



DOI: 10.22363/2312-8313-2026-13-1-53-70


EDN: SAVGID

Научная статья / Research article

## Московская агломерация и Большой Париж: сходство и различия

Е.В. Ордынская<sup>1</sup> , Е.С. Дьяченко<sup>2</sup>  

<sup>1</sup>Институт народнохозяйственного прогнозирования Российской академии наук, Москва,  
Российская Федерация

<sup>2</sup>Российская академия народного хозяйства при Президенте РФ, Москва, Российская  
Федерация  
 [esdya@bk.ru](mailto:esdya@bk.ru)

**Аннотация.** Исследование посвящено сравнительному анализу Парижской и Московской агломераций с акцентом на их урбанистические, экономические и социальные аспекты. В условиях глобальных трендов урбанизации оба города сталкиваются с рядом общих вызовов, таких как загрязнение окружающей среды, транспортные проблемы и социальное неравенство. Исследование направлено на выявление успешных практик управления, которые могут быть применены в других агломерациях для повышения качества жизни их жителей. Также рассмотрены успешные практики реализации масштабных градостроительных проектов и особенности их влияния на развитие городских агломераций, сравнены особенности функционирования крупных объектов, сооруженных в результате таких проектов в Москве и Париже. Выделена в качестве особенности ориентированность Московской агломерации на крупномасштабные инфраструктурные проекты и технологические инновации, способствующая экономическому росту, но замедляющая процесс децентрализации. Ключевым отличием управления обеими агломерациями признана степень вовлеченности местных органов власти, однако отмечено, что в Париже активно используются механизмы межмуниципального сотрудничества, позволяющие сбалансированно развивать территорию всей агломерации, а в Москве, напротив, управление сосредоточено в руках городских властей, что обеспечивает оперативность принятия решений, но ограничивает гибкость при адаптации к локальным запросам. Особое внимание уделено вопросам экономического развития, включая создание благоприятной среды для бизнеса и стартапов, а также культурному разнообразию и интеграции различных социальных групп. В контексте изменения климата рассмотрены стратегии устойчивого развития и внедрения зеленой инфраструктуры. Проанализированы технологические изменения, связанные с концепцией умных городов, и их влияние на безопасность данных. В результате проведенного анализа наиболее успешных практик сформированы перспективные направления развития Московской агломерации с учетом прогрессивного международного опыта.

**Ключевые слова:** урбанизация, городское планирование, устойчивое развитие, межмуниципальная координация, качество жизни, пространственное развитие, интегрированная транспортная система, экологическая устойчивость, городская политика, региональная стратегия

© Ордынская Е.В., Дьяченко Е.С., 2026



This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/legalcode>

**Вклад авторов.** Все авторы участвовали в разработке концепции исследования, сборе, обработке и анализе данных, написании текста рукописи, формулировке выводов.

**Заявление о конфликте интересов.** Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

**История статьи:**

Поступила в редакцию 10.11.2025; принята к публикации 12.12.2025.

**Для цитирования:**


Ордынская Е.В., Дьяченко Е.С. Московская агломерация и Большой Париж: сходство и различия // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Государственное и муниципальное управление. 2026. Т. 13. № 1. С. 53–70. <https://doi.org/10.22363/2312-8313-2026-13-1-53-70> EDN: SAVGID

## Moscow agglomeration and Greater Paris: Similarities and differences

Elena V. Ordynskaya<sup>1</sup> , Elena S. Dyachenko<sup>2</sup>  

<sup>1</sup>Institute of Economic Forecasting, *Russian Academy of Sciences, Moscow, Russian Federation*

<sup>2</sup>Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (RANEPA),  
*Moscow, Russian Federation*

 [esdya@bk.ru](mailto:esdya@bk.ru)

**Abstract.** This study is devoted to a comparative analysis of the Paris and Moscow agglomerations, with an emphasis on their urban, economic and social aspects. In the context of global urbanization trends, both cities face a number of common challenges, such as environmental pollution, transport problems, and social inequality. The research aims to identify successful management practices that can be applied in other agglomerations to improve the quality of life of their residents. The study also examines successful practices in the implementation of large-scale urban development projects and their impact on the development of urban agglomerations, comparing the functioning of large facilities built in Moscow and Paris. In particular, the study highlights the peculiarity of the Moscow agglomeration, which is focused on large-scale infrastructure projects and technological innovations. This circumstance, on the one hand, contributes to its economic growth, but, on the other hand, slows down the process of decentralization. The study also noted that the key difference between the management of both agglomerations is the degree of involvement of local authorities, however, in Paris, mechanisms of inter-municipal cooperation are actively used to develop the territory of the entire agglomeration in a balanced manner, while in Moscow, on the contrary, management is concentrated in the hands of city authorities, which ensures prompt decision-making, but limits flexibility in adapting to local conditions. requests. In addition, the article focuses on issues of economic development, including creating a favorable environment for businesses and start-ups, as well as cultural diversity and integration of various social groups. Strategies for sustainable development and implementation of green infrastructure are considered in the context of climate change. In addition, technological changes related to the concept of smart cities and their impact on data security are analyzed. Considering progressive international experience, the authors have found the promising directions for the development of Moscow agglomeration.

**Keywords:** urbanization, urban planning, sustainable development, intermunicipal coordination, quality of life, spatial development, integrated transport system, environmental sustainability, urban policy, regional strategy

**Contribution.** All the authors participated in the development of the concept of this review, data collection, processing and analysis, drafted the manuscript, and formulated the conclusions.

**Conflicts of interest.** The authors declare no conflicts of interest.

**Article history:**

The article was submitted on 10.11.2025. The article was accepted on 12.12.2025.

**For citation:**

Ordynskaya EV, Dyachenko ES. Moscow agglomeration and Greater Paris: similarities and differences. *RUDN Journal of Public Administration*. 2026;13(1):53–70. <https://doi.org/10.22363/2312-8313-2026-13-1-53-70> EDN: SAVGID

## Введение

Выбор московской агломерации и Большого Парижа в качестве объектов сравнения обусловлен их сопоставимым демографическим и экономическим весом, а также контрастностью управленческих моделей: централизованной (Россия) и кооперативной (Франция), что позволяет выявить влияние институциональной среды на урбанистические трансформации.

Для Российской Федерации и Франции характерно четкое разделение между функционалом столичной агломерации, являющейся институциональным центром страны, и периферийными регионами. Кроме того, весьма существенное значение имеют агломерации, возникающие около крупных мегаполисов, таких как, например, Марсель, Лион во Франции, Санкт-Петербург в России. Также и для Франции, и для России характерен высокий уровень урбанизации — около 82 %. Не менее существенно и значение опыта в проведении реновации, так Париж был первым городом в мире, в котором провели реновацию.

Актуальность исследования обусловлена тем, что с увеличением числа городского населения (по данным ООН, к 2050 г. более 68 % мирового населения будет жить в городах) важность эффективного управления агломерациями возрастает.

**Цель исследования** — разработать рекомендации для российских агломераций по использованию передовых мировых практик, в частности по созданию благоприятной среды для бизнеса и стартапов в условиях экономической нестабильности и технологических изменений. Сравнительный анализ поможет выработать и интегрировать новые подходы к адаптации и управлению Московской агломерацией.

## Материалы и методы исследования

Методологическая база включает сравнительный институциональный анализ, изучение стратегий развития, анализ национальных проектов, градостроительной документации, статистических данных и работ исследователей. Рассмотрены особенности правового статуса агломераций, механизмы

управления, структура экономических связей и параметры территориальной координации.

### Результаты исследования

Агломерации — сложные пространственные и социальные образования, являющиеся центрами в экономическом развитии страны. Они требуют скоординированного подхода в управлении со стороны всех органов власти. Понятие агломерации не закреплено в Градостроительном кодексе РФ, однако есть нормы, содействующие в регулировании. Применяются национальные проекты, которые помогают разрабатывать стратегии развития крупных инфраструктурных, экологических и социальных инициатив, способствующих интеграции территорий, улучшению качества жизни населения и стимулированию экономического роста, а также создающих направления для дальнейших преобразований.

Национальные проекты и стратегии развития имеют свои уникальные особенности, связанные с историческими, культурными и экономическими предпосылками. Московская агломерация характеризуется активным государственным участием, проявляющимся в централизованном планировании, и направленностью на масштабное развитие инфраструктуры. Проекты реализуются в условиях высокой концентрации ресурсов в ядре и четкой вертикали принятия решений.

В отличие от Москвы, подходы к управлению метрополиями в западноевропейских странах часто строятся на принципах децентрализации, межмуниципального сотрудничества и участия граждан в градостроительных процессах. Особенно показателен в этом отношении опыт Большого Парижа — агломерации, где развитие пространства осуществляется через многофрагментарный, но устойчивый баланс интересов множества муниципалитетов, региональных властей и национального правительства. При этом необходимо помнить, что сравнение функциональной динамики московской и парижской агломераций возможно лишь при условии учета их принципиально разного институционального статуса: первая — административная реальность, вторая — статистическая конструкция. Переходя к анализу этого кейса, стоит обратить внимание на то, как институциональная архитектура, основанная на кооперации, а не на иерархии, формирует иные — более гибкие, но требующие длительного консенсуса — пути урбанистического развития.

**Моноцентрическая система и полицентрические сети.** Инициатива «Большой Париж», запущенная в 2008 г. президентом Франции Н. Саркози, была направлена на трансформацию пространственной структуры столичного региона [1]. В ее рамках к разработке стратегии были привлечены десять ведущих архитекторов и урбанистов, включая Ж. Нувеля и А. Грюмбаха. Важной особенностью процесса

стало отсутствие конкурсной основы: предполагалось синтезировать предложения в единый проект, ориентированный на создание полицентричной агломерации с распределенными функциями [2]. Основные цели включали повышение связности между Парижем и пригородами, децентрализацию экономической активности и усиление глобальной конкурентоспособности региона<sup>1</sup>.

В Российской Федерации в сопоставимый период также реализовывались масштабные градостроительные инициативы. Проект «Большая Москва» (2012 г.) предполагал присоединение территорий к столице, что увеличило ее площадь в 2,4 раза<sup>2</sup>. Параллельно развивались крупные кластеры: Москва-Сити, Сколково, Крокус Сити, — которые формально создают элементы полицентричности. Однако в отличие от французской модели, где новые центры возникают как результат межмуниципальной кооперации и перераспределения функций, в московской агломерации точки роста создаются по инициативе столичных и федеральных властей и остаются административно подчиненными ядру [3]. Что касается поясов агломерации, то изначально рост населения проходил естественным путем, без использования генерального плана и объяснялся экономической необходимостью.

Это различие подчеркивает ключевой дисбаланс: в Париже полицентричность — результат стратегического планирования, в Москве — побочный эффект административного расширения. Такое несходство еще раз напоминает, что сопоставляются не пространства, а логики их производства: одна — через кооперацию, другая — через иерархию.

Возникает ключевой методологический вопрос: что именно при сравнении понимается под термином «агломерация»? В случае Парижа речь идет о функционально-институционализированной метрополии (*Métropole du Grand Paris*), имеющей четкие границы, утвержденные законом, и наделенной полномочиями в сфере градостроительства, транспорта и экономического развития<sup>3</sup>. Московская же агломерация не обладает единым правовым статусом: она охватывает полностью два субъекта Российской Федерации (город Москву и Московскую область) и прилегающие к ним территории, между которыми отсутствует формализованный механизм координации на агломерационном уровне [4]. Ее границы определяются статистически — через порог трудовой коммутации (15–20 % населения), что делает их динамичными и условными<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> OECD. *Rethinking Urban Sprawl: Moving Towards Sustainable Cities*. Paris: OECD Publishing; 2018. 148 p. <https://doi.org/10.1787/9789264300461-en>

<sup>2</sup> Указ Президента РФ от 19.11.2011 № 1526 «О присоединении территорий к городу Москве» // Собрание законодательства РФ. 2011. № 47. Ст. 6633.

<sup>3</sup> Loi n° 2010–1563 du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales // Journal officiel de la République française. 2010. № 0292. P. 21930.

<sup>4</sup> Росстат. Численность населения Российской Федерации по муниципальным образованиям на 1 января 2024 г. // Федеральная служба государственной статистики. URL: <https://rosstat.gov.ru> (дата обращения: 02.08.2025).

Таким образом, сопоставление Большого Парижа и Московской агломерации сталкивается с риском концептуальной несопоставимости: один объект представляет собой институционально оформленную территориальную единицу, другой — функциональную зону влияния без единого управляющего субъекта [5]. Это не отменяет возможности сравнительного анализа, но требует четкой декларации его ограничений: сравнение должно вестись не как «две агломерации», а как «две модели управления метрополитенским развитием»<sup>5</sup>.

**Институциональная архитектура управления: иерархия против кооперации.** Сравнение моделей управления московской и парижской агломерациями выявляет фундаментальное различие в подходах к территориальной координации. В РФ отсутствует единый правовой статус агломерации как субъекта планирования и управления. Московская агломерация охватывает два субъекта РФ: город федерального значения Москву и Московскую область, — между которыми не существует формализованного механизма совместного принятия решений на агломерационном уровне<sup>6</sup>. Координация отдельных проектов (например, Московских центральных диаметров) достигается преимущественно через административные договоренности между исполнительными органами власти, а не через институционализированный орган<sup>7</sup>. В иных регионах страны присутствуют примеры по созданию координационных советов агломерации, включающих в себя региональных глав и губернаторов отдельных городов, есть возможность использовать как инструмент ассоциацию муниципальных образований. Но с реализацией данных возможностей возникают проблемы, связанные с целевым использованием бюджета из-за отсутствия фиксации в законе.

Во Франции ситуация принципиально иная. Согласно закону о территориальной реформе 2010 г. и последующему закону NOTRe (2015), в крупных агломерациях были созданы метрополии — межмуниципальные объединения с расширенными полномочиями<sup>8</sup>. Метрополия Большого Парижа (Métropole du Grand Paris), учрежденная в 2016 г., объединяет 131 коммуну и обладает компетенциями в сфере градостроительства, жилищной политики, экономического развития и охраны окружающей среды<sup>9</sup>. Ее представительный орган — совет метрополии из 210 депутатов, делегированных от муниципалитетов, утверждает стратегические документы, включая схему территориальной согласованности (SCoT) [2].

<sup>5</sup> World Urbanization Prospects 2025. New York, 2025. URL: <https://www.un.org/development/desa/pd/world-urbanization-prospects-2025> (дата обращения: 13.10.2025).

<sup>6</sup> Указ Президента РФ от 19.11.2011 № 1526 «О присоединении территорий к городу Москве» // Собрание законодательства РФ. 2011. № 47. Ст. 6633.

<sup>7</sup> Government of the Russian Federation. National Project “Housing and Urban Environment”. 2018.

<sup>8</sup> Loi n° 2010–1563 du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales // Journal officiel de la République française. 2010. № 0292. P. 21930.

<sup>9</sup> Plaine Commune. 8 villes, une commune déléguée et 1 projet. URL: <https://plainecommune.fr/qui-sommes-nous/> (дата обращения: 28.08.2025).

Это различие определяет разную природу градостроительства: во Франции новые города-спутники создаются как элементы согласованной стратегии децентрализации, тогда как в Москве кластеры (Сколково, Москва-Сити) возникают как точки притяжения, административно подчиненные центру. При этом важно помнить, что сопоставление управленческих практик корректно лишь при фокусе на функциональных результатах, а не на формальных структурах.

Московская агломерация прибегает к механическому административному укрупнению примерно раз в 20 лет, в то время как Большой Париж использует синдикаты для реализации стратегии на территории агломерации, реализуя свое право на формирование межмуниципальное объединение между крупными городами и пригородами, другими словами метрополиями или агломерациями от 1966 г. Граница метрополии обсуждается на национальном уровне и утверждается законом, соответственно ограничена возможность вхождения и выхода из границ населенным пунктам.

Рассматривая институциональную архитектуру, важно обратить внимание на ее влияние на градостроительство. Например, новые города-спутники в Парижском регионе [8] были воплощены в жизнь с использованием четкого проектирования с целью уменьшения плотности населения в ядре агломерации и создания полицентричных центров в зоне ближайших пригородов.

Проектирование было связано со стратегией политики децентрализации, направленной на переход региона от модели национального центра к международному городу [9]. В рамках этого перехода осуществили перенос неконкурентоспособных производственных мощностей, однако при этом сохраняется высокая плотность промышленных штаб-квартир, наделяя город преимуществом в организации, управлении и контроле внешних активов. В результате переноса появляются территории, на которых возможна реализация новых кластеров. Таким образом создавались финансово-деловой центр Дефанс, научно-исследовательский кластер Париж-Сакле и выделено историческое ядро, частично освобожденное от селитебной функции и выполняющее культурные, туристические и финансовые функции.

Это различие обуславливает разную природу принятия решений. В Москве ключевую роль играют федеральные и столичные власти, что обеспечивает высокую скорость реализации инфраструктурных проектов, но ограничивает учет локальных интересов и снижает устойчивость решений в долгосрочной перспективе<sup>10</sup>. Примером может служить присоединение территорий Новой Москвы в 2012 г., при котором мнение местных сообществ и органов власти Московской области не было в достаточной мере учтено, что вызвало социальную напряженность на начальном этапе [4].

В Париже, напротив, процесс принятия решений включает широкий круг акторов: помимо мэров коммун, в обсуждении участвуют представители бизнеса, экологических организаций и гражданские инициативы [7].

<sup>10</sup> Стратегия развития города Москвы на период до 2035 года. М., 2021.

Однако возникает еще один методологический вопрос: можно ли рассматривать «управление агломерацией» как сопоставимую категорию, если в одном случае речь идет о едином юридическом субъекте с бюджетом и полномочиями, а в другом — о де-факто взаимодействии, лишенном институциональной основы? Сравнение становится возможным только при условии, что анализ фокусируется не на формальных структурах, а на функциональных результатах координации, например, в области транспорта или жилищного строительства [8].

**Транспортная интеграция и мобильность: два пути агломерационной связности и 15-минутный город.** Транспортная инфраструктура выступает ключевым инструментом формирования агломерационной целостности. Однако в случае Парижа и Москвы она реализуется в рамках принципиально различных стратегий: в Париже — как средство децентрализации и укрепления полицентричной структуры, в Москве — как продолжение радиальной логики центра, направленной на поглощение периферии.

Проект Grand Paris Express, инициированный в рамках стратегии «Большой Париж», представляет собой кольцевую и полукольцевую сеть автоматизированных линий метрополитена общей протяженностью более 200 км, полностью работающих на электрической тяге [7; 8]. Его цель — не столько связать пригороды с историческим центром, сколько создать новые межпериферийные связи, позволяющие жителям пригородов перемещаться между кластерами (Дефанс, Сакле, аэропорты) без проезда через Париж [7]. Такой подход отражает смену парадигмы: смещается фокус с функции связи между центром и периферией на полноценную связность местности без выделения центра в каркасе транспортной сети. Другими словами — транспорт становится инструментом равноправного развития территории, а не подчинения периферии центру.

Данный подход предполагает развитие концепций, задействующих все городские инфраструктуры. Одной из них явилась концепция «город 15 минут» [7; 8], предложенная мэром Парижа Энн Хидалго. Данный подход был применен впервые. Он базируется на идее децентрализации с целью сосредоточения всех жизненных процессов в пространствах, соизмеримых с человеком и пешей доступностью, и нестандартного и новаторского метода зонирования территории. Однако внедрение такой идеи сталкивается с риском гентрификации: районы с низким доходом могут не получить достаточного количества рабочих мест, что усугубит социальное неравенство.

Так же концепция основана на идеях хроно-урбанизма, подразумевающего что качество городской жизни возможно истолковать как величину, обратно пропорциональную количеству времени, затраченному на перемещение из точки А в точку Б<sup>11</sup>. Ценность же городского пространства может быть выяснена только при изучении его совместно с временным измерением — чем

<sup>11</sup> Paris en Commun. Le programme d'Anne Hidalgo. URL: <https://annehidalgo2020.com/le-programme/> (дата обращения: 25.06.2025).

время на перемещение меньше, тем выше ценность. Согласно исследованиям К. Морено, его сокращение до четверти часа уравнивает спрос и предложение на городские удобства. Населенный пункт должен состоять из мозаики городских районов, устроенных по принципу «гиперблизости», каждый из которых по отдельности может выполнять все функции, услуги и сервисы: проживание, рабочие места, розничная торговля, здравоохранение, образование, досуг. Для реализации данной концепции Париж переосмыслил комбинацию параметров плотности, близости, разнообразия и повсеместности [9]. В этом контексте плотность рассматривается с точки зрения количества людей, чьи потребности возможно удовлетворить без ухудшения качества жизни в районе. Близость же важна для сокращения времени, затрачиваемого на транзит, и для увеличения доступности жизненно важных удобств. Разнообразие вытекает из смешения городских функций, что стимулирует экономическую активность, социальный капитал и связность. А повсеместность в свою очередь минимизирует неравенство.

Помимо вышеперечисленных положительных характеристик, 15-минутный город так же положительно влияет на экологическое, психологическое и экономическое состояние региона. Расстояния позволяют использовать не автомобильный транспорт, а пеший, что улучшает качество жизни не только по дальности, но и с помощью повышения физических нагрузок, так же, как и использование велоинфраструктуры. Сокращенное за счет «мягкой» мобильности время транзита перераспределяется в экономически эффективное рабочее время, а также время, которое может быть потрачено горожанином на досуг и рекреацию (в т.ч. оздоровительные пешеходные практики, которые рассматриваются рядом ученых как положительный «побочный» продукт 15-минутного города). В более новой версии концепции также появляется параметр цифровизация<sup>12</sup>, подразумевающий под собой переход от технологической модели «умного города» к антропоориентированной, т.е. отказ от жесткого технологического детерминизма и придание важности услугам, востребованным среди жителей [9; 10].

Одной из проблем внедрения концепции 15-минутного города является затрудненность перепланировки существующей городской инфраструктуры. В Париже многие районы имеют сложную планировку, и добавление новых пешеходных и велосипедных зон требует значительных затрат и изменений в транспортной сети. Районы с низким доходом могут столкнуться с недостаточным количеством доступных мест для работы и обучения, если экономика и социальная структура города не поддерживают нужды всех категорий жителей.

Концепции «умного города»<sup>13</sup> в национальных проектах и инициативах во Франции уделено отдельное внимание, и страна активно внедряет

<sup>12</sup> Paris en Commun. Le programme d'Anne Hidalgo. URL: <https://annehidalgo2020.com/le-programme/> (дата обращения: 13.06.2025).

<sup>13</sup> Property prices in Paris suburbs soar as Parisians continue to flee the city / The Local France.

технологии в урбанистическое развитие. Разрабатываются инновационные решения для постоянного координирования всех систем в городе: умные сети, системы управления трафиком, мониторинг качества воздуха и использование искусственного интеллекта. Один из примеров таких проектов — национальная инициатива La French Tech, оказывающая поддержку стартапам в области технологий для умных городов [11].

Помимо этого, в рамках Большого Парижа предоставляются государственные гранты и программы финансирования. В зависимости от проекта поддержка может варьироваться от нескольких десятков тысяч до нескольких миллионов евро, например, на разработку автономных автобусов может выделяться до 10 млн евро. Как правило, гранты покрывают лишь часть затрат — до 50–70 %, а оставшаяся часть финансируется компаниями или местными властями, а время на проекты ограничено 2–5 годами реализации. С помощью такого финансирования появилась цифровая платформа управления в Лионе, объединяющая услуги для граждан: оплату парковки, управление отходами, прогнозирование трафика.

В Париже реализуются проекты расширения пешеходных зон и увеличения числа велосипедных дорожек с целью внедрения концепции пешеходного и велосипедного города. Данная концепция похожа на «город 15 минут», но является более узконаправленной и упрощенной для реализации. Она уделяет основное внимание удобству перемещения по городу без использования личного автомобиля, активно развивая помимо велосипедной и пешеходной инфраструктуры, еще и общественный транспорт, использование каршеринга. Важны физическая активность и создание безопасной и комфортной среды.

У подобных грандиозных национальных проектов есть недостаток, заключающийся в повышении цен на недвижимость. Например, в 2020 г. в пригородах Парижа, таких как Вильжюиф, цены на недвижимость увеличились на 6 % за год, что связывают с улучшением транспортной доступности благодаря проекту Grand Paris Express. Кроме того, в 2025 г. в Париже наблюдался умеренный рост цен на недвижимость с увеличением на 2,1 % по сравнению с предыдущим годом, что также может быть связано с улучшением городской инфраструктуры и повышением привлекательности районов [11].

Ядро Москвы сопоставимо по численности населения и площади со всей Парижской агломерацией. Для Московской агломерации развитие осуществляется в рамках федеральных программ, таких как «Жилье и городская среда», «Экология», «Цифровая экономика» и «Транспортная инфраструктура». Основными задачами выступают создание комфортной городской среды, увеличение доступности жилья, модернизация транспортной сети (включая строительство Московских центральных диаметров и расширение метрополитена), а также внедрение цифровых технологий и экологически устойчивых решений.

---

URL: <https://www.thelocal.fr/20210217/property-prices-in-paris-suburbs-soar-as-parisians-continue-to-flee-the-city> (дата обращения: 14.10.2025).

В отличие от Франции, в России планы развития столицы увязаны с экономическим и социальным планированием, являясь лишь придаточным инструментом для реализации производственных целей, и до последнего десятилетия динамика размещения производительных сил предопределяла особенности расселения. Напротив, во Франции в условиях рыночной экономики локализация экономической деятельности сконцентрирована в нескольких привилегированных регионах. Это привело к значительному дисбалансу в развитии территорий, где столица и крупные агломерации, такие как регион Иль-де-Франс, получают основную долю инвестиций и ресурсов, в то время как менее развитые регионы остаются в изоляции<sup>14</sup>. Французская система городского планирования, несмотря на стремление к децентрализации и выравниванию региональных различий через политику «полосов роста», все еще сталкивается с вызовами в виде избыточной концентрации экономической активности и населения в нескольких урбанизированных ядрах. Этот процесс отличается от российского опыта, где акцент на централизованное планирование долгое время способствовал более равномерному распределению производственных мощностей.

В Москве, несмотря на декларируемую цель «интеграции столицы и области», проекты Московских центральных диаметров (МЦД) и Московского центрального кольца (МЦК) функционально воспроизводят радиальную модель. МЦД, построенные на базе существующих железнодорожных направлений РЖД, связывают периферийные города (Люберцы, Одинцово, Красногорск) преимущественно с центром Москвы, а не друг с другом<sup>15</sup>. Хотя формально они охватывают «первый пояс» агломерации, их маршруты и тарифная интеграция нацелены на усиление маятниковых потоков в сторону ядра, а не на создание автономных транспортных коридоров между периферийными центрами<sup>16</sup>. Такая логика усиливает маятниковую миграцию, что противоречит идее полицентричности. Здесь проявляется ключевое следствие отсутствия единого агломерационного управления: транспорт строится в интересах Москвы, а не агломерации в целом.

Это различие обусловлено институциональной средой. Во Франции проектирование транспорта осуществляется метрополией как единым агломерационным органом, что позволяет учитывать баланс интересов всех коммун<sup>17</sup>. В России же отсутствие единого субъекта управления агломерацией приводит к тому, что транспортная политика формируется в интересах

<sup>14</sup> Loi portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe). URL: <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/loi-portant-nouvelle-organisation-territoriale-republique-notre> (дата обращения: 30.10.2025).

<sup>15</sup> Департамент транспорта Москвы. Отчет о работе Московских центральных диаметров за 2024 год. М., 2025.

<sup>16</sup> Стратегия развития транспортной системы Москвы на период до 2035 года. Утверждена Постановлением Правительства Москвы от 10.08.2020 № 987-ПП. М., 2020.

<sup>17</sup> Paris en Commun. Le programme d'Anne Hidalgo. URL: <https://annehidalgo2020.com/le-programme/> (дата обращения: 13.06.2025).

города Москвы, а Московская область выступает в роли «пассивного получателя» инфраструктуры<sup>18</sup>. Это проявляется, в частности, в бюрократических сложностях с продлением линий метро за административные границы столицы — проблема, которую МЦД призваны решить технически, но не институционально.

Помимо рельсового транспорта, обе агломерации развивают альтернативные режимы мобильности. В Париже с 2019 г. реализуется стратегия «пешеходного и велосипедного города», включающая расширение велодорожек, создание «улиц-встреч» и внедрение систем электромикромобильности (более 15 000 электровелосипедов в 2024 г.).<sup>19</sup> Эти меры интегрированы в концепцию «города 15 минут», где сокращение расстояний делает «мягкую мобильность» не просто экологическим выбором, а практикой повседневной жизни [5].

В Москве развитие пешеходной и велосипедной инфраструктуры остается фрагментарным и локальным, не формируя единой сети на агломерационном уровне. Москва и московская область — это разные субъекты России, поэтому региональные проекты в них различаются. На территории Москвы в 2011–2023 гг. проводился Московский урбанистический форум<sup>20</sup>, в рамках которого проходили круглые столы для специалистов всего мира, шли исследования и разрабатывалась стратегия развития этого города. Так, в 2018 г. были рассмотрены достижения Москвы по данным Price Waterhouse Coopers (PwC) с целью определения готовности субъекта к технологическому будущему по следующим направлениям: транспорт, цифровая экономика, строительство, медицина, образование, виртуальные сервисы, культура, безопасность и ЖКХ. Транспорт, по его доступности, занял 3 место в мировом рейтинге, на таком же месте — покрытие территории общедоступным WI-FI, второе место у Москвы по количеству и качеству рекреационных зеленых зон и первое по виртуальным сервисам, созданию порталов и мобильных приложений для решения городских проблем. Важно учитывать, что такой результат был получен на 2-м году реализации стратегии развития «Москвы 2030», включающей в себя 5 направлений (транспорт, здравоохранение, образование, городская среда, бизнес и инновации). Однако, единой концепции развития региона нет, подход в стратегии является индуктивным от направлений.

Направление транспорта стремится создать удобную среду для всех видов пользователей, развивать транспорт, делать его более экологичным и быстрым, что в т.ч. оказывает положительный эффект на агломерацию. В рамках этой программы особое внимание уделяется проектам, направленным на интеграцию столицы и области, таким как запуск Московских центральных

<sup>18</sup> Национальный проект «Транспортная инфраструктура». Паспорт проекта. М., 2019.

<sup>19</sup> Mobility for more liveable urban spaces. Highlights Report 2024. URL: [https://www.eiturbanmobility.eu/wp-content/uploads/2024/12/EXT\\_EIT-Urban-Mobility-Highlights-Report-2024\\_Digital.pdf](https://www.eiturbanmobility.eu/wp-content/uploads/2024/12/EXT_EIT-Urban-Mobility-Highlights-Report-2024_Digital.pdf) (дата обращения: 06.07.2025).

<sup>20</sup> *Геращенко Н.* Москва в новом ключе: что дает городу поглощение Подмосковья // РБК. 2011. URL: <https://www.rbc.ru/society/20/07/2011/5703e9c69a79477633d35916> (дата обращения: 07.10.2025).

диаметров (МЦД) и расширение сети метрополитена. Эти инициативы обеспечивают более эффективное соединение центра агломерации с периферийными районами, способствуя повышению мобильности населения.

Москва имеет огромное преимущество, активно развивая метрополитен, но поскольку агломерация находится в разных субъектах России, появляются бюрократические сложности с продлением веток метро в Московскую область. Эта проблема сейчас решается с помощью так называемого «наземного метро» — диаметров МЦД. Город выкупает часть собственности РЖД, усовершенствует как транспорт, эксплуатируемый на данном объекте, так и станции, пути. За пять лет своего существования станции МЦД связали с центром Люберцы, Красногорск, Зеленоград, Сходню, Одинцово, Дубну, Сколково и многие другие города и районы, находящиеся в первом поясе периферии, и, в частности, являющиеся ядрами второго порядка. До 2030 г. город планирует продлить диаметры до ближайших более крупных городов, находящихся в 3-м поясе периферии: Тулы, Твери, Воронежа и т.д.

Москва активно развивает водный транспорт с 2022 г., после того как территория рек Москвы, Яузы и водохранилищ стала принадлежать субъекту. В РФ все реки и иные водные ресурсы не подвластны регионам, а относятся к федеральной собственности.

Выше был упомянут кластер Сколково, и этому феномену в границах Московской агломерации стоит уделить большее внимание. Начиная с этого проекта, стартовавшего в 2010 г. по указу Дмитрия Медведева, в Москве набирают популярность научные кластеры. Сколково не только бизнес-центр для инновационных стартапов, которые имеют значительные налоговые преференции<sup>21</sup>, это город в городе, со своей инфраструктурой в виде жилой застройки, состоящей исключительно из застройщиков, использующих инновационные технологии в строительстве и оборудовании квартир (технология умный дом), больниц, школ, детских садов и станции общественного транспорта. Создание этого кластера положило начало для обратной маятниковой миграции из ядра в первый пояс периферии, что улучшило ситуацию неравенства транзитных потоков.

В 2016 г. запущено движение поездов по Московскому центральному кольцу (МЦК) — железным дорогам, которые раньше связывали индустриальное кольцо столицы. Это послужило толчком для редевелопмента территорий заводов, потерявших свою актуальность, в жилую застройку, спрос на которую в Москве был выше предложения на протяжении долгого времени.

По тому же механизму, разгружая центры, и переосмысляя идею торговых центров, в Москве стали появляться периферийные центры в виде фудкортов в зданиях неиспользуемых трамвайных депо, ставших еще до этого местами притяжения среди молодежи.

<sup>21</sup> *Геращенко Н.* Москва в новом ключе: что дает городу поглощение Подмосковья // РБК. 2011. URL: <https://www.rbc.ru/society/20/07/2011/5703e9c69a79477633d35916> (дата обращения: 07.10.2025).

В 2023 г. Москва более активно начала применять комплексное развитие территорий, в этот период было утверждено 50 проектов в 11 административных округах<sup>22</sup>. В рамках проектов предусматривается обновление жилого фонда по реновации, сооружение общественно-деловых объектов, развитие производственных объектов и иные мероприятия, направленные на удовлетворение городских нужд. Кроме того, реализация указанных программ повлечет за собой создание 104 тысяч новых рабочих мест. Проекты реализуются на территориях индустриальных зон, преобразуя устаревшее зонирование в смешанное, что сближает траекторию развития агломерации с Парижским проектом «город 15 минут».

Программа градостроительной политики Москвы также играет ключевую роль в изменениях столицы. Ключевая задача программы — создание многофункциональных общественных пространств и модернизация городских районов. В 2012 г. в рамках этой политики к Москве присоединили части Московской и Калужской области — Новую Москву, что увеличило площадь столицы в 2,4 раза [1]. Изначально основными целями проекта были перенос ряда зданий органов федеральной власти и присвоение территории статуса правительственно-административного, но позднее эти цели были отвергнуты.

К началу 2026 г. на этой территории было открыто 9 новых станций метро, связывающих места с наибольшей плотностью населения с ядром. За 2024 г. в ТиНАО введены в эксплуатацию 2 млн кв. м энергоэффективного жилья в рамках комплексного подхода, предусматривающего одновременное строительство школ, детских садов, поликлиник, бизнеса и рекреационных зон<sup>23</sup>. Прогнозируется, что в 2035 г. население новых территорий Москвы превысит 1,5 млн чел., будет создано более 1 млн рабочих мест<sup>24</sup>. В то же время такое активное развитие округа приводит к активному притоку населения из Московской области и деградированию остального периферийного пояса [12]. Хотя выраженность территориальных диспропорций в Московской области в начале 2000-х гг. достигала экстремальных значений — по оценке губернатора Б.В. Громова, до 200 раз по ключевым показателям — в 2020-е гг. акцент постепенно смещается на разницу в инфраструктурном, инвестиционном и транспортном развитии между центральными и периферийными районами. Современная политика региона стремится смягчить эти различия

<sup>22</sup> В Новой Москве в 1 квартале 2024 года ввели более 362 тысяч квадратных метров жилья // Градостроительный комплекс Москвы. URL: [https://stroi.mos.ru/press\\_releases/v-novoi-moskvie-v-1-kvartalie-2024-ghoda-vvilibolieie-362-tysiach-kvadratnykh-mietrov-zhil-ia](https://stroi.mos.ru/press_releases/v-novoi-moskvie-v-1-kvartalie-2024-ghoda-vvilibolieie-362-tysiach-kvadratnykh-mietrov-zhil-ia) (дата обращения: 04.10.2025).

<sup>23</sup> *Геращенко Н.* Москва в новом ключе: что дает городу поглощение Подмосковья // РБК. 20.07.2011. URL: <https://www.rbc.ru/society/20/07/2011/5703e9c69a79477633d35916> (дата обращения: 07.10.2025).

<sup>24</sup> В Москве принято 50 решений о комплексном развитии территорий в 2024 году // Градостроительный комплекс Москвы. URL: <https://stroi.mos.ru/news/v-moskvie-priniato-50-rieshienii-o-kompleksnom-razvitii-tierritorii-v-2024-ghodu> (дата обращения: 04.10.2025).

за счет комплексного подхода к развитию территории и инвестиций в «провинциальное Подмосковье». В Московской области сфера здравоохранения также находится в центре внимания региональной политики. Она направлена на модернизацию медицинских учреждений, повышение доступности и качества медицинских услуг.

Благоустройство и улучшение экологии Подмосковья нацелены на развитие рекреационных зон и очистку водоемов, рекультивацию неиспользуемых мусорных полигонов. Существуют льготы для создания «зеленых» заводов. Согласно национальному проекту «Жилье и городская среда», возводится жилье для среднего класса населения с выделением квартир жителям, чьи дома попали под реновацию.

Транспортная инфраструктура по национальному проекту «Безопасные и качественные дороги» развивается не только с целью улучшения связности с ядром агломерации, но и для разгрузки транспортной сети в столице, идет активное взаимодействие с ядром по развитию общественного транспорта: маршруты МЦД и автобусов проходят по двум регионам, и для их реализации используются машины из действующего автопарка ядра, либо списанные при его обновлении. На всю агломерацию распространяется реализация умных технологий в транспортной сети, регулирующих фазы светофоров.

Транспорт в обеих рассматриваемых агломерациях выполняет не только техническую, но и пространственно-политическую функцию. В Париже он способствует рассеиванию центростремительных сил, в Москве — консолидации центробежных потоков. Это различие подтверждает тезис о том, что инфраструктура — не нейтральный технический объект, а носитель управленческой модели.

Однако методологически важно учитывать: сравнение транспортных систем корректно лишь при сопоставлении не проектов, а их функциональных последствий для структуры агломерации. Иначе возникает риск сравнивать «механизмы интеграции» (Париж) с «инструментами расширения» (Москва) как равнозначные явления, что искажает аналитическую картину.

**Влияние демографических факторов на развитие столичных агломераций.** Важен аспект среднего возраста населения в этих агломерациях, определяя демографическую динамику, социальные приоритеты, экономическую активность. В Москве средний возраст населения составляет 42,88 г.<sup>25</sup>, что выше среднероссийского показателя в 40,97 г. В Париже — 40,3 г.<sup>26</sup>, что указывает на схожесть возрастной структуры обеих столиц. Однако различия в социальной политике и инфраструктурном подходе формируют разные траектории адаптации к этим демографическим условиям. В Москве существенную роль играет приток мигрантов

<sup>25</sup> Mobility for more liveable urban spaces. Highlights Report 2024. URL: [https://www.eiturbanmobility.eu/wp-content/uploads/2024/12/EXT\\_EIT-Urban-Mobility-Highlights-Report-2024\\_Digital.pdf](https://www.eiturbanmobility.eu/wp-content/uploads/2024/12/EXT_EIT-Urban-Mobility-Highlights-Report-2024_Digital.pdf) (дата обращения: 06.07.2025).

<sup>26</sup> Там же.

трудоспособного возраста из регионов России и стран ближнего зарубежья, что создает нагрузку на здравоохранение, образование и жилищную инфраструктуру. Молодые семьи часто выбирают жилье в периферийных районах из-за его доступности, но высокий спрос на такое жилье обостряет проблему недостаточной транспортной связности. В свою очередь, в Париже, несмотря на относительно близкий возрастной показатель, ощущается структурный дефицит работников в трудоемких и низкооплачиваемых секторах, связанный с общенациональной тенденцией старения. Это подталкивает государство к развитию программ по привлечению мигрантов и поддержке молодых домохозяйств через социальную аренду и реформу застройки пригородов.

В Париже молодежь активно использует микромобильность (11,2 % поездок на велосипедах<sup>27</sup>), тогда как в Москве выбор транспорта определяется в первую очередь доступностью метро и МЦД. Это различие отражает не только инфраструктурные, но и культурные модели *urban lifestyle* — еще один аспект, который нельзя игнорировать при сравнении.

При этом следует помнить: демографические данные сопоставимы, но их интерпретация зависит от институционального контекста: системы социальной поддержки, жилищной политики и управления миграцией.

Париж также делает акцент на экологических и мобильных решениях в транспорте: молодое поколение чаще выбирает велосипеды и электросамокаты, в то время как старшее население полагается на общественный транспорт. По состоянию на 2024 г., 11,2 % поездок в городе совершаются на велосипедах, а 30 % — на общественном транспорте<sup>28</sup>. Кроме того, в 2024 г. оператор TIER-Dott развернул 15 000 электровелосипедов в Париже, предоставив 10 000 бесплатных поездок и обслужив 500 000 пользователей, что свидетельствует о растущей популярности микромобильности<sup>29</sup>.

## Заключение

Сравнительный анализ Московской агломерации и Большого Парижа показал, что, несмотря на различия в управленческих моделях и подходах к градостроительству, наиболее существенные проблемы, требующие незамедлительного решения, одинаковы для обеих столичных агломераций, это развитие транспортной инфраструктуры, снижение экологической нагрузки,

<sup>27</sup> Минфин разъяснил, какие льготы действуют для IT-компаний со статусом участника проекта «Сколково» // Федеральная налоговая служба РФ. URL: [https://www.nalog.gov.ru/tm77/news/activities\\_fts/10126116/](https://www.nalog.gov.ru/tm77/news/activities_fts/10126116/) (дата обращения: 08.07.2025).

<sup>28</sup> Ville de Paris. Bilan du Plan Vélo 2023. Paris, 2024. URL: <https://www.paris.fr/pages/le-plan-velo-a-paris-34549>; APUR. Les déplacements dans Paris — Données 2023. Agence d'urbanisme de la région parisienne, 2023. URL: <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/deplacements-dans-paris-donnees-2023> (дата обращения: 07.10.2025).

<sup>29</sup> Московский Урбанистический Форум 2023 // DECORNEWS.ru. URL: <https://decornews.ru/editors-choice/moskovskiy-urbanisticheskiy-forum-2023/> (дата обращения: 18.09.2025).

обеспечение комфортной городской среды и эффективное использование территориального потенциала.

Однако главный вывод лежит в плоскости методологии: корректное сравнение возможно только при условии, что мы анализируем не территории, а модели управления. Только так можно избежать ложной аналогии и выявить действительно переносимые практики — не в форме копирования, а в виде адаптации к российской институциональной реальности.

Опыт Парижа демонстрирует успешность внедрения полицентричной модели и активного муниципального сотрудничества. Концепция «города 15 минут» играет ключевую роль в повышении качества жизни за счет сокращения временных затрат на перемещение и создания сбалансированной городской среды. Регион сталкивается с низкими показателями инновационного развития и экологической устойчивости, но благодаря преимуществу в культурном капитале, сфере креативных индустрий и особому качеству широко понимаемой городской среды, являющейся яркой идентичностью, Большой Париж на протяжении последнего десятилетия устойчиво занимает верхние позиции в иерархии мировых столиц, как правило, входит в топ 5 городов планеты и характеризуется как мультифункциональный центр глобального значения, перманентно расширяющего область своих компетенций, не смотря на разницу в методологии данных исследованиях.

В то же время Московская агломерация ориентирована на крупномасштабные инфраструктурные проекты и технологические инновации, что способствует ее экономическому росту, но замедляет процесс децентрализации.

Ключевым отличием управления агломерациями является степень вовлеченности местных органов власти. В Париже активно используются механизмы межмуниципального сотрудничества, позволяющие сбалансированно развивать территорию всей агломерации. В Москве, напротив, управление сосредоточено в руках городских властей, что обеспечивает оперативность принятия решений, но ограничивает гибкость при адаптации к локальным запросам.

Таким образом, анализ практик обеих агломераций позволяет выделить перспективные направления для Москвы: формирование новых точек притяжения на периферии, внедрение принципов «города 15 минут», развитие системы управления на основе межмуниципального взаимодействия и усиление экологической устойчивости. Комплексный подход, учитывающий международный опыт, может способствовать сбалансированному развитию Московской агломерации и повышению качества жизни ее жителей.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Воделэн Х.* Большой Париж и Большая Москва: планы модернизации и инновация // Южно-российский журнал социальных наук. 2018. Т. 19. №2. С. 38–49. EDN: UXAUNH
2. *Ascher F.* Les nouveaux principes de l'urbanisme. Paris : Éditions de l'Aube, 2001. 222 p.

3. *Баевский О.А., Шварева Т.Е., Витков Г.В и др.* Москва: курс на полицентричность. Оценка эффектов градостроительных проектов на полицентрическое развитие Москвы. Краткое изложение результатов исследования для Московского урбанистического форума 2016 года. М. : Высшая школа урбанистики им. А.А. Высоковского НИУ ВШЭ, 2016. 36 с.
4. *Ломака В.А., Дронова В.А.* Анализ и оценка реализации национального проекта «Жилье и городская среда» в текущем периоде: итоги и перспективы // Научные записки молодых исследователей. 2025. Т. 13. № 1. С. 65–78. EDN: EQVNDY
5. *Moreno C., Allam Z., Chabaud D., Gall C., Pratlong F.* Introducing the “15-minute city”: sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities // *Smart cities*. 2021. Vol. 4. № 1. P. 93–111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006> EDN: CGRUCG
6. *Слука Н.А., Твердов И.К.* Изучение меняющихся компетенций Большого Парижа (к 100-летию А.Е. Слуки) // Вестник Московского университета. Серия 5: География. 2023. Т. 78. № 5. С. 65–78. <https://doi.org/10.55959/MSU0579-9414.5.78.5.7> EDN: GQCHXF
7. *Moreno C.* Droit de cité, de la “ville-monde” à la “ville du quart d’heure”. Paris : Éditions de l’Observatoire, 2020. 179 p.
8. *Нотман О.В.* Концепция 15-минутного города как основа устойчивой модели развития мегаполиса в условиях современных рисков // Урбанистика. 2021. № 3. С. 73–85. <https://doi.org/10.7256/2310-8673.2021.3.35086> EDN: MVQPYB
9. *Акимова О.Е., Волков С.К., Хрысева А.А.* Концепция «умный город»: эволюция, элементы и форма реализации // Теоретическая экономика. 2020. № 6 (66). С. 55–63. EDN: UMGIXA
10. *Ильина И.Н., Коно М.* Трансформация подходов к развитию «умного города». М. : Изд. дом Высшей школы экономики, 2023. 273 с. <https://doi.org/10.17323/978-5-7598-2579-1> EDN: WCUQKP
11. *Победин А.А.* Эволюция трансрегиональных центров роста в странах Европы: опыт формирования и инструменты государственной поддержки // *Kant*. 2025. № 2 (55). С. 122–123. <https://doi.org/10.24923/2222-243X.2025-55.18> EDN: IOCXFB
12. *Добряхина О.П., Петухова Ж.Г.* Специфика, проблемы и перспективы реализации мегапроекта «Большая Москва» // Московский экономический журнал. 2022. Т. 7. № 6. С. 711–723. [https://doi.org/10.55186/2413046X\\_2022\\_7\\_6\\_390](https://doi.org/10.55186/2413046X_2022_7_6_390) EDN: ZZKHFO

### Информация об авторах:

*Ордынская Елена Валерьевна* — кандидат экономических наук, заведующая лабораторией макрофинансовых исследований и прогнозирования, Институт народнохозяйственного прогнозирования Российской академии наук, Российская Федерация, 117418, Москва, Нахимовский пр-кт, д. 47 (ORCID: 0000-0002-4266-6244) (SPIN-код: 1552-5400) (Scopus ID: 57327459000) (Researcher ID: ACE-3695-2022) (e-mail: ordynskaya-ev@rudn.ru).

*Дьяченко Елена Сергеевна* — магистр, Российская академия народного хозяйства при Президенте РФ, Российская Федерация, 119571, Москва, пр-кт, Вернадского, д. 82, корп. 1 (ORCID: 0009-0000-3571-751X) (e-mail: esdya@bk.ru).