

**Малеева Татьяна Владимировна**

доктор экономических наук,  
профессор кафедры экономики и менеджмента  
в городском хозяйстве  
Санкт-Петербургского государственного  
экономического университета

**Селютин Лариса Григорьевна**

доктор экономических наук,  
профессор кафедры экономики и менеджмента  
в строительстве  
Санкт-Петербургского государственного  
экономического университета

## **ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АГЛОМЕРАЦИЙ В РОССИИ**

---

---

**Аннотация:**

*В статье исследованы особенности и перспективы развития агломераций в России. Рассмотрены базовые модели управления развитием агломераций и необходимость регулирования развития агломераций в рамках отдельных градостроительных проектов.*

**Ключевые слова:**

*агломерация, системы расселения, модели управления, согласование интересов.*

---

---

**Maleeva Tatyana Vladimirovna**

D.Phil. in Economics, Professor,  
Economics and Municipal Services  
Management Subdepartment,  
Saint-Petersburg State University of Economics

**Selyutina Larisa Grigoryevna**

D.Phil. in Economics, Professor,  
Economics and Construction  
Management Subdepartment,  
Saint-Petersburg State University of Economics

## **PROSPECTS FOR DEVELOPMENT OF AGGLOMERATIONS IN RUSSIA**

---

---

**Summary:**

*The article deals with peculiarities and prospects of agglomerations' development in Russia. The authors discuss the basic models of agglomeration management and the necessity for regulation of agglomeration development in the frameworks of city-planning projects.*

**Keywords:**

*agglomeration, systems of settlements, management models, coordination of interests.*

---

---

Процесс разрастания групповых систем расселения в зонах влияния крупных и крупнейших городов, где сконцентрированы самые прогрессивные отрасли экономики, финансовые, административные, научные организации, уникальные учреждения культуры и искусства, сосредоточены наиболее квалифицированные кадры, влечет за собой возникновение качественно новых, более развитых территориальных образований – агломерационных форм, в дальнейшем – устойчивых агломераций. Это диктует необходимость всестороннего осмысления роли, места и значения городских агломераций в нашей стране.

Интерес к исследованию агломерационного эффекта в России проявился еще в 60–80-х гг. прошлого столетия, а в современный период мнение многих ученых сходится на том, что точками экономического роста страны должны стать крупные города и формирующиеся на их основе агломерации. Так, с точки зрения А.Н. Дубянского [1], агломерации можно рассматривать как полюс роста, формирование которого в рамках целенаправленной федеральной и региональной политики может дать импульс к уменьшению территориальных диспропорций в развитии страны.

Агломерационные формы расселения возникают, как правило, на базе крупного (крупнейшего) города, от которого во многом зависят спаянность агломерации, ее целостность, интенсивность взаимодействия компонентов. Высокая интенсивность взаимодействий между городами и поселениями, входящими в агломерацию, и с городом-центром, обеспечивающая целостность жизненной среды, позволяет говорить о том, что данная форма расселения характеризуется не только общностью территории, но и единством требований и потребностей, предъявляемых социумом к равнодоступности благ.

Формирование агломераций имеет объективный характер и отвечает тенденциям концентрации производительных сил и форм общения, дает положительный эффект через развитие межселенных транспортных связей, активизацию предпринимательской деятельности, благоустройство пригородных территорий и другие позитивные изменения, направленные на повышение уровня жизни населения.

На наш взгляд, на территории России в настоящее время наиболее развитой является моноцентричная Московская агломерация, полноценно прошедшая все необходимые этапы развития и имеющая четко выраженное членение своей территории. В качестве формирующихся аг-

ломераций можно рассматривать город Санкт-Петербург и прилегающие к нему территории Ленинградской области, ряд других городов, прежде всего городов-миллионников и тесно связанных с ними территорий соседних субъектов.

При этом *агломерационная форма расселения* может быть образована и на основе сочетания «крупный город – город», «крупный город – регион», «регион – регион» [2]. Определяющую роль здесь играет не масштаб центра притяжения, а устойчивые социально-экономические связи, высокая мобильность населения, взаимозависимость и взаимообусловленность развития субъектов, объединенных общностью использования трудовых ресурсов и единой инфраструктурой.

Административные границы имеют значение, но они не могут быть определяющими. Ведь во многих зарубежных странах поселения в составе агломерационной формы расселения остаются формально разрезанными административными границами муниципалитетов, однако ни бизнес, ни население этого совершенно не замечают.

В мировой практике отмечаются два основных пути развития систем расселения, которые бывают параллельны, а иногда и пересекаются: *естественный*, когда функционирование существующих и появление новых населенных пунктов, развитие между ними межселенных связей осуществляется за счет общего развития, и *регулятивный*, когда «разгрузка» крупнейших городов, создание новых центров притяжения реализуются через активно поддерживаемые государством проекты.

Особенность российских агломераций – освоение и обустройство крупными городами обширных зон неблагоустроенной сельской местности с организацией производства и промышленной переработки сельскохозяйственной продукции, а также уникальная российская форма сезонного расселения многомиллионной численности горожан в объединениях садоводства, огородничества и дачного строительства.

Пока что нет научных доказательств необходимости единого органа управления в агломерациях помимо существующих органов власти. Анализ мирового опыта показывает, что оба варианта (наличие или отсутствие собственных институтов власти) могут вполне успешно сосуществовать и применяться в различных ситуациях. Так, «столичная» агломерационная форма расселения Рандстад в Нидерландах уже много десятилетий «живет» без единого органа управления, а вот Большой Лондон им располагает. Как правило, существуют общие градостроительные структуры для координации процессов создания единого городского пространства.

Использование положительного опыта управления, накопленного западными странами, разумеется, вполне возможно для Российской Федерации, и в первую очередь – для совершенствования механизмов управления развитием агломерационных форм расселения. В решении этого вопроса, как нам представляется, первостепенное значение имеет выработка принципов и требований к конструированию системы и механизмов управляющих воздействий.

В международной практике используется несколько базовых моделей управления в агломерационных формах расселения:

- создание единого муниципального образования, охватывающего всю территорию агломерационной формы расселения;
- двухуровневая структура управления агломерационной формой расселения, когда на верхнем уровне создается муниципальное образование, охватывающее всю территорию агломерационной формы расселения, а на нижнем уровне функционируют более мелкие муниципальные образования и функции разделены между ними тем или иным образом;
- согласование стратегий и инфраструктурных проектов, организация совместного предоставления услуг отдельными самостоятельными муниципальными образованиями на территории агломерационной формы расселения;
- регулирование вопросов развития агломерационной формы расселения в целом с учетом уровня региона.

Очевидно, что выбор той или иной модели зависит от конкретных условий формирования и развития агломерации, сложившихся управленческих традиций, разделения полномочий между различными уровнями власти, но бесспорно, что согласованные действия сглаживают проблемы и позволяют извлечь положительный эффект из агломерирования.

По большому счету, управление агломерацией – это инструмент управления активными социально-экономическими процессами страны. Хотя понятие «агломерация» давно используется в научных исследованиях и на практике, рассмотрение ее как объекта градостроительного проектирования, к сожалению, все еще не предусмотрено Градостроительным кодексом. И градостроительная наука, и практика сталкиваются в связи с этим с проблемами, которые возникают при разработке документов территориального планирования для административно-территориальных единиц, которые являются частями городских агломераций.

Стадии территориального планирования охватывают территории от страны в целом до отдельных земельных участков. Но при этом нет ступени, на которой определяются пути развития агломерации, что порождает возникновение проблем и даже конфликтов. В случае разрастания агломерации на базе двух субъектов Российской Федерации (например, Санкт-Петербурга и части территории Ленинградской области) согласование развития территории переходит в еще большую степень всевозможных разногласий. Полагаем, что только всесторонне проработанный проект развития агломерации позволит объединить интересы «ядра» агломерации и соседних с ним территорий, синхронизировать жизнь на сопредельных территориях, определить источники развития агломерации.

Городские агломерации – не абстрактная модель теоретического исследования, а реальный объект, для функционирования и развития которого необходима разработка специальных инструментов управления развитием. Государство может стимулировать и регулировать формирование агломераций, вкладывая ресурсы в инфраструктурные проекты, поощряя интеграцию экономики и рынков труда близлежащих городов и поселений.

На наш взгляд, рассмотрение вопросов развития территорий соответствующих агломераций должно вестись не простым согласованием спорных вопросов в порядке, предусмотренном Градостроительным кодексом РФ, а в рамках отдельных серьезных проектов.

#### **Ссылки:**

1. Дубянский А.Н. Развитие теории размещения и ее применение в градостроительной политике // Экономика и управление. 2011. № 8 (70). С. 17–20.
2. Малеева Т.В., Смирнов А.А. Пассажирские транспортные услуги в агломерационных формах расселения : монография. СПб., 2012. 156 с.

#### **References:**

1. Dubyansky, AN 2011, 'Development of the theory of accommodation and its application in urban policy', *Economy Single and management*, no. 8 (70), pp. 17-20.
2. Maleeva, TV & Smirnov, AA 2012, *Passenger transport services in the sinter forms of settlement*: monograph, St. Petersburg, p. 156.