

Стратегия пространственного развития Российской Федерации и перспективы развития приморских агломераций*

Кузнецов С. В.¹, Межевич Н. М.², Шамахов В. А.^{3, *}

¹Институт проблем региональной экономики Российской академии наук, Санкт-Петербург, Российская Федерация

²Санкт-Петербургский государственный экономический университет, Санкт-Петербург, Российская Федерация

³Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Северо-Западный институт управления РАНХиГС), Санкт-Петербург, Российская Федерация; *shamakhov-va@ranepa.ru

РЕФЕРАТ

Эффективность пространственного развития представляет собой сложную теоретическую задачу, при этом на практике «на месте» эта проблема приобретает междисциплинарный характер. Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, которая была утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р, создает определенные предпосылки для использования эффекта агломерирования для задач регионального развития. Санкт-Петербургская и Калининградская агломерации представляют интереснейший объект исследования, а их сравнительный анализ никогда не проводился ранее. В статье сделана попытка сформулировать некоторые теоретические и практические подходы к данной проблеме.

Ключевые слова: пространственное развитие, агломерация, приморское положение, транспортная инфраструктура, экономический рост, Калининградская область, Ленинградская область, Санкт-Петербург

Strategy of Spatial Development of the Russian Federation and Prospect of Seaside Agglomerations Development

Sergei V. Kuznetsov^a, Nikolay M. Mezhevich^b, Vladimir A. Shamakhov^{c, *}

^aInstitute of Regional Economic Problems of Russian Academy of Science; St. Petersburg, Russian Federation

^bSt. Petersburg State University of Economics, St. Petersburg, Russian Federation

^cRussian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (North-West Institute of Management of RANEPa), St. Petersburg, Russian Federation; shamakhov-va@ranepa.ru

ABSTRACT

The efficiency of spatial development represents a difficult theoretical task, at the same time in practice “on the place” this problem gains cross-disciplinary character. The strategy of spatial development of the Russian Federation until 2025 which was approved by the order of the Government of the Russian Federation on February 13, 2019 N 207-r. and creates certain prerequisites for use of effect of agglomeration for problems of regional development. The St. Petersburg and Kaliningrad agglomerations represent the most interesting object of a research, and their comparative analysis was never carried out earlier. In the article the attempt to formulate some theoretical and practical approaches to this problem is made.

Keywords: spatial development, agglomeration, seaside situation, transport infrastructure, economic growth, Kaliningrad region, Leningrad Region, St. Petersburg

* Работа выполнена в рамках проекта РФФИ № 18-05-00083 «Приморский фактор» конкурентного потенциала российского региона-эксклава: стратегии и механизмы реализации в условиях геополитической и геоэкономической турбулентности».

Проблемы пространственного развития приоритетны для средних и крупных государств мира. Анализу этих проблем адресовано значительное количество отечественных и зарубежных исследований, авторы которых не только описывают региональные различия, но и объясняют их на основе различных теорий и концепций. Проблема в том, что большинство этих теорий были актуальны в условиях индустриального общества и в настоящее время они не могут быть в полной мере использованы. Эпоха индустриального развития закончилась, а на современном этапе постиндустриального развития нужны новые подходы к пространственному развитию. Традиционная форма пространственной организации общества — город — оценивается по-новому. К примеру, с позиций «умный город, цифровой город». Относится это и к России.

Пространственные различия в обеспеченности ресурсами и уровне экономического развития, качестве жизни населения характерны практически для всех государств и, особенно, для России, являющейся самой крупной страной в мире и отличающейся в силу этого уникальными природными и значительными социально-экономическими диспропорциями в территориальном плане. Объективный характер территориальных различий, необходимость воздействия на них с целью достижения общественно значимых целей достаточно давно изучается экономико-географами и экономистами. Исследование процессов агломерирования неотделимо от анализа факторов формирования и развития систем расселения, уклада экономики. Важен уровень развития транспорта, связи. Особо следует отметить роль исторических предпосылок в процессах формирования агломерации, степень укорененности главного города агломерации в окружающем социальном ландшафте. Расселенческие структуры, создаваемые под влиянием какого-либо градообразующего фактора и не имеющие вековых корней, как правило, не долговечны и быстро угасают в кризисный период или с исчерпанием градообразующего ресурса.

Пространственное развитие общества и государства не может быть равномерным. Последние несколько тысяч лет человеческой цивилизации показали, что город и система городов (к примеру, афинские полисы) являются центрами экономической жизни, обеспечивающими эффективное развитие. При этом по мере исторического развития все чаще ставится задача сбалансировать экономический прорыв одних территорий помощью аутсайдерам. Для этого государства ведут активную пространственную политику, в том числе используя возможности городов и агломерационный эффект. Дилемма «эффективность или равенство», известная как минимум 90 лет, продолжает оставаться ограничителем любых форм оптимизации пространственного развития.

В современной экономической географии сложилось немало подходов к определению явления агломерации. Общим для всех подходов является то, что агломерация представляется как некая общность территорий с явно выраженным ядром или несколькими ядрами (конурбации), а также некой прилегающей территорией (корона — города и поселения-спутники). Объединяют эту территорию активные экономические, трудовые и социальные связи, транспортная инфраструктура, трудовая, социально-бытовая, рекреационная миграции. Так формируется система расселения, являющаяся частью любой агломерации. «Система расселения понимается как пространственная организация группы населенных мест различной величины и народнохозяйственного профиля в природно-ландшафтной среде, основанная на постоянно возрастающем их взаимодействии, разнообразных связях населения, совместном комплексном использовании межгородских территорий и общности планировочной структуры» [9, с. 11].

В данной статье под городской агломерацией подразумеваются компактные скопления территориально сосредоточенных городов и других населенных мест, которые в процессе своего роста сближаются (иногда срастаются), и между которыми уси-

ливаются многообразные хозяйственные, трудовые и культурно-бытовые взаимосвязи. В состав агломерации, как правило, входит одно или несколько ядер, окруженных периферией, представленной городами-спутниками, тяготеющими к ядру. Городская агломерация является естественным результатом городского развития и несет в себе определенные экономические последствия. Так, повышается конкурентоспособность экономики, создается приток ресурсов для ее развития, возникает возможность выхода агломерации на мировой уровень и, как следствие, агломерация становится ключевым экономическим, транспортным, финансовым центром. Таким образом, все города, входящие в данную агломерацию, могут получать экономическую прибыль, которую не могли бы получить поодиночке¹.

Исследования новой роли городов, процессов агломерирования широко ведутся в мире, Европе и, в том числе, у наших соседей в Балтийском регионе. По прогнозам ООН, доля городского населения с 55% в текущем году увеличится до 63% к 2030 г. Это увеличение будет обеспечено по большей части за счет крупных городов с численностью населения 500 тыс. человек и более. В таких странах, как США, Канада, Бразилия уровень урбанизации достигает 80%, а, например, в Бельгии и Японии — 90%. Что касается Российской Федерации, то с 2010 г. численность населения в городских агломерациях увеличилась почти на пять миллионов человек. При доле населения 55% города генерируют более 80% мирового ВВП. При этом на 600 городов приходится более 50% вклада в мировой ВВП². Беглый взгляд на эти города свидетельствует о том, что абсолютное большинство из них относятся к приморским и обладают признаками агломерации. Развитие экономики и социальной сферы, обеспечение эффективности пространственного развития тесно связаны с проблемами городов. Понимание этого характерно и для современной России.

Россия вступила в новый этап развития, связанный со Стратегией пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 г., которая утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р. Важно отметить, что Стратегия разработана в соответствии с Федеральным законом от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации». Учтены все положения Указа Президента России от 16 января 2017 г. № 13 «Об утверждении Основ государственной политики регионального развития Российской Федерации на период до 2025 года».

Методологическая база документа основана на предложениях о совершенствовании системы расселения на территории России и приоритетных направлениях размещения производительных сил, утвержденных постановлением Правительства от 20 августа 2015 г. № 870.

Новая «Стратегия» имеет прямое отношение к проблематике российских агломераций, являющейся предметом данной статьи. Документ открывается разделом «Концентрация экономического роста в ограниченном числе центров, рост социально-экономической роли городов». Программным тезисом «Стратегии» можно считать следующую: «Общемировыми тенденциями пространственного развития в начале XXI века являются концентрация населения и экономики в крупнейших формах расселения, среди которых ведущие позиции занимают крупнейшие городские агломерации. В Российской Федерации сформировалось около 40 крупных городских агломераций и крупнейших городских агломераций, в большинстве из

¹ Подробнее: [5].

² Журнал «Бюджет» о том, как развиваются агломерации в стране, о методах их управления, а также о законодательном регулировании со ссылкой на разработки ИЭГ и комментарием генерального директора А.С. Пузанова [Электронный ресурс]. URL: <http://www.urbaneeconomics.ru/centr-obshchestvennyh-svyazey/news/zhurnal-byudzheta-o-tom-kak-razvivayutsya-aglomeracii-v-strane-o>

которых численность населения с начала 2000-х годов устойчиво возрастает и в настоящее время превысила 73 млн человек»¹.

В настоящее время формируется государственная поддержка развития на территории России новых регионов и новых агломераций. Важный вопрос: каковы будут их очертания? Новым условием является изменение экономического пространства современной России. В начале XXI в. оно подвержено значительным внешним и внутренним трансформациям и инверсиям, что, впрочем, характерно для разных макрорегионов мира и крупнейших государств — Канады, Китая, США, Бразилии, Австралии, ЕС, Индии и т. д., не говоря уже о менее крупных из них.

За последние 25 лет социально-экономические показатели жизни в России качественно изменились. Как минимум полтора десятилетия прошли под знаком адаптации общества к новым условиям. Экономика не просто разрушалась, она деградировала. «Справедливости ради нужно отметить, что деградация экономики — это тоже качественное изменение экономики, возможность которого нужно учитывать. <...> Деградация в таком случае становится завершающей стадией развития — той стадией, на которой прежняя структура прекращает существование и уступает место для новой структуры, не обязательно лучшей объективно, но соответствующей новым условиям развития региона» [1, с. 21]. Эти новые условия не означают абсолютной победы урбанизма как образа жизни и модели организации экономики. Боязнь прийти к России 25 городов действительно есть. «Дихотомия „центр — провинция“ на протяжении вот уже нескольких веков российской истории воспроизводит расщепленный тип общественного развития: с одной стороны, модернизирующий центр, с другой — противостоящий ему мир провинции, подвергающийся модернизации». Как обеспечить модернизацию? Развивать города — считают авторы Стратегии» [10, с. 24]. Подобный путь тоже критикуем, однако лучшего варианта предложить не смог никто, даже критики «Стратегии».

Мы исходим из того, что необходимый для эффективной экономической деятельности размер пространства определяется характером и масштабом территориального разделения труда. Пространство уже не выступает в качестве только пассивной формы развития производства, в настоящее время оно оказывает активное влияние на характер, масштабы и пропорции развития экономики, на специфические особенности хозяйственной деятельности людей, заселяющих отдельные части территории. Произошедшая переориентация части экономических связей регионов страны на внешнеэкономические является дополнительным фактором уменьшения межрегиональной торговли, а это меняет характер территориального разделения труда, в результате чего пространство претерпевает своего рода «сжатие» внутри страны. Чем меньше необходимый для экономической деятельности размер пространства, тем медленнее реализуется экономическое развитие страны, т. е. замедляются темпы экономического роста. С другой стороны, внешние связи втягивают в экономическое пространство страны-территории «под чужим флагом». Под этот «флаг» может уходить и развитие агломераций, как это произошло с Гонконгом.

Сказанное имеет прямое отношение к Санкт-Петербургской и Калининградской агломерациям. В РФ одной из главных целей Стратегии пространственного развития является создание единого экономического пространства внутри страны и организация внешних коридоров развития. Это подразумевает создание развитой и сбалансированной транспортной сети, однако следует учитывать региональную специфику. Развитие агломерации и транспортной инфраструктуры является ключевым фактором и в стратегии социально-экономического развития Северо-Западного

¹ Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р. [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/docs/35733/>

региона. С помощью реконструкции существующих и корректировки проектируемых транспортных путей и оптимизации рамок стратегирования возможен выход СЗФО на новый уровень в системе глобализированных мирохозяйственных связей [6].

Внешние трансформации связаны, в первую очередь, с активной интеграцией ее отдельных пространств и регионов в мировое глобализированное пространство. Они во многом обусловлены геоэкономическим фактором, который стал движущей силой в новой архитектуре мирового глобализированного пространства. Одной из основных характеристик экономико-географического положения является его изменчивость как во времени, так и в пространстве. Экономико-географическое положение (ЭГП) объекта не может быть одинаковым на различных этапах развития как самого объекта, так и его окружения. Не сложно заметить, что ЭГП Санкт-Петербурга и Ленинградской области сильно и волнообразно изменялось за период с 1913 по 1991 г. и продолжает меняться. К 1913 г. порт Санкт-Петербурга и прилегающая инфраструктура пришли в упадок. При этом динамично развивались порты Риги и Ревеля. Примерно с 1924 г. Ленинградский порт реконструируется, задействованы возможности Кронштадта. В 1930-е гг. возникает проект Усть-Лужского порта, впрочем, реализован он будет только через 80 лет. Изменение границ СССР привело к свертыванию проектов в РСФСР и мощным вложениям в инфраструктуру советских Эстонии и Латвии. В 1992 г. опять выяснилось, что транзитно-транспортная инфраструктура Санкт-Петербургского порта недофинансирована, и ЭГП города опять нуждается в реконструкции. С 1997 г. началось проектирование и строительство адекватной потребностям российской торговли инфраструктуры. Город и область вернули утраченный еще в петровские времена статус «окна в Европу».

Однако для Калининградской области эта задача после 1991 г. оказалась нереализуемой. Область стала эксклавом, соответственно эффективность развития ее агломерации предполагает переоценку экономико-географического положения. Это предпосылка, без которой исследование агломераций всего Северо-Запада не эффективно. Местонахождение — важнейшая качественная характеристика конкретного пространства. Удачное местонахождение, облегчающее интенсивное использование его человеком, повышает ценность данного пространства. В виде примера можно сослаться на то, что участки на границе между сушей и морем, как правило, ценнее, чем внутриконтинентальные, так как они более интересны, прежде всего, для транспортного использования.

Вышесказанное объясняет стремление любой страны (разумеется, имеющей для этого достаточную мощь) продвинуться к морскому побережью. Не была исключением из этого правила и Россия, осуществлявшая в течение столетий движение к морю. Интенсивное использование пространства (сухопутного и морского) вдоль бывшего советского побережья Балтики и Черного моря всеми видами транспорта может наглядно продемонстрировать хозяйственную ценность этого региона [2, с. 6–7].

Для Северо-Западного региона существует ряд особенностей, определивших развитие его инфраструктуры. Во-первых, как уже отмечалось, это резкий контраст субъектов, входящих в Северо-Западный федеральный округ (СЗФО). Это касается различных географических, социальных, экономических параметров, что влияет и на разный уровень инфраструктурного развития.

Северо-Западный федеральный округ включает в себя две агломерации: Санкт-Петербургскую и Калининградскую. СЗФО является репрезентативной территорией для изучения процессов трансформации экономического пространства и агломерирования. Отличительной особенностью данного макрорегиона является ключевое значение Санкт-Петербурга как экономического, культурного и политического центра данного макрорегиона. Особенностью Петербурга является его возникновение, связанное с четкими управленческими решениями, главная цель которых — налаживание экономических и культурных связей с Западной Европой.

Ключевой позицией, определяющей сходство модели развития Санкт-Петербургской и Калининградской агломераций, является их приморское географическое положение. В том и в другом случае выход к морю является стратегическим ресурсом, решающим развитие транспортной инфраструктуры, ориентированным на работу в «Большой Евразии» [11].

Общие в масштабах Северо-Запада России цели реализуются в различных условиях, и прежде всего это относится к строительству портовых сооружений. Независимо от масштаба планов российских железнодорожных, автомобильных и судоводных компаний, только Санкт-Петербургская агломерация является полноценным «окном в Европу». Проблемой для российских логистов, транспортников, экономистов является осознание текущей и перспективной внешнеполитической ситуации. Польша и, тем более, Литва не заинтересованы в любых формах развития путей на Калининград [7].

Развитие Санкт-Петербургской и Калининградской городских агломераций не может рассматриваться с позиций теоретического единства и, тем более, существующих практик. Огромное количество экономических и географических различий «лежит на поверхности», эффект масштаба и эксклавное положение усугубляет дифференциацию и делает совместный анализ практически невозможным.

Столь очевидные различия заставляют нас обратить внимание на общее в развитии. Единство предпосылок развития связано с идентичными задачами в экономической и политической сфере. Вместе с тем развитие приморских регионов не может не давать значимый стимул для формирования каркаса инфраструктурного развития. Так же, как Санкт-Петербург, Калининград, благодаря своему местоположению и особому статусу, является одним из основных центров внешней торговли. Однако при этом можно отметить слабую развитость горизонтальных связей с соседними внутренними периферийными территориями, они имеют слабые экономические и социальные связи. Развитие Санкт-Петербургской и Калининградской городских агломераций зависит от безопасных, эффективных, удобных и экономичных транспортно-логистических услуг. Интеграция транспортной инфраструктуры и строительств единой логистической системы не только могут значительно улучшить способность координировать развитие городских агломераций, но и стимулировать внутреннее потребление и защитить экономический рост.

Несмотря на большое количество элементов, формирующих агломерацию, таких, как природно-экологический каркас, инженерная инфраструктура, культурно-историческое развитие и пр., в общей структуре развития городской агломерации ключевое значение имеет транспортная сеть, соединяющая разрозненные города в единую систему. Требуется провести оценку влияния Санкт-Петербурга и Калининграда на прилегающие к ним города, это необходимо для определения их социально-экономической взаимосвязи, а также выявления агломерационных поясов с помощью анализа транспортной инфраструктуры. Ввиду того, что транспортный каркас представляет собой одну из ключевых составляющих агломераций, «отдаление на 60 км от центра Санкт-Петербурга соответствует изохроне двухчасовой транспортной доступности до центра города, которую обычно определяют как границу агломерации. Обычно эту изохрону проводят примерно в 120–130 км от центра города, руководствуясь средней скоростью движения автомобиля по дороге с твердым покрытием. Но в этом случае исключаются дорожные пробки и остановки в пути следования при движении на автомобиле, ожидание транспорта и переходы между остановками при перемещении на общественном транспорте» [4, с. 34]. В этом случае территория Калининградской области практически равна территории агломерации, чего, разумеется, нельзя сказать о Санкт-Петербургской агломерации. С нашей точки зрения, последняя охватывает не более 20% площади Ленинградской области, т.е. 15–17 тыс. км².

Система расселения Калининградской области носит однополярный характер, т.е. в западной части области, на территории Калининградской агломерации, занимающей более четверти территории области, сосредоточено 70% жителей региона. Плотность населения здесь 262 чел. на км² [3, с. 130]. Для Санкт-Петербургской агломерации, конечно же, характерны иные показатели. Численность населения Санкт-Петербургской агломерации составляет примерно 6,1 млн человек, плотность населения не может быть адекватно посчитана, так как с востока эти показатели от эффективной субурбии к «сибирским» параметрам переходят в интервале 40–50 км.

Санкт-Петербургская агломерация, вторая по величине в России и самая крупная севернее Лондона, является одним из наиболее ярких и одновременно специфических примеров российских процессов урбанизации. Ввиду особенностей исторических событий, ее экономическое развитие также тяжело поддается сравнению с другими городами России. Санкт-Петербургская агломерация является мощным ядром притяжения для всего СЗФО, производя около 45% ВРП и занимая первое место в региональной структуре инвестиций в основной капитал (около 35%) [8, с. 66]. Доля Калининградской области меньше почти в пять раз, но иного варианта не может быть для эксклавного региона. «Калининградская агломерация является полюсом сосредоточения хозяйства и населения области. Она концентрирует 88% всех хозяйствующих объектов области и обеспечивает 89% производства промышленной продукции области» [3, с. 126]. В масштабах СЗФО Калининградская агломерация, тем не менее, напоминает Санкт-Петербургскую своей несбалансированностью и смещением центра на северо-запад.

Исследование пространственного развития Санкт-Петербургской и Калининградской агломераций, взаимосвязи и взаимозависимости их частей позволяют определить ключевые характеристики их пространственной структуры, направление развития агломерации. В случае с Санкт-Петербургской и, в меньшей степени, Калининградской агломерациями, одним из наиболее эффективных способов решения проблемы сбалансированного взаимодействия города и области является рост социально-экономической самостоятельности городов-спутников без разрыва связей с ядром.

Подведем итоги:

1. Изучение приморских агломераций следует вести сопряженно. В этом случае более рельефно выглядит как совокупность общих черт, так и значимые различия.
2. Санкт-Петербургская и, в меньшей степени, Калининградская агломерации — это сопряжение экономических и политических задач.
3. Стабильность — цель развития всех регионов, однако для приморских регионов, находящихся на стратегических направлениях, рядом с враждебными соседями, качество развития становится параметром национальной безопасности.
4. Существует ряд направлений, предполагающих совместное развитие двух агломераций. Речь идет о налаживании высокоэффективного скоростного круглогодичного морского сообщения между регионами, развитии транзита, производственной кооперации.
5. Санкт-Петербург и Калининград располагают мощным потенциалом вузовской, академической, отраслевой науки. Очевидно, что пришло время для более глубокой интеграции исследований развития агломераций как в теоретической, так и в практической сферах.

Литература

1. Агафонов Н.Т., Исляев Р.А., Литовка О.П. Государственная стратегия регионального развития России: смена парадигмы территориальной организации общества. СПб., 1998.

2. *Актуальные проблемы коммуникаций России с внешним миром в свете геополитических изменений в постсоветском пространстве.* М. : ИМЭМО РАН, 1996.
3. *Белова А. В.* Роль малых и полусредних городов в решении проблем регионального развития // Балтийский регион. 2011. № 1. С. 126–133.
4. *Дегусарова В. С., Мартынов В. Л., Сазонова И. Е.* Геодемографические особенности пригородной зоны Санкт-Петербурга // Балтийский регион. 2018. Т. 10, № 3. С. 19–40.
5. *Кузнецов С. В., Межевич Н. М., Лачининский С. С.* Пространственные возможности и ограничения модернизации российской экономики: пример Северо-Западного макрорегиона // Экономика региона. 2015. № 3. С. 25–38.
6. *Межевич Н. М.* Региональное внешнеэкономическое сотрудничество: проблемы и тенденции развития // Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития. 2016. № 2–3. С. 9–20.
7. *Межевич Н. М., Тарасов И. Н.* Геополитический потенциал развития российского региона-эксклава: поиск ключевой стратегии и механизмов ее реализации в новых условиях // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: Гуманитарные и общественные науки. 2019. № 1. С. 95–103.
8. *Михайлюк М. А.* Исследование влияния транспортной инфраструктуры на маятниковую миграцию (на примере Санкт-Петербургской агломерации) // Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития. 2017. № 1. С. 66–79.
9. *Смоляр И. М.* Формирование системы группового расселения и совершенствование окружающей среды // Градостроительство и окружающая среда. Киев, 1973.
10. *Шамахов В. А., Межевич Н. М.* Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года: экономические возможности и управленческие ограничения // Управленческое консультирование. 2019. № 4. С. 19–27.
11. *Шамахов В. А.* Геоэкономическая стратегия развития СЗФО в контексте проекта «Большая Евразия» // Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество. Ежегодник ИНИОН РАН. 2018. С. 451–452.

Об авторах:

Кузнецов Сергей Валентинович, директор Института проблем региональной экономики Российской академии наук (Санкт-Петербург, Российская Федерация), доктор экономических наук, профессор; info@iresras.ru

Межевич Николай Маратович, профессор Санкт-Петербургского государственного экономического университета (Санкт-Петербург, Российская Федерация), доктор экономических наук, профессор; mez13@mail.ru

Шамахов Владимир Александрович, директор Северо-Западного института управления РАНХиГС (Санкт-Петербург, Российская Федерация), доктор экономических наук, кандидат исторических наук, профессор; shamakhov-va@ranepa.ru

References

1. Agafonov N.T., Islyaev R.A., Litovka O.P. State strategy of regional development of Russia: paradigm shift of the territorial organization of society. SPb., 1998. (In rus)
2. Current problems of communications of Russia with the outside world in the light of geopolitical changes in the former Soviet Union. M. : IMEMO RAS, 1996. (In rus)
3. Belova A.V. The role of small and semi-medium-sized towns in solving the problems of regional development // Baltic region [Baltiiskii region]. 2011. N 1. P. 126–133. (In rus)
4. Degusarova V.S., Martynov V.L., Sazonova I.E. Geodemographic features of a residential suburb of St. Petersburg // Baltic region [Baltiiskii region]. 2018. V. 10, N 3. P. 19–40. (In rus)
5. Kuznetsov S.V., Mezhevich N.M., Lachininsky S.S. Spatial opportunities and restrictions of modernization of the Russian economy: example of the Northwest macroregion // Economy of region [Ekonomika regiona]. 2015. N 3. P. 25–38. (In rus)
6. Mezhevich N.M. Regional external economic cooperation: problems and trends of development // Northwest Economy: problems and prospects of development [Ekonomika Severo-Zapada: problemy i perspektivy razvitiya]. 2016. N 2-3. P. 9–20. (In rus)
7. Mezhevich N.M., Tarasov I.N. Geopolitical potential of development of the Russian region exclave: search of key strategy and mechanisms of its realization in new conditions // Bulletin of the Baltic Federal University of I. Kant. Series: Humanitarian and social sciences [Vestnik

- Baltiiskogo federal'nogo universiteta im.I. Kanta. Seriya: Gumanitarnye i obshchestvennye nauki]. 2019. N 1. P. 95–103. (In rus)
8. Mikhaylyuk M. A. A research of influence of transport infrastructure on pendular migration (on the example of the St. Petersburg agglomeration) // Northwest Economy: problems and prospects of development [Ekonomika Severo-Zapada: problemy i perspektivy razvitiya]. 2017. N 1. P. 66–79. (In rus)
 9. Smolyar I. M. Formation of a system of group resettlement and improvement of the environment // Town planning and environment. Kiev, 1973. (In rus)
 10. Shamakhov V. A., Mezhevich N. M. The strategy of spatial development of the Russian Federation until 2025: economic opportunities and administrative restrictions // Administrative consulting [Upravlencheskoe konsul'tirovanie]. 2019. N 4. P. 19–27. (In rus)
 11. Shamakhov V. A. The geoeconomic strategy of development for the Northwestern Federal District in the context of the Big Eurasia project // Big Eurasia: Development, safety, cooperation. Year-book Institute of Scientific Information for Social Sciences of the Russian Academy of Sciences. 2018. P. 451–452. (In rus)

About the authors:

Sergei V. Kuznetsov, Director of Institute of Regional Economic Problems of Russian Academy of Science (St. Petersburg, Russian Federation), Doctor of Science (Economics), Professor; info@iresras.ru

Nikolay M. Mezhevich, Professor of St. Petersburg State University of Economics (St. Petersburg, Russian Federation), Doctor of Science (Economics), Professor; mez13@mail.ru

Vladimir A. Shamakhov, Director of North-West Institute of Management of RANEPА (St. Petersburg, Russian Federation), Doctor of Science (Economics), PhD in History, Professor; shamakhova@ranepa.ru