

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ ГЕОГРАФИИ

УДК 911.375(571.53)

DOI: 10.15372/GIPR20250311

Д.А. БУБНОВИЧ^{*,**}, Е.И. НАГОВИЦИНА^{**,***}, А.Д. ОВЕЧКИНА^{**}^{*}Иркутский государственный университет,

664033, Иркутск, ул. Лермонтова, 126, Россия, darya.bubnovich74@gmail.com

^{**}ОГБУ «Центр компетенций», 664025, Иркутск, ул. Степана Разина, 27, Россия,

darya.bubnovich74@gmail.com, katya.nagovitsina@yandex.ru, gelamura@yandex.ru

^{***}Институт географии им. В.Б. Сочавы СО РАН,

664033, Иркутск, ул. Улан-Баторская, 1, Россия, katya.nagovitsina@yandex.ru

ВЫДЕЛЕНИЕ ГРАНИЦ АГЛОМЕРАЦИИ (НА ПРИМЕРЕ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ)

Рассматривается неопределенность понятия «агломерация» в региональных и федеральных документах стратегического и территориального планирования, а также в научной литературе. В результате анализа документов разного уровня, а также научных трудов авторитетных специалистов в данной области, сформирована сравнительная таблица, позволяющая проследить динамику понятия «городская агломерация». Большинство из приведенных определений указывают, что для агломерации необходимы «ядро», спутники и производственные, экономические, социальные и транспортные связи между ними. Анализируются практические подходы к выделению границ Иркутской агломерации, их достоинства и недостатки. На основе анализа национального проекта «Безопасные качественные дороги», Стратегии социально-экономического развития Иркутской области до 2036 г. и главного документа территориального планирования региона — Схемы территориального планирования Иркутской области — обосновываются два подхода к выделению границ агломерации, отражающие различия в ее делимитации: транспортный и территориально-административный. Подход, отраженный в национальном проекте, основывается на развитии транспортной инфраструктуры, в то время как подход, имеющий место в Стратегии и Схеме территориального планирования, учитывает принцип территориальной неделимости и интервалы временной доступности до ядра Иркутской агломерации — города Иркутска. Рассмотрены положения проекта федерального закона «О городских агломерациях», который впервые приводит утвержденный перечень критериев для выделения агломерации, таких как наличие центра, средняя плотность территориальных образований, составляющих агломерацию, и транспортная доступность периферийных территорий по отношению к ядру. Помимо определения критериев, данный проект позволит закрепить терминологическую базу в отношении агломераций, установить правовые и организационные условия их функционирования, а также определить полномочия региональных и муниципальных органов власти в управлении агломерационными процессами.

Ключевые слова: Иркутская агломерация, территориально-административный подход, транспортный подход, схема территориального планирования, стратегия социально-экономического развития.

D.A. BUBNOVICH^{*,**}, E.I. NAGOVITSINA^{**,***}, A.D. OVECHKINA^{**}^{*}Irkutsk State University, 664033, Irkutsk, ul. Lermontova, 126, Russia, darya.bubnovich74@gmail.com^{**}Regional State Budgetary Institution “Competence Center”, 664025, Irkutsk, ul. Stepana Razina, 27, Russia, darya.bubnovich74@gmail.com, katya.nagovitsina@yandex.ru, gelamura@yandex.ru^{***}V.B. Sochava Institute of Geography, Siberian Branch, Russian Academy of Sciences, 664033, Irkutsk, ul. Ulan-Batorskaya, 1, Russia, katya.nagovitsina@yandex.ruIDENTIFICATION OF AGGLOMERATION BOUNDARIES
(A CASE STUDY OF IRKUTSK OBLAST)

The article examines the uncertainty of the concept of “agglomeration” in regional and federal documents of strategic and territorial planning, as well as in scientific literature. As a result of the analysis of documents of various levels, as well as scien-

tific works by reputable authors in this field, a comparative table has been formed, allowing us to trace the dynamics of the term of “urban agglomeration”. Most of the given definitions indicate that an agglomeration requires a “core”, satellites and production, economic, social and transport links between them. Practical approaches to identifying the boundaries of the Irkutsk agglomeration, their advantages and disadvantages are analyzed. Based on the analysis of the national project “Safe High-Quality Roads”, the Strategy for Socio-Economic Development of Irkutsk Oblast until 2036 and the main document of territorial planning of the region, i.e. the Scheme of Territorial Planning of Irkutsk Oblast, two approaches to identifying the boundaries of the agglomeration, reflecting the differences in its delimitation, are substantiated, namely: transport and territorial-administrative. The approach of the national project is based on the development of transport infrastructure, while the approach reflected in the Strategy and the Scheme of Territorial Planning takes into account the principle of territorial indivisibility and time intervals of accessibility to the core of the Irkutsk agglomeration — the city of Irkutsk. The article considers the provisions of the draft federal law “On Urban Agglomerations”, which for the first time provides an approved list of criteria for identifying an agglomeration, such as the presence of a center, the average density of territorial entities that make up the agglomeration, and transport accessibility of peripheral territories in relation to the core. In addition to defining the criteria, this project will make it possible to consolidate the terminological base for agglomerations, establish legal and organizational conditions for their functioning, and determine the powers of regional and municipal authorities in managing agglomeration processes.

Keywords: Irkutsk agglomeration, territorial-administrative approach, transport approach, territorial planning scheme, socio-economic development strategy.

ВВЕДЕНИЕ

В современной географической науке проблема формирования и развития агломераций занимает одно из центральных мест. Отмечается тенденция к переходу к агломерационной модели расселения, поскольку такая конфигурация дает возможность для более эффективного развития территории и управления ею. Однако, несмотря на длительный период исследования агломераций, в российской науке отсутствует ее общепринятая трактовка. Это влечет за собой ряд проблем, главная из которых — определение границ и закрепление юридического статуса агломераций в документах территориального планирования федерального и регионального уровней.

Цель настоящей статьи — изучение проблематики выделения границ агломераций. Проведен анализ понятия «агломерация», а также подходов к закреплению юридического статуса для правового регулирования территории в соответствии с принятыми границами на примере Иркутской агломерации.

Объектом исследования выступает Иркутская городская агломерация как центр наибольшей концентрации населения Иркутской области и территория сосредоточения основных производственных сил региона.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ОБСУЖДЕНИЕ

Анализ понятия «агломерация». Исследование эволюции понятия «городская агломерация» показывает, что при его возникновении в советский период речь шла о выделении новой формы расселения и анализе взаимодействия населенных пунктов между собой. Советские ученые-урбанисты при рассмотрении термина «агломерация» сходились во мнении, что это город-центр и окружающие его города-спутники, взаимодействующие между собой посредством социально-экономических и миграционных связей. Однако имелся ряд разночтений в зависимости от направленности исследований авторов.

Расхождения в определении данного понятия отмечаются не только в научной литературе, но и в документах стратегического и территориального планирования регионального и федерального уровней. Например, в Стратегии пространственного развития РФ до 2025 г. основными критериями выделения таких понятий, как крупная и крупнейшая городская агломерация, являются численность населения и социально-экономические связи [1]. В Постановлении Правительства РФ 2021 г. «Об утверждении методик расчета показателей для эффективности деятельности высших должностных лиц субъектов РФ...» понятие городской агломерации рассматривается как система с интенсивными производственными, транспортными и культурными связями. Обязательным элементом также является наличие маятниковой трудовой миграции населения [2]. В таблице приведены примеры определений понятия «агломерация», закреплённые в документах различного уровня и литературных источниках, с выделением отличительных особенностей. В официальных документах агломерация определяется как совокупность производственных, транспортных, культурных, маятниковых, инфраструктурных и социальных связей. Примечательно, что в правовых источниках внимание акцентируется на критерии численности населения в границах агломерации.

Сравнительная таблица понятия «агломерация» в разных источниках

Документ	Определение	Ключевые слова
Официальные документы		
Концепция долгосрочного социально-экономического развития РФ на период до 2020 г. [8]	Крупнейшая агломерация — зона опережающего экономического роста, обеспечивающая приток населения и инвестиций	Зоны опережающего экономического роста, население, инвестиции
Постановление Правительства РФ № 542 «Об утверждении методик расчета показателей для оценки эффективности деятельности высших должностных лиц...» [2]	Городская агломерация — образуемая крупнейшим городским округом — «ядром агломерации» и муниципальными образованиями, «спутниками», — многокомпонентная система с интенсивными производственными, транспортными и культурными связями, в частности наличием «маятниковой» трудовой миграции населения	Ядро, спутники, производственные, транспортные и культурные связи, маятниковая миграция
Постановление Правительства РФ № 1596 «Об утверждении государственной программы РФ «Развитие транспортной системы»» [18]	Городская агломерация — территория, включающая города с населением свыше 300 тыс. чел.	Города с населением свыше 300 тыс. чел.
Стратегия пространственного развития РФ на период до 2025 года [1]	Крупная городская агломерация — совокупность компактно расположенных населенных пунктов и территорий между ними с общей численностью населения 500–1000 тыс. чел., связанных совместным использованием инфраструктурных объектов и объединенных интенсивными экономическими, в том числе трудовыми, и социальными связями. Крупнейшая городская агломерация — совокупность компактно расположенных населенных пунктов и территорий между ними с общей численностью населения более 1000 тыс. чел., связанных совместным использованием инфраструктурных объектов и объединенных интенсивными экономическими, в том числе трудовыми, и социальными связями	Компактно-расположенные населенные пункты, инфраструктурные объекты, экономические, социальные и трудовые связи, численность населения 500–1000 тыс. чел., свыше 1000 чел.
Стратегия социально-экономического развития Иркутской области на период до 2036 г. (ССЭР ИО) [12]	Агломерация (городская агломерация) — компактное скопление населенных пунктов, главным образом городских, местами срастающихся, объединенных интенсивными производственными, транспортными и культурными связями	Компактное скопление населенных пунктов, производственные, транспортные и культурные связи
Схема территориального планирования Иркутской области в ред. 2023 г. (СТП ИО) [13]	Дублирует определение, данное в ССЭР ИО	Дублирует ключевые слова, приведенные в ССЭР ИО
Проект Федерального закона «О городских агломерациях» (не утвержден) [19]	Городская агломерация — это территория городского округа, либо городского округа с внутригородским делением, либо города федерального значения, объединенная с территориями иных муниципальных образований устойчивыми социальными, экономическими и хозяйственными связями	Городской округ, города федерального значения, муниципальные образования, социальные, экономические, хозяйственные связи
Научная литература		
Определение А.Г. Лаппо [20]	Городская агломерация — компактная территориальная группировка городских и сельских поселений, объединенных в динамичную локальную систему многообразными интенсивными связями: производственными, деловыми, трудовыми, культурно-бытовыми, рекреационными и пр., а также совместным использованием ресурсов агломерационного ареала	Группировка поселений, динамичная система, многообразные связи, использование ресурсов, агломерационный ареал
Определение Е.Н. Перцика [21]	Городская агломерация — система территориально сближенных и экономически взаимосвязанных населенных мест, объединенных устойчивыми трудовыми, культурно-бытовыми и производственными связями, общей социальной и технической инфраструктурой	Форма расселения, трудовые, культурно-бытовые и производственные связи, общая социальная и техническая инфраструктура
Большой экономический словарь под редакцией А.Н. Азриляна [22]	Агломерация — компактное расположение, группировка городских поселений, объединенных в единое целое интенсивными производственными, трудовыми, культурно-бытовыми и рекреационными связями	Компактное расположение, производственные, трудовые, культурно-бытовые и рекреационные связи

Трудность в вопросе выработки единого терминологического аппарата для изучения агломераций порождает проблему определения их границ, что, в свою очередь, влияет на подход к градостроительному планированию, проектированию и управлению развитием территории. Кроме того, установленная граница способствует оптимальному размещению объектов социальной инфраструктуры, меж- и внутриагломерационной транспортной инфраструктуры, рабочих мест. В определенной мере выделение контура агломерации благоприятствует преодолению организационной разобщенности муниципалитетов, которые в нее включаются, и позволяет повысить эффективность их бюджетного планирования. Научный подход к определению границ основывается на оценке транспортной доступности, плотности населения и характера использования территории, интенсивности транспортных потоков и размещения наружной рекламы [3]. Также во внимание берется соблюдение целостности муниципальных образований типа городских округов, городских и сельских поселений [4].

Придание юридического статуса агломерационным границам сделает возможным рациональное использование природных и территориальных ресурсов, а также развитие качественного рынка товаров и услуг за счет совместного использования. Такие регулирующие действия приведут к появлению положительных социально-экономических эффектов — уменьшению экологической нагрузки, распределению транспортных потоков, снижению издержек на содержание инфраструктуры, повышению уровня здравоохранения и общего уровня качества жизни населения [5].

Принятие федерального нормативно-правового акта «О городских агломерациях», подготовленного Минэкономразвития РФ, должно также закрепить критерии для выделения агломераций. Такой механизм позволит регулировать стихийно возникающие территориальные образования, определяя регламенты для строительства и расширения поселения [6]. Документ включает терминологическую базу, устанавливает правовые и организационные условия формирования и функционирования городских агломераций, основные полномочия органов власти субъектов и прочие необходимые средства управления агломерацией [7].

О проблеме правового статуса Иркутской агломерации. В большинстве регионов России агломерационная практика значительно опережает теорию. Первоначальный толчок для создания новых и развития существующих агломераций в России был дан в Концепции долгосрочного социально-экономического развития РФ на период до 2020 г., утвержденной распоряжением Правительством РФ от 17 ноября 2008 г. № 1662-р., которая определила крупнейшие агломерации как сформировавшиеся зоны опережающего экономического роста [8]. Незадолго до этого, в 2007 г., в Иркутской области уже велись обсуждения проблемы правового статуса агломерации и была разработана Концепция развития Иркутской агломерации [9]. Период обсуждения данного вопроса был заморожен в силу несогласованности действий отдельных муниципальных образований и игнорирования проблемы развития агломерации. Главной причиной нереализованности данной концепции было отсутствие единого толкования понятия агломерации и понимания механизмов ее существования.

В Иркутской области формирование городской агломерации происходило как нерегулируемый процесс, поскольку на региональном и федеральном уровнях отсутствовали специальные правовые документы, которые бы закрепляли ее статус и развитие. Первоначально Иркутская агломерация, как самостоятельно сформировавшаяся территория, нашла свое место в региональных документах стратегического и территориального планирования.

Правовое регулирование необходимо также для решения характерной проблемы Иркутской агломерации — субурбанизации. Ее причинами стали рыночная приватизация земли, упадок сельского хозяйства, концентрация населения в крупных городах, что привело к активному освоению пригородной территории под жилую застройку и ее включению в состав агломерации. С точки зрения территориального стратегического планирования и социального обеспечения населения имеются проблемы законодательного плана: недостаточно определены правовой статус пригородных поселений, их отличия от сельской местности и дач [10]. Юридический статус позволит контролировать и минимизировать жилищные, транспортные, урбанизационные, экологические и другие негативные последствия концентрации наибольшего количества экономически активного населения в одном центре [11]. Одним из путей решения проблемы является разработка концепции и стратегии развития агломерации, учитывающих специфику территории. Для Иркутской агломерации это в первую очередь природно-климатические условия, отток капитала в промышленные районы области и соседствующих регионов, полицентрическая структура расселения — создание новых подцентров как мест приложения труда.

Таким образом, проблема правового статуса Иркутской агломерации в настоящее время остается нерешенной. Возможным инструментом для ее решения может выступить проект Федерального закона «О городских агломерациях». Целью настоящего законопроекта является создание правовой базы

для эффективного управления агломерациями и устойчивого развития ее территории. Утверждение данного закона может стать важным шагом для создания крупных экономических, финансовых, туристических центров в регионах России.

О проблеме выделения границ агломерации. Анализируя Стратегию социально-экономического развития Иркутской области на период до 2036 г. (далее — ССЭР ИО) [12], Схему территориального планирования Иркутской области (далее — СТП ИО) [13] и документы транспортного планирования региона в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги» (далее — проект БКД) [14], можно выделить два разных подхода к выделению границ агломерации.

В рамках первого подхода, обозначенного в проекте БКД, определяющем цели, направления, мероприятия и показатели развития транспортной системы для обеспечения объективно обусловленных потребностей в перевозке населения и грузов, выделение агломераций основывается на результатах исследования маятниковой миграции (суточных корреспонденций) населения. Согласно проекту БКД, выделены три агломерации в Иркутской области, которые отделяют друг от друга города Иркутск и Ангарск. Ангарская агломерация, в свою очередь, включает территорию вдоль Транссибирской железной дороги до г. Черемхово [15]. В документе обозначены три агломерации — Иркутская (города Иркутск и Шелехов), Ангарская (Ангарский городской округ, города Усолье-Сибирское и Черемхово) и Братская (города Братск и Вихоревка) [14]. Проект БКД подразумевал реализацию мероприятий комплексного развития транспортной инфраструктуры через документы транспортного планирования в приведенных агломерациях. В связи с особенностями транспортного планирования в проекте БКД границы агломераций не совпадают с границами муниципалитетов, которые входят в состав агломерации и в большей степени проведены вдоль крупных транспортных путей сообщения и населенных пунктов, прилегающих к дорогам.

Второй подход к демаркации Иркутской агломерации представлен в ССЭР ИО до 2036 г. (принята в июне 2014 г.). В этом документе, определяющем систему долгосрочных целей развития и приоритетные сферы экономики региона, впервые был приведен сценарий развития Иркутской агломерации и обозначено ее влияние на развитие области. Поскольку ССЭР ИО направлена на обеспечение мероприятий по ее реализации таким образом, чтобы привлечь максимальный объем мер государственной поддержки и внебюджетных источников финансирования, в ней обозначен агломерационный эффект как экономическая и социальная выгода за счет снижения издержек от концентрации производств и других экономических объектов. В документе выделена Иркутская большая агломерация, граница которой совпадает с административными границами и включает в себя города Иркутск, Шелехов, Ангарск и Усолье-Сибирское с опоясывающими их поселениями [12].

Параллельно с этим в 2014 г. в СТП ИО, разработанной ОАО «Иркутскгражданпроект», на карте были отображены границы Иркутской агломерации как территориального образования [16]. Этот документ нацелен на устойчивое развитие региона путем определения назначения его территорий, разработки мероприятий по улучшению среды жизнедеятельности, обеспечения защиты территории и согласования взаимных интересов местного самоуправления. Согласно СТП ИО, Иркутская агломерация (численность населения более 1 млн чел.) — это административно-территориальное образование, граница которого совпадает с административными границами муниципальных образований и включает в себя города Ангарск, Шелехов и Усолье-Сибирское, которые опоясываются сельскими территориями Иркутского (14 поселений), Слюдянского (1), Шелеховского (6) и Усольского (4) районов [9]. Ядром агломерации выступает региональный центр — Иркутск. Такой подход отвечает критерию нерушимости административно-территориального устройства.

Несмотря на значимость этих документов, ни ССЭР ИО, ни СТП ИО не стали основанием для закрепления юридического статуса Иркутской агломерации. Кроме того, в новой редакции СТП ИО 2023 г. раздел о развитии агломерации исключен, но приводится ссылка на предыдущие редакции [13].

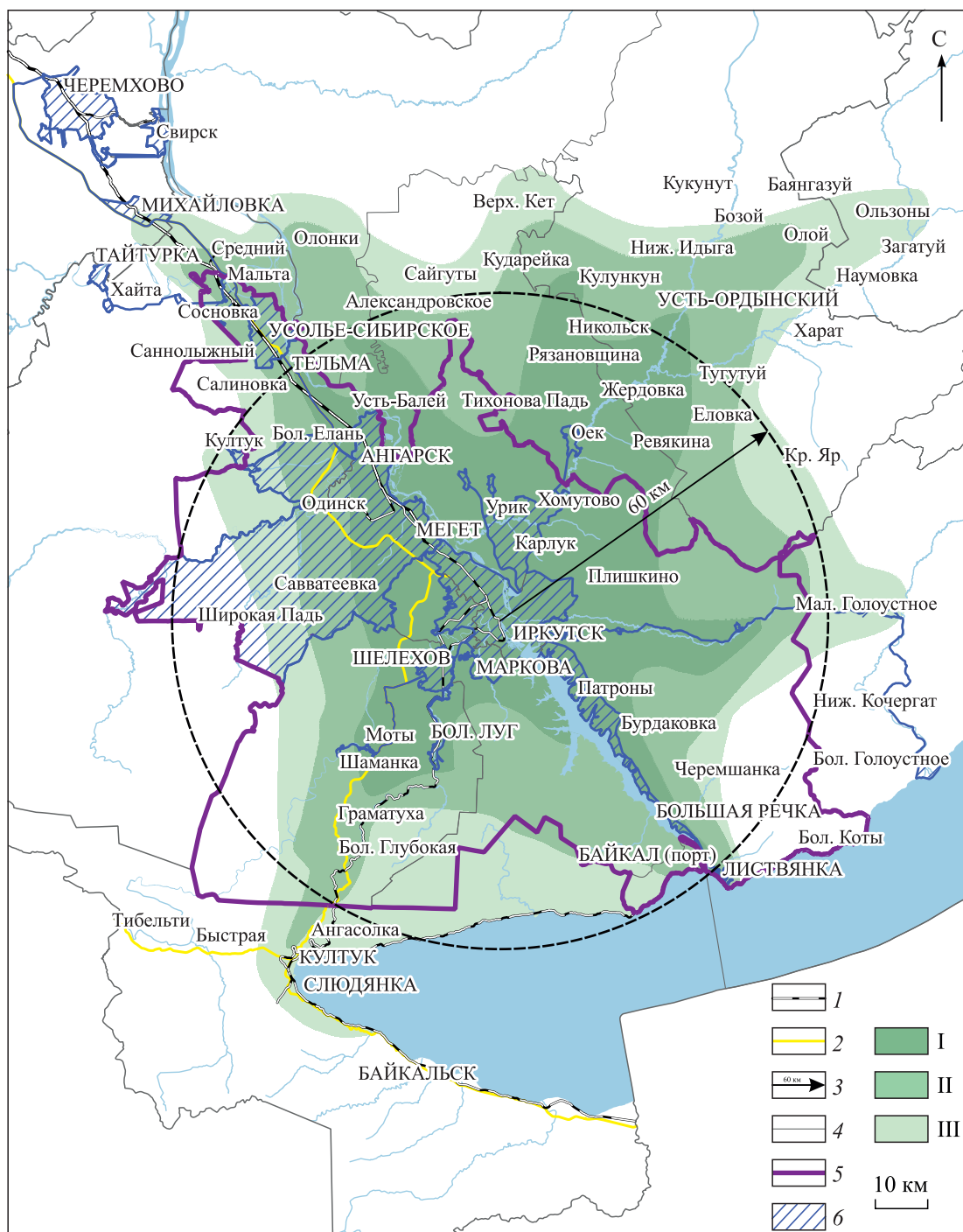
В результате анализа документов стратегического, территориального и транспортного планирования сформулированы два подхода к определению контура агломераций, которые позволяют выделить два вида ее границ (см. рисунок):

1) территориально-административный: граница агломерации совпадает с административными границами муниципальных образований (отображена в СТП ИО);

2) транспортный: граница агломерации проведена условно по линейно вытянутым участкам вдоль дорог от ядра агломерации к ее спутникам без учета административного деления (отображена в документах транспортного планирования).

Исходя из карты-схемы (см. рисунок), можно сделать вывод, что в территориально-административном и транспортном подходах к определению границ Иркутской агломерации последние не син-

хронизируются между собой и ограничивают разные территориальные образования. Такая вариативность границ не отвечает реальному развитию территории агломерации и не может отражать текущие тренды субурбанизации.



Территориально-административная и транспортная границы Иркутской агломерации, по [23].

1 — железная дорога; 2 — автомобильная дорога федерального значения; 3 — радиус удаленности от ядра агломерации 60 км; 4 — границы муниципальных образований; 5 — территориально-административная граница Иркутской агломерации; 6 — транспортные границы агломерации. Изохроны транспортной доступности: I — часовая, II — полтора часовая, III — двух часовая.

Большее значение в регионе уделяется транспортному подходу к выделению границ. Для Иркутской области, ориентированной на развитие внутреннего туризма, качество дорожной сети имеет ключевое значение и смещение вектора внимания на развитие транспорта является оправданным. Однако такой приоритет развития региона не отвечает задаче комплексного развития территорий и тенденциям городского развития. С позиции территориально-административного подхода в пределах Иркутской агломерации концентрируется более 50 % населения региона, поэтому выделение границ и формирование такой агломерации должно стать первостепенным при планировании территории, что особенно актуально с учетом тенденции к разрастанию пригорода Иркутска.

Формирование агломерации как территориально-административного образования имеет такие преимущества, как выгода от концентрации производства с учетом возможной полицентрической структуры хозяйства Иркутской агломерации, развитие сферы услуг и общей инфраструктуры и др. Данные процессы способствуют снижению транспортных издержек, повышению производительности труда, росту инвестиционной привлекательности и развитию сферы услуг, являющейся важным показателем уровня постиндустриального развития территории [17].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В настоящее время вопрос получения агломерацией юридического статуса весьма актуален. На примере Иркутской агломерации рассмотрена неопределенность понятия «агломерация» в документах федерального и регионального уровней. Отсутствие правового статуса является существенным барьером для развития территории области. Закрепление положения агломерации в правовых документах могло бы способствовать эффективному комплексному развитию территории Иркутской агломерации через активизацию горизонтальных связей ее хозяйствующих субъектов. Юридическое определение термина, критериев выделения границ и создание федерального закона об агломерациях может стать стимулом для социально-экономического развития Иркутской агломерации.

Неоднозначный подход к выделению границ агломерации приводит к появлению двух разных территориальных образований — транспортного, направленного на развитие транспортной инфраструктуры, и территориально-административного, учитывающего границы муниципальных образований, входящих в агломерацию, а также транспортную доступность до административного центра. Это свидетельствует о необходимости закрепления границы агломерации в документах территориального и стратегического планирования региона. Драйвером для утверждения агломераций станет принятие федерального закона. Для Иркутской агломерации необходимо будет разработать паспорт агломерации, включающий подробное описание ее характеристик (экономики, демографии, отдельных отраслей сферы услуг и пр.). Важным документом должна стать схема городской агломерации — каркас, синтезирующий схемы территориального и градостроительного планирования, определяющий границы агломерации, ее состав, направления развития и планируемые межмуниципальные мероприятия. Наряду с паспортом и схемой необходимо разработать комплексный план агломерации, направленный на определение и решение основных социально-экономических проблем развития территории на определенный срок.

Работа выполнена в рамках НИР «Комплексный градостроительный анализ и перспективы развития микрорайона Иркутск-2».

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. **Распоряжение** Правительства РФ от 13 февраля 2019 г. № 207-р «Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года» [Электронный ресурс]. — <http://static.government.ru/media/files/UVAlq-UrT08o60RktoOXl22JjAe7irNxc.pdf> (дата обращения 18.02.2024).
2. **Постановление** Правительства РФ от 3 апреля 2021 г. № 542 «Об утверждении методик расчета показателей для оценки эффективности деятельности высших должностных лиц (руководителей высших исполнительных органов государственной власти) субъектов Российской Федерации и деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, а также о признании утратившими силу отдельных положений постановления Правительства Российской Федерации от 17 июля 2019 г. № 915 [Электронный ресурс]. — <http://static.government.ru/media/files/xeV3PB8btLadvuipy4jCQ8-FZ80aYTPVX.pdf> (дата обращения 18.02.2024).
3. **Емельянова Н.В.** Географическая оценка взаимодействия городов в рамках Иркутской агломерации: Автореф. дис. ... канд. геогр. наук. — Иркутск, 2013. — 23 с.

4. **Дорофеева Л.А., Касьянова Е.А.** Маятниковая миграция населения в Красноярской городской агломерации (на примере населенных пунктов Емельяновского района) // Изв. Иркут. ун-та. Сер. Науки о Земле. — 2017. — № 20. — С. 25–42.
5. **Носов А.Л.** Агломерация как результат пространственного развития города // Россия: тенденции и перспективы развития. — 2020. — № 18-2. — С. 896–898.
6. **Одинцова А.В.** Городские агломерации: объективные основы формирования и проблемы институционализации в России // Вестн. Ин-та экономики РАН. — 2021. — № 5. — С. 57–79.
7. **Галиновская Е.А., Кичигин Н.В.** Городская агломерация как правовая категория: постановка проблемы // Журн. рос. права. — 2020. — № 8. — С. 141–156.
8. **Распоряжение** Правительства РФ от 17 ноября 2008 г. № 1662-р (ред. от 28.09.2018) «О Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» [Электронный ресурс]. — <https://socialnsk.ru/upload/iblock/3a4/vneoo8fcbeg5bxvgkzfg65tj70v2a-2nd.pdf> (дата обращения 18.02.2024).
9. **Большаков А.Г., Бобрышев Д.В.** Идея перспективной структуры Иркутской агломерации // Вестн. Иркут. техн. ун-та. — 2011. — № 2. — С. 91–92.
10. **Дорофеева Л.А.** Развитие пригородных поселков Красноярской агломерации // География и природ. ресурсы. — 2016. — № 3. — С. 168–174.
11. **Колоскова А.А.** Проблемы и перспективы формирования агломераций на территории Российской Федерации // Вестн. Алтайск. акад. экономики и права. — 2021. — № 10. — С. 34–40.
12. **Стратегия** социально-экономического развития Иркутской области на период до 2036 года [Электронный ресурс]. — <https://irkobl.ru/sites/-economy/socio-economic/project2036/> (дата обращения 18.02.2024).
13. **О подготовке** изменений в схему территориального планирования Иркутской области [Электронный ресурс]. — <https://fgistr.economy.gov.ru/lk/#/-document-show/325806> (дата обращения 18.02.2024).
14. **Национальный проект** «Безопасные и качественные дороги» [Электронный ресурс]. — <https://bkdrf.ru/documents> (дата обращения 18.02.2024).
15. **О составе** дорожной сети городской агломерации / Министерство транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]. — <https://online.consultant.ru/riv/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n> (дата обращения 03.11.2024).
16. **Схема** территориального планирования Иркутской области [Электронный ресурс]. — <https://fgistp.economy.gov.ru/lk/#/document-show/193340> (дата обращения 18.02.2024).
17. **Колясников В.А.** Развитие понятия «городская агломерация» // Акад. вестн. УралНИИпроект РААСПН. — 2015. — № 2. — С. 10–15.
18. **Постановление** Правительства РФ от 20 декабря 2017 г. № 1596 «Об утверждении транспортной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» [Электронный ресурс]. — <https://base.garant.ru/71843998/> (дата обращения 18.02.2024).
19. **Проект** Федерального закона «О городских агломерациях» [Электронный ресурс]. — <https://base.garant.ru/56845457/> (дата обращения 18.02.2024).
20. **Лаппо Г.М.** Города на пути в будущее. — М.: Мысль, 1987. — 236 с.
21. **Перцик Е.Н.** Города мира: география мировой урбанизации. — М.: Междунар. отношения, 1999. — 382 с.
22. **Азрилян А.Н.** Большой экономический словарь. — М.: Изд-во Ин-та новой экономики, 1998. — 858 с.
23. **Воробьев Н.В., Емельянова Н.В.** Иркутская городская агломерация: особенности формирования и обоснование границ. — Иркутск: Изд-во Ин-та географии им. В.Б. Сочавы СО РАН, 2014. — 25 с.

Поступила в редакцию 13.03.2024

После доработки 03.02.2025

Принята к публикации 21.05.2025