

УДК 33

DOI: 10.34670/AR.2024.84.93.026

## **Роль пригородных железнодорожных перевозок в развитии городских агломераций России и пути их эффективного развития**

**Чеботарев Владислав Стефанович**

Доктор экономических наук, профессор,  
главный научный сотрудник кафедры логистики и маркетинга,  
Волжский государственный университет водного транспорта,  
603005, Российской Федерации, Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5;  
e-mail: vschebotarev@rambler.ru

**Пешехонов Павел Николаевич**

Начальник отдела качества и работы с обращениями граждан,  
Северо-Западная пригородная пассажирская компания,  
190068, Российская Федерация, Санкт-Петербург,  
Римского-Корсакова пр., 47;  
e-mail: orb.pfo@mail.ru

### **Аннотация**

В статье рассмотрены стратегические задачи развития городских агломераций, ее роли в социально-экономическом развитии территорий Российской Федерации. Приводятся примеры определений агломераций различными научными деятелями и дается авторское определение понятию городские агломерации. Затронуты нормативные документы на основании которых осуществляется реализация программы по развитию агломераций в Российской Федерации. Рассмотрены этапы формирования и условия развития агломераций. Озвучена концепция правительственного блока по развитию агломераций на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ-2021). Приведены статистические данные крупнейших городских агломераций Российской Федерации. Обозначена роль пригородных железнодорожных перевозок в развитии городских агломерации, обозначены проблемы развития пригородных железнодорожных перевозок в регионах. Акцентируется внимание на необходимости изучения данной проблематике и разработке новых подходов. Рассмотрен подход по оптимизации организации и планирования движения пригородных электропоездов на примере развития пригородных перевозок при вводе тактового движения в «часы пик», их экономическая особенность. В статье используются статистические данные ввода тактового движения на примере АО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания». Определена концепция агломерационных эффектов в стратегии пространственного развития Российской Федерации. Рассмотрены проблемные моменты, которые в настоящее время создают трудности и не позволяют полноценно развиваться городским агломерациям. Отмечен положительный опыт внедрения тактового движения при развитии пригородных железнодорожных перевозок в городских агломерациях.

**Для цитирования в научных исследованиях**

Чеботарев В.С., Пешехонов П.Н. Роль пригородных железнодорожных перевозок в развитии городских агломераций России и пути их эффективного развития // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Том 14. № 6А. С. 240-250. DOI: 10.34670/AR.2024.84.93.026

**Ключевые слова**

Стратегия пространственного развития, городские агломерации, пригородный железнодорожный транспорт, эффективность тактового движения электропоездов.

**Введение**

Стратегия развития Российской Федерации определит цели, задачи и стратегические приоритеты развития различных комплексов страны, в том числе и транспортного комплекса. Основными задачами федеральных и региональных властей является создание условий для повышения качества жизни и здоровья граждан, рост и улучшение благосостояния населения, экономического роста и повышения конкурентоспособности национальной экономики, развитие социальных и культурных программ, расширение доступа к безопасным и качественным транспортным услугам для населения, обеспечение безопасности страны [Чеботарев, 2018; Чеботарев, 2019; Чеботарев, Проскурин, Ельшин, 2022]. Целями долгосрочной государственной политики в сфере обеспечения функционирования и развития транспортной системы являются повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий, повышение мобильности населения. Одним из основополагающих документов стратегического планирования является Распоряжение Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р «Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года». В данном документе отражено, что основу современной цивилизаций составляют городские агломерации, в которых развитие экономики, социальной сферы, образования и технологий происходит быстрее, чем в других регионах страны.

**Развитие городских агломераций в России**

Что же подразумевает под собой понятие городские агломерации. Впервые данный термин появился в трудах французского географа М. Руже, который выделял агломерацию, как расширение городской деятельности за пределы территории такой административной единицы, как город.

В 1974 Я.В. Косицкий описывал агломерацию как разрастающийся город, где главным элементом был крупный город - центральная зона и второстепенными элементами - спутниковые города - средняя и внешняя зоны, взаимосвязь между этими зонами обеспечивалась маятниковыми поездками на работу. Эта структура в целом повторяет идею Э. Говарда «Городсад», и необходимо заметить, что именно Э. Говард стал родоначальником агломерационного построения городской территории, но в его исследованиях отсутствовало само понятие «городская агломерация». Во многих градостроительных подходах агломерация как результат субурбанизации призвана наладить отношения между городом и деревней. Одним из первых, кто об этом заявил, был А.Э. Гутнов. В его понимании элемент системы город и деревня связаны за счет потребности в преодолении различий [Сирина, 2017].

Советский экономист, географ П.М. Полянин в конце 1980х понимал под городской

агломерацией «компактную и относительно развитую совокупность дополняющих друг друга городских и сельских поселений, группирующихся вокруг одного или нескольких мощных городов-ядер и объединенных многообразными и интенсивными связями в сложное и динамическое единство». Известный специалист по экономической географии и урбанистике Е.Н. Перцик, дает следующее понятие городской агломерации – это система территориально сближенных и экономически взаимосвязанных населенных мест, объединенных устойчивыми трудовыми, культурнобытовыми и производственными связями, общей социальной и техническом инфраструктурой [Перцик, 2009].

Последователи изучения данной темы Асеева О.В. и Непочатых О.Ю. в своей статье дают следующие два определения городской агломерации: в широком смысле – это комплексное скопление городских населенных пунктов, соединенных между собой в единую многокомпонентную динамическую систему с интенсивными производственными, транспортными и культурными связями. В узком же понимании – это территориальная система поселений, связанных между собой производственными трудовыми экономическими ресурсами [Асеева, Непочатых, 2015].

Обобщая различные трактовки, можно дать следующее определение. Городские агломерации, — это совокупность компактно расположенных населенных пунктов и территорий между ними со значительной численностью населения, объединенных в одно цельное территориальное образование вокруг крупного города-ядра, связанных совместным использованием инфраструктурных, производственных, рекреационных объектов и объединенных интенсивными экономическими, трудовыми, культурными и социальными связями.

В современных условиях формирование городских агломераций реализуется посредством следующих этапов:

На первом этапе происходит концентрация населения в крупных городах, в которых наблюдается значительный рост промышленных предприятий и строительства жилья в относительной доступности от них. Происходит рост миграции рабочего населения в крупные города, что приводит к росту торговли, услуг, налаживанию транспортных сетей. В нашей стране рубежом первого этапа стал конец XIX — начало XX в., когда агломерации стали ассоциироваться с индустриализацией и развитием железных дорог по стране.

На втором этапе разворачивается процесс субурбанизации, когда происходит перемещение населения из центральных городских районов в пригороды, это приводит к образованию пригородных образований. Причина в том, что в центральном городе повышается уровень жизни населения, и для состоятельных людей привлекательнее становятся пригороды. Происходит приостановление роста населения города-ядра, однако он остается центром сосредоточения рабочих мест.

Третий этап начинается в момент миграции населения в меньшие пригородные поселения (поселения-сателлиты), то есть в населенные пункты, которые находятся рядом с крупным городом, являющимся ядром городской агломерации. Происходит появление поселений, которые по своим характеристикам близки по уровню социальных и жилых возможностей по сравнению с центральным городом.

На последнем этапе происходит процесс реурбанизации, - часть населения перемещается в город, который был ранее оставлен. Так, население концентрируется как в центральном городе, так и в поселениях-сателлитах, за счёт чего происходит рост городских агломераций [Данилова, 2022].

Таким образом получается, что концентрация населения является основополагающим фактором развития агломераций. В настоящее время Россия находится между вторым и третьим этапом формирования городских агломераций.

В Российской Федерации уделяют развитие данной теме особое место, концепция развития агломераций была озвучена на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ-2021) вице-премьером Маратом Хуснуллином. По его словам, развитие агломераций решит проблему отсталости регионов. Их будут развивать там, где есть университеты, а численность населения – более 500 тысяч человек. По прогнозам Хуснуллина, к 2030 году в агломерациях будут жить 60 млн человек (почти половина населения России). В 15 агломерациях, как ожидается, темп роста экономики будет выше среднероссийских, а регионов-доноров станет в 1,5 раза больше [Лазарева, 2021].

По наиболее известным оценкам, в России насчитывается 52 крупнейших агломерации. В них проживает более 66 млн. человек (45 % населения страны), из которых 46,2 млн. (около 70 %) живут в основном в центрах этих городских агломераций, а меньшая часть – 19,8 млн. человек, в пригородных районах (табл.1).

**Таблица 1 - Численность населения  
в крупнейших городских агломерациях (тыс. человек)**

Агломерация	2021 год	2030 год*
Московская	18889,3	19225,5
Санкт-Петербургская	6710	6810,3
Самарско-Тольяттинская	2741	2601,2
Екатеринбургская	2370,9	2338,3
Новосибирская	2264,7	2263
Ростовская	2129	2119,1
Нижегородская	1781,4	1695,1
Краснодарская	1704,1	1870,2
Казанская	1675,6	1741,3
Челябинская	1674,9	1605,2
Уфимская	1529,4	1524,2
Волгоградская	1506,2	1429,2
Красноярская	1476,8	1498,3
Воронежская	1356,9	1359,6
Пермская	1339,9	1297,6
Саратовская	1289,5	1208,5

\*Прогноз.

Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, призвана способствовать выравниванию дисбаланса между разными регионами, прежде всего, по уровню жизни. Экономические и социальные составляющие регионов должны быть равноправными по своей значимости для государства и общества. В данной стратегии, отражены основные тенденции развития, как рост социальной и экономической роли городов, которые будут формировать крупнейшие агломерации. В настоящее время стратегическая роль агломераций определена не полностью.

**Пригородные железнодорожные перевозки в развитии городских агломераций и пути их эффективного развития.** Одной из целей формирования агломераций является достижение агломерационных эффектов – экономических и социальных выгод от создания высокой концентрации производственных и трудовых ресурсов.

В данных условиях задачей государства является создание условий для формирования и развития агломерационных связей между городами и регионами страны. Именно отсутствие требуемого уровня качества транспортного обслуживания является сдерживающим фактором в становлении и развитии городских агломераций в России. От успеха и востребованности проектов развития пригородных и городских перевозок будет зависеть повышение скорости передвижения человеческого капитала между городскими агломерациями и административными центрами субъектов Российской Федерации.

Удачные примеры развития пригородных перевозок под брендами «Московское центральное кольцо» (МЦК) и «Московские центральные диаметры» (МЦД) в Москве, говорят о существенном потенциале железнодорожного транспорта и необходимости его развития. Железнодорожный транспорт характеризуется высокой провозной способностью, экологичностью и высокой степенью надежности [Бакин, 2023]. Роль железнодорожного транспорта неразрывно связана с развитием нашей страны с начала XIX века и по настоящее время.

В данной статье рассмотрены некоторые проблемы и пути интеграции пригородного железнодорожного транспорта в агломерационных связях на примере г. Санкт-Петербург и Ленинградской области.

В настоящее время наиболее характерные для региональных агломераций проблемы железнодорожного комплекса, это:

- загрузка многих железнодорожных линий близка к пределам эффективного использования пропускной способности;
- сохраняются диспропорции в условиях работы отдельных видов транспорта (в части государственной поддержки, экономического регулирования, содержания инфраструктуры);
- требуется совершенствование в области цифровизации;
- остаются нерешенными вопросы приведения основных фондов в нормативное состояние;
- сохраняется ценовое давление других видов транспорта.

Необходимо отметить, что в большей мере вся инфраструктура пригородного комплекса досталась со времен СССР и существенного развития не получала на протяжении длительного времени. Для дальнейшего ее развития необходимы значительные средства, что в настоящее время является сложной задачей. Для особенностей географии и застройки г. Санкт-Петербурга, прокладка новых железнодорожных маршрутов очень проблематична как технологически, так и финансово, а иногда и нереальна. Вместе с тем, согласно Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, с целью развития пригородных железнодорожных перевозок, необходимо: определить целевой уровень обеспеченности населения услугами пригородного железнодорожного транспорта и минимальный набор параметров транспортной доступности пригородных железнодорожных перевозок; произвести оптимизацию маршрутных сетей; осуществить интеграцию пригородного железнодорожного транспорта с городским пассажирским транспортом и туристическими маршрутами; развивать и поддерживать в нормативном состоянии инфраструктуры пригородного железнодорожного транспорта в крупных агломерациях. Другими словами, пути решения необходимо находить сейчас исходя из имеющихся возможностей, так как даже при условии значительных вложений в отрасль пригородного сообщения период модернизации займет продолжительное время, а движение человеческого капитала необходимо осуществлять уже сейчас.

О необходимости развития пригородного железнодорожного сообщения в г. Санкт-

Петербург и Ленинградской области свидетельствуют также и данные по количеству поступивших обращений граждан в адрес АО «Северо-западная пригородная пассажирская компания» (АО «СЗППК»), связанных с увеличением количества подвижного состава, маршрутов движения, остановочных пунктов. Так в 2021 г. поступило 625 обращений, в 2022 г. – 747 обращений, в 2023 г. – 783 обращения. Из представленных данных видно наличие запроса у населения на увеличение пригородных железнодорожных перевозок. Так же, поступали обращения от организаций с возможностью изменения графика движения и организации дополнительных остановочных пунктов, связанных с возможностью доставки рабочих и сотрудников к местам производств, что так же свидетельствует о необходимости развития пригородных железнодорожных перевозок.

Для обеспечения поставленных Правительством РФ задач, повышения качества и комфорта пригородных пассажирских перевозок необходимы новые подходы, в условиях ограниченного финансирования пригородных железнодорожных перевозок. Одним из таких подходов, не требующих значительного финансирования, является оптимизация организации и планирования движения пригородных электропоездов.

Согласно исследованиям, на тему организации пригородных железнодорожных перевозок, основным нормативно-технологическим документом, регламентирующим работу железнодорожного транспорта, является – график движения поездов. От данного графика зависит эффективность работы линейных подразделений железнодорожного транспорта, в том числе пригородных пассажирских компаний, которые осуществляют перевозку пассажиров в пригородном сообщении.

График движения пригородных поездов должен обеспечивать [Пазойский, 2015]:

- минимальные затраты времени пассажирами при следовании по пригородному участку;
- необходимую частоту движения пригородных поездов между всеми остановочными пунктами;
- достаточное число пригородных поездов в утренние и в вечерние часы при следовании пассажиров к месту работы и возвращении к месту жительства;
- увязку расписаний движения пригородных поездов с началом и концом работы предприятий и учреждений города, а также с работой городского транспорта;
- установление четкого порядка изменения графика движения пригородных поездов по дням недели (рабочие и выходные дни).

Одним из подходов развития эффективности графика движения пригородных поездов, является развитие тактового движения на пригородном железнодорожном транспорте.

Тактовое движение электропоездов – это график движения, при котором на протяжении пригородного маршрута осуществляется повторяемое в течение определенного времени (например, в часы пик) расписание движения электропоездов через установленный период времени (такта). Суть данной системы заключается в том, что электрички отправляются/прибывают на вокзал через равные промежутки времени – такты, например, каждые 15 минут отправляется электричка. Другими словами, это система организации движения поездов, которая позволяет пассажирам в период тактового движения, более удобно спланировать свой маршрут и сэкономить на проезде, пассажиры могут заранее знать, через какое определенное время будет ближайший поезд и таким образом более эффективно планировать свое время, затраченное на дорогу. Так же, для обеспечения перевозок пассажиров в данный период суток в дополнение к разработанному повторяемому расписанию назначаются дополнительные скоростные электропоезда, обеспечивающие освоение пассажиропотока.

В декабре 2022 года на полигоне обслуживания АО «СЗППК», было введено первое

тактовое движение по маршруту Витебский вокзал – Павловск, с графиком движения электропоездов через каждые 10 минут в утренние и вечерние часы «часы пик» (табл. 2).

**Таблица 2 - Анализ результатов ввода тактового движения, в разрезе 8 месяцев 2019-2024 гг., (не учитываются 2020-2021 гг. в связи ограничениями COVID-19), составлено авторами**

Перевезено на участке всего, тыс.чел.	2019	2022	2023	2024	% к19г	% к 22г	% к 23г	+/- 24 к 23
Спб-Павловск								
январь	798,4	802,6	943,1	1035,1	129,7	129,0	109,8	92,1
февраль	828,8	763,6	967,1	1123,0	135,5	147,1	116,1	156,0
март	921,1	1019,0	1150,8	1201,0	130,4	117,9	104,4	50,2
апрель	967,6	1026,9	1126,3	1227,6	126,9	119,5	109,0	101,3
май	1001,9	1030,0	1231,9	1292,3	129,0	125,5	104,9	60,5
июнь	1053,7	1089,1	1232,3	1277,2	121,2	117,3	103,6	44,9
июль	972,8	973,3	1154,7	1190,9	122,4	122,4	103,1	36,2
август	915,6	976,6	1140,8	1176,6	128,5	120,5	103,1	35,8
ИТОГО 8 мес.	7459,9	7681,0	8946,9	9523,7	127,7	124,0	106	576,8
с начала запуска такта (с декабря 2022г.)	-	1077,2	15092,2	24615,9	-	-	-	

Из анализа полученных данных (табл. 2) следует, что с вводом тактового движения на участке Витебский вокзал – Павловск, прирост пассажиропотока происходил в прогрессе и на конец августа 2024 года по сравнению с августом 2022 года составил плюсом 24%, по сравнению с 2023 годом прирост пассажиров составил 576,8 тыс. человек, что на 6% больше аналогичного периода. Данные значения являются положительными и послужили основанием для принятия решения о дальнейшем развитии тактового движения пригородных электропоездов на других направлениях обслуживания.

С целью развития положительного опыта на полигоне обслуживания АО «СЗППК» были введены новые маршруты тактового движения: в мае 2023 г. было запущено тактовое движение на участке Балтийский вокзал – Ораниенбаум. Рост пассажиропотока за 8 месяцев 2024 г. составил 16% к аналогичному периоду 2023 г.; с 11 декабря 2023 года введен тактовый маршрут на участке Балтийский вокзал – Красное Село, рост пассажиропотока за 8 месяцев 2024 г. составил 23,3% к аналогичному периоду 2023 г.; с 26 мая 2024 года запущен новый тактовый маршрут Финляндский вокзал – Мельничный Ручей, рост пассажиропотока за август 2024 г. составил 8,6% к аналогичному периоду 2023 г.

Представленные динамики увеличения пассажирооборота характеризуют с положительной стороны систему использования тактового движения в период основного пассажиропотока «часы пик». Вместе с тем система использования тактового движения в пригородных железнодорожных перевозках имеет пределы развития, которые требуют изучения.

## Заключение

В Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, поставлена задача формирования агломераций с целью достижение агломерационных эффектов. К агломерационным эффектам можно отнести: создание сбалансированного развития производственных, трудовых, культурных, образовательных, транспортных и социально-демографических свойств территорий; рост человеческого капитала; формирование новой

системы труда внутри агломерации; концентрация научно-производственного и кадрового потенциала; рост бюджетных доходов; равномерное распределение ресурсной базы; подъем и укрепление малых и средних городов; повышение инвестиционной привлекательности и конкурентоспособности экономики региона.

На пути к достижению развития агломераций можно отметить следующие проблемные моменты, которые не позволяют в полной мере выполнить поставленные задачи, это: отсутствие сбалансированности и стихийности развития агломераций, территории городов и пригорода оказались чрезмерно застроены, при этом не получив необходимой транспортной и инфраструктурной сетей; изношенность коммуникаций, ветхое состояние жилья и транспорта, отсутствием выделенных земель для развития, дефицит финансов. Наличие данных проблем также оказывают влияние на усиление диспропорций между центром и периферией. К проблемам можно также отнести на неслаженные действия и отсутствие необходимых нормативно-правовых документов на муниципальном уровне и региональных властей.

Мешает активному агломерационному развитию и слабо развитые горизонтальные связи между ядром агломерации и его ближайшими соседями, также входящими в состав агломерации. Фактически, агломерационная практика в российских условиях опережает теоретическую [Колоскова, 2021].

Для устранения только некоторых негативных факторов потребуются значительные трудовые и финансовые вложения, что в настоящих условиях будет оказывать значительную нагрузку на бюджет страны и регионов, соответственно необходимы новые экономические подходы в создании условий для развития агломераций.

Для реализации планов развития агломераций, необходимо изучить и сформировать научный подход по возможному развитию коммуникационных и транспортных сетей в городских агломерациях с экономическим эффектом (уменьшения размеров финансовых вложений), их рационального использования и развития [Чеботарев, Лавриненко, 2022; Овсяник, Чеботарев, Шихалев, 2022; Чеботарев, Лавриненко, 2022].

Развитие пригородных железнодорожных перевозок с использованием тактового движения в «часы пик» носит положительный опыт, имеет экономический эффект (без существенных финансовых затрат в инфраструктуру) и может быть использован в других агломерациях Российской Федерации, что должно увеличить трудовую подвижность населения, повысить экономическую конкурентоспособность регионов и обеспечить достижение агломерационных эффектов.

## Библиография

1. Чеботарев С.С. Промышленная политика Российской Федерации в области оборонно-промышленного комплекса // Экономические аспекты технологического развития современной промышленности 11/2018. Материалы Международной научно-практической конференции. Московский политехнический университет (МАМИ). М.: Издательство Научный консультант, 2018. - С.220-223
2. Чеботарев С.С. Принципиальный взгляд на систему стратегического планирования и управления в промышленности Российской Федерации. «Цифра» - реальность, меняющая мир: готовность российской экономики к новым правилам игры» 13/2019/ материалы Национальной научно-практической конференции. ВНИИ «ЦЕНТР». 2019. - С.186-190.
3. Чеботарев С.С., Проскурин Б.В., Ельшин В.А. Векторы управления инновациями высокотехнологичных организаций промышленности: методологические аспекты. Москва, 2022. – 148 с.
4. Распоряжение Правительства РФ от 13.02.2019 № 207-р, СПС Консультант Плюс. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_318094/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_318094/).
5. Сирина Д.А. Подходы к исследованию структуры городских агломераций // Интернет-журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ» Том 9, №1 (2017) URL: <http://naukovedenie.ru/PDF/12TVN117.pdf>.

6. Перцик Е.Н. Архитектура и строительство. Проблемы развития городских агломераций // М.: Академия, 2009. - С.63 -67.
7. Асеева О.В. Теоритический подход к изучению понятия городская агломерация / О.В. Асеева, О.Ю. Непочатых // Поколение будущего: взгляд молодых ученых. 2015. Сборник научных статей. Курск: ЗАО «университетская книга», 2015.- С. 25-29.
8. Данилова, О. В. Этапы развития агломераций и преимущества агломерационного устройства территории населенных пунктов, Молодой ученый., 2022., № 11 (406), С. 102-105, URL: <https://moluch.ru/archive/406/89536/>.
9. Информационное агентство URA.RU, статья от 24.06.2021, Екатерина Лазарева, «В 37 регионах России будут объединять города», URL: <https://ura.news/articles/1036282531#:~:text=>
10. Газета «Коммерсантъ» №71/П от Численность населения в крупнейших городских агломерациях 24.04.2023, стр. 10, URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5952427>.
11. Диссертационное исследование «Методика разработки тактового графика движения пригородных поездов» Бакин А.А., Москва 2023. – 243 с., URL: [https://rut-miit.ru/content/\\_Д\\_15.12.2023.pdf?id\\_wm=978908](https://rut-miit.ru/content/_Д_15.12.2023.pdf?id_wm=978908).
12. Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 N 3363-р, СПС Консультант Плюс, URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_402052/f62ee45faefd8e2a11d6d88941ac66824f848bc2/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_402052/f62ee45faefd8e2a11d6d88941ac66824f848bc2/).
13. Организация пригородных железнодорожных перевозок: Учебное пособие / Под ред. Пазойский Ю.О. - М.:УМЦ ЖДТ, 2015. - 270 с.
14. Колоскова А.А. Проблемы м перспективы формирования агломераций на территории Российской Федерации // Вестник Алтайской академии экономики и права. – 2021. – № 10-1. – С. 34-40; URL: <https://vaael.ru/ru/article/view?id=1866>.
15. Чеботарев С.С., Лавриненко Ю.С. Научно-методический подход к обеспечению комплексной безопасности региона Российской Федерации // В сборнике: Теория и практика гражданской защиты на страже безопасности жизнедеятельности современного общества. Москва, 2022. С. 254-261.
16. Овсяник А.И., Чеботарев С.С., Шихалев Д.В. Развитие подходов для обоснования требований при оценке инфраструктурных проектов, финансирование которых осуществляется с привлечением средств фонда национального благосостояния // В сборнике: РОССИЯ В XXI ВЕКЕ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛЬНЫХ ВЫЗОВОВ: ПРОБЛЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ И СОЦИАЛЬНО-ПОЛИТИЧЕСКИХ СИСТЕМ И ПРИРОДНО-ТЕХНОГЕННЫХ КОМПЛЕКСОВ. сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. Российская академия наук, Международный независимый эколого-политологический университет, Государственный университет управления. Москва, 2022. С. 89-94.
17. Чеботарев С.С., Лавриненко Ю.С.. Экономика чрезвычайных ситуаций: современный подход к оценке обеспечения комплексной безопасности региона Российской Федерации // В сборнике: РОССИЯ В XXI ВЕКЕ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛЬНЫХ ВЫЗОВОВ: ПРОБЛЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ И СОЦИАЛЬНО-ПОЛИТИЧЕСКИХ СИСТЕМ И ПРИРОДНО-ТЕХНОГЕННЫХ КОМПЛЕКСОВ. сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. Российская академия наук, Международный независимый эколого-политологический университет, Государственный университет управления. Москва, 2022. С. 140-145.

## **The role of suburban rail transport in the development of urban agglomerations in Russia and the ways of their effective development**

**Vladislav S. Chebotarev**

Doctor of Economics,  
Professor,  
Chief Scientific Officer of the Department of Logistics and Marketing,  
Volga State University of Water Transport,  
603005, 5, Nesterova str., Nizhny Novgorod, Russian Federation;  
e-mail: [vschebotarev@rambler.ru](mailto:vschebotarev@rambler.ru)

**Pavel N. Peshekhonov**

Head of the Department of Quality and work with citizens' appeals of JSC  
North-Western Suburban Passenger Company,  
190068, 47, Rimsky-Korsakov ave., Saint Petersburg, Russian Federation;  
e-mail: orb.pfo@mail.ru

**Abstract**

The article considers the strategic objectives of the development of urban agglomerations, its role in the socio-economic development of the territories of the Russian Federation. Examples of definitions of agglomerations by various scientists are given and the author's definition of the concept of urban agglomerations is given. The normative documents on the basis of which the program for the development of agglomerations in the Russian Federation is being implemented are touched upon. The stages of formation and conditions for the development of agglomerations are considered. The concept of the government block for the development of agglomerations was announced at the St. Petersburg International Economic Forum (SPIEF-2021). The statistical data of the largest urban agglomerations of the Russian Federation are presented. The role of suburban rail transport in the development of urban agglomerations is outlined, the problems of the development of suburban rail transport in the regions are outlined. Attention is focused on the need to study this issue and develop new approaches. An approach to optimize the organization and planning of commuter electric trains is considered on the example of the development of suburban transportation when introducing clock traffic during "rush hours", their economic feature. The article uses statistical data of clock input using the example of JSC "North-Western Suburban Passenger Company". The concept of agglomeration effects in the spatial development strategy of the Russian Federation is defined. The problematic issues that currently create difficulties and do not allow urban agglomerations to fully develop are considered. The positive experience of the introduction of clock movement in the development of suburban rail transport in urban agglomerations was noted.

**For citation**

Chebotarev V.S., Peshekhonov P.N. (2024) Rol' prigorodnykh zheleznodorozhnykh perevozok v razvitii gorodskikh aglomeratsii Rossii i puti ikh effektivnogo razvitiya [The role of suburban rail transport in the development of urban agglomerations in Russia and the ways of their effective development]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 14 (6A), pp. 240-250. DOI: 10.34670/AR.2024.84.93.026

**Keywords**

Spatial development strategy, urban agglomerations, commuter rail transport, efficiency of clock movement of electric trains.

**References**

1. Chebotarev S.S. Industrial policy of the Russian Federation in the field of the military-industrial complex // Economic aspects of technological development of modern industry 11/2018. Materials of the International Scientific and Practical Conference. Moscow Polytechnic University (MAMI). Moscow: Scientific Consultant Publishing House, 2018. - pp.220-223
2. Chebotarev S.S. A principled view on the system of strategic planning and management in the industry of the Russian Federation. "Digit" is a world-changing reality: the readiness of the Russian economy for the new rules of the game"

- 13/2019/ proceedings of the National Scientific and Practical Conference. RESEARCH INSTITUTE "CENTER". 2019. - pp.186-190.
3. Chebotarev S.S., Proskurin B.V., Elshin V.A. Vectors of innovation management in high-tech industrial organizations: methodological aspects. Moscow, 2022. – 148 p.
  4. Decree of the Government of the Russian Federation dated 02/13/2019 No. 207-r, SPS Consultant Plus. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_318094/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_318094/).
  5. Sirina D.A. Approaches to the study of the structure of urban agglomerations // Online journal "SCIENCE STUDIES" Volume 9, No.1 (2017) URL: <http://naukovedenie.ru/PDF/12TVN117.pdf> .
  6. Pertsik E.N. Architecture and construction. Problems of urban agglomerations development // Moscow: Akademiya, 2009. - pp.63-67.
  7. Aseeva O.V. A theoretical approach to the study of the concept of urban agglomeration / O.V. Aseeva, O.Y. Nepochatykh // Generation of the future: a view of young scientists. 2015. Collection of scientific articles. Kursk: CJSC "University book", 2015. - pp. 25-29.
  8. Danilova, O. V. Stages of agglomerations development and advantages of the agglomeration structure of the territory of settlements, Young scientist., 2022., № 11 (406), Pp. 102-105, URL: <https://moluch.ru/archive/406/89536/> .
  9. URA News Agency.RU, article dated 06/24/2021, Ekaterina Lazareva, "Cities will be united in 37 regions of Russia", URL: <https://ura.news/articles/1036282531#:~:text=>
  10. Kommersant newspaper No.71/P from The population in the largest urban agglomerations 04/24/2023, p. 10, URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5952427> .
  11. Dissertation research "Methodology for developing the clock schedule of commuter trains" Bakin A.A., Moscow 2023. – 243 p., URL: [https://rut-miit.ru/content/\\_Д\\_15.12.2023.pdf?id\\_wm=978908](https://rut-miit.ru/content/_Д_15.12.2023.pdf?id_wm=978908) .
  12. Decree of the Government of the Russian Federation dated 11/27/2021 No. 3363-r, SPS Consultant Plus, URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_402052/f62ee45faefd8e2a11d6d88941ac66824f848bc2/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_402052/f62ee45faefd8e2a11d6d88941ac66824f848bc2/) .
  13. Organization of commuter rail transportation: A textbook / Ed. Pazoysky Yu.O. - M.:UMTS ZhDT, 2015. - 270 p.
  14. Koloskova A.A. Problems and prospects of agglomerations formation on the territory of the Russian Federation // Bulletin of the Altai Academy of Economics and Law. – 2021. – No. 10-1. – pp. 34-40; URL: <https://vael.ru/ru/article/view?id=1866> .
  15. Chebotarev S.S., Lavrinenko Yu.S. Scientific and methodological approach to ensuring the integrated security of the region of the Russian Federation // In the collection: Theory and practice of civil protection on the guard of the safety of life of modern society. Moscow, 2022. pp. 254-261.
  16. Ovsyanik A.I., Chebotarev S.S., Shikhalev D.V. Development of approaches to substantiate requirements in the assessment of infrastructure projects, the financing of which is carried out with the involvement of the National Welfare Fund // In the collection: RUSSIA IN THE XXI CENTURY IN THE CONTEXT OF GLOBAL CHALLENGES: THE PROBLEMS OF RISK MANAGEMENT AND ENSURING THE SAFETY OF SOCIO-ECONOMIC AND SOCIO-POLITICAL SYSTEMS AND NATURAL AND MAN-MADE COMPLEXES. collection of materials of the All-Russian scientific and practical conference. Russian Academy of Sciences, International Independent Ecological and Political Science University, State University of Management. Moscow, 2022. pp. 89-94.
  17. Chebotarev S.S., Lavrinenko Y.S.. Economics of emergency situations: a modern approach to assessing the provision of comprehensive security in the region of the Russian Federation // In the collection: RUSSIA IN THE XXI CENTURY IN THE CONTEXT OF GLOBAL CHALLENGES: THE PROBLEMS OF RISK MANAGEMENT AND ENSURING THE SAFETY OF SOCIO-ECONOMIC AND SOCIO-POLITICAL SYSTEMS AND NATURAL AND MAN-MADE COMPLEXES. collection of materials of the All-Russian scientific and practical conference. Russian Academy of Sciences, International Independent Ecological and Political Science University, State University of Management. Moscow, 2022. pp. 140-145.