvestiya Irkutsk state economic Academy], 2012, no. 1, pp. 23–27. (In Russian)
- Pilotnoe issledovanie dachnykh migratsii v Pskovskoi oblasti 2010 g. [A pilot study of suburban migration in the Pskov region 2010]. Available at: http://www.regdevelopment.ru/uploaded_files/files/201201191239276rNRg.pdf (accessed: 12.01.2015). (In Russian)
- Programma razvitiia transportnoi sistemy Sankt-Peterburga i Leningradskoi oblasti na period do 2020 g. Proekt ot 27.06.2014 [The program of development of transport system of St. Petersburg and the Leningrad region for the period up to 2020. The Project from 27.06.2014]. Available at: <http://transport.lenobl.ru/programm/corsovot/programm> (accessed: 19.01.2015). (In Russian)
- Proekt kontseptsii razvitiia transportnoi infrastruktury Leningradskoi oblasti na period do 2020 goda [The draft concept of development of transport infrastructure of the Leningrad region for the period till 2020]. Available at: <http://special.transport.lenobl.ru/programm/razvitie/koncepciya> (accessed: 10.01.2015).
- Regiony Rossii. Sotsial'no-ekonomicheskie pokazateli 2003: statisticheskii sbornik [The Regions of Russia. Economic and social indicators 2003: statistical yearbook]. Moscow, Rosstat Publ., 2003, 895 p. (In Russian)
- Regiony Rossii. Sotsial'no-ekonomicheskie pokazateli 2006: statisticheskii sbornik [The Regions of Russia. Economic and social indicators 2006: statistical yearbook]. Moscow, Rosstat Publ., 2007, 981 p. (In Russian)
- Regiony Rossii. Sotsial'no-ekonomicheskie pokazateli 2010: statisticheskii sbornik [The Regions of Russia. Economic and social indicators 2010: statistical yearbook]. Moscow, Rosstat Publ., 2010, 996 p. (In Russian)
- Regiony Rossii. Sotsial'no-ekonomicheskie pokazateli 2014: statisticheskii sbornik [The Regions of Russia. Economic and social indicators 2014: statistical yearbook]. Moscow, Rosstat Publ., 2014, 900 p. (In Russian)
- Reshenie Komiteta Gosudarstvennoi Dumy po biudzhetu i nalogam ot 07.02.2012 po proektu Federal'nogo zakona № 31358-5 «O provedenii eksperimenta po raspredeleniiu summ naloga na dokhody fizicheskikh lits mezhdru biudzhetai na territorii Moskovskoi, Leningradskoi i Tverskoi oblasti» [The decision of the state Duma Committee on budget and taxes from 07.02.2012 the project of the Federal law No. 31358-5 “About carrying out experiment on the distribution of the sums of the tax to incomes of physical persons between the budgets on the territory of Moscow, Leningrad and Tver regions”]. Available at: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=PRJ;n=95497> (accessed: 14.12.2014). (In Russian)
- Soboleva G. V., Popova I. N. Stimulirovanie ekonomicheskogo razvitiia regionov sredstvami biudzhetnoi i nalogovoi politiki [Stimulating economic development of regions by means of budget and tax policy]. *Vestnik of Saint-Petersburg University. Series 5. Economy*, 2014, no. 1, pp. 5–26. (In Russian)
- Sobol' I. A. Zakonomernosti passazhirskikh poezdok mezhdru Leningradom i okruzhaiushchei ego territoriei [Patterns of passenger travel between Leningrad and its surrounding territory]. *Maiatnikovaia migratsiia sel'skogo naseleniia* [Commuting of the rural population]. Ed. by D. I. Valentey. Moscow, Finansy i statistika Publ., 1981, pp. 27–40. (In Russian)
- Uroven' srednei zarabotnoi platy rabotnikov po kategoriiam za 2013 g. (Leningradskaia oblast') [The average salary of employees by categories in 2013 (Leningrad region)]. 2013. Available at: http://petrostat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/petrostat/ru/statistics/Leningradskaia_area/standards_of_life (accessed: 17.01.2015). (In Russian)
- Uroven' srednei zarabotnoi platy rabotnikov po kategoriiam za 2013 g. (Saint-Petersburg) [The average salary of employees by categories in 2013 (Saint-Petersburg)]. Available at: http://petrostat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/petrostat/ru/statistics/Sant_Petersburg/standards_of_life (accessed: 17.01.2015). (In Russian)
- Shitova Yu. Yu. Issledovanie differentsiatsii zarabotnoi platy v Moskovskoi oblasti [The study of wage differentiation in the Moscow region]. *Ekonomicheskaiia nauka sovremennoi Rossii* [Economics of contemporary Russia], 2005, no. 3, pp. 102–109. (In Russian)

- Shitova Yu. Yu. *Maiatnikovaia trudovaia migratsiia v Moskovskoi oblasti: metodicheskii i prikladnoi analiz* [Commuting in the Moscow region: methodological and applied analysis]. *Ekonomicheskii zhurnal Vyshei shkoly ekonomiki* [Economic journal of Higher school of Economics], 2006, vol. 10, no. 1, pp. 63–79. (In Russian)
- Shitova Yu. Yu. *Maiatnikovaia trudovaia migratsiia v Podmoskov'e* [Commuting in the Podmoskov'e]. Saransk, Izd-vo Mordovskogo gos. un-ta, 2009. 188 p. (In Russian)
- Shitova Yu. Yu., Shitov Yu. A. [GIS analysis patterns and fluxes of pendulum of spatial labour migration in the region on the example of the Moscow agglomeration]. *XIII Mezhdunarodnaia nauchnaia konferentsiia po problemam razvitiia ekonomiki i obshchestva. Kn. 3* [XIII international scientific conference on problems of development of economy and society. Book 3]. Executive editor E. Yasin. Moscow, NIU VShE Publ., 2012, pp. 385–396. (In Russian)
- Diamond P. Unemployment, vacancies, wages. *The American Economic Review*, 2011, vol. 101, no. 4, pp. 1045–1072.
- Garreau J. *Edge City: Life on the New Frontier*. New York, Doubleday, 1991, 546 p.
- McKee D. L., McKee Y. A. Edge Cities and the Viability of Metropolitan Economies: Contributions to Flexibility and External Linkages by New Urban Service Environments. *American Journal of Economics and Sociology*, 2001, vol. 60, no. 1. Special Issue: City and Country, An Interdisciplinary Collection, pp. 171–184.
- Mortensen Dale T. Wage Dispersion in the Search and Matching Model. *The American Economic Review*, 2010, vol. 100, no. 2, pp. 338–342.
- Pissarides C. A. Equilibrium in the Labor Market with Search Frictions. *The American Economic Review*, 2011, vol. 101, no. 4, pp. 1092–1105.
- Von Mises Ludwig. *Human action a treatise on economics*. Auburn, Alabama, Ludwig von Mises Institute, 1998, 912 p.
- Agentstvo nedvizhimosti «Pervyi tsentr Naima Vremia+»* [Sait]. Tablitsa tsen na arendu kvartir v Sankt-Peterburge [Real estate Agency “First hire centre Time+” website]. Table of prices for rental apartments in St. Petersburg]. Available at: <http://vrempr.ru/table/> (accessed: 14.12.2014). (In Russian)
- Demoskop* [Sait]. Prilozheniia. Vsesoiuznaia perepis' naseleniia 1989 g. [Demoscope website. App. All-Union population census of 1989] Available at: <http://demoscope.ru/weekly/ssp/census.php?cy=6> (accessed: 25.01.2015). (In Russian)
- Investitsionnyi portal leningradskoi oblasti* [Sait]. Rynok truda [Investment portal of the Leningrad region website. The labour market] Available at: <http://loinvest.timelabs.ru/ru/preimuschestva/razvitiy-rinok-truda> (accessed: 31.01.2015). (In Russian)
- Komitet po mestnomu samoupravleniiu, mezhnatsional'nym i mezkhkonnatsional'nym otnosheniiam Leningradskoi oblasti* [Ofitsial'nyi sait]. Obshchaia informatsiia. Administrativno-territorial'noe delenie Leningradskoi oblasti. Rasstoianie ot tsentrov munitsipal'nykh raionov Leningradskoi oblasti do g. Sankt-Peterburga [The Committee on local government, interethnic and interfaith relations of the Leningrad region website. General information. Administrative-territorial division of Leningrad oblast. The distance from the centers of the municipal districts of the Leningrad region to St. Petersburg]. Available at: http://msu.lenobl.ru/about/adm_region/km (accessed: 02.01.2015). (In Russian)
- Komitet po trudu i zaniatosti naseleniia Leningradskoi oblasti* [Ofitsial'nyi sait]. O regione. Prilozhenie: sos-toianie lokal'nykh rynkov truda MO Leningradskoi oblasti v razreze gorodskikh i sel'skikh poselenii za ianvar'-sentiabr' 2014 g. [The Committee on labor and employment of the Leningrad region website. About the region. Appendix: the status of the local labour market MO the Leningrad region in the context of urban and rural settlements for January-September 2014]. Available at: http://www.job.lenobl.ru/Files/file/posel_mes_2.pdf (accessed: 12.01.2015). (In Russian)
- Petrostat* [Ofitsial'nyi sait]. Ofitsial'naia statistika. Leningradskaa oblast. Baza dannykh pokazatelei munitsipal'nykh obrazovaniy [Petrostat website. Official statistics. Leningrad region. The database of indicators of municipalities]. Available at: <http://www.gks.ru/dbscripts/munst/munst41/DBInet.cgi> (accessed: 20.01.2015).
- Severo-Zapadnaia prigorodnaia passazhirskaa kompaniia* [Ofitsial'nyi sait]. Passazhiram. Proezdnye dokumenty. Abonementnye proezdnye dokumenty 2013 g. [Northwest suburban passenger company website. Passengers. Travel documents. Subscription travel document 2013]. Available at: <http://www.ppk-piter.ru/passenger/bilet/abonement-2013.php> (accessed: 07.01.2015).
- Upravlenie po razvitiuu sadovodstva i ogorodnichestva Sankt-Peterburga* [sait]. Statistika [Management on development of gardening in St. Petersburg website. Statistics]. Available at: <http://gov.spb.ru/gov/otrasl/sadovod/statistic/development> (accessed: 10.12.2014).

Статья поступила в редакцию 8 октября 2015 г.