

ГОСУДАРСТВО И ГРАЖДАНСКОЕ ОБЩЕСТВО, ИДЕОЛОГИЯ И ПОЛИТИКА

STATE AND CIVIL SOCIETY, IDEOLOGY AND POLITICS

Развитие территорий. 2026. № 1. С. 39—48.
Territory Development. 2026;(1):39—48.

Государство и гражданское общество, идеология и политика

Научная статья
УДК 332.145 + 314.152.2
EDN MDWJUQ

ФОРМИРОВАНИЕ СТОЛИЧНЫХ РЕГИОНОВ: СОВРЕМЕННЫЙ ОПЫТ РОССИИ И КИТАЯ

Светлана Борисовна Макеева

Институт социальной демографии Федерального научно-исследовательского социологического центра Российской академии наук, Москва, Российская Федерация, msbmag9581@yandex.ru

Аннотация. Ключевыми векторами современных пространственных преобразований в различных странах мира становится формирование крупных макрорегионов, а также расширение и усиление агломераций. В статье представлена попытка провести сравнительный анализ процесса формирования столичных регионов в России и Китае в условиях изменения современных векторов пространственного развития этих государств. Сравнительный метод составил основу исследования и позволил провести параллели в тенденциях развития столичных регионов России и Китая, а системный метод исследования предоставил возможность рассмотреть пространственную составляющую инфраструктурных преобразований в Московском столичном регионе и регионе «Пекин — Тяньцзинь — Хэбэй».

Ключевые слова: Московский столичный регион, регион «Пекин — Тяньцзинь — Хэбэй», стратегия, пространственное развитие

Для цитирования: Макеева С. Б. Формирование столичных регионов: современный опыт России и Китая // Развитие территорий. 2026. № 1. С. 39—48. EDN MDWJUQ.

State and civil society, ideology and politics

Original article

DEVELOPMENT OF CAPITAL REGIONS: MODERN EXPERIENCE OF RUSSIA AND CHINA

Svetlana B. Makeeva

Institute of Social Demography of the Federal Center of Theoretical and Applied Sociology of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russian Federation, msbmag9581@yandex.ru

Abstract. The key vectors of spatial transformation in various countries around the world are the formation of large macroregions, as well as the expansion and strengthening of agglomerations. This article aims to conduct a comparative analysis of the formation of metropolitan regions in Russia and China, given the changing spatial development vectors of these two countries. The comparative method formed the basis of the study and allowed us to draw parallels in the development trends of the Russian and Chinese metropolitan regions, while the systems approach allowed us to examine the spatial component of infrastructural transformations in the Moscow metropolitan region and the Beijing-Tianjin-Hebei region.

Keywords: Moscow metropolitan region, Beijing-Tianjin-Hebei region, strategy, spatial development

For citation: Makeeva S.B. Development of Capital Regions: Modern Experience of Russia and China. Territory Development. 2026;(1):39—48. (In Russ.). <https://elibrary.ru/mdwjuq>.

© Макеева С. Б., 2026



Контент доступен под лицензией Creative Commons Attribution 4.0 License.

Введение

В современном мире формирование столичных регионов на основе расширения крупных столичных агломераций выступает повсеместным пространственным явлением. Этому способствуют расширение пригородных районов, перенос столичной инфраструктуры на периферийную, близлежащую территорию, промышленно-демографическая разгрузка столиц. В некоторых странах правительства начинают контролировать этот процесс, разрабатывая программы и планы по функциональному разрастанию территории столиц и формированию новых региональных «полюсов роста».

Сравнительный анализ процессов пространственного развития России и Китая показывает, что в начале XXI в. в этих странах приобретает огромное значение регулирование территориальных преобразований, рациональное и эффективное использование земельных ресурсов, актуализация и переоценка механизмов регионально-демографической политики. Данные процессы нашли отражение в принятых стратегиях регионального развития России и Китая. Приоритетными векторами пространственных преобразований двух стран в новом столетии стало формирование крупных макрорегионов, а также расширение и усиление агломераций. В КНР обновление в 2012 г. стратегии скоординированного регионального развития базировалось на согласованном соработании Восточного, Западного, Северо-Восточного и Центрального макрорегионов. В России в стратегии пространственного развития от 2019 г. был определен состав 12 крупных макрорегионов, а в стратегии от 2024 г. был утвержден список из 2 160 опорных населенных пунктов. Особое отношение в России и Китае уделялось пространственному развитию столичных территорий.

В статье сделана попытка провести сравнительный анализ процесса формирования столичных регионов в России и Китае в условиях изменения современных векторов пространственного развития этих государств. Исследование основано на использовании документов Правительства Российской Федерации, Правительства Московской области, Правительства города Москвы, Министерства экономического развития Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Комитета по архитектуре и градостроительству города Москвы; китайских документов Государственного комитета КНР по делам развития и рефор-

мам, Тяньцзиньского управления промышленности и информационных технологий, данных Статистического бюро города Пекина. Сравнительный метод составил основу исследования и позволил провести параллели в тенденциях развития российского и китайского столичных регионов, а системный метод исследования предоставил возможность рассмотреть пространственную систему инфраструктурных преобразований в Московском столичном регионе и регионе «Пекин — Тяньцзинь — Хэбэй» (京津冀).

Российское и китайское терминологическое своеобразие при определении столичных регионов

В истории региональных преобразований России и Китая 2000-е гг. и 2010-е гг. стали временем поиска, разработки и реализации стратегических проектов по пространственной перестройке столичных территорий. В основе этих процессов лежала необходимость промышленно-демографической разгрузки Москвы и Пекина, темпы развития которых приводили к увеличению давления на столичные инфраструктуры, концентрации и росту населения в столичных пределах, территориальным ограничениям в росте жилищного фонда, возникновению угроз транспортного коллапса, возрастающей нагрузке на окружающую среду. Сложившаяся ситуация не только привлекала внимание правительственных кругов, участвующих в разработке вариантов решения этой проблемы, но и находила отражение в работах ученых, специалистов в области географии, экономики, урбанистики, регионоведения и демографии. Разнообразные подходы отразились и на выборе терминов, обозначающих разрастающиеся столичные пространства двух стран. Ученые одновременно использовали понятия «столичная городская агломерация» и «столичный регион», пытаясь более комплексно охарактеризовать процессы расширения территории столиц за счет своеобразного «поглощения» близлежащих периферийных городов и сельских поселений. Если в России применительно к Московскому столичному региону, включавшему в себя территорию столицы — города Москвы и Московской области, одновременно использовались в нормативных правовых документах термины «Московская агломерация» и «Московский регион», то российское научное сообщество не ограничивало себя в рамках данной терминологии, применяя такие понятия, как «Московский столичный

регион» и даже в некоторых случаях «Московская метрополия». Китайские нормативно-правовые документы и научные работы демонстрируют нам одновременное использование терминов «столичный регион» и «столичная агломерация» применительно к территории «Пекин — Тяньцзинь — Хэбэй», объединяющей китайскую столицу, город центрального подчинения Пекин, провинцию Хэбэй, город центрального подчинения Тяньцзинь. Сравнительный анализ терминологического своеобразия России и Китая при интерпретации категории «столичный регион» позволяет выявить общие тенденции в определении его как территории, окружающей столицу страны, включающей в себя пригородные, периферийные пространства, городские и сельские районы.

Сравнительный анализ процесса разработки и внедрения концепций столичных регионов в России и Китае в 2010-е гг.

В условиях расширения территории Москвы за счет вхождения юго-западной части Московской области в 2012 г. в состав столицы и начале реализации широкомасштабных проектов по развитию присоединенной «Новой Москвы» в российском обществе на всех уровнях стали обсуждаться варианты совершенствования Московского столичного региона (Московской агломерации). В самом начале второго десятилетия XXI в. по инициативе правительственных органов Москвы и Московской области была инициирована подготовка объединенной концепции развития Московской агломерации, в которой ведущая роль отводилась архитектурно-градостроительным векторам преобразований [1]. Большая часть проектных работ по развитию столичного региона касалась формирования единой концепции территории «Новая Москва» [2]. Были представлены конкурсные отечественные и зарубежные проекты устойчивого соразвития Москвы и юго-западной зоны Московской области. В процессе разработки вариантов столичного территориального планирования большое внимание уделялось пространственному проектированию транспортного каркаса Московского региона. В дальнейшем проекты подвергались доработке в части уточнения планов по распределению рабочих мест среди населения, концентрации жилого фонда и трансформации плотности жилищной застройки [3]. В ходе разработки комплексной стратегии Московской агломерации в части соразвития Моск-

вы и «Новой Москвы» дополнительно проводилась оценка потенциала дальнейших преобразований западного, восточного, северного и южного районов столичного региона. Разрабатывались пути взаимодействия Москвы и Московской области в статусе крупного столичного региона.

В Китае 2010-е гг. также стали периодом разработки и внедрения планов по формированию столичного региона, именуемого как «Пекин — Тяньцзинь — Хэбэй». В ходе принятия обновленной стратегии регионального скоординированного развития КНР в 2012 г. ведущая роль отводилась не только сбалансированному усилению таких крупных макрорегионов, как Восточный, Северо-Восточный, Западный и Центральный, но и формированию новых точек пространственного экономического роста на территории Китая. Пристальное внимание китайское правительство уделяло образованию столичного региона в рамках соразвития восточной провинции Хэбэй и двух крупных агломераций, городов центрального подчинения Пекина и Тяньцзиня. С начала 2010-х гг. на уровне центрального правительства КНР обсуждались пути формирования этого крупного столичного региона. Разрабатывались различные стратегии по скоординированному развитию данной территории, географически соединяющей районы Северо-Восточного и Северо-Западного Китая.

В 2014 г. в ходе обсуждения концепций региональных преобразований на правительственном уровне была выдвинута схема территориального планирования столичного региона КНР — «одно ядро, два города, три оси, четыре зоны, множество узлов» (一核、双城、三轴、四区、多节点), которая представляла собой сетевую пространственную модель с узловыми городами в качестве опорных точек, с разветвленными транспортными коридорами и системой экологической защиты. Роль ядра в данной схеме выполняла китайская столица Пекин. Два города в этой системе были представлены парой городов центрального подчинения — Пекином и Тяньцзинем. Под тремя осями подразумевались три пояса промышленного городского развития: Пекин — Тяньцзинь, Пекин — Баодин — Шицзячжуан и Пекин — Таншань — Циньхуандао, которые образовывали основу пространственной координации столичного региона. Кроме того, в схему территориального планирования «Пекин — Тяньцзинь — Хэбэй» входили четыре зоны: центральная функциональная, восточная

прибрежная, южная функциональная и северо-западная зона экологической защиты. Схема столичного региона также включала в себя множество узловых городов: Шицзячжуан, Таншань, Баодин, Ханьдань, Чжанцзякоу, Чэндэ, Ланфан, Циньхуандао, Цанчжоу, Синтай, Хэншуй. К июню 2015 г. был утвержден План скоординированного развития региона «Пекин — Тяньцзинь — Хэбэй», в котором ключевое значение отводилось инфраструктурной разгрузке китайской столицы — Пекина — за счет использования потенциала близлежащих территорий города Тяньцзиня и провинции Хэбэй [4]. В целях ускоренного экономического роста китайского столичного региона в 2017 г. в пределах его границ на территории провинции Хэбэй началось возведение нового района развития общегосударственного уровня Сюньань (雄安新区).

В отличие от Китая, где в первой половине 2010-х гг. на общегосударственном уровне была представлена подробная схема развития китайского столичного региона и началось внедрение этой схемы в ходе региональных преобразований, в России практическому процессу формирования Московского столичного региона предшествовали переговоры правительств Москвы и Московской области по поэтапному согласованию в создании единого комплексного столичного пространства в различных инфраструктурных направлениях. Так, в феврале 2018 г. произошло важное событие на пути формирования Московского столичного региона. Между губернатором Московской области А. Воробьевым и мэром Москвы С. Собяниным было подписано Соглашение о стратегическом развитии Московского региона до 2025 года. Данный документ соответствовал нормам государственной политики регионального развития России и утверждал «сотрудничество» как основную форму взаимодействия административных субъектов в рамках Московского столичного региона. Соглашение закрепляло интересы Москвы и Московской области по развитию общей межрегиональной экономической интеграции. Ключевым вектором в принятии единых решений выступали преобразования промышленного, экологического, водообеспечивающего, инфраструктурного, рекреационного и транспортного комплексов. Предполагалось создание совместными усилиями инновационных производственно-технологических объектов, проведение общих мероприятий по улучшению качества питьевой воды,

обеспечению охраны окружающей среды [5]. Основное внимание в совершенствовании общей транспортной инфраструктуры уделялось реализации проекта «Московские центральные диаметры».

Соглашение о стратегическом развитии Московского региона заложило базу для дальнейших разработок в области формирования общей пространственной структуры Москвы и Московской области. После подписания данного документа все чаще на правительственном уровне обсуждались вопросы дальнейшего развития Московской городской агломерации [6]. Отмечался значительный вклад Московского столичного региона в экономику страны, а Москва определялась как «локомотив экономического роста». По сути, на территории Российской Федерации сформировался региональный «полос роста», апробированные векторы преобразования которого можно было применять и в других российских регионах. Формирование Московской городской агломерации соответствовало общемировым тенденциям в области роста количества городских агломераций и концентрации населения в пределах этих территориальных образований. Приоритетным направлением в образовании Московского столичного региона являлось создание комфортных социальных условий, которые бы привлекали в этот регион высококвалифицированных кадров для дальнейшего постоянного проживания из других административных субъектов России. Основными составляющими комфортных условий Московского столичного региона выступали развитая транспортная инфраструктура, благоустройство рекреационного пространства, растущий жилищный фонд, высококачественные образовательные и медицинские услуги.

В России, как и в Китае в 2010-е гг., в ходе принятия стратегий пространственного развития определялось значение столичного региона. Ключевым вектором обновленной стратегии региональных преобразований в КНР становится вектор по формированию столичного региона «Пекин — Тяньцзинь — Хэбэй» наряду с усилением других крупных макрорегионов. Схожие тенденции в стратегировании пространственных преобразований наблюдались и в России, только во второй половине 2010-х гг. В принятой в 2019 г. Правительством Российской Федерации Стратегии пространственного развития России до 2025 года выделялись Центральный, Центрально-Черноземный, Северо-Западный,

Северный, Южный, Северо-Кавказский, Волго-Камский, Волго-Уральский, Уральско-Сибирский, Южно-Сибирский, Ангаро-Енисейский, Дальневосточный макрорегионы. В данном документе применительно к Московской агломерации использовались такие понятия, как «крупнейшая городская агломерация», «перспективный крупный центр экономического роста», а также выделялось свыше 20 перспективных экономических специализаций столичного региона. В российской стратегии в качестве основного фактора пространственных преобразований отмечалась общая региональная тенденция, связанная с концентрацией населения страны в крупных агломерациях, которые в современных условиях выступали центрами экономического роста. Следовательно, стратегия России от 2019 г. подтверждала общее региональное движение на пути дальнейшего усиления Московского столичного региона.

Инфраструктурные преобразования Московского столичного региона России и столичного региона «Пекин — Тяньцзинь — Хэбэй» Китая с 2020 по 2025 г.

В российском обществе с 2020 г. на разных уровнях активно обсуждались вопросы развития инфраструктуры крупнейших городских агломераций, которые являлись своеобразными «полосами экономического роста» России. Первые практические результаты по созданию таких полюсов можно было наблюдать в ходе формирования Московской городской агломерации. Важными шагами на пути создания общего пространства столичного региона стали обсуждение, разработка и внедрение планов по выстраиванию единой транспортной инфраструктуры Москвы и Московской области. В рамках содействия формированию общей дорожно-логистической системы Московской агломерации в 2020 г. было подписано Соглашение между правительствами Москвы и Московской области о развитии и улучшении единой транспортной сети столичного региона [7]. Документ предусматривал разработку и реализацию комплекса мер по развитию системы московских центральных диаметров, обеспечению транспортной безопасности, формированию общей дорожной инфраструктуры Московского столичного региона с разветвленной сетью пересадочных пунктов [8]. Подписание данного соглашения заложило основы для дальнейшего формирования единого дорожно-транспортного каркаса крупнейшей российской агломерации.

В 2022 г. этот документ был подкреплен принятием Стратегии развития транспортной системы Московского столичного региона на период до 2035 года, положения которой определяли такие приоритетные факторы модернизации транспортно-логистической системы Московской агломерации, как рост протяженности дорожных линий, внедрение инновационных технологий, создание комфортных и безопасных условий для пассажиров, а также обеспечение доступности транспорта для всех категорий населения [9].

В ходе формирования единой инфраструктуры китайского столичного региона «Пекин — Тяньцзинь — Хэбэй», как и в России при развитии Московского столичного региона, основополагающим вектором пространственных преобразований стало создание общей транспортно-логистической системы. Согласно планам развития китайского столичного региона, транспортная интеграция, основанная на расширении сети железных дорог и национальных скоростных автомагистралей, а также опирающаяся на строительство международного портового кластера «Тяньцзинь — Хэбэй», выступала ключевым направлением в совершенствовании объединенной столичной территории. Трансформация транспортной инфраструктуры китайского региона «Пекин — Тяньцзинь — Хэбэй» включала в себя продление линии пекинского метро № 6 до Яньцзяо в провинции Хэбэй, линии Дасин до уезда Гуань в провинции Хэбэй и линии Фаншань до Чжочжоу в провинции Хэбэй. Эти практические действия выступали первым результатом на пути транспортной интеграции китайского столичного региона.

Как и в случае с Московским столичным регионом, в Китае перестройка транспортной системы региона «Пекин — Тяньцзинь — Хэбэй» способствовала инфраструктурной, промышленной, экологической и демографической разгрузке столицы. Дело в том, что с момента начала реализации политики «реформ и открытости» пространство Пекина ежегодно испытывало нагрузку от перенаселения, частого смога, растущих транспортных пробок, резкого роста цен на жилье, острой нехватки ресурсов и низкого уровня экологической защиты. Формирование новой разветвленной транспортной инфраструктуры региона «Пекин — Тяньцзинь — Хэбэй» позволило перераспределить столичные функции на соседние районы, примыкающие к Пекину. В Московской городской агломерации расширение территории за счет присо-

единения «Новой Москвы» и создание системы транспортной связанности этих территорий также способствовало инфраструктурной, демографической, экологической разгрузке российской столицы и заложило основы для дальнейшего формирования транспортного каркаса Московского столичного региона.

Специфика формирования инфраструктуры китайского региона «Пекин — Тяньцзинь — Хэбэй» демонстрирует четкую функциональную определенность территории всех субъектов, образующих пространство данной территории. Эта структура подкреплена планами территориального развития китайского столичного региона, которые, в свою очередь, встроены в ход реализации обновленной стратегии скоординированного регионального развития КНР с 2012 г. по настоящие дни. Характеризуя инфраструктурную специализацию китайского столичного региона, стоит отметить, что Пекин функционально выполняет роль общегосударственного политического, культурного, инновационного научно-технического и международно-экономического центра; Тяньцзинь позиционируется как национальная база передовых производственных исследований и разработок, китайский северный центр международного судоходства, демонстрационная зона финансовых инноваций, район современного этапа продвижения политики «реформ и открытости»; Хэбэй занимает позицию основной общегосударственной базы современной коммерческой логистики, экспериментальной зоны промышленной трансформации, демонстрационной зоны новой модели урбанизации и территории интеграции городских и сельских районов, зоны экологической поддержки окружающей среды столичного региона «Пекин — Тяньцзинь — Хэбэй».

Устойчивость и эффективность пространственным преобразованиям китайского столичного региона придает ориентация и быстрая практическая реализация проектов по созданию новых «точек роста», в роли которых выступают новые районы, зоны инновационно-технологического и торгово-экономического профиля, расположенные в пределах региона «Пекин — Тяньцзинь — Хэбэй». Ключевую позицию в совершенствовании китайского столичного региона занимают такие мероприятия, как модернизация Пекина в роли китайской столицы — центра инновационно-технологических разработок, расширение столичного района Шицзячжуан, инновационно-промышленное соразвитие

Тяньцзиня и Пекина, высококачественный рост нового района Биньхай и создание научно-инновационного парка высшего образования Тянькай. Еще одной приоритетной «точкой роста» китайского столичного региона выступает зона освоения новых высоких технологий в недавно созданном районе Сюньань, которая стала драйвером инновационно-промышленного развития всего региона «Пекин — Тяньцзинь — Хэбэй» [10]. Значительную роль в процессе торгово-экономического усиления столичного региона КНР играет экспериментальная зона свободной торговли, расположенная в сопредельных территориях двух городов центрального подчинения — Пекина и Тяньцзиня. Свообразными «линиями роста» региона «Пекин — Тяньцзинь — Хэбэй» выступают инновационные промышленные цепочки по направлению Тунчжоу — Уцин — Ланфан. Внутри китайского столичного региона формируются устойчивые рыночно ориентированные связи между предприятиями. Приоритетным каналом взаимодействия в целях высококачественного развития столичного региона становятся «линии роста» между новыми районами Биньхай в Тяньцзине, Сюньань в Хэбэе и центром в городе Пекине. Результатом инновационного развития столичного региона стало создание национального центра технологических инноваций «Пекин — Тяньцзинь — Хэбэй» с филиалами в Тяньцзине, Тунчжоу, Яньцзяо, Сюньане и формирование модели промышленного сотрудничества «Пекин — НИОКР, Тяньцзинь и Хэбэй — производство» [11].

На пути формирования единой инфраструктуры Московского столичного региона на правительственном уровне ежегодно осуществляется планомерная работа по созданию нормативной правовой основы пространственных преобразований в проектируемых территориальных пределах Московской агломерации. Значительный вклад в этот процесс внесло утверждение Министерством экономического развития Российской Федерации методических рекомендаций по составлению планов социально-экономического развития крупнейших городских агломераций на территории России. Данный документ дополнил принятую в 2019 г. Стратегию пространственного развития России до 2025 года в части определения территориальных границ агломераций, векторов региональных преобразований и прогнозирования развития городских территорий [12]. В новой утвержденной в 2024 г. Стратегии простран-

ственного развития России до 2030 года с прогнозами региональных преобразований до 2036 года констатировался факт продолжающейся концентрации российского населения в крупных агломерациях, и лидирующее положение в этом процессе отводилось Московкой городской агломерации. В данной стратегии столичный регион интерпретировался как центр внедрения технологических инноваций и территория экономического роста России. Опорными населенными пунктами Московского столичного региона кроме непосредственно столицы — города Москвы — определились Балашиха, Бронницы, Власиха, Дзержинский, Дмитровский, Долгопрудный, Домодедово, Жуковский, Истра, Королев, Котельники, Красногорск, Краснознаменск, Ленинский, Лобня, Лосино-Петровский, Лыткарино, Люберцы, Мытищи, Наро-Фоминский, Одинцовский, Подольск, Пушкинский, Раменский, Реутов, Солнечногорск, Химки, Чехов, Щелково. Инфраструктура представленных 30 муниципальных образований составили опору пространственного каркаса Московского столичного региона [12].

Сравнительный анализ показывает, что в России и Китае формирование крупнейших столичных агломераций в качестве ядра общегосударственных пространственных преобразований представляет собой регионально-экономическое усиление столичных регионов и это вписывается в процесс реализации стратегий регионального развития двух государств [13]. Для российского и китайского столичных регионов характерны такие проблемы, как демографическая и социально-экономическая неравномерность. Соразвитие китайской столицы в системе столичного региона «Пекин — Тяньцзинь — Хэбэй» позволило координировать демографическую нагрузку столичного пространства, перераспределить желающих проживать только в столице по остальной территории китайского столичного региона. Такие же тенденции характерны и для Московского столичного региона, где пример расширения столицы за счет присоединения района «Новая Москва» позволил перенаправить потоки желающих проживать на территории Москвы в новые столичные пространства юго-западного направления.

Формирование в Китае столичного региона «Пекин — Тяньцзинь — Хэбэй» встроено в общегосударственную региональную политику по строительству экологической цивилизации. Поэтому центральное место в со-

здании инфраструктуры столичного региона отводится мероприятиям по охране окружающей среды, внедрению зеленой энергетики, ужесточению контроля загрязнения территории, реализации программы «Чистая вода», возведению национальных парков и расширению лесопосадок в пределах столичного региона [14]. За десятилетие создания столичного региона из Пекина было перенесено и модернизировано более 3 000 промышленных предприятий и более 1 000 специализированных рынков [15]. Большая часть освобожденных площадей была использована для поддержки основных функций столицы, таких как увеличение площади зеленых насаждений, благоустройство общественных объектов, строительство сервисных площадок и выделение дополнительных земель для высокотехнологичных производств. В России, как и в Китае, основное внимание уделяется экологическому благоустройству Московской агломерации, которую по количеству лесопарков, зеленых рекреационных зон можно отнести к самому зеленому мегаполису планеты.

Заключение

В результате сравнительного анализа современного процесса формирования столичных регионов в России и Китае было установлено, что рассматриваемые государства испытывают влияние общемировых тенденций по расширению столичных пространств за счет примыкающих периферийных территорий, близлежащих городских и сельских поселений. Концентрация населения России и Китая в крупных агломерациях привела к росту социально-экономической и демографической неравномерности. Правительства двух стран в начале XXI в. приступили к разработке стратегий по усилению крупных макрорегионов и агломераций. Формирование Московского столичного региона и китайского столичного региона «Пекин — Тяньцзинь — Хэбэй» позиционировалось как создание «полюса экономического роста»; документально подтверждалась ведущая роль столичного пространства как своеобразного «двигателя», «локомотива» в регионально-экономическом развитии этих государств. В процесс формирования как российского, так и китайского столичных регионов были включены мероприятия по транспортно-логистической интеграции, защите окружающей среды, модернизации и корректировке пространственно-экономической структуры, переносу промышленной инфраструктуры

за пределы столиц. Приоритетное значение формированию столичных регионов придавал тот факт, что эти пространственные пре-

образования являлись важнейшими составляющими общегосударственных стратегий регионального развития двух стран.

Список источников

1. *Совещание* по вопросу развития Московской агломерации // Президент России : [сайт]. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/14973> (дата обращения: 06.11.2025).
2. *Первая версия концепции развития Московской агломерации* // Комитет по архитектуре и градостроительству города Москвы : сайт. URL: <https://web.archive.org/web/20140527025833/http://mka.mos.ru/project/kontseptsiya/versiya-kontseptsii.php> (дата обращения: 14.11.2025).
3. *Подведены итоги третьего семинара конкурса на разработку Концепции развития Московской агломерации* // Комитет по архитектуре и градостроительству города Москвы : сайт. URL: <https://web.archive.org/web/20140527033628/http://mka.mos.ru/project/kontseptsiya/itogi-tretego.php> (дата обращения: 14.11.2025).
4. *Цзин цзинь цзи сетун фачжань. Чжунхуа жэньминь гунхэго гоця фачжань хэ гайгэ вэйюань-хуэй=Скоординированное развитие столичного региона КНР* // Государственный комитет КНР по делам развития и реформам : сайт. URL: https://www.ndrc.gov.cn/gjzl/jjjxtfz/201911/t20191127_1213171_ext.html (дата обращения: 14.11.2025) (на кит. яз.).
5. *Воробьев* и Собянин подписали соглашение о стратегическом развитии Московской агломерации // Информационный центр Правительства Москвы : сайт. URL: <https://icmos.ru/news/56372-sobyanin-i-vorobev-podpisali-soglashenie-o-strategicheskom-razvitii-moskovskoy-aglomeratsii?ysclid=mibr6zqv3n499822246> (дата обращения: 13.11.2025).
6. *Московская городская агломерация — крупнейшая в Европе* // Официальный портал мэра и Правительства Москвы : сайт. URL: <https://www.mos.ru/mayor/themes/3891050/?ysclid=mibqmqixix132435795> (дата обращения: 06.11.2025).
7. *Сергей Собянин* и Андрей Воробьев подписали Соглашение о развитии транспортной инфраструктуры Московского региона // Официальный портал мэра и Правительства Москвы : сайт. URL: <https://www.mos.ru/mayor/themes/6893050/> (дата обращения: 13.11.2025).
8. *Соглашение* от 11 февраля 2021 г. № 77-1279 о реализации мероприятий по дальнейшему сотрудничеству в области развития и улучшения транспортной инфраструктуры Московского региона // Правительство Московской области : сайт. URL: <https://mosreg.ru/dokumenty/normotvorchestvo/perechen-dogovorov-i-soglasheniy-mo/2021-god/27-04-2022-17-21-02-soglashenie-ot-11-02-2021-77-1279-o-realizatsii-me> (дата обращения: 13.11.2025).
9. *Стратегия* развития транспортной системы г. Москвы и Московской области на период до 2035 года // Министерство транспорта Российской Федерации : сайт. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/7/11694> (дата обращения: 06.11.2025).
10. *Туйдун цзин цзинь цзи сетун фачжань май шан синь тайцзе. Чжунго и дай и лу ван=Выйти на новый уровень согласованного развития столичного региона Китая* // Китайская инициатива «Один пояс — один путь» : сайт. URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/08MVQ1NB.html> (дата обращения: 13.11.2025) (на кит. яз.).
11. *Цзин цзинь цзи сешоу дацзао Чжунго ши сяньдайхуа цзяньше дэ сяньсин цюй, шифань цюй сетун фачжань хуэй цю синь туцзин. Тяньцзинь ши гунгэ хэ синьси хуа цзюй= Столичный регион КНР* сообщает продвигает строительство китайской модернизации, создавая образцово-показательную зону скоординированного развития // Тяньцзиньское управление промышленности и информационных технологий : сайт. URL: https://gyxxh.tj.gov.cn/ZWXX5652/ZWYW9055/202412/t20241223_6812599.html (дата обращения: 06.11.2025) (на кит. яз.).
12. *Об утверждении* Методических рекомендаций по разработке долгосрочных планов социально-экономического развития крупных и крупнейших городских агломераций // Министерство экономического развития Российской Федерации : сайт. URL: https://www.economy.gov.ru/material/file/1573623717da9263b7e6533b267667ee/metodicheskie_rekomendacii_po_razrabotke_dolgosrochnyh_planov_so_sialno_ekonomicheskogo_razvitiya_krupnyh_i_krupneyshih_gorodskih_aglomeraciy.pdf?ysclid=mibr0v91m5962509356 (дата обращения: 06.11.2025).
13. *Макеева С. Б.* Трансформация региональной политики России и Китая в условиях неравномерности развития регионов (1980—2020 гг.): сравнительно-историческое исследование // Сравнительная политика. 2021. № 12 (3). С. 98—111. DOI: 10.24411/2221-3279-2021-10030
14. *Цзин цзинь цзи сетун гуйхуа ганяо=Программа согласованного развития столичного региона КНР* / Государственный комитет КНР по делам развития и реформам : сайт. URL: <https://chinaeal.nankai.edu.cn/info/1058/4889.htm> (дата обращения: 13.11.2025) (на кит. яз.).
15. *Ши цзай цзяжун гун цзинь цзин цзинь цзи сетун хуань синь. Бэйцзин ши тунцзи цзюй=Одиннадцать лет интеграции и продвижения* обновили согласованное развитие столичного региона КНР // Статистическое бюро города Пекина : сайт. URL: https://tjj.beijing.gov.cn/bwtt_31461/202502/t20250221_4016346.html (дата обращения: 06.11.2025) (на кит. яз.).

References

1. Soveshchanie po voprosu razvitiya Moskovskoi aglomeratsii [Meeting on the development of the Moscow agglomeration], Prezident Rossii [President of Russia]: sait. Available at: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/14973> (accessed: 06.11.2025).
2. Pervaya versiya kontseptsii razvitiya Moskovskoi aglomeratsii [The first version of the Moscow agglomeration development concept], Komitet po arkhitekture i gradostroitelstvu goroda Moskvi [Committee for architecture and urban planning of the city of Moscow]: sait. Available at: <https://web.archive.org/web/20140527025833/http://mka.mos.ru/project/kontsepsiya/versiya-kontseptsii.php> (accessed: 14.11.2025).
3. Podvedeni itogi tretogo seminaru konkursa na razrabotku Kontseptsii razvitiya Moskovskoi aglomeratsii [The results of the third seminar of the competition for the development of the Moscow agglomeration development concept have been summed up], Komitet po arkhitekture i gradostroitelstvu goroda Moskvi [Committee for architecture and urban planning of the city of Moscow]: sait. Available at: <https://web.archive.org/web/20140527033628/http://mka.mos.ru/project/kontsepsiya/itogi-tretogo.php> (accessed: 14.11.2025).
4. Tszin tszin tszi setun fachzhan. Chzhunkhua zhenmin gunkhego gotszya fachzhan khe gaige veiyuankhuei=Skoordinirovannoe razvitie stolichnogo regiona KNR [Coordinated development of the capital region of China], Gosudarstvennii komitet KNR po delam razvitiya i reformam [National development and reform commission of the people's republic of China]: sait. Available at: https://www.ndrc.gov.cn/gjzl/jjxtfz/201911/t20191127_1213171_ext.html (accessed: 14.11.2025) (na kit. yaz.).
5. Vorobev i Sobyenin podpisali soglasenie o strategicheskom razvitii Moskovskoi aglomeratsii [Vorobyov and Sobyenin signed an agreement on the strategic development of the Moscow agglomeration], Informatsionnii tsentr Pravitelstva Moskvi [Moscow government Information center]: sait. Available at: <https://icmos.ru/news/56372-sobyenin-i-vorobev-podpisali-soglasenie-o-strategicheskom-razvitii-moskovskoy-aglomeratsii?ysclid=mibr6zqv3n499822246> (accessed: 13.11.2025).
6. Moskovskaya gorodskaya aglomeratsiya – krupneishaya v Yevrope [The Moscow metropolitan area is the largest in Europe], Ofitsialnii portal mera i Pravitelstva Moskvi [Official portal of the mayor and government of Moscow]: sait. Available at: <https://www.mos.ru/mayor/themes/3891050/?ysclid=mibqmqixix132435795> (accessed: 06.11.2025).
7. Sergei Sobyenin i Andrei Vorobev podpisali Soglasenie o razvitii transportnoi infrastruktury Moskovskogo regiona [Sergei Sobyenin and Andrei Vorobyov signed an agreement on the development of transport infrastructure in the Moscow region], Ofitsialnii portal mera i Pravitelstva Moskvi [Official portal of the mayor and government of Moscow]: sait. Available at: <https://www.mos.ru/mayor/themes/6893050/> (accessed: 13.11.2025).
8. Soglasenie ot 11 February 2021 g., no. 77-1279 o realizatsii meropriyatii po dalneishemu sotrudnichestvu v oblasti razvitiya i uluchsheniya transportnoi infrastruktury Moskovskogo regiona [Agreement No. 77-1279 of February 11, 2021 on the implementation of measures for further cooperation in the development and improvement of transport infrastructure in the Moscow region], Pravitelstvo Moskovskoi oblasti [Government of the Moscow region]: sait. Available at: <https://mosreg.ru/dokumenty/normotvorchestvo/perechen-dogovorov-i-soglaseniy-mo/2021-god/27-04-2022-17-21-02-soglasenie-ot-11-02-2021-77-1279-o-realizatsii-me> (accessed: 13.11.2025).
9. Strategiya razvitiya transportnoi sistemi g. Moskvi i Moskovskoi oblasti na period do 2035 goda [Strategy for the development of the transport system of Moscow and the Moscow region through 2035], Ministerstvo transporta Rossiiskoi Federatsii [Ministry of transport of the Russian Federation]: sait. Available at: <https://mintrans.gov.ru/documents/7/11694> (accessed: 06.11.2025).
10. Tuidun tszin tszin tszi setun fachzhan mai shan sin taitsze. Chzhungo i dai i lu van=Viiti na novii uroven soglasovannogo razvitiya stolichnogo regiona Kitaya [Reaching a new level of coordinated development in China's capital region], *Kitaiskaya initsiativa "Odin poyas – odin put"* [China's Belt and Road Initiative]: sait. Available at: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/08MVQ1HB.html> (accessed: 13.11.2025) (na kit. yaz.).
11. Tszin tszin tszi seshou datszao Chzhungo shi syandaikhua tszyanshe de syansin tsyui, shifan tsyui setun fachzhan khuei tszyu sin tutszin. Tyantszin shi gune khe sini khua tszyui= Stolichnii region KNR soobshcha prodvigaet stroitelstvo kitaiskoi modernizatsii, sozdavaya obraztsovo-pokazatelnyu zonu skoordinirovannogo razvitiya [The capital region of the People's Republic of China is jointly promoting the construction of chinese modernization by establishing a model zone for coordinated development], Tyantszinskoe upravlenie promishlennosti i informatsionnikh tekhnologii [Tianjin administration of industry and information technology]: sait. Available at: https://gyxxh.tj.gov.cn/ZWXX5652/ZWYW9055/202412/t20241223_6812599.html (accessed: 06.11.2025) (na kit. yaz.).
12. Ob utverzhdenii Metodicheskikh rekomendatsii po razrabotke dolgosrochnikh planov sotsialno-ekonomicheskogo razvitiya krupnikh i krupneishikh gorodskikh aglomeratsii [On approval of Methodological Recommendations for the development of long-term plans for the socio-economic development of large and largest urban agglomerations], Ministerstvo ekonomicheskogo razvitiya Rossiiskoi Federatsii [Ministry of economic development of the Russian Federation]: sait. Available at: https://www.economy.gov.ru/material/file/1573623717da9263b7e6533b267667ee/metodicheskie_rekomendacii_po_razrabotke_dolgosrochnyh_planov_socialno_ekonomicheskogo_razvitiya_krupnyh_i_krupneyshih_gorodskih_aglomeratsiy.pdf?ysclid=mibr0v91m5962509356 (accessed: 06.11.2025).

13. Makeeva S.B. Transformatsiya regionalnoi politiki Rossii i Kitaya v usloviyakh neravnomernosti razvitiya regionov (1980–2020 gg.): sravnitelno-istoricheskoe issledovanie [Transformation of regional policies in Russia and China in the context of uneven regional development (1980–2020): a comparative historical study], *Sravnitel'naya politika* [Comparative Politics], 2021, no. 12 (3), pp. 98–111. DOI: 10.24411/2221-3279-2021-10030

14. Tszin tszin tszi setun guikhua ganyao=Programma soglasovannogo razvitiya stolichnogo regiona KNR [The Program for the coordinated development of the capital region of the People's Republic of China], Gosudarstvennii komitet KNR po delam razvitiya i reformam [National development and reform commission of the People's Republic of China] : sait. Available at: <https://chinareal.nankai.edu.cn/info/1058/4889.htm> (accessed: 13.11.2025) (na kit. yaz.).

15. Shii tszai tszyazhun gun tszin tszin tszin tszi setun khuan sin. Beitszin shi tuntszi tszyui=Odinnadtsat let integratsii i prodvizheniya obnovili soglasovannoe razvitie stolichnogo regiona KNR [Eleven years of integration and promotion have renewed the coordinated development of the capital region of the People's Republic of China], Statisticheskoe byuro goroda Pekina [Beijing City Statistical Bureau] : sait. Available at: https://tjj.beijing.gov.cn/bwtt_31461/202502/t20250221_4016346.html (accessed: 06.11.2025) (na kit. yaz.).

Информация об авторе

Макеева Светлана Борисовна — доктор исторических наук, руководитель центра региональной и пространственной демографии, Институт социальной демографии Федерального научно-исследовательского социологического центра, Российская академия наук, Москва, Российская Федерация. E-mail: msbmag9581@yandex.ru

Information about the author

Svetlana B. Makeeva — Doctor of Sciences (History), Head of the Center for Regional and Spatial Demography, Institute of Social Demography of the Federal Center of Theoretical and Applied Sociology of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russian Federation. E-mail: msbmag9581@yandex.ru

Статья поступила в редакцию 05.12.2025; одобрена после рецензирования 24.12.2025; принята к публикации 18.01.2026. The article was submitted 05.12.2025; approved after reviewing 24.12.2025; accepted for publication 18.01.2026.