

А.М. АЛЕКСЕЕВ-АПРАКСИН, Р.Ю. БОГДАНОВА

КЛАСТЕРНЫЙ ПОДХОД В ОТЕЧЕСТВЕННОЙ УРБАНИСТИКЕ*

Анатолий Михайлович Алексеев-Апраксин,

Санкт-Петербургский государственный
университет,
Институт философии,
доцент

Менделеевская линия, д. 5,
Санкт-Петербург, 199034, Россия

Санкт-Петербургский государственный университет
промышленных технологий и дизайна,
Высшая школа печати и медиатехнологий,
профессор

Джамбула пер., д. 13,
Санкт-Петербург, 191180, Россия

доктор культурологии, профессор
E-mail: apraksin.spb@gmail.com

Раиса Юрьевна Богданова,

Санкт-Петербургский государственный университет
промышленных технологий и дизайна,
Высшая школа печати и медиатехнологий,
старший преподаватель

Джамбула пер., д. 13,
Санкт-Петербург, 191180, Россия

E-mail: foryou@mail.ru

Реферат. Статья посвящена одному из перспективных подходов описания и проектирования современных социокультурных процессов — кластерной модели, учитывающей как процессы дефрагментации реальности, так и способы ее ситуативного объединения. В работе показаны актуальные направления культурфилософских исследований кластерной идентичности, новых

форм коммуникации и социального взаимодействия. Отмечается, что на передовом плане современных научно-практических обсуждений находятся экономические возможности кластерной системы (способность кластерных структур к саморегулированию и усложнению взаимосвязей между субъектами). Выявляются истоки кластерного дискурса, на которые опирается современная кластерная политика Санкт-Петербурга. На основании официальных современных и исторических документов рассматриваются возможности и перспективы данного подхода в градостроительстве и рационализации обустройства городов и регионов. На примере кластера «Авиагородок», начавшего свое развитие в Ленинграде в 1930-х гг., показывается недостаточность оснований для признания принятого современной властью экономического подхода к кластеризации как инновационной концепции развития. В то же время реконструкция восьмидесятилетней истории становления авиахаба Санкт-Петербурга демонстрирует, что кластерный подход (как средство полицентричной территориально-функциональной организации) доказал свою целесообразность и жизнеспособность в изменяемых условиях городского развития. Делается вывод, что нынешнее официальное принятие и продвижение кластерного подхода в градостроительстве требует соответствующего теоретического осмысления, проведения куль-

* Статья подготовлена при поддержке РФФИ в рамках проекта № 18-011-00977 «Кластерная культура: исследовательские стратегии и философская аналитика».

турологической экспертизы допустимых диапазонов рационализации обустройства городской среды, а также культурфилософского анализа способности кластеров к формированию и развитию новых социокультурных синтезов.

Ключевые слова: кластер, кластерная застройка, город, Санкт-Петербург, Ленинград, Авиагородок, городская планировка.

Для цитирования: Алексеев-Апраксин А.М., Богданова Р.Ю. Кластерный подход в отечественной урбанистике // Обсерватория культуры. 2018. Т. 15, № 4. С. 413–421. DOI: 10.25281/2072-3156-2018-15-4-413-421.

Тема кластерной организации различных сфер социокультурной жизни отражена во многих работах, но в виду недостаточной исследованности продолжает активно изучаться в различных аспектах. Например, для философии культуры кластеризация представляет интерес как проективная модель социокультурных диффузий, учитывающая процессы дефрагментации реальности и способы ситуативного объединения субъектов культуры в кластерные сообщества. Воспринимаясь как следствие эволюционирующих сетевых способов взаимодействия и многообразных идеологических трансформаций, феномен кластера определяется в философской антропологии как пространственное, временное и логическое единство события, формирующее идентичность участвующих в нем субъектов. В свою очередь повсеместно возникающие кластерные сообщества культурологически определяются как «проектные» формы солидарности, характеризующиеся изменением способов идентификации личности. Однако, изучая особенности формирования и бытования кластеров в различных сферах современной культуры, следует обратить внимание, что на передовом плане научно-практических обсуждений и соответствующей проектной деятельности находятся экономические возможности кластерной системы. В частности, способность кластерных структур к саморегулированию и усложнению взаимосвязей между субъектами. В данном

контексте понятие «кластер» все чаще звучит и в разговоре о рационализации обустройства городов и нередко рассматривается властными администрациями как инновационный путь развития регионов.

В градостроительном контексте под кластером в наши дни, как правило, понимается территориальное образование внутри мегаполиса, которое представляет собой относительно автономную структуру (жилую, административно-деловую, торгово-развлекательную, рекреационную), способную обеспечить жителям полный набор городских функций. Следует, однако, отметить, что несмотря на современность звучания данного термина, и с теоретической и с практической точки зрения данная идея кластерной урбанистики не нова. Пожалуй, одним из первооткрывателей того, что впоследствии было осмыслено как градостроительные кластеры, был классик экономической науки англичанин Альфред Маршалл (1842–1924). В труде «Основы экономической науки» он писал, что группы сотрудничающих фирм, располагаясь близко друг к другу, оказываются более производительными, чем тогда, когда они отдалены на значительные расстояния [1]. Среди современников, развивающих выработанный А. Маршаллом подход к организации эффективных производств, можно назвать американского экономиста Майкла Портера, который в работе «Международная конкуренция» выявил механизмы обретения конкурентоспособности благодаря кластерной организации не только отдельных компаний, но целых регионов и даже наций. Согласно М. Портеру, кластерные группы взаимосвязанных компаний и отраслей, сосредоточенных на одной территории, выигрывают благодаря близости расположения и тесному взаимодействию. Кластеры — это двигатели продуктивности. Преимущества кластеров заключаются в возможности быстро обмениваться знаниями, получать новые контакты и осуществлять полный цикл разработки проектов и продуктов на одной территории. Словами М. Портера, кластеры обеспечивают «быструю диффузию лучших практик» [2, р. 52].

Потенциал кластерного развития городов исследовался английским урбанистом Чарльзом Лендри в его работе «Креативный город» [3].

Тема кластеров также изучалась американским социологом Ричардом Флоридом — «Креативный класс: люди, которые меняют будущее» [4] (недавно вышла с дополнением пяти глав — «Креативный класс: люди, которые создают будущее» [5]) и американским экономистом, автором теории креативного класса Джеральдом Хокинсом, чья «Креативная экономика: как превратить идеи в деньги» [6] по сути явилась итогом исследований этих авторов о развитии территорий посредством культуры. В отечественной литературе одним из первых трудов в данной области стала книга Е.В. Зеленцовой и Н.В. Гладких «Творческие индустрии: теории и практики», рассказывающая об этом феномене и его роли в современном экономическом, социальном и культурном развитии и описывающая как зарубежный, так и российский опыт [7].

В работах 2010-х гг., посвященных моделированию регионального и в особенности городского пространства, актуальность кластерного подхода обосновывается как «переход от моноцентрической городской структуры к полицентрической» [8]. Предполагается, что такой способ территориальной организации в большей степени, нежели другие, способен обеспечить общую сбалансированность градостроительной системы. Это не осталось незамеченным и правительством Санкт-Петербурга, в соответствии с постановлением которого от 29.12.2011 г. № 1782 «О внесении изменений в постановление Правительства Санкт-Петербурга от 28.07.2011 г. № 835» в Перечень мероприятий Комплексной Программы «Наука. Промышленность. Инновации» был включен специальный раздел «Содействие развитию кластеров Санкт-Петербурга» [9]. Кластерная политика города заключается в разработке системы мер и механизмов, осуществляемых (и применяемых) исполнительными органами городской власти, которые обеспечивают реализацию социально-экономической политики Санкт-Петербурга в части создания благоприятных условий для формирования и развития территориальных кластеров, с целью повышения конкурентоспособности организаций, входящих в кластеры [10].

Как уже отмечалось, проблема кластеризации городов начала широко обсуждаться срав-

нительно недавно, хотя на практике близкие по форме подходы использовались при проектировании городов и ранее. Еще в марте 1925 г. Главное управление коммунального хозяйства Народного комиссариата внутренних дел РСФСР (НКВД РСФСР) утвердило «Правила распланировки и застройки городов». Данный документ обязывал все города РСФСР иметь планы и проекты планировки «селитебных частей». Исполнение указа активизировало работу, начатую в Петрограде в 1918 г. у архитектурной мастерской Ивана Александровича Фомина (1872–1936). Однако разработка генерального плана развития Ленинграда была поручена Льву Александровичу Ильину (1880–1942) — главному архитектору города (с 1925 по 1938). Под его руководством разработчики сформировали три документа: «Схема районирования» (1927), «Зональный план города» (1929) и «Эскизный проект планировки Ленинграда» (1933) [11, с. 136–137]. Следует отметить, что важнейшей особенностью первого документа была продуманная связь развития будущего города с развитием окружающих его территорий, и для размещения промышленной и селитебной зон в перспективе предполагалось использование пригородных территорий [12].

Одним из решений по реализации генерального плана развития Ленинграда было постановление о создании в южной части города, недалеко от Пулковских высот около деревни Каменка архитектурного комплекса «Авиагородок». Хотя термин «кластер» и не употреблялся разработчиками, по сути это было его создание. Необходимость данного формирования связывалась с возросшим в начале 1930-х гг. объемом работ у гражданской авиации в народном хозяйстве, а также индустриализацией и реконструкцией Ленинградской области. Для решения поставленных задач был сформирован план строительства аэропорта и создания учебного заведения для подготовки авиационных кадров. На территории кластера планировалось также построить: аэродром, институт инженеров гражданского воздушного флота, жилые дома и всю необходимую инфраструктуру. Начало реализации этого проекта можно отнести к апрелю 1930 г., когда вышло постановление Совета народных комиссаров, согласно которому был организован Ленинградский

институт инженеров гражданского воздушного флота (ЛИИ ГВФ), решено оборудовать аэродром для экспериментально-учебных полетов и научных целей, а также для перспективного создания в будущем первоклассного аэродрома [13].

В феврале 1931 г. было начато строительство института, жилых домов и аэродрома. Территория, до этого пустовавшая, превратилась в огромную строительную площадку. Началось создание архитектурного ансамбля в стиле конструктивизма. Разработчиками проекта стали архитекторы Г.В. Майзель, Е.В. Цейтц, Б.Я. Карамышев. Центральную площадь с трех сторон предполагалось застроить зданиями сложной конфигурации, характерной для выбранного стиля [14, с. 122]. Корпуса здания ЛИИ ГВФ размещались с восточной стороны главной площади. Строительство велось с 1931 по 1933 год. Здание по плану состояло из нескольких прямоугольных разновысотных корпусов, с двумя выступающими полукруглыми объемами [15, с. 122]. Его можно назвать типичным для построек конца 1920-х — начала 1930-х гг. без учета таких характерных признаков стиля конструктивизма, как использование контраста стенных плоскостей и больших поверхностей ленточного остекления, а также применение железобетонных конструкций.

Уже через полтора года (24 июня 1932 г.) был сдан в эксплуатацию градообразующий объект кластера — аэродром, на который перебазировался авиаотряд учебно-летного комплекса института. Впоследствии дата стала считаться днем рождения современного авиапредприятия «Пулково». Аэродром стал именоваться «Шоссейная» от названия расположенной поблизости железнодорожной платформы «Шоссейная». Постепенно рядом с летным полем выросли ангары для самолетов, служебное здание с комнатами для летного состава и пассажиров, учебными классами и авиаметеостанцией, ремонтные мастерские, различные вспомогательные сооружения. В 1936 г. по проекту архитектора Г.В. Майзеля было начато строительство каменного здания аэровокзала. Строительство аэропорта продолжалось до начала Великой Отечественной войны. К 1940-м гг. на территории кластера были построены аэро-

дром и аэровокзал, несколько жилых домов, школа, магазин, здание ЛИИ ГВФ с клубом. В 1941—1944 гг. в районе Авиагородка проходила линия фронта, поэтому многие его постройки при бомбежках и артобстрелах были разрушены. Уже 8 сентября 1941 г., когда фашистские войска сомкнули кольцо окружения вокруг Ленинграда, перехватив все сухопутные пути, население авиагородка было эвакуировано, осталось только отделение военизированной охраны (ВОХР).

После снятия блокады Ленинграда 27 января 1944 г. территория современного Московского района, примыкающая к Пулковским высотам, и кластера «Авиагородок», где проходил передовой рубеж обороны города, представляла собой искореженную снарядами и траншеями землю. Фактически полностью были разрушены жилые и производственные помещения. В послевоенные годы на этой территории обнаружили более 16,5 тыс. мин и снарядов. В этих условиях коллектив «Строительства № 52» начал восстановительные работы. 22 марта 1946 г. на базе данной организации было создано Строительно-монтажное управление (СМУ) № 1 «Аэропортстрой», продолжавшее заниматься восстановлением разрушенных зданий, а затем и постройкой новых объектов. Когда первый самолет, пилотируемый заместителем начальника аэропорта по летной работе Генрихом Окулевиным, приземлился на бетонную взлетно-посадочную полосу аэродрома «Шоссейная» (ныне «Пулково-2»), кроме двух деревянных барачных корпусов, пары десятков комнат в восстанавливаемом аэровокзале, единственной рулежной бетонной дорожки и четырех мест для стоянок самолетов, здесь больше ничего не было.

Аэропорт «Шоссейная» был сдан в эксплуатацию 15 февраля 1948 года. В течение десяти последующих лет он получил аэровокзальный комплекс с основными производственными корпусами, взлетно-посадочной полосой и бетонными покрытиями (свыше 300 тыс. м²), железной и автомобильными дорогами, связью и радиообъектами. Параллельно велась работа по застройке кластера «Авиагородок» жилыми домами, но уже по новому проекту. В послевоенные годы также были построены Дом культуры, детский сад, школа и поликли-

ника. В 1951 г. состоялось открытие нового аэровокзала «Шоссейная» по проекту архитектора А.И. Гегелло. Решение о восстановлении и реконструкции здания института было принято только в 1955 году. В письме Управления по делам архитектуры от 9 декабря 1955 г. № 5/8645 Северному территориальному управлению гражданского воздушного флота говорится о том, что в восстанавливаемом здании предполагается разместить школу фабрично-заводского обучения на 150 человек, школу десятилетку на 400 человек, общежитие, жилые квартиры, гарнизонный клуб на 400 человек со сценой, кинобудкой и вспомогательными помещениями (фойе), спортзал, караульные, служебно-конторские помещения и др.

30 октября 1955 г. Ленинградский городской совет депутатов трудящихся, Управление по делам архитектуры, Отдел застройки города направил в северное территориальное Управление гражданского воздушного флота «Архитектурно-планировочное задание на составление проекта восстановления и реконструкции бывшего Института инженеров гражданского воздушного флота на территории Аэропорта в Московском районе». На основании утвержденного 30 декабря 1955 г. документа здание подлежало восстановлению в существующих габаритах, без излишеств в архитектурном оформлении. В целях обеспечения помещениями подразделений, базирующихся в аэропорту Ленинграда, в проект входило восстановление всего здания для использования его по следующему назначению: корпус А — под индивидуальные квартиры; корпус Б — под учебные и служебные помещения; корпус В — под гарнизонный клуб, размещение отряда ВОХР, служебные помещения авиаотряда, общежитие для одиночек. С начала 1960-х гг. в «Авиагородке» возобновилось массовое строительство жилых домов. Проект планировки и застройки данного района разработал архитектор В.А. Потапов. В эти годы были возведены также новые учебные и промышленные здания, пристроены дополнительные корпуса к бывшему зданию института. Последняя четвертая очередь восстановления бывшего здания института в Ленинградском аэропорту была сдана в эксплуатацию через десять лет после начала работ — в 1964 году.

В подтверждение правильности выбора территории для создания «Авиагородка», в 1972 г. в южном направлении, примерно в 2 км от первоначальных границ территории кластера, был построен второй аэропорт «Пулково-1». Ранее построенному присвоили название «Пулково-2». На нем в последующем осуществлялось обслуживание международных рейсов. Здание аэровокзала аэропорта «Пулково-1», начавшего работу в мае 1973 г., было построено по проекту архитекторов А. Жука, Ж. Вержбицкого, С. Кузьменко [16]. Планировочное решение предусматривало полное разделение прибывающих и отлетающих пассажиров. Главная находка А. Жука при проектировании «Пулково-1» — это световые фонари, в которых соединены конструктивные, функциональные и эстетические свойства. Помимо того что световые фонари — «стаканы» являлись важнейшим элементом, формирующим облик здания снаружи (в том числе и сверху), они служили его опорами. Каждый из стеклянных куполов как бы стоял на несущую колонну в центре. Вокруг колонн, под фонарями, были сделаны пролеты сквозь все этажи здания. Таким образом, в помещения проникало больше естественного света. Эти «колодцы» помогали пассажирам ориентироваться внутри аэровокзала: заглядывая в них, можно было понять, на каком уровне находишься.

О связи созданного и расширяющегося кластера с аэропортом напоминают и названия его улиц, которым с 1976 г. стали давать имена, связанные с авиацией: Взлетная, Вертолетная, Пилотов, Стартовая, Штурманская. В 1986 г. был открыт обновленный аэровокзал «Пулково-2». С двух сторон от старого корпуса выстроились новые просторные павильоны. Международный аэровокзальный комплекс «Пулково-2», расположенный в створе Стартовой улицы, сформировал ансамбль привокзальной площади. Здание Института инженеров Гражданского воздушного флота за прошедшие годы перешло к другим владельцам, частично изменилось его функциональное предназначение и объемно-пространственное решение. 20 февраля 2001 г. приказом № 15 Комитета по государственному контролю, использованию и охране памятников истории и культуры оно было отнесено к выявленным объектам культурного наследия,

а в 2015 г. включено в перечень объектов культурного наследия регионального значения как памятник архитектуры [17].

За последнее десятилетие рассматриваемая территория разительно изменилась. 30 октября 2009 г. началась реализация проекта развития Воздушной гавани Северной столицы. ООО «Воздушные ворота Северной столицы», ОАО «Аэропорт «Пулково» и Правительство Санкт-Петербурга заключили соглашение о создании, реконструкции и эксплуатации объектов, входящих в состав имущества аэропорта до 2039 года. Уже сегодня реализованная часть проекта позволила полностью преобразовать окружающую территорию. Вновь созданный аэровокзальный комплекс, включающий два терминала (открытые соответственно 04.12.2013 г. и 03.02.2015 г.), обслуживает внутренние по России и международные рейсы, а старый международный терминал «Пулково-2» передан под обслуживание частных самолетов. Внутри современных терминалов находится зона отдыха, магазины, бары, бизнес-залы, VIP-залы. Окружающая территория также продолжает застраиваться, представляя собой определенную без малого век назад модель градостроительства. Нарастание числа предприятий и поставщиков услуг кластера «Авиагородок» способствует городской активности, становясь драйвером развития.

Следует отметить, что советская застройка авиационного кластера предполагала создание единого архитектурного ансамбля, который, судя по проектам и сохранившимся документам, мог бы войти в историю градостроительства как один из крупнейших ансамблей в стиле конструктивизма. Сегодня напоминанием о нем служит лишь здание Института инженеров Гражданского воздушного флота, включенное в Единый государственный реестр объектов культурного наследия как памятник архитектуры. Несмотря на утрату ансамбля, которая не может не вызывать сожаление у людей, неравнодушных к архитектурному облику города, созданный в 1930-х гг. кластер продолжает развиваться, сохраняя первоначальную функцию. Эстетическая ценность возводимых в последующие годы строений хотя и является предметом дискуссий, в целом отвечает визуальной стилистике современного аэрополиса.

Планировка рабочих, рекреационных и жилых пространств этого транспортного хаба подчинена сегодня функциям центрального делового ядра — аэропорта со всеми необходимыми для него инфраструктурными решениями.

Как отмечалось в начале данной статьи, городские власти уделяют большое внимание кластерному развитию. Уровень кластеризации в промышленности Санкт-Петербурга на 2011 г. уже составлял более 80%, делая его лидером не только в России, но и в Европе [18]. Эта работа не прекращалась, и к 2018 г. при поддержке Центра кластерного развития Санкт-Петербурга в городе реализуются 12 проектов по следующим направлениям: кластер информационных технологий и радиоэлектроники, кластер медицинской и фармацевтической промышленности, композитный кластер, кластер транспортного машиностроения, кластер станкоинструментальной промышленности, кластер чистых технологий для городской среды, кластер развития инноваций в энергетике и промышленности, кластер ювелиров Санкт-Петербурга, кластер водоснабжения и водоотведения, кластер «Автопром северо-запад», объединенный кластер «Инноград науки и технологий», промышленный кластер робототехники морского применения. Активно развиваются в городе и художественные кластеры, позиционирующие себя как креативные пространства, такие как «Артмуза», «Этажи», «Ткачи», «Пушкинская-10», «Новая Голландия» и др.

Подводя итоги, следует отметить, что становление и развитие «Авиагородка» в целом демонстрирует целесообразность кластерного подхода как средства территориальной организации. История показала его жизнеспособность в условиях интенсификации городского развития. Внимание наших предшественников к эстетике городской среды дает почву для переосмысления многих негативных стереотипов по отношению к советскому периоду. Разумеется, развитие территорий по-прежнему нуждается в государственном планировании. Тем не менее вводимое сегодня понятие «кластеризация» подразумевает значительно большую степень самоорганизации субъектов экономической и в целом культурной деятельности, чем это предполагала плановая экономика.

Перспективы кластеризации территорий связаны с надеждами на нахождение путей

эффективного развития городов по полицентрической модели. Однако сделать экономику того или иного топоса конкурентоспособной, а логистику целесообразной недостаточно для процветания того или иного региона. Важно создавать комфортную среду обитания, ориентированную на экологические и эстетические запросы современного человека. С этой целью к работам по проектированию городских систем необходимо привлекать гуманитариев, тонко чувствующих историко-культурную специфику места. Кроме того, нынешнее официальное принятие и продвижение кластерного подхода в градостроительстве требует соответствующего теоретического осмысления и культурологической экспертизы допустимых диапазонов рационализации обустройства городской среды. Важным аспектом анализа кластеров является и их способность к формированию и развитию новых культурных синтезов.

Список источников

1. *Маршалл А.* Основы экономической науки. Москва : Эксмо, 2008. 832 с.
2. *Porter M.E.* The Competitive Advantage of Nations, New York : Free Press, 1990. 875 p.
3. *Лэндри Ч.* Креативный город. Москва : Классика-XXI : Фонд «Ин-т культурной политики», 2011. 397 с.
4. *Флорида Р.* Креативный класс: люди, которые меняют будущее. Москва : Классика-XXI, 2005. 430 с.
5. *Флорида Р.* Креативный класс: люди, которые создают будущее. Москва : Манн, Иванов и Фербер, 2016. 373 с.
6. *Хокинс Дж.* Креативная экономика: как превратить идеи в деньги. Москва : Финансовая корпорация Открытие : Классика-XXI, 2011. 253 с.
7. *Зеленцова Е.В., Гладких Н.В.* Творческие индустрии: теории и практики. Москва : Классика-XXI, 2010. 240 с.
8. *Гайкова Л.В.* Полицентризм как парадигма развития российских городов [Электронный ресурс] // Архитектон: известия вузов. 2015. № 50. URL: <http://research.sfu-kras.ru/publications/publication/947152209-222720748> (дата обращения: 01.04.2018).
9. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 29.12.2011 г. № 1782 «О внесении изменений в Постановление Правительст-ва Санкт-Петербурга от 28.06.2011 г. № 835» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.regionz.ru/index.php?ds=1462288> (дата обращения: 01.04.2018).
10. Концепция проекта «Обеспечение деятельности Центра кластерного развития Санкт-Петербурга» в 2016 году и плановый период 2017–2018 годы. URL: <http://lib.knigi-x.ru/23ekonomika/417152-1-koncepciya-proekta-obespechenie-deyatelnosti-centra-klasternogo-razvitiya-sankt-peterburga-2016-godu-planoviy.php> (дата обращения: 02.04.2018).
11. *Семенов С.В.* Градостроительство Петрограда-Ленинграда: от революционного разгрома 1917–1918 годов к Возрождению 1930 года // Вестник Санкт-Петербургского гос. ун-та. Искусствоведение. 2012. Вып. 1. С. 130–143.
12. *Вайтенс А.Г. Л.А. Ильин* — главный архитектор послереволюционного Петрограда-Ленинграда (1924–1938 гг.) [Электронный ресурс] // [Конференция MONUMENTALITA & MODERNITA : материалы конф. 2010]. URL: <http://old.kapitel-spb.ru/index.php/component/content/article/12-konferent/53-vaytens?start=1> (дата обращения: 03.04.2018).
13. *Хороших В.А.* Учебные комбинаты гражданского воздушного флота СССР // Становление и развитие гражданской авиации в России (1910–1940-е гг.) : Междунар. конф., посвящ. 125-летию И.И. Сикорского и 100-летию первого перелета самолета «Илья Муромец» с пассажирами по маршруту Петербург-Киев (г. Ульяновск, 26–27 сент. 2014 г.) : сб. науч. трудов в 2 ч. Ч. 1. Ульяновск : ИПК «Венец» Ульяновского гос. техн. ун-та, 2014. С. 76–82.
14. Макет Института гражданского воздушного флота. Архитекторы Г.В. Майзель, Е.В. Цейтц, Б.Я. Карамышев [Изоматериал] // Ежегодник Общества архитекторов-художников. 1935. Вып. 14. С. 122.
15. Проект Института гражданского воздушного флота. План 1 этажа. Архитекторы Г.В. Майзель, Е.В. Цейтц, Б.Я. Карамышев [Изоматериал] // Ежегодник Общества архитекторов-художников. 1935. Вып. 14. С. 122.
16. *Тарановская М.З., Дуранина И.С., Квятковский И.А.* Творчество Ленинградских архитекторов. Ленинград : Стройиздат. Ленингр. отд-ние, 1979. 304 с.
17. О включении выявленного объекта культурного наследия в единый государственный реестр

объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) Российской Федерации : распоряжение Комитета по государственному контролю, использованию и охране памятников истории и культуры Правительства Санкт-Петербурга № 10-110 от 13.03.2015 г.

[Электронный ресурс]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/537971430> (дата обращения: 04.04.2018).

18. Адамова К.З. Квазиинтегрированные структуры в новой экономике: автореф. дис. ... канд. экон. наук. Саратов, 2011. 24 с.

The Cluster Approach in Russian Urban Studies

Anatoly M. Alekseev-Apraksin ^{1,2*},
Raisa Yu. Bogdanova ^{2**}

¹ Saint Petersburg State University, 5, Mendeleevskaya Line, St. Petersburg, 199034, Russia

² Saint Petersburg State University of Industrial Technologies and Design, 13, Dzhambula Lane, St. Petersburg, 191180, Russia

E-mail: * apraksin.spb@gmail.com,

** foryou@mail.ru

Abstract. *The article is devoted to one of the promising approaches to description and design of modern social and cultural processes — the cluster model, which takes into account both the processes of reality defragmentation and the ways of its situational unification. The article shows the current directions of the cultural and philosophical research of cluster identity, new forms of communication and social interaction. The authors note that, at the forefront of the modern scientific and practical discussions, there are economic opportunities of the cluster system (the ability of cluster structures to self-regulation and complication of the relationships between subjects). The sources of the cluster discourse, on which the modern cluster policy of Saint Petersburg is based, are revealed. On the basis of official modern and historical documents, the article considers the capability and prospects of this approach in urban planning and rationalization of urban and regional development. By the example of Aviagorodok cluster, which began its development in Leningrad in the 1930s, the article demonstrates the lack of grounds for recognition of the economic approach to clustering adopted by the modern government as an innovative concept of development. At the same time, the reconstruction of the eighty-year history of the St. Petersburg air hub development demonstrates that the cluster ap-*

proach (as a means of polycentric territorial and functional organization) has proved its feasibility and viability in the changing conditions of urban development. The authors conclude that the current official adoption and promotion of the cluster approach in urban planning requires an appropriate theoretical understanding, a cultural examination of the permissible ranges for the rationalization of urban environment improvement, as well as a cultural and philosophical analysis of the ability of clusters to form and develop new social and cultural syntheses.

Key words: cluster, cluster building, city, Saint Petersburg, Leningrad, Aviagorodok, urban planning.

Citation: Alekseev-Apraksin A.M., Bogdanova R.Yu. The Cluster Approach in Russian Urban Studies, *Observatory of Culture*, 2018, vol. 15, no. 4, pp. 413–421. DOI: 10.25281/2072-3156-2018-15-4-413-421.

Acknowledgements.

This article is written with the support of the Russian Foundation for Basic Research, project No. 18-011-00977 “Cluster Culture: Research Strategies and Philosophical Analytics”.

References

1. Marshall A. *Fundamentals of Economics*. Moscow, Eksmo Publ., 2008, 832 p. (in Russ.).
2. Porter M.E. *The Competitive Advantage of Nations*, New York, Free Press Publ., 1990, 875 p.
3. Landry Ch. *The Creative City*. Moscow, Klassika-XXI Publ., Fond “Institut Kul’turnoi Politiki” Publ., 2011, 397 p. (in Russ.).
4. Florida R. *Creative Class: The People Who Change the Future*. Moscow, Klassika-XXI Publ., 2005, 430 p. (in Russ.).
5. Florida R. *Creative Class: The People Who Create the Future*. Moscow, Mann, Ivanov i Ferber Publ., 2016, 373 p. (in Russ.).

6. Howkins J. *The Creative Economy: How People Make Money from Ideas*. Moscow, Finansovaya Korporatsiya Otkrytie Publ., Klassika-XXI Publ., 2011, 253 p. (in Russ.).
7. Zelentsova E.V., Gladkikh N.V. *Tvorcheskie industrii: teorii i praktiki* [Creative Industries: Theories and Practices]. Moscow, Klassika-XXI Publ., 2010, 240 p.
8. Gaikova L.V. Polycentricity as the Paradigm of Development of Russian Cities, *Arkhitekton: izvestiya vuzov* [Architecton: News of Universities], 2015, no. 50. Available at: <http://research.sfu-kras.ru/publications/publication/947152209-222720748> (accessed 01.04.2018) (in Russ.).
9. *Postanovlenie Pravitel'stva Sankt-Peterburga ot 29.12.2011 g. № 1782 "O vnesenii izmenenii v Postanovlenie Pravitel'stva Sankt-Peterburga ot 28.06.2011 g. № 835"* [Decree of the Saint Petersburg Government of 29.12.2011 № 1782 "On Amendments to Decree of the Saint Petersburg Government of 28.06.2011 № 835"]. Available at: <http://www.regionz.ru/index.php?ds=1462288> (accessed 01.04.2018).
10. *Kontseptsiya proekta "Obespechenie deyatel'nosti Tsentra klasternogo razvitiya Sankt-Peterburga" v 2016 godu i planovyi period 2017–2018 gody* [The Concept of the Project "Ensuring the Activities of the Center for Cluster Development of Saint Petersburg" in 2016, and the Planning Period of 2017–2018». Available at: <http://lib.knigi-x.ru/23ekonomika/417152-1-koncepciya-proekta-obespechenie-deyatelnosti-centra-klasternogo-razvitiya-sankt-peterburga-2016-godu-planoviy.php> (accessed 02.04.2018).
11. Sementsov S.V. Urban-Planning of Petrograd-Leningrad: From the Revolutionary Defeat of 1917–1918 to the Renaissance of 1935, *Vestnik Sankt-Peterburgskogo gos. un-ta. Iskusstvovedenie* [Bulletin of the St. Petersburg State University. Art Studies], 2012, issue 1, pp. 130–143 (in Russ.).
12. Vaitens A.G. L.A. Ilyin — the Main Architect of the Post-Revolutionary Petrograd-Leningrad (1924–1938), *Konferentsiya MONUMENTALITA & MODERNITA: materialy konf. 2010* [Proceedings of the Conference "MONUMENTALITA & MODERNITA" 2010]. Available at: <http://old.kapitel-spb.ru/index.php/component/content/article/12-konferent/53-vaytens?start=1> (accessed 03.04.2018) (in Russ.).
13. Khoroshikh V.A. Training Schools of the Civil Air Fleet of the USSR, *Stanovlenie i razvitie grazhdan-skoi aviatsii v Rossii (1910–1940-e gg.): Mezhdunar. konf., posvyashch. 125-letiyu I.I. Sikorskogo i 100-letiyu pervogo pereleta samoleta «Il'ya Muromets» s passazhirami po marshrutu Peterburg-Kiev (g. Ul'yanovsk, 26–27 sent. 2014 g.): sb. nauch. trudov v 2 ch. Ch. 1* [Formation and Development of Civil Aviation in Russia (1910s–1940s): International Conference Dedicated to the 125th Anniversary of I.I. Sikorsky and the 100th Anniversary of the First Flight of the Aircraft "Ilya Muromets" with Passengers on the Route Petersburg-Kiev (Moscow, September 26–27, 2014): collected scientific papers in 2 parts. Part 1]. Ulyanovsk, IPK "Venets" Ul'yanovskogo Gosudarstvennogo Tekhnicheskogo Universiteta Publ., 2014, pp. 76–82 (in Russ.).
14. A Model of the Institute of Civil Air Fleet. Architects G.V. Maizel, E.V. Tseititz, B.Ya. Karamyshev, *Ezhegodnik Obshchestva arkhitektorov-khudozhnikov* [Yearbook of the Society of Architects-Artists], 1935, issue 14, pp. 122 (in Russ.).
15. Project of the Institute of Civil Air Fleet. 1st Floor Plan. Architects G.V. Maizel, E.V. Tseititz, B.Ya. Karamyshev, *Ezhegodnik Obshchestva arkhitektorov-khudozhnikov* [Yearbook of the Society of Architects-Artists], 1935, issue 14, p. 122 (in Russ.).
16. Taranovskaya M.Z., Duranina I.S., Kvyatkovsky I.A. *Tvorchestvo Leningradskikh arkhitektorov* [The Art of Leningrad Architects]. Leningrad, Stroizdat. Leningradskoe Otdelenie Publ., 1979, 304 p.
17. *O vkl'yuchenii vyyavlennoy ob'ekta kul'turnogo naslediya v edinyi gosudarstvennyi reestr ob'ektov kul'turnogo naslediya (pamyatnikov istorii i kul'tury) Rossiiskoi Federatsii: rasporyazhenie Komiteta po gosudarstvennomu kontrolyu, ispol'zovaniyu i okhrane pamyatnikov istorii i kul'tury Pravitel'stva Sankt-Peterburga № 10-110 ot 13.03.2015 g.* [On Inclusion of the Revealed Object of Cultural Heritage into the Unified State Register of Objects of Cultural Heritage (Historical and Cultural Monuments) of the Russian Federation: The Order of the Committee for State Control, Use and Protection of Historical and Cultural Monuments of the Saint Petersburg Government No. 10-110 of 13.03.2015]. Available at: <http://docs.cntd.ru/document/537971430> (accessed 04.04.2018).
18. Adamova K.Z. *Kvaziintegrirovannye struktury v novoy ekonomike* [Quasi-Integrated Structures in the New Economy], Cand. econ. sci. diss. abstr. Saratov, 2011, 24 p.