

УДК 33

## **Роль транспортного сообщения в мировых агломерациях: развитие агломераций в России и ее крупнейшие городские агломерации**

**Чеботарев Владислав Стефанович**

Доктор экономических наук, профессор,  
начальник кафедры экономики и экономической безопасности,  
Нижегородская академия Министерства внутренних дел  
Российской Федерации,  
603144, Российская Федерация, Нижний Новгород, шоссе Анкудиновское, 3;  
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 основные направления мировых тенденций развития агломераций в рамках проводимого международного Московского урбанистического форума (Moscow Urban Forum) 2017, приведены высказывания участников о роли урбанистического развития мира, его основных компонентах – агломерациях. Взаимосвязях экономических процессов, рынках труда, социальных и жилищных условиях населения. Необходимость внедрения научных подходов и инноваций, обеспечение экологической безопасности и развитие транспортной системы в агломерациях. Сделан обобщающий вывод о социально-экономическом развитии городов и регионов. Акцентируется внимание на важности транспортной системы в мировых агломерациях. Рассмотрен вопрос развития агломераций в России, приведены схемы крупных агломераций страны, по численности, экономике и динамике изменений. Приведены причины возникновения агломерационных эффектов, зависимость расширения агломерации от плотности населения и миграционных потоков. Рассмотрены специфики Московской и Санкт-Петербургской агломераций, даны определения как наикрупнейшим агломерации страны. Приведены их отличия по плотности населения, по территории, экономического оборота, транспортного развития. Приведен пример развитости Московской транспортной системы. Определены некоторые общие отличительные агломерационные эффекты Московской и Санкт-Петербургской агломераций. Сделан вывод о важности развития пригородного железнодорожного сообщения, как одного из основных факторов способствующего развитию агломераций.

**Для цитирования в научных исследованиях**

Чеботарев В.С., Пешехонов П.Н. Роль транспортного сообщения в мировых агломерациях: развитие агломераций в России и ее крупнейшие городские агломерации // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Том 14. № 8А. С. 224-234.

**Ключевые слова**

Стратегия развития агломераций, транспортные системы, крупные городские агломерации, Московская и Санкт-петербургская агломерации, агломерационные эффекты, пригородный железнодорожный транспорт в развитии агломераций.

**Введение**

В настоящее время исследование агломерационных процессов в парадигме макроэкономической политики различных государств является актуальной проблематикой, как среди ученых, так и среди специалистов, осуществляющих практические функции в органах государственного и муниципального управления. Научное сообщество исследует эту проблему в контексте выявления закономерностей развития агломераций, исходя из существующих и разработки новых методологических концепций управления социально-экономическими процессами на муниципальном, региональном и национальном уровнях [Соболев, 2022; Чеботарев, 2018; Голубев, Чеботарев, 2017].

Роль урбанистического развития мира очевидна и человечеству необходимо определять векторы данного развития. Одной из площадок обсуждений развития, исследований и определения стратегий развития мировых агломераций стал международный Московский урбанистический форум (Moscow Urban Forum) 2017, где выступили известные международные представители научного, политического и экономического кластеров [Колоскова, 2021].

Так, модератор официального открытия Moscow Urban Forum 2017, политолог, консультант создания стратегии развития мегаполисов, профессор практики сингапурской Школы государственного управления «им. Ли Куан Ю», доктор Параг Ханна, выступил с лекцией о значении и месте мегаполисов на современной карте мира (взгляд из космоса), затронул вопросы миграции населения, подчеркнул, что именно города в ближайшем будущем станут основным элементом глобальной инфраструктуры [Соболев, 2022]. Транспортная, энергетическая, коммуникационная инфраструктура создает своеобразный скелет современной цивилизации. Отметил, что взаимосвязанность между городами имеют огромное значение, они объединяют целые города и страны. Внутреннее сообщение агломераций и прямое сообщение между крупнейшими агломерациями обеспечивает взаимосвязанность мира. Это ведёт к глобальной связи и взаимосвязанности. Отметил, что развитие транспортных систем очень значимо. Использование общественного транспорта (экологически чистого) ведет к снижению вредных выбросов и многие страны уже двигаются в этом направлении. Мир уходит от политической и приходит к функциональной географии. С его слов, мир будущего – это PAX Urbanica, мир мегаполисов.

Мэр Стамбула Кадир Топбаш рассказал, что взаимосвязь, инфраструктура и коммуникации очень возросли за последние 12 лет и теперь нельзя говорить о независимости одного города от другого. В настоящее время Стамбул занимает 41 место в экономическом развитии городов мира. Отметил важность метрополитена и железнодорожных путей для Стамбула, в частности

метрополитен составляет 489 тыс. км путей, а необходимо 1000 тыс. км. В настоящее время каждый день в Стамбул приезжает и уезжает 25-30 млн человек и любой сбой в работе транспорта очень сильно сказывается на сообщении мегаполиса, его систем взаимосвязанности. Затронул тему беженцев, экологии и социального неравенства [1]. Акцентировал внимание на развитии технологий «Умного города» [5]. Города стали центрами инноваций, это финансовые потоки. 70% населения Турции проживает в городах, поэтому экологическая и транспортная безопасность очень важна для развития мегаполисов.

Обер-бургомистр Дюссельдорфа Томас Гайзель поделился своим опытом, он рассказал, что территория свободного Дюссельдорфа сама по себе не велика, население всего 650 тыс. чел, количество рабочих мест ограничено и поэтому люди постоянно ездят из пригородов в город. И для дальнейшего роста необходимо объединяться с другими городами и регионами. К примеру, Рейнская и Рурская территории, 12 млн. человек, 25% от ВВП Германии, теперь важнейший индустриальный регион [1]. Необходимо развивать транспортную инфраструктуру, города должны выходить за пределы национальных границ, должны привлекать людей из других стран. Города играют важную роль не только в плане международной торговли, но и в политических вопросах, так как объединяют людей.

Энг Чонг Тэо, генеральный директор, *Surbana Jurong Private Limited* (Сингапур) поделился опытом развития мегаполиса Сингапур. По его мнению, существует три основных вызова развития мегаполисов: хорошие рабочие места, хорошие жилищные условия, эффективная транспортная система [Соболев, 2022]. Каким образом Сингапур решил данные проблемы, - первое, отказались от производств, где используется рабочая сила, в пользу производств где делается акцент на капитал, своеобразные бизнес хабы. Второе, власти Сингапура не отдали строительство жилья на откуп частным компаниям, 80% населения живет в качественном муниципальном жилье. Созданы фонды, которые помогают людям приобретать муниципальное жилье. Власти осуществляют обслуживание и ремонт муниципального жилья. В каждом жилом комплексе обязательно представлены все национальности Сингапура (есть специальные правила), поскольку это – многонациональная страна и люди должны объединяться. Третье, в Сингапуре передвижения зависят от общественного транспорта, существуют специальные правила для стимуляции жителей пользоваться общественным транспортом. Также сингапурская сторона пояснила, что они не строят парки, их концепция, - создавать города-парки.

Виктор Вексельберг, Президент Фонда «Сколково» подчеркнул, что в настоящее время крупные агломераций практически все уже достигли своего успеха, реализовали или реализовывают инновационные проекты. В данных инновационных процессах большое значение на его взгляд имеют научные кластеры (на примере «Сколково»), которые должны быть интегрированы в крупнейшие агломерации.

Из высказываний участвующих представителей можно сделать следующие выводы: роль урбанистического развития мира очевидна и его основными компонентами являются агломерации; крупнейшие агломерации уже сложились на мировом пространстве и становятся межнациональными; для развития агломераций необходимы экономические взаимосвязи и рабочие места; жители агломераций должны быть обеспечены рабочими местами, хорошими социальными и жилищными условиями; для агломераций важно развитие науки и внедрение инновационных подходов; должна быть обеспечена экологическая безопасность; должна быть развита безопасная транспортная система.

## Развитие агломераций в России. Крупнейшие городские агломерации, важность развития транспортной системы, агломерационные эффекты

Исторически сложилось, что в России ядрами агломераций являются столицы субъектов страны. Около 82% агломераций России находятся в ее европейской части, в Сибири и на Дальнем Востоке насчитывается всего 9 агломераций. Самыми развитыми агломерациями в настоящее время являются Московская, Санкт-Петербургская, Тульская, Ярославская, Ростовская и Волгоградская. В двух десятках наиболее крупных агломераций проживает примерно треть населения страны [Колоскова, 2021].

Таким образом, для нашей страны, в значительной степени рост динамичных агломераций обуславливался именно развитием ядра. Отсюда вытекает, что демографический рост агломерации практически невозможен без роста его ядра - поэтому обеспечение экономического и инфраструктурного развития, качества среды и привлекательности центрального города выступает обязательным условием позитивной демографической динамики самой агломерации. Однако среди лидеров роста только в 4-х самых быстрорастущих агломерациях, а также в Екатеринбургской, Хабаровской, Камской и Саратовской динамика роста ядра опережает общую для всей агломерации динамику.

Согласно, Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 13.02.2019 № 207-р в России 42 агломерации, из них 22 агломерации с численностью населения более 1 млн. человек (рис. 1).



**Рисунок 1 - Карта численности населения 22 агломераций и динамики его изменения (за период 2017–2021 годы) [7]**

В агломерациях с численностью населения более 1 млн. человек, численность населения росла в период 2017-2022 годов и составила 59,1 млн. человек, или 40,6% численности населения страны. Почти половина приходится на Московскую и Санкт-Петербургскую агломерации — 18,7%.

Население продолжает концентрироваться в крупных и крупнейших агломерациях, доля

концентрации за период 2017-2022 годов выросла с 39,6% до 40,6%. Доля агломераций в численности страны растет, при этом происходит концентрация населения в крупнейших агломерациях с численностью более 1 млн человек.

Одной из целей формирования любой агломераций является достижение агломерационных эффектов – экономических и социальных выгод от создания высокой концентрации производственных и трудовых ресурсов.

Агломерационный эффект непосредственно связан с концентрацией населения и экономической активностью. Увеличение численности агломерации как правило происходит: в результате присоединение ранее отдаленных населенных пунктов за счет улучшения транспортного сообщения; строительства новых жилых районов в прежних границах; улучшение фактов, способствующих экономическому обмену близко расположенных населенных пунктов. Из трех приведенных параметров, два тесно связаны с развитием транспортной системы.

Рост производительности труда связан: с наличием развитого рынка труда; развитым рынком сбыта, доступом к лучшему опыту и технологиям. Данные параметры тесно связаны с людскими ресурсами, а они в свою очередь связаны с увеличением численности населения агломерации, соответственно с социальными (жилье, досуг) и транспортными параметрами (рис. 2).

Агломерационные эффекты возникают в тех случаях, когда в результате реализации транспортного проекта значительно расширяется зона пригорода крупной агломерации, а соответственно расширение пригородной зоны (включая города спутники) увеличивает численность агломерации. Для крупных городов свойственны значительные потоки трудовой миграции в рамках одного дня. Амплитуда этих миграционных потоков определяет размер агломерации. Анализ фактических данных о подобных миграциях показывает, что агломерационная зона - это 1,5–2 часа времени в пути до центра города.



**Рисунок 2 - Карта экономики и специализации 22 агломераций (ВДС - валовая добавленная стоимость по состоянию на 2021 год)**

Отсюда можно сказать, что количественный рост городских агломераций в нашей стране уже завершился, в то время как качественный (развитие рынков труда, развитие и движение трудовой миграции, увеличение плотности населения и социальных критериев, увеличение количества и качества городских и пригородных маршрутов) необходимо еще развивать.

Фактически конкурентоспособными можно считать лишь две – первая и наиболее крупная Московская агломерация, вторая Санкт-Петербургская агломерация, остальные агломерации находятся на втором или даже первом этапе развития. Московская и Санкт-Петербургская агломерации, безусловно растущие агломерации с высокой динамикой развития, но они демонстрируют отличие в тенденциях, как от других агломераций, так и между собой. В принципе они настолько отличаются от других крупных агломераций России, что их можно назвать крупнейшими городскими агломерациями.

В рамках данной статьи мы сможем подробно рассмотреть все крупные агломерации, поэтому рассмотрим подробнее Московскую и Санкт-Петербургскую агломерации. Другие агломерации России, тема для отдельного рассмотрения в рамках последующих статей.

Московская агломерация является самой большой в стране, включает в себя основное ядро город Москву и Московскую область. По численности населения занимает 5 место в мире. По данным на 1 января 2024 года в Москве проживает 13 149 803 человек, а в Московской области 8 651 260 жителей, что составляет примерно 15 процентов населения России – 21,8 млн человек. Площадь территории - 13,6 тыс. км<sup>2</sup>, в состав Московской агломерации входят 42 города (включая Москву), из них 14 городов с населением свыше 100 тысяч человек, а также несколько десятков посёлков городского типа и многочисленные сельские поселения [9-10].

Одна из главных тенденций территориального развития Московской агломерации — это последовательное присоединение части территории Подмосковья, и использования его ресурсов для создания систем обеспечения жизнедеятельности москвичей.

Московская агломерация импортирует товары с невысокой степенью переработки, а экспортирует преимущественно товары с повышенной добавленной стоимостью. Притом присоединение это происходит в большей мере за счет развития транспортного сообщения.

По плотности населения можно выделить четыре зоны: ядро, периферия ядра, ближний пояс периферии, дальний пояс периферии. Ядром является центр Москвы, с его государственным, административным управлением, бизнес центры и офисные здания, доля жилья в нем минимальна. При движении от исторического центра города, плотность деловых функций спадает и переходит в спальные районы Москвы, - Марьино, Бутово, Митино, Кунцево, Бирюлево и т.п. Притом, как бы независимые города области Королев, Химки, Реутов, Мытищи, Королев, Красногорск - трудно уже воспринимать иначе, нежели спальными районами Москвы. Это периферия ядра.

Ближний пояс периферии агломерации в 40-50 км от центра Москвы, примерно в границах так называемого Малого бетонного кольца (имеет длину 335 км), - район, освоенный коттеджными поселками, дачными массивами и жилыми комплексами, создающих среднюю плотность населения.

Дальний пояс периферии агломерации характеризуется чередованием застроек, сельскохозяйственных и неосвоенных территорий.

Московская агломерация (или, согласно определению, в исследованиях Центра стратегических разработок - метрополия) в отличие от модели «Быстрый рост» способна транслировать позитивную демографическую динамику не только на ближнюю, но и дальнюю

периферию (даже за границы Московской области - на север Калужской и Тульской областей). Однако действительно «полюсами роста» становится в ней только зоны интенсивного расположения «ядра», фактически срастающиеся со столицей города-спутники - Долгопрудный, Мытищи, Королев, Балашиха, Реутов, Котельники, Люберцы, Дзержинский, Ленинский, Домодедово, Подольск, Одинцово, Красногорск, Химки.

Развитие скоростного комфортного железнодорожного транспорта (Большая кольцевая линия - БКЛ, Московское центральное кольцо – МЦК, Московские центральные диаметры – МЦД 1-4) сильно способствует увеличению маятниковой миграции и дальнейшему расширению рынка труда агломерации. Москва, является лидером по развитию пригородного железнодорожного сообщения. Наиболее интенсивные связи Московской агломерации – с Тверской, Калужской, Владимирской и Тульской областями.

В отличие от Московской, Санкт-Петербургская агломерация, напротив, больше соответствует модели «расползание города», при которой реальный рост населения ограничивается Санкт-Петербургом как субъектом федерации, а также несколькими сопредельными с ним районами Ленинградской области (Всеволожский, Гатчинский, Ломоносовский, Тосненский, Кировский, Волосовский).

По данным на 1 января 2024 года в Санкт-Петербурге проживает 5 597 763 человек, а в Ленинградской области 2 035 762 жителей, что составляет примерно 5,2 процента населения России – 7,6 млн человек (что почти в три раза меньше чем Московская).

Площадь территории — 11,6 тысяч км<sup>2</sup> (по площади не сильно уступает Московской агломерации - 13,6 тыс. км<sup>2</sup>). В её составе 35 городских поселений, в том числе 15 городов. Агломерация простирается примерно в радиусе 50 км от центра Санкт-Петербурга. Транспортные связи внутри агломерации обеспечиваются главным образом пригородным железнодорожным транспортом, автобусами и коммерческим маршрутным автотранспортом.

Ядро агломерации составляют 13 административных районов (из 18 районов) Санкт-Петербурга, - это Адмиралтейский, Василеостровский, Выборгский (без Левашово и Парголово), Калининский, Кировский, Красногвардейский, Красносельский (без Горелово и Красного Села), Московский (без Авиагородка и Пулково), Невский, Петроградский, Приморский (без Лахты-Ольгино и Лисьего Носа), Фрунзенский, Центральный районы.

Периферия ядра Левашово, Парголово, МО Горелово, Пулково, Авиагородок, Лисий Нос, МО Лахта-Ольгино, Мурино, Кудрово, Сертолово.

Ближний пояс периферии, берёт начало от 5 пригородных районов Петербурга Колпинский, Кронштадтский, Курортный, Петродворцовый, Пушкинский, и населенных пунктов Всеволожск, Сертолово, Красное Село, Сестрорецк, Белоостров, Токсово, Зеленогорск, Тосно и некоторые другие.

Дальний пояс полностью относится к Ленинградской области. Это почти вся территория Всеволожского и Гатчинского районов, юг Выборгского, центр Тосненского, центр Кировского, южный берег Финского залива до Соснового Бора включительно.

Прирост численности постоянного населения в зоне населенных пунктов-спутников ядра Петербургской агломерации приходится, главным образом, на городские населенные пункты, расположенные на расстоянии от 14–16 до 30–32 км от Центра Санкт-Петербурга, в подпоясе ближних пригородов этой агломерации. В расположенных населенных пунктах дальше от ядра агломерации, далее 32–50 км от Центра Петербурга, в последнем десятилетии численность практически не менялась.

Санкт-Петербургская агломерация, согласно прогнозам специалистов московского Института экономики и развития транспорта (ИЭРТ), к 2030 году численность населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области превысит 8,5 миллиона человек, на сегодня эта цифра составляет 7,1 миллиона. Объёмы пригородных пассажирских перевозок на Санкт-Петербургском узле вырастут в 1,8 раза относительно уровня 2018 года и составят 142,4 миллиона человек в год, при этом объём грузов в адрес морских терминалов Октябрьской железной дороги и Санкт-Петербурга увеличатся в 1,4 раза (также по сравнению с 2018 годом) — до 261 миллионов тонн в год. Это свидетельствует о продолжении роста агломерации, что потребует скорейшего развитие транспортной системы региона. вместе с тем транспортная доступность значительно менее развита чем в Московской агломерации. На это повлияла и особенность географии, и историчность застройки г. Санкт-Петербурга. Например, прокладка новых железнодорожных маршрутов очень проблематична как технологически, так и финансово, а в некоторых случаях нереальна. Вместе с тем, согласно транспортной стратегии РФ до 2030 г. определено, что одним из факторов устойчивого развития транспортных систем является грамотно продуманная система транспортных узлов, что потребует в будущем привлечения значительных трудовых и финансовых ресурсов.

Не смотря на отличие Московской и Санкт-Петербургской агломераций, в них наблюдаются общие агломерационные эффекты: большая плотность населения; большая плотность и непрерывность застройки в ближнем поясе периферии ядра; объединенные рынки труда, чем ближе к ядру агломерации, тем больше рынки труда отраслей третичного сектора (финансы, научная деятельность, здравоохранение и другие коммерческие услуги; интенсивность перемещения населения в трудовых (маятниковая миграция), культурных, социальных и иных целях; в крупнейших агломерациях производительность труда снижается с учетом удаленности от ядра, что связано со снижением концентрации населения и экономической активности, в радиусе 30-50 км от ядра; дополнительный экономический эффект от маятниковой миграции для домашнего региона; переток финансов, когда жители, работающие в ядре агломерации, тратят свои деньги там, где проживают.

## Выводы

Для развития страны необходимо ускорить образование и развитие агломераций. Одной из причин медленного развития агломераций является большая площадь страны и высокие экономические издержки, связанные с расстояниями. Но есть и преимущество, по сравнению с многими зарубежными странами, Россия обеспечена собственными ресурсами. Соответственно развитие транспортной инфраструктуры в агломерациях страны, имеет значимые преимущества.

Одним из основных факторов способствующим развитию агломераций, является фактор развития пространственной связности, о чем так же упоминали участники Moscow Urban Forum 2017. Одним из критериев связанности является транспортная доступность перемещения населения внутри агломерации. На наш взгляд железнодорожный транспорт очень эффективен в решении вопросов связи ядра с перифериями, особенно это очевидно на примере Московской агломерации. Дальнейшее развитие пригородного сообщения в регионах, позволит более быстро развиваться городским агломерациям страны. Он позволяет перевозить больше пассажиров, тем самым способствуя развитию более тесных связей между ядром и периферией



агломерации (общие рынки труда, маятниковые миграции), что способствует развитию агломерационных эффектов. В плане экологичности он более предпочтителен перед автомобильным, поэтому в Европейских странах, а также странах Азии очень развиты пригородные железнодорожные перевозки. Опираясь на мировой опыт, можно утверждать, что интеграция пригородного железнодорожного транспорта в пассажирские перевозки крупных агломераций является важной основой для создания качественно новых транспортных систем России.

## Библиография

1. Соболев С.А. Усиление агломерационных процессов в пространственном развитии: теория и практика, Вестн. Моск. ун-та. Сер. 21. Управление (государство и общество). 2022. № 4 URL: [http://vestnik21msu.ru/upload/iblock/690/m501nlp7r8zy44tlevr1w0dnmizwpi2s/Ser\\_21\\_2022\\_4\\_Text\\_61\\_85.pdf](http://vestnik21msu.ru/upload/iblock/690/m501nlp7r8zy44tlevr1w0dnmizwpi2s/Ser_21_2022_4_Text_61_85.pdf).
2. Чеботарев С.С. Промышленная политика Российской Федерации в области оборонно-промышленного комплекса // В сборнике: Экономические аспекты технологического развития современной промышленности, 11/2018. Материалы Международной научно-практической конференции. 2018. С. 220-222.
3. Голубев С.С., Чеботарев С.С. Эффективная стратегия управления рисками как основа экономической безопасности банка // Экономические стратегии. 2017. Т. 19. № 3 (145). С. 186-195.
4. Колоскова А.А. Проблемы и 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/>
5. 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. 2019. - С.186-190.
6. Строев П.В., Кузнецов Ю.Г. Особенности развития городских агломераций России: ретроспективный анализ // Экономика, предпринимательство и право. – 2023. – Том 13. – № 12. – С. 6341-6362, URL: <https://economic.ru/lib/119992>
7. Расчеты ЦСР по данным БДП МО Росстат, URL: <https://www.csr.ru/upload/iblock/074/gcstv6k8sicxgtqiicxgzaexgldhjszv1.pdf>
8. Исследование Центра стратегических разработок «Агломерации – точки роста в эпоху турбулентности», 2023, URL: <https://www.csr.ru/ru/research/aglomeratsii-tochki-rosta-v-epokhu-turbulentnosti/>
9. Официальный сайт Управления федеральной службы государственной статистики по г. Москве и Московской области, URL: <https://77.rosstat.gov.ru>
10. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации, URL: <https://rosstat.gov.ru>
11. Официальный сайт Управления федеральной службы государственной статистики по г. Санкт-Петербург и Ленинградской области, URL: <https://78.rosstat.gov.ru>
12. Солодилов В. В. Секторальные особенности территориального развития Петербургской городской агломерации // Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития. 2021. № 2 (65). С. 101–112.
13. Сайт ЛЕНГИПРОТРАНС, URL: <https://lgt.ru/projects/zhd-stancii-i-uzly/razvitie-sankt-peterburgskogo-zheleznodorozhnogo-uzla>
14. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г., утвержденная Распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р, URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009>
15. Чеботарев С.С. Проектно-инвестиционный подход при оценке и управлении эффективностью предприятий и кластеров ОПК. «Цифра» - реальность, меняющая мир: готовность российской экономики к новым правилам игры» 13/2019/ материалы Национальной научно-практической конференции. - С.191-195.
16. Чеботарев С.С., Овсяник А.И., Лысенко И.А. Теория гражданской защиты в современной системе отраслей знаний. Научный журнал «Пожары и чрезвычайные ситуации: предотвращение, ликвидация». – 2019. – выпуск №3. - С. 63 – 70.
17. Чеботарев С.С., Селенский А.А. Показатели экономико-деловой среды реализации проектов импортозамещения в Российской промышленности // Научный журнал «Экономика и предпринимательство». – 2016. - Вып. №3 ч.1(68-1). - С. 1027-1032.

---

## The role of transport communication in global agglomerations: the development of agglomerations in Russia and its largest urban agglomerations

**Vladislav S. Chebotarev**

Doctor of Economics, Professor,  
Head of the Department of economics and economic security,  
Nizhny Novgorod Academy of the Ministry of Internal Affairs  
of the Russian Federation,  
603144, 3 Ankudinovskoe shosse, Nizhnii Novgorod, Russian Federation;  
e-mail: vschebotarev@rambler.ru

**Pavel N. Peshekhonov**

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

### Abstract

The article examines the main directions of global trends in the development of agglomerations within the framework of the international Moscow Urban Forum (Moscow Urban Forum) 2017, the statements of the participants about the role of urban development of the world, its main components – agglomerations. The interrelationships of economic processes, labor markets, social and housing conditions of the population. The need to introduce scientific approaches and innovations, ensure environmental safety and develop the transport system in agglomerations. A generalizing conclusion is made about the socio-economic development of cities and regions. Attention is focused on the importance of the transport system in the world's agglomerations. The issue of the development of agglomerations in Russia is considered, schemes of large agglomerations of the country, in terms of population, economy and dynamics of changes are presented. The reasons for the occurrence of agglomeration effects, the dependence of agglomeration expansion on population density and migration flows are given. The specifics of the Moscow and St. Petersburg agglomerations are considered, definitions are given as the largest agglomerations of the country. Their differences in population density, territory, economic turnover, and transport development are given. An example of the development of the Moscow transport system is given. Some common distinctive agglomeration effects of the Moscow and St. Petersburg agglomerations have been identified. The conclusion is made about the importance of the development of suburban railway communication as one of the main factors contributing to the development of agglomerations.

### For citation

Chebotarev V.S., Peshekhonov P.N. (2024) Rol' transportnogo soobshcheniya v mirovykh aglomeratsiyakh: razvitie aglomeratsii v Rossii i ee krupneishie gorodskie aglomeratsii [The role of transport communication in global agglomerations: the development of agglomerations in Russia and its largest urban agglomerations]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 14 (8A), pp. 224-234.

---

**Keywords**

Agglomerations development strategy, transport systems, large urban agglomerations, Moscow and St. Petersburg agglomerations, agglomeration effects, suburban railway transport in the development of agglomerations.

**References**

1. Sobolev S.A. Strengthening of agglomeration processes in spatial development: theory and practice, Vestn. Moscow. Univ. Ser. 21. Management (state and society). 2022. No. 4 URL: [http://vestnik21msu.ru/upload/iblock/690/m501nlp7r8zy44tlevr1w0dnmizwpi2s/Ser\\_21\\_2022\\_4\\_Text\\_61\\_85.pdf](http://vestnik21msu.ru/upload/iblock/690/m501nlp7r8zy44tlevr1w0dnmizwpi2s/Ser_21_2022_4_Text_61_85.pdf)
2. Chebotarev S.S. Industrial policy of the Russian Federation in the field of the military-industrial complex // In the collection: Economic aspects of technological development of modern industry, 11/2018. Materials of the International Scientific and Practical Conference. 2018. pp. 220-222.
3. Golubev S.S., Chebotarev S.S. Effective risk management strategy as the basis of the bank's economic security // Economic strategies. 2017. Vol. 19. No. 3 (145). pp. 186-195.
4. 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/>
5. 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. 2019. - pp.186-190.
6. Stroeve P.V., Kuznetsov Yu.G. Features of the development of urban agglomerations in Russia: a retrospective analysis // Economics, entrepreneurship and Law. – 2023. – Volume 13. – No. 12. – pp. 6341-6362, URL: <https://economic.ru/lib/119992>
7. Calculations of the CSR according to the data of the BDP MO Rosstat, URL: <https://www.csr.ru/upload/iblock/074/gcsv6k8sicxgtqiicxgzaexgldhjszv1.pdf>
8. Research of the Center for Strategic Research "Agglomerations – points of growth in the era of turbulence", 2023, URL: <https://www.csr.ru/ru/research/aglomeratsii-tochki-rosta-v-epokhu-turbulentnosti/>
9. The official website of the Office of the Federal State Statistics Service for Moscow and the Moscow region, URL: <https://77.rosstat.gov.ru>
10. The official website of the Federal State Statistics Service of the Russian Federation, URL: <https://rosstat.gov.ru>
11. The official website of the Office of the Federal State Statistics Service for St. Petersburg and the Leningrad region, URL: <https://78.rosstat.gov.ru>
12. Solodilov V. V. Sectoral features of the territorial development of the St. Petersburg urban agglomeration // The economy of the North-West: problems and prospects of development. 2021. No. 2 (65). pp. 101-112.
13. LENGIPROTRANS website, URL: <https://lgt.ru/projects/zhd-stancii-i-uzly/razvitie-sankt-peterburgskogo-zheleznodorozhnogo-uzla>
14. The transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030, approved by the Decree of the Government of the Russian Federation dated November 22, 2008 No. 1734-r, URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009>
15. Chebotarev S.S. Design and investment approach in evaluating and managing the efficiency of enterprises and clusters of the defense industry. "Digit" is a reality changing the world: the readiness of the Russian economy for the new rules of the game" 13/2019/ proceedings of the National Scientific and Practical Conference. - pp.191-195.
16. Chebotarev S.S., Ovsyanik A.I., Lysenko I.A. Theory of civil protection in the modern system of branches of knowledge. Scientific journal "Fires and emergencies: prevention, liquidation". – 2019. – issue No. 3. - pp. 63-70.
17. Chebotarev S.S., Selensky A.A. Indicators of the economic and business environment for the implementation of import substitution projects in Russian industry // Scientific Journal "Economics and Entrepreneurship". - 2016. - Issue No. 3 part 1(68-1). - pp. 1027-1032.