

© 2013 г.

**Григорий Дончевский**

доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой управления директор Центра технологизации региональной и муниципальной деятельности Высшей школы бизнеса Южного федерального университета  
(e-mail: dongrin@yandex.ru)

**Андрей Нецадин**

кандидат социологических наук  
зам. директора Института региональных исследований и проблем пространственного развития Финансового университета при Правительстве РФ  
(e-mail: ansteel@mail.ru)

**Александра Игнатьева**

генеральный директор Союза российских городов, глава муниципального округа «Текстильщики» г. Москвы  
(e-mail: info@urc.ru)

## **СОВРЕМЕННОЕ АГЛОМЕРАТИВНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО: ПОРА ОБНОВЛЕНИЯ ВЗГЛЯДОВ**

Превращение российских агломераций в зоны опережающего роста и недопущение при этом окончательной деградации неагломерированного социально-экономического пространства лежит через замену системы взглядов на агломерацию. В статье представлен новый взгляд на агломерацию как векторное, а не скалярное экономико-территориальное образование.

**Ключевые слова:** агломерация, экономические границы агломерации, потоковая модель агломерации, изоцены, адресация спроса и предложения, векторная концепция агломерации, скалярная концепция агломерации, агломеративный коридор, ключевые агломеративные товары и услуги, аглокластеризация.

В истории агломеративного движения России наметился существенный перелом. Его основная суть в том, что агломеративная проблематика, наконец, вышла за пределы научных сообществ и организуемых этими сообществами общественных дискуссий и проникла в органы (пусть еще только отдельные) федеральной власти. Центральные власти, как представляется, начали переходить от слов если не к делу, то хотя бы к планированию и организации агломеративных дел. Проявилось это, во-первых, в том, что Минрегион РФ создал проект Плана мероприятий («дорожной карты») «Развитие агломераций в Российской Федерации». Во-вторых, в том, что тот же Минрегион РФ приступил к формированию межведомственной рабочей группы по вопросам социально-экономического развития

агломераций<sup>1</sup>. Названные обстоятельства побудили нас к тому, чтобы не столько обобщить накопленный в ходе научных дискуссий материал, сколько обратить внимание на те водоразделы, которые в нем обнаружались. Водоразделы, понимание которых необходимо для принятия властно-политических решений.

**Тяжкое бремя выбора.** Прежде всего, сквозь шум всех научных дискуссий прорывается один важный властно-управленческий вопрос: агломерация является целью деятельности триады: власть – бизнес – общество, либо она выступает инструментом достижения каких-то иных целей?

В российских агломерациях ныне проживает значительная (около 45%<sup>2</sup>) доля населения и производится наиболее существенная (и по количеству, и по качеству) часть ВВП, но при этом они страдают от перегруженной инженерной и коммунальной инфраструктуры, запредельных показателей загрязненности окружающей среды, разгула преступности и т.п. В современной российской ситуации, казалось бы, сформирован достаточный объективный материал для того, чтобы отчетливо заявить: да, спасение агломераций – этих опорных пунктов российской социально-экономической жизни является самодостаточной целью деятельности упомянутой триады. Вот один из примеров такой точки зрения: «Выкачивание налоговых средств из российских агломераций, бюджетный голод в большинстве крупнейших городов, сохраняющийся с начала реформ межбюджетных отношений (с 2001 года), когда доля городов в их налогах была урезана вдвое, привело к стабильному недофинансированию культуры, систем воспитания, образования, здравоохранения и к снижению качества жизни в городах», – утверждает директор Центра исследований региональной экономики Ю. Корчагин<sup>3</sup>. И далее следует достаточно оче-

---

<sup>1</sup> Справедливости ради, необходимо сказать и о том, что годом ранее Минэкономразвития РФ создал Методические рекомендации по созданию территориальных инновационных кластеров, объявил и подвел итоги первого отборочного конкурса на пилотирования этой формы территориального развития. Впрямую и официально ТИКи никак не связывались с агломеративной проблематикой, однако в среде разработчиков программ развития ТИК с самого начала стал складываться консенсус в том, что оба эти процесса (агломерирования и территориальной кластеризации) в целом ряде случаев и в целом ряде существенных моментов могут и должны быть дополнены друг другом. Причем дополнены (как мы покажем ниже) на сущностном уровне.

<sup>2</sup> См.: Г. Лаппо, П. Полян, Т. Селиванова. Городские агломерации России <http://polit.ru/article/2010/02/16/demoscope407/>

<sup>3</sup> Ю. Корчагин. Бюджеты сохнут. <http://www.rg.ru/2011/05/24/budjety.html>

видный в контексте нашего обсуждения вывод: «Инвестирование главных составляющих национального человеческого капитала происходит на уровне муниципальных образований. И в первую очередь из бюджетов крупнейших городов – ядер агломераций. Здесь лежат и ответы на вопросы о причинах российских неудач в экономическом развитии, и ключи к их решению»<sup>1</sup>.

Тут же отметим, что подавляющее большинство ученых и экспертов (не говоря уже о мэрах крупнейших городов), которые специализируются на агломеративной проблематике, занимают именно эту позицию. При этом все они не обходят вниманием и негативные стороны функционирования наших агломераций: отрицательное социальное накопление, происходящее за пределами агломераций; депопуляция обширных территорий; резкое снижение уровня социального контроля над обезлюженными территориями; нарастание и без того запредельного разрыва в уровнях социально-экономического развития между агломеративными сгустками и их окружением и др. Знают большинство из них и о достаточно популярной среди элиты Запада доктрине Мадлен Фулбрайт. Имеют прекрасное понятие о том, что налоговые ресурсы, выкачиваемые из крупных и обремененных проблемами городов, перераспределяются, главным образом, в пользу влачащих нищенское существование неагломерированных территорий. Наконец, все они отчетливо осознают, что если даже оставить всю – до копейки – налоговую массу в крупных городах, залить деньгами, накопившиеся проблемы этих городов решить не удастся. Более того, наиболее продвинутые из них осознают, что этот ход не только обострит существующие проблемы, но добавит к ним новые, ввергнув крупные города в реальную катастрофу.

Итак, вполне добросовестная постановка задачи развития агломераций в качестве самодостаточной цели деятельности при сколько-нибудь последовательном ее проведении заводит в тупик: у России нет тех резервов, которые могли бы закрыть собой тот «кассовый разрыв», который образуется между достижением такой цели и обеспечением даже простого выживания (не говоря уже о развитии) *всего* российского населения. Сначала вылечить и развить агломерации, а затем при помощи этих развившихся агломераций вытащить всю Россию не удастся.

Придется ставить вопрос иным образом: развитие агломераций является не целью, а средством. Средством обеспечения бурного и устойчиво-

<sup>1</sup> <http://www.rg.ru/2011/05/24/budjety.html>

го социально-экономического роста всего российского общества. Причем не по принципу: вначале развитие агломераций, а затем бурный рост всего общества. И – тем более – не по лукавому допущению: развитие агломераций и есть бурный рост всего общества. А по правилу: каждый шаг по пути развития агломераций должен быть одновременно и шагом на пути развития всего неагломерированного социально-экономического пространства. Только в этом случае условия задачи сойдутся: **развитие агломераций будет вести к устойчивому развитию всего социально-экономического пространства России и, равным образом, наоборот.** На деле это означает, что о ходе оздоровления и развития агломераций нужно будет судить только в той мере, в какой этот процесс способствует оздоровлению и развитию неагломерированной среды. Еще конкретнее: показатели оздоровления и развития неагломерированных территорий должны будут возглавить целевые показатели оздоровления и развития каждой из агломераций.

Но как это достичь? Что для этого понадобится в первую очередь? В первую очередь понадобится в корне пересмотреть господствующий взгляд на агломерацию.

**Есть агломерация и агломерация.** Прежде всего отметим, что *геном агломерации* заключен не в особенностях расселения и не в численности компактно проживающих людей, как бы важны не были эти абсолютно внешние признаки проявления процессов агломерирования. На деле этот геном скрыт в проблематике границ поселения. Не межселенные расстояния и не плотность населения, а сила, масштабы, направленность и скорость решения проблемы оптимизации границ поселения являются важнейшими и исходными показателями агломеративных процессов<sup>1</sup>. Причем границ не только, не столько и не главным образом административных. Другое дело, что проблематика территориально-административных границ (ТАГ) является самой очевидной из форм агломерирования. Именно к ней прикованы чуть ли не все (к счастью, не все<sup>2</sup>) взгляды.

Оптимизация границ ТАГ может идти в двух направлениях: для одних поселений границы оказываются слишком просторными, и потому поселение оптимизирует границы, сжимаясь; другим поселениям, наобо-

<sup>1</sup> Подробнее об этом см.: Агломеративистика как инструмент стратегического развития территорий // Стратегическое планирование в регионах и городах России: ресурсы для развития / Доклады участников X Общероссийского форума лидеров стратегического планирования. Санкт-Петербург: Леонтьевский Центр, 2012.

<sup>2</sup> См., например: П. Щедровицкий. Карта России давно устарела.

рот, тесно в существующих границах, и потому, оптимизируя их, поселение расширяется. Именно в этом последнем случае геном агломерации начинает преобразовываться в эмбрион агломеративного образования.

Наиболее действенным (впрочем, пожалуй, и единственно реальным) орудием оптимизации границ являются потоки. Наиболее активный из них – трудовой. Если не углубляться далеко в историю, то индустриальные поселения образовывались вследствие жесткой привязки труда к очагам производства (слободская система трудоснабжения). Поток труда как таковой отсутствовал. Наблюдалось диссипативное, слабо оформленное движение, направленное из сельской местности в города, среди причин которого стремление к обретению места приложения способностей занимало далеко не первое место (бежали, как правило, дабы приобщиться к свободе и – прежде всего – к свободе от страха<sup>1</sup>). Свободный труд на данной «беспотоковой», территориально связанной фазе своего существования прибывал в виде *рабочей силы*.

Развившееся индустриальное производство, опережавшее в своей динамике внутреннюю динамику рабочей силы, стало центром притяжения, к которому начали тянуться ручейки труда, находящиеся за пределами поселения (как правило, города) как места дислокации фабрики. Труд обрел не только юридическую свободу, но и свободу от локальной привязанности к производству. Тем самым он сбросил с себя форму рабочей силы и предстал в виде *фактора производства*, а диссипативное движение труда преобразовалось в форму трудового потока, целенаправленно, повседневно и с нарастающей силой разрушающего границы поселения.

В последние десятилетия картина в очередной раз коренным образом преобразилась. Теперь не труд течет к производству, а, напротив, производство потекло к труду. Труд приобрел свойства *человеческого капитала*, за движением которого следуют все остальные факторы производства. Но главное состоит в том, что потоки этих факторов теперь имеют не только горизонтальное, пространственное, но еще и вертикальное, квалификационное измерение. В этом смысле потоки факторов продолжают целенаправленно течь (причем течь еще более интенсивно) даже тогда, когда в пространственном отношении человеческий капитал находится на месте или движется в направлении, противоположном месту производственной деятельности<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> См.: Дончевский Г.Н. Воздух города делает человека свободным// Интернет-журнал «Капитал страны». [http://www.kapital-rus.ru/index.php/articles/article/vozduh\\_goroda\\_i\\_svoboda\\_cheloveka/](http://www.kapital-rus.ru/index.php/articles/article/vozduh_goroda_i_svoboda_cheloveka/)

<sup>2</sup> Об этом см., например: Пинк Даниел. Нация свободных агентов: как новые независимые работники меняют жизнь Америки. – М.: Издательский дом «Секрет фирмы», 2005.

Так две качественно разные сущности (расширительная оптимизация границ и поток) соединились, чтобы затем разродиться агломерацией. Однако оптимизация границ как сущностное свойство агломерации не означает, что агломерация не имеет своих собственных граничных признаков. В качестве таковых, на наш взгляд, выступают, например, замкнутые изоценовые линии. Они представляют собой те же границы, только уже экономические. Вернее, один из подвидов этих экономических границ. Механизм образования изоценовых границ заключается в том, что агломеративные массы обладают свойством притяжения/отталкивания друг от друга. Изоценовые линии как раз и пролегают там, где силы притяжения/отталкивания агломеративных масс уравниваются друг друга. Смена в размерах и структуре взаимодействующих масс ведет и к смене изоценовых границ. Поскольку размеры и структура взаимодействующих агломеративных масс колеблются постоянно, постольку колеблются и изоценовые линии. Однако при всех этих колебаниях, сквозь них и через них отчетливо проступает векторность, направленность движения обсуждаемых здесь границ. Вернее, не всей границы в целом, а отдельных её участков: на одних участках данная агломеративная масса выдвигается вперед, а на других отступает назад, поддаваясь силе взаимодействующей массы. Этими уступами массы незримо всё более плотно сцепляются друг с другом. Такая развивающаяся уступчатая форма изоценовых границ является следствием специализации, развивающейся вследствие активного взаимодействия агломеративных масс.

Введя (в рамках развиваемой здесь агломеративной концепции) основные элементы структуры экономического понятия агломерации, можно сформулировать основные требования к технико-экономическому заданию по её описанию: экономический облик агломерации будет достаточным образом проявлен тогда, когда, во-первых, будет создана потоковая модель агломерации, во-вторых, прописана изоценовая граница её существования (прописана не только в линейном, но и в векторном отношении). Причем граница ближняя и граница дальняя. Смысловое наполнение этих двух границ заключается в том, что движение от ближней границы во внутрь, так же, как движение от внешней границы вовне, приводит к неизбежной утрате тех или иных свойств, которые являются значимыми для агломерации.

Важно заметить, что при рассмотрении данной проблемы мы можем – дабы не изобретать колесо – опереться на инструментарий, кото-

рый в конце XIX – начале XX века был достаточно хорошо освоен российскими экономистами, например, А. Чаяновым. Само собой разумеется, что за десятилетия, прошедшие с момента расстрела А. Чаянова, дело экономического инструментирования не стояло на месте. Ныне в инструментальном арсенале профессиональных экономистов собраны новые, гораздо более совершенные инструменты. Однако и те, которые служили территориально-экономическому анализу практически столетие назад, представляют значительную ценность.

Отметим, что использование обсуждаемого нами экономического инструментария будет решать и задачу межпрофессионального взаимодействия, поскольку вполне очевидно, что отображение результатов экономического исследования в такого рода формах существенно облегчит последующую работу как по градостроительному проектированию агломерации, так и её управленческому моделированию.

Помимо сказанного, в собственно экономическом отношении процесс урбанистического агломерирования представляет собой не что иное, как единство процессов масштабирования, структурирования и адресации спроса/предложения. Это – еще одна большая и важная проекция<sup>1</sup>.

Однако изложенные выше срезы не исчерпывают собой всей экономической проблематики агломеративного строительства. Необходимо преодолеть еще и догму, которая была верной лет пятьдесят назад, но ныне безнадежно устарела, хотя всё еще остается весьма популярной.

Дело в том, что раньше агломерация, как экономический субъект, из трех вышеназванных нами свойств (масштабирования, структурирования

---

<sup>1</sup> Здесь наверняка не обойтись без экономистов. Перед нами любопытный документ – Резолюция Международного Форума «Комплексное освоение подземного пространства мегаполисов – как одно из важнейших направлений государственного управления развитием территорий» (27-29 июня 2012 г., Санкт-Петербург). Резолюция призывает создать орган по комплексному освоению подземного пространства крупнейших городов. «В основу работы данного органа, – отмечает эта тщательно продуманная и обсужденная участниками Форума Резолюция, – должен лечь междисциплинарный подход, предусматривающий скоординированную работу лиц, занятых градостроительным администрированием и планированием: архитекторов, проектировщиков, инженеров, строителей, юристов, представителей органов государственной власти и местного самоуправления». Экономистам и социологам в этой междисциплинарности, как видим, не нашлось места. Видимо потому, что первые мешают, умея считать деньги, а вторые – умея предвидеть реакцию населения.

К сожалению, та же тенденция начинает себя открыто демонстрировать и в приобретающем свою официальную форму российском агломеративном движении, которое пытаются возглавить градопроектировщики.

и адресации спроса/предложения) наиболее наглядно демонстрировала свойство масштабирования (внешними формами его проявления и стали как «расползание» агломерации по территории, так и увеличение плотности населения в агломерации). В последние десятилетия она всё более отчетливо проявляет другое свое крайне важное свойство – пространственную адресацию спроса/предложения<sup>1</sup>. На базе этой адресации возникает стремление агломерации к активному преодолению своего очагового характера.

**Мегалополис или агломеративный коридор?** Само собой разумеется, что мы не первые, кто обнаружил стремление агломерации к преодолению очагового характера. Одни авторы описывали это стремление в термине «сеть городских агломераций»<sup>2</sup>, другие – в термине «мегалополис»<sup>3</sup>, третьи – как «гигантское скопление агломераций и городов, слившихся друг с другом»<sup>4</sup>.

Наша позиция заключается в том, что мы, во-первых, указываем на совершенно иную непосредственную причину такого преодоления – на внутренне присущее агломерации свойство не только масштабирования и структурирования, но еще и адресации агломеративного спроса/предложения – эту наиболее развитую форму проявления свойства векторности, которое изначально характерно для *генома агломеративности*. Во-вторых (и это прямо следует из предыдущего), мы рассматриваем агломерацию не как скалярное (статическое), а именно как векторное (динамическое) образование (соответственно, в качестве её базовых показателей у нас выступают не скалярные, а векторные величины, на некоторые из которых мы уже указали выше).

На этом основании, исходя из развиваемой нами векторной концепции агломерации, мы, говоря о стремлении агломерации к преодолению

---

<sup>1</sup> Обсуждение причин такой смены доминант мы здесь опустим. Заметим только, что на это важное обстоятельство обратили внимание и некоторые географы и отразили его в своей профессиональной терминологии: «Процесс формирования сети городских агломераций в России практически завершен. Сегодня развитие агломераций идет в другом направлении — происходит интенсификация связей внутри уже сформировавшихся городских агломераций, стягивание в них населения и, как следствие, повышение класса развитости городских агломераций». – Г. Лаппо, П. Полян, Т. Селиванова. Указ. соч.

<sup>2</sup> См., например: Г. Лаппо, П. Полян, Т. Селиванова. Указ. соч.

<sup>3</sup> Этот термин впервые был употреблен географом Ж. Готтманом в 1950-х гг. применительно к почти непрерывной застройке, тянувшейся от Бостона до Вашингтона.

<sup>4</sup> См., например: Развитие городских агломераций: аналитический обзор Выпуск 2 – Гипрогор., 2013. С.11.



своего очагового характера, предпочли ввести термин «агломеративный коридор», поставив его на место скалярных терминов «мегалополис», «скопление агломераций», «сеть городских агломераций»<sup>1</sup>. Образовывая коридоры, агломерация преодолевает уже не только смежные, но и многие отдаленные АТГ (пока продолжим разговор только об этом, понятном для наших коллег по смежным цехам, виде границ). Классическими (но еще недоосмысленными) примерами таких аглокоридоров являются американский БОСВАШ (**BosWash**)<sup>2</sup>, пронизывающий 8 штатов плюс один федеральный округ и связывающий воедино 23 очаговых агломераций; а также японский агломеративный коридор ТОКАЙДО, который пролегает через 8 префектур и 1 округ, объединяя 20 агломераций<sup>3</sup>.

Агломеративный коридор возникает вследствие действия социально-экономических сил взаимопритяжения очаговых агломеративных масс. В этом смысле современный разговор о любой из агломераций не может

---

<sup>1</sup> Подробнее об этом см.: Дончевский Г.Н. Агломеративные коридоры – новый инструмент пространственно-экономической политики национальных властей. – В сб.: Инструментарно-технологическое обеспечение социально-экономических решений. – Институт экономики и внешнеэкономических связей ЮФУ. – М.: Вузовская книга, 2012. – С. 9-29.

<sup>2</sup> «Босваш» (Бостон – Вашингтон) наиболее протяженная в настоящее время городская застройка объединила (поглотила) около 500 городов, в которых проживает почти 20 % всего населения США (около 45 млн). Этот агломеративный коридор протянулся почти на 1000 км по Атлантическому побережью через Бостон, Нью-Йорк, Филадельфию, Балтимор до Вашингтона. В этом регионе, площадь которого составляет всего 3 % территории страны, сосредоточено около 27 % промышленных предприятий США. К «Босваш» принадлежат крупные города: Бостон, штат Массачусетс; Провиденс, Род-Айленд; Спрингфилд, штат Массачусетс; Джерси-Сити, Нью-Джерси; Ньюарк, штат Нью-Джерси; Аллентаун, штат Пенсильвания; Трентон, Нью-Джерси; Филадельфия, штат Пенсильвания; Вустер, штат Массачусетс; Хартфорд, штат Коннектикут; Нью-Хейвен, штат Коннектикут; Бриджпорт, штат Коннектикут; Нью-Йорк, штат Нью-Йорк; Атлантик-Сити, Нью-Джерси; Уилмингтон, штат Делавэр; Балтимор, штат Мэриленд; Вашингтон, округ Колумбия; Арлингтон, штат Вирджиния; Александрия, штат Вирджиния; Ричмонд, штат Вирджиния

<sup>3</sup> На территории ТОКАЙДО проживает 30 млн человек (60% населения Японии) и сосредоточено 23% промышленных предприятий страны. Транспортной подосновой этого аглокоридора является сеть сверхскоростных железных дорог «Синкансен», высокоразвитая система грузовых и пассажирских авиаперевозок, большое количество крупных морских портов, одна из лучших в мире систем автомобильных дорог. Расширение дорожной сети в АК «Токайдо» стало возможным только благодаря научно-техническому прогрессу – в настоящее время проводятся регулярные исследования пропускной способности дорог, активно внедряются интеллектуальные транспортные системы, строятся дороги на бетонных опорах или, напротив, уходящие под землю, проектируются подводные тоннели.

считаться завершенным до тех пор, пока не будет установлено, к каким именно другим агломеративным массам тяготеет масса данного агломеративного образования.

Но если друг к другу притягиваются очаговые агломеративные массы, то с еще больше силой тянутся один к другому и агломеративные коридоры. Каждый из концов аглокоридора завершается не тупиком, а активными векторными образованиями, которыми коридоры устремляются навстречу друг другу. Результатом такого взаимопротяжения становится агломеративный каркас национального социально-экономического пространства. Национальные каркасы, взаимодействуя, образуют глобальную агломеративную структуру. С этой точки зрения становятся малопродуктивные разговоры о так называемых «мировых городах», поскольку мировыми являются не города, а агломеративные каркасы.

На территории России сегодня наиболее явно проступают контуры следующих агломеративных коридоров: Московско-Петербургского (Московская агломерация – Тверь – Великий Новгород – Санкт-Петербургская агломерация) с численностью населения 25,5 млн чел.; Поволжского (Волгоградская агломерация – Саратовская агломерация – Самаро-Тольяттская агломерация – Ульяновская агломерация – Казанская агломерация – Чебоксарская агломерация – Нижегородская агломерация) с численностью населения 10,4 млн чел.; Уральского (Уфимская агломерация – Челябинская агломерация – Екатеринбургская агломерация – Нижнетагильская агломерация – Пермская агломерация) с численностью населения 5,7 млн чел.; Сибирского (Омская агломерация – Новосибирская агломерация – Томская агломерация – Кемерово-Новокузнецкая агломерация – Красноярская агломерация – Иркутская агломерация) с населением 8,1 млн чел.; Приморского (Хабаровская агломерация – Владивостокская агломерация) с населением 2,5 млн чел.

К перечисленным внутренним коридорам необходимо добавить два трансграничных агломеративных коридора: Нижнедонбасский (Ростовская агломерация на территории РФ, Донецкая агломерация и Днепропетровская агломерации на территории Украины) с численностью населения 5,8 млн чел., а также Верхнедонбасскую агломерацию (Восточнодонбасская агломерация на территории Ростовской области, Луганская агломерация на Украине и Харьковско-Белгородская агломерация по обе стороны украинско-российской границы) с численностью населения 5 млн человек<sup>1</sup>. На их базе выкристаллизовывается агломеративный каркас нового территориального устройства российской экономики.

<sup>1</sup> Заметим, что только Донецкой и Луганской агломерациям исследователи присваивают качество «наиболее развитых агломераций», оставшихся за пределами России после

Совершенно очевидно, что происходит формирование агломераций не только вокруг крупных городов. И вокруг средних городов идет создание многополюсных агломераций на базе кластеров, что сказывается на темпах их развития.

Особое внимание стоит уделить формированию крупных агломераций на базе Москвы и Санкт-Петербурга. Влияние этих городов как центров агломераций уже вышло за пределы областей и распространяется на соседние области. Это влияние определяется как единый рынок труда (маятниковая миграция), устойчивый рынок сбыта произведенной продукции, что определяется высокой платежеспособностью жителей этих городов, мощные образовательные и культурные ресурсы. Однако развитие агломераций идет в южном направлении и практически не развивается в северном направлении.

Санкт-Петербургская агломерация развивается от Выборга (особенно в связи со строительством новых портовых терминалов в Усть-Луге, проектируемого строительства нового завода сжиженного газа) и далее на юг. Ее влияние ощущается в Псковской и Новгородской областях, производства которых, особенно пищевые, ориентированы на сбыт продукции в Санкт-Петербурге.

Московская агломерация также развивается в южном направлении и оказывает влияние не только на Московскую область, но и на Калужскую и Тульскую. Особенно сильно это влияние оказало на развитие автомобильного производства, формирование фармацевтического кластера Калужской области. Также большое значение имеет то, что основная масса наукоградов сосредоточена в Московской области, что делает возможным создание и развитие инновационных кластеров.

В Санкт-Петербурге инновационные кластеры образуются на базе имеющихся научных организаций и вузов.

Большое значение имеет и развитие скоростного транспорта, реконструкция и развитие автодорог. При этом по мере развития этих систем границы агломераций будут расширяться. После реконструкции железной дороги Москва–Санкт-Петербург и организации скоростного движения границы агломераций будут включать в себе Тверь и Бологое.

---

распада СССР. Что до Днепропетровской и Харьковской агломераций, то они характеризуются как «сильно развитые», располагаясь на одном уровне с Киевской, Бакинской, Минской, Львовской. (См.: Г. Лаппо, П. Полян, Т. Селиванова. Указ. соч.)

Отсюда можно сделать вывод, что стратегия развития таких агломераций требует совершенно другого подхода, и составление стратегий субъектов Федерации как самостоятельных образований без учета стратегий развития соседних регионов делает их нежизнеспособными. Поэтому необходим орган, который смог бы разрабатывать и согласовывать комплексные стратегии развития агломераций в целом. При этом если учитывать миграцию населения и расширение агломераций, то не исключено, что в этих двух агломерациях будет проживать более 25% населения России. Также включение в агломерацию малых и средних городов позволит им получить новые источники развития. Это может быть связано и с выносом старых производств за пределы городов-центров в другие города. Так, «Красный Октябрь» был выведен в Рязань, «Серп и молот» частично выведен в Ярцево Смоленской области, «Трехгорная мануфактура» в Павлов-Посад и Гаврилов Ям. Ясно, что этот процесс будет развиваться и дальше.

Следует обратить внимание на тот факт, что активные целенаправленные работы по формированию агломеративных коридоров (а не отдельно взятых агломераций) сегодня идут в Китае. Одним из таких аглокоридоров предстоит стать коридору Гуанджоу – Гонконг – Макао, на базе которого некоторые аналитики прогнозируют создание нового центра мировой цивилизации.

Наконец, еще одно сугубо экономическое обстоятельство, на которое мы считаем необходимым обратить внимание читателей в рамках данной статьи. Это – вопрос о характеристике тех *ключевых товаров и услуг*, которыми должны будут отличаться агломерации, входящие в состав национального агломеративного каркаса. Такие агломерации должны будут стать центрами производства таких товаров и услуг, для которых экономическое расстояние стремится к нулю. Иначе говоря, товаров и услуг, стоимость которых будет предельно нечувствительна к издержкам по доставке их конечным потребителям.

Один из прообразов такого рода центров ныне уже возник в рамках Московско–Санкт-Петербургского коридора – НП РУССОФТ, центральный офис которого находится в Санкт-Петербурге. Партнерство возникло в результате слияния консорциума «Форт-Росс» с Национальной Ассоциацией разработчиков программного обеспечения. Сегодня в кластер входят более 60 компаний, работающих в области информационных технологий со штатом более 17000 высококвалифицированных сотрудников, имеющих высшее образование в области программирования и приклад-

ной математики. Компании-члены РУССОФТ являются абсолютными лидерами по внедрению СММИ/ISO в Европе, развивают долгосрочные отношения с нашими партнерами и заказчиками, среди которых такие компании, как IBM, Boeing, SAP, Procter&Gamble, CSC и многие другие.

В зависимости от степени чувствительности товаров и услуг, производимых в *ключевых центрах производства* агломераций, входящих в состав агломеративных коридоров, названные центры нужно будет подразделять на глобальные, трансконтинентальные, континентальные и национальные. Выявление и локализация таких центров должны будут стать одним из базовых элементов проектирования российских агломераций.

Введение в научный оборот представления о центрах производств ключевых агломеративных товаров и услуг подводит нас к проблеме взаимодействия, вернее, даже взаимопроникновения процессов агломерирования и процессов производственной кластеризации<sup>1</sup>. Дело в том, что само стремление, сама тяга к созданию глобального, континентального или национального товара/услуги должно послужить мощным объединяющим моментом, стягивающим на себя наибольшее количество внутри-агломеративных связей, отношений, придать скалярной агломеративной энергии характер векторной агломеративной силы, и тем самым превратить агломерацию из проблемного скопища людей и построек в хорошо структурированный и целенаправленно действующий социально-экономический субъект. Именно на этой основе возникает синтетическое явление *аглокластеризации*, наиболее очевидным выражением которого выступает бренд агломерации<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Впервые в российской литературе на тот факт, что агломерации и кластеры являются взаимосвязанными саморазвивающимися системами было указано в работе: Нещадин А.А., Тульчинский Г.Л. Смена парадигмы регионального развития //Общество и экономика. № 6, 2013г.

<sup>2</sup> Подробнее о механизмах взаимосвязи процесса брендообразования с процессами агломерирования см.: Тульчинский Г.Л. Total Branding: мифодизайн постинформационного общества. Бренды и их роль в современном бизнесе и культуре. СПб: СПбГУ, 2013; Нещадин А.А., Тульчинский Г.Л. Указ. соч.