

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ

А. Г. Дружинин¹

ПРОСТРАНСТВО РЕГИОНАЛЬНОЙ МЕТРОПОЛИИ: ВОЗМОЖНОСТИ И БАРЬЕРЫ ПОСТИНДУСТРИАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ²

*«Крупные центры всё в большей степени
выступают огромным конфликтным полем»*

(Г.М. Лаппо, ведущий российский геоурбанист, 2012 г.)

В архитектонике территориальной организации современного российского общества особое, ключевое место занимают центры субъектов Федерации или (если следовать всё более укореняющейся в русскоязычной терминологической практике новации [1 - 5]) – **региональные метрополии**. В конструируемой ими урбанистической сети Москва и Санкт-Петербург, разумеется, – особый случай, однако если учитывать и эти общефедеральные по своему значению города (частично выполняющие и регионоорганизующие функции), то в пространстве России в настоящее время присутствуют 84 «сгустка» региональной политической власти и экономического влияния,³ в совокупности концентрирующие 50,3 % городского населения страны. Все они «неравновесны»: от миниатюрного ингушского Магаса с населением в 2,5 тысячи до московской мегаметрополии, вмещающей (с пригородами) до 18 млн. человек; при этом, лишь 34 региональные метрополии насчитывают более 500 тыс. жителей (т.е. могут характеризоваться как более-менее крупные) и только восемнадцать из них «венчают» собой городские агломерации с более чем миллионным населением. Не все из них, при этом, – состоявшиеся, успешные, в достаточной мере реализовавшие возможности постиндустриального развития и метрополитизации.⁴

¹ **Дружинин Александр Георгиевич**, доктор географических наук, профессор, директор Северо-Кавказского НИИ экономических и социальных проблем Южного федерального университета.

² **Исследование выполнено при поддержке РФФИ (проект 12-06-00034-а)**

³ С 2010 года к числу региональных метрополий уместно, полагаем, относить и «столицу» СКФО, г. Пятигорск, «ядро» более чем полумиллионной групповой системы расселения.

⁴ Метрополитизация в данном случае понимается как неравноправное, координируемое через рыночные и административные механизмы соразвитие поселений, как становление и воспроизводство особой практики доминирования ведущего пространственного ареала и, прежде всего, собственно городского («столичного») центра [6].

В сверхполяризованном, «властоцентричном» и рентоориентированном пространстве постсоветской России на фоне продолжающей деградировать её периферии [7] региональные метрополии, разумеется, выглядят благополучными «счастливчиками». Стабилен (либо развивается) рынок труда; заработная плата в подавляющей части региональных центров на 20-40 % выше, чем средний её уровень по всему региону; ввод жилья на одного жителя, как правило, в 2-3 раза превышает показатели по остальной территории [8]. Социально-экономический потенциал отдельных региональных метрополий (равно как и возможности модернизации собственной пространственной среды на современной, то есть постиндустриальной, основе) в силу позиционных, демографических, структурных, институциональных, имиджевых и иных обстоятельств, тем не менее, неравнозначен. И дело не только в «массе», но и в продуцируемом многообразием локальных ситуаций «качестве» города, его экономики; причём статус «регионального центра» сам по себе не избавляет ни от социально-экономического застоя, ни от депопуляции, ни от деградации инфраструктуры. В этом отношении показательно, что по итогам 2010 года в 38 региональных метрополиях душевой ввод жилья не превысил минимально приемлемый рубеж для простого воспроизводства жилого фонда (0,5 кв. м). И только в 19 городах (включая два «миллионера» – Ростов-на-Дону и Екатеринбург) достигнутый объём жилищного строительства (более 0,7 кв. м на одного жителя в год) индицирует поступательную социально-экономическую динамику, реальную (хотя и не лишённую проблем) модификацию городского пространства.

Привилегированные позиции региональных метрополий постсоветской России, в итоге, достаточно избирательны, призрачны, опираются на очень зыбкий экономический, демографический и инфраструктурный «фундамент», корреспондируют с множеством исторически унаследованных и новых проблемных ситуаций, дефицитов, рисков. Негативные тренды в развитии и функционировании крупных российских городов, разумеется, имели место и в советский период (достаточно вспомнить реализуемую по ведомственным сценариям индустриализацию и урбанизацию, ускоренный рост ведущих центров, «запаздывание» инфраструктурного обустройства территории и, как отражение ситуации, – директивные запреты на размещение новых промышленных предприятий в Москве, Ленинграде, ряда других ведущих центров в пред- и послевоенные годы [9]), однако масштабность и остроту им придали, безусловно, именно радикальные политико-экономические трансформации двух последних десятилетий.

В 1990-е гг. мейнстримом кризисных процессов стала деиндустриализация, превращение крупнейших городов в пространственные сгустки «обесцененного труда лишних производителей» (по М. Кастельсу [10]) и последовавшее резкое снижение жизненного уровня (и потребительского спроса) основной части городского населения. Частично этому процессу противосто-

яли позитивные экстерналии федерализации и превращения бывших административных центров в реальные региональные метрополии (поставившие не только под административный, но и экономический контроль ресурсы «своей» территории), начавшие активно наращивать сервисные функции. Однако, преодолеть кризисные тенденции это помогло лишь частично и не всем. Новая регионализация России (обретшая чёткие формы к концу 1990-х гг.) инициировала стратификацию региональных центров по позиционным и иным возможностям их дальнейшего (в том числе восстановительного) роста. Одни метрополии оказались в зоне интенсивной депопуляции (российский Север и Северо-восток), иные (в Центральной России, на Северном Кавказе) напрямую столкнулись с проблемой несоответствия собственного масштаба (зачастую ориентированного ранее на межрегиональные, общесоюзные функции) и ресурсного потенциала «подпитывающей» его территории, с усиливающейся конкуренцией других региональных центров («перетягивающих» к себе инвестиционные, трудовые и иные ресурсы). Большинство региональных метрополий оказались, при этом, вне новых доминирующих осей и полюсов развития, «центров прибыли», важнейших товарно-логистических и финансовых потоков. Нарастающая поляризованность российского социально-экономического пространства (приобретшая к началу 2000-х годов сложившиеся, гипертрофированные черты), а также разворачивающаяся экспансия крупного бизнеса в регионы [11] – ознаменовали собой частичную деметрополизацию региональных метрополий, фактическую утрату ими контроля над собственными ресурсами, активами, источниками роста и, в итоге, – несамостоятельное социально-экономическое развитие в надежде на повышенное внимание федеральной власти и крупных корпораций, особый статус, финансово-инвестиционные и имиджевые дивиденды нечастых мегасобытий.

Трансформационный кризис региональных метрополий (лишивший крупнейшие города их доминирующей ранее индустриальной миссии) в 2000-е годы оказался (в основной массе ситуаций) дополнен кризисом аутсайдерской, зависимой позиции. Доминанта инорегиональных корпораций и превалирование финансовой сферы над реальным сектором обнажили дистанцию между отчуждаемым результатом экономической активности и возможностью воспроизводства «человеческого капитала», инфраструктуры, природной среды, благоприятствовали дельнейшему «проматыванию» накопленного ещё в советский период, но в последующем недоиспользуемого и «недофинансируемого» инфраструктурного, кадрового и интеллектуального потенциала ведущих городских центров. К примеру, даже в сравнительно «благополучном» Ростове-на-Дону современные (1 % в год) темпы обновления городских сетей (водоснабжение, канализация) [12] позволяют обеспечить необходимое их воспроизводство только через сто лет; очевидно, что это равносильно отсроченной на время самоликвидации базовых элементов городской инфраструктуры.

Как свидетельствует достаточно хорошо освещённый в научной литературе мировой опыт, преодоление последствий деиндустриализации, сохранение позиций ведущих городов как приоритетных экономических центров в современном пространственном контексте – не только необходимо, но и возможно, корреспондируя, при этом, со способностью продуцировать новые деловые идеи и коммерческие продукты, с обновлением основных фондов в реальном секторе, с успехами укоренения «новой экономики», основывающейся на знании, инновациях, сервисе [13-19]. Для большинства же региональных метрополий Российской Федерации, несмотря на внешние, проецирующиеся на все основные аспекты жизнедеятельности города (его центрo-периферийную организацию, архитектурный облик, социальные характеристики, позиции в региональной системе расселения и др.) проявления терцаризации (так, к примеру, в г. Ростове-на-Дону только за 1995-2005 гг. в третичной сфере было создано не менее 150 тыс. новых рабочих мест [20], что эквивалентно трети современного городского рынка труда), полноценная, конкурентоспособная (нацеленная, в том числе, на внешние рынки) постиндустриальная экономика продолжает оставаться преимущественно стратегической целью, отчасти иллюзией. «Пространственное насыщение товарами и услугами» [21] действительно произошло, сервис развивается, но он ориентирован не столько на производство, сколько на потребление, причём, преимущественно, внутреннее, в лучшем случае в пределах метрополии, зоны её непосредственного влияния. И лишь немногие крупнейшие города реально выполняют межрегиональные функции (в частности, в сфере образования это Москва, Санкт-Петербург, Новосибирск, Самара, Томск, Екатеринбург, Ростов-на-Дону, Воронеж, Нижний Новгород, Красноярск [22]). Параллельно нарастает противоречие между потребительским потенциалом метрополий, их завышенными социальными ожиданиями (в том числе и со стороны «новых горожан»¹) и стагнирующей (в ряде случаев и деградирующей) градообразующей базой, по многим локальным и общим причинам так и не способной обрести постиндустриальные импульсы и черты.

Ещё сложнее и медленнее (в жёсткой конкуренции с зарубежьем, с другими крупными городами, с иными сферами хозяйственной активности, с собственными пригородами) в региональных метрополиях протекает реиндустриализация. В настоящее время лишь в десяти региональных центрах (Санкт-Петербурге, Омске, Челябинске, Перми, Уфе, Туле, Калининграде, Калуге, Липецке и Великом Новгороде) душевой объём производства продукции обрабатывающих производств выше среднего по России. Позитив «возвращения» промышленности в крупные города (в том числе и «столичные») зачастую вступает в противоречие с усиливающимся дефицитом территорий,

¹ По авторским подсчётам до 20 % современного населения Ростова-на-Дону мигрировали в город уже в постсоветский период; в Москве таковых – до 40 %; в урбанистические центры в 1990-е гг. переселился каждый пятый обитатель сельской местности республик Северного Кавказа и т.п.

дополнительными экологическими рисками. Основу же современной градообразующей базы всех без исключения крупных городских центров, при этом, в существенной мере составляет перераспределяемая в форме межтерриториальных (бюджетных, корпоративных, внутрисемейных) трансфертов природно-ресурсная рента. И, в этой связи, сложно не согласиться с ведущим (и старейшим из ныне здравствующих) российским геоурбанистом Г.М. Лаппо, подчёркивающим, что «Не должно создавать иллюзий наблюдаемое оживление в таких сферах как торговля, пищевая промышленность, добыча нефти и газа. Строительство престижных зданий в Москве и других больших городах, разрастание коттеджных посёлков в пригородных зонах не могут заслонить прямо-таки убийственных процессов деградации и упадка ведущих отраслей промышленности, угасания науки... спада культуры...» [23, с. 67]. Создавая финансово-экономическую основу функционирования региональных метрополий и обеспечивая воспроизводство в них населения и инфраструктуры, межрегиональный трансфертный механизм крайне уязвим перед вероятностными изменениями глобальной рыночной конъюнктуры, порождая риски обвальной социально-экономической деструкции во всех узловых звеньях урбанистической сети, тормозя радикальные институциональные и иные необходимые для реального социально-экономического развития преобразования.

Постсоветский кризис, в итоге, оказался перманентен, разнообразен по причинам, многогранен, асинхронен для отдельных групп урбанистических центров. Причём, в последнее время в нём всё ощутимее проявляется посттрансформационная составляющая, то есть то, что имманентно современному глобальному капитализму, связано с универсальными рыночными, институциональными барьерами городского развития, проявившимися в высокоразвитых странах три-четыре десятилетия ранее [24]. При этом, полагаем, основополагающий его момент – выраженное несоответствие между реальным хозяйственным и архитектурно-планировочным настоящим региональных центров и императивом их развития по современной постиндустриальной модели,¹ дефицит ресурсов для его преодоления, в том числе и пространственных.

Пространство города – продуцент его социально-экономической динамики, итог и фактор всей палитры складывающихся общественных отношений, включая и отношения метрополизации. Будучи абсолютным условием «всего производства и всего потребления... оно должно все активнее расширяться, чтобы соответствовать логике капиталистического роста» [26]. В этой логике, акцентируем, функционируют ныне и российские региональные метрополии, однако, в данном случае, существенен не только общий тренд, но и сопутствующие ему нюансы.

¹ В этой связи показательно мнение В. Княгинина, что для «больших городов единственная ставка на возможный быстрый рост – переход к инновационному развитию и превращению их в полноценные центры управления (торгово-логистические и транспортные узлы, финансовые и кадровые центры, поставщики информации и технологий» [25].

Постсоветская трансформация была сопряжена с существенным повышением «институциональной плотности» [27] городского пространства, с резко возросшей и проявившейся его полисубъектностью, многопорядковым увеличением числа акторов пространственно-экономических (локализационных, инвестиционных) решений. Параллельно, именно в метрополиях (особенно крупнейших) в полной мере проявился организующий (в том числе и фрагментирующий) территорию эффект земельной ренты, благоприятствуя так называемой «коммодификации пространства» [24], то есть превращению земли в важнейший актив, который мог быть продан или куплен, в приоритетный объект долгосрочных инвестиций. Городские территории и в целом недвижимость (а также, наряду с ними, все сопряжённые виды хозяйственно-поселенческой активности) – обрели ипостась гигантских инвестиционных «пирамид», чьё необходимое для развития метрополии расширенное воспроизводство поддерживается не только устойчивым притоком составляющих спроса (люди, их труд, финансовые инвестиции, городские товары и услуги и др.), но и предложения (территории для дальнейшего освоения, поглощения, капитализации, приватизации, в том числе и «новые»). В данном контексте стабильно возрастает цена (в том числе и измеримая в реальном денежном эквиваленте) экономических, архитектурно-планировочных и иных существенных для города решений, многократно усложняя модернизацию его среды (в случае, если речь не идёт о реализации высокоприбыльных проектов), развитие общественных пространств, транспортной и природоохранной инфраструктуры.

Экономико-институциональные барьеры дальнейшего территориального развития (и, в этой связи, необходимых метаморфоз «качества» городской среды, её эволюции по постиндустриальному сценарию) в настоящее время характерны для всех региональных метрополий, но особо масштабны, существенны для крупнейших, наиболее динамичных городов. Показательно в этом отношении недавнее решение о расширении территории г. Москвы (в 2,6 раза); нынешний темп жилищного строительства (0,15 кв. м / чел. в год) обеспечивает возможность обновления жилого фонда в её прежних границах лишь через 160 лет (не случайно крупные районы массовой жилой застройки в литературе часто именуют «трущобами XXI столетия», «районами упадка» [28]), прорисовывая, тем самым, достаточно ясную и невесёлую перспективу. Потребность вырваться из «пут» переоценённой городской недвижимости и завышенных рыночных ожиданий её собственников в целом испытывают и другие ведущие города постсоветской России.

Современное постиндустриальное общество (в первую очередь, социум высокоурбанизированных территорий) – это, прежде всего, общество потребления, в котором человек всё больше интересен именно как потребитель [29]. Важнейшим же аспектом современного потребительского поведения в ареалах метрополизации выступает именно «потребление» городского пространства, его ресурсных, эстетических, креативных, информационных, рекреационных,

экологических возможностей; и «количество» потребления (личное пространство, в том числе защищённое правами собственности, ареалы «освоения» территории отдельными социальными стратами и т.п.), и его «качество» в данном случае в равной мере существенны, задавая тренд постиндустриальной трансформации территориальной организации города.

Жилищное строительство, наращивание жилого фонда – это именно та сфера (предельно «территориализированная», непосредственно влияющая на пространственную организацию), где постепенно обретающая постиндустриальный облик экономика напрямую «стыкуется» с потреблением. Выступая в настоящее время основным «драйвером» развития городов-метрополий, доминирующей «специализацией» городских территорий, жилищное строительство осуществляется повсеместно и во всё возрастающих (в условиях благоприятной макроэкономической конъюнктуры) масштабах. В этом отношении показателен пример Ростова-на-Дону:¹ в целом с 1992 года на его территории построено 10,6 млн. кв. м жилья (2/3 из этого объёма – в последнее десятилетие), и, фактически, это означает, что почти половина имеющегося в настоящее время в городе жилого фонда введена в эксплуатацию уже в постсоветский период.²

Преобразование в элемент престижного потребления размещения в городском центре инициирует и стимулирует джентрификацию – центростремительный вектор в пространственной организации, экономически и социокультурно мотивируемую попытку возвращения части состоятельного населения в деградировавшие ранее и всё более фрагментирующиеся ныне исторические кварталы. Симптоматично, что непосредственно в центральной части Ростова (здесь традиционно сложилась самая высокая в городе плотность застройки – 490 чел. на 1 га при средней по городу в 30 чел.) в последние годы вводился каждый пятый квадратный метр жилья (доля Центра в населении города не превышает 10-12 %) или порядка 40 % от всего многоэтажного жилищного строительства. Аналогичного рода «наполняющая застройка» характерна, впрочем, и практически для всей остальной ранее освоенной территории. Активнейшим образом, в частности, идёт новое коттеджное строительство в территориально доминирующих в условиях южного города ареалах усадебной (фактически полусельской) застройки (с середины 1990-х по середину 2000-х гг. в них осуществлялось порядка 50% от всего объёма жилищного строи-

¹ За последние пять лет из 12 российских городов-миллионеров более существенные, чем в Ростове, темпы роста жилищного строительства продемонстрировали лишь Новосибирск, Екатеринбург и Самара.

² Активное жилищное строительство ещё чётче акцентирует остроту социальной стратификации городской общности. Около 70% населения Ростова имеют низкую или недостаточную жилищную обеспеченность, из них в очереди на улучшение жилищных условий состоит порядка 13 тысяч семей. В стесненных условиях проживают около 75 тысяч ростовчан, или 7% от всего населения города, около 5 тысяч семей – в коммунальных квартирах. Из почти 80 тыс. локализованных на территории Ростова-на-Дону частных домовладений около 10 тыс. имеют печное отопление. Две трети населения Ростова-на-Дону, при этом, по финансовым причинам не способны инвестировать в жильё.

тельства в Ростове-на-Дону [30]; в настоящее время данный показатель возрос до 2/3).

Одновременно наблюдается пространственная экспансия периферийной многоэтажной застройки, дополняемая формированием в её массиве крупных торгово-сервисных и культурно-досуговых ареалов и зон. Соответствующим образом растут радиусы ежедневных трудовых поездок. Растягиваются (до предела и более «переполняясь» потоками) основные городские транспортные артерии, становясь всё более привлекательными для локализации разнообразных объектов торговли и сервиса (обретая функционал «улиц автосервиса», «ресторанных улиц», «улиц стройматериалов» и т.п.), что, наряду со «взрывной» автомобилизацией, многократно усложняет внутригородские коммуникации (общие затраты времени на одну поездку в Ростове-на-Дону достигают 55 мин. при нормативных 35 мин. [12]; это означает, что сверхнормативные временные потери только пассажиров общественного транспорта города из-за повсеместных «пробок» эквивалентны 114 млн. часов в год (или почти двум сотням полновесных человеческих жизней). Прибыль от «расползания» городов, равно как и от «уплотнения» городского пространства, таким образом, получают немногие, сопутствующие позитивные эффекты достаются отдельным стратам поселенческой общности, а издержки (включая бюджетные расходы на коммуникации, сети и т.п.) несут практически все. Происходит своего рода приватизация позитивных эффектов «расширяющегося» городского пространства и социализация (перекладывание на территориальную общность) его негативных экстерналий.

Пространство города Ростова-на-Дону (как одной из наиболее успешных российских региональных метрополий), в итоге, с одной стороны «уплотняется», с другой (что также аналогично ситуации в иных крупных городах [31]) – разрастается по принципу «маслянистого пятна». При этом, даже в ситуации выраженной джентификации, город всё острее проявляет свою полицентричность, однако уже новую, постиндустриальную, когда на смену характерного для индустриальной эпохи рассредоточения многочисленных центров производства и жизнеобеспечения (заводов и при заводских посёлков, микрорайонов) приходит полицентризм «следующих» за массивами нового жилищного строительства «ядер», ареалов потребления (товаров и услуг), в том числе размещаемых вне городской территории.

В последние несколько лет интерес к «поглощению» городом-метрополией сопредельных территорий существенно возрос, воплотилась в государственное решение идея «Большой (Новой) Москвы», активно обсуждаются (и лоббируются) перспективы «Большого Екатеринбурга», «Большого Ростова» и т.д. Связано это, полагаем, преимущественно с финансово-инвестиционными интересами доминантных субъектов метроэкономки [6], с сопряжённым с ними «дефицитом» территорий под жилую застройку (территорий именно незастроенных, а значит, и наиболее выигрышных с точки зрения девелоперов,

чьи интересы в данном случае разделяют и крупные земельные латифундисты, инвесторы, сознательно скупающие земельные участки на внешней периферии крупнейших городов). Иная причинность – всё более заметный «выплеск» за границы доминирующего города не только промышленных активов, но и торговли, логистики, жилищного строительства; рост трудовой маятниковой миграции, необходимость реализации крупных, по сути межмуниципальных, инвестиционных проектов в интересах региональных метрополий.

Причём, подчеркнём, вне зависимости от непростых (и, видимо, нескольких) решений по новой «нарезке» административных рубежей, тот же «Большой Ростов»¹ практически уже реально формируется самой логикой процесса метрополизации. «Притягиваемые» динамично прирастающим хозяйственным потенциалом региональной метрополии производственные и транспортно-логистические объекты размещаются в пределах практически всей формируемой Ростовом-на-Дону групповой системы расселения. Здесь же, частично, локализованы и потребляемые областной «столицей» трудовые ресурсы. В ситуации возросшей территориальной концентрации социально-экономической активности, развития транспортно-дорожной инфраструктуры и интенсивной автомобилизации, город существенно усилил влияние на сопредельные муниципальные образования; последние, при этом, стали более активно опираться на социально-экономическую динамику развития Ростова-на-Дону, его потенциал как основного «полюса роста», финансового центра, аккумулирующего и генерирующего финансовые ресурсы и места приложения труда на территории Ростовской области.² Так, к примеру, именно благодаря активно прирастающему социально-экономическому потенциалу города Ростова-на-Дону, на соседних с ним территориях (по статистике 2011 года) дополнительно построено около 85 тыс. кв. м жилья (что эквивалентно 4,5% от общеобластного показателя ввода жилья и 9,5% – от объёма жилищного строительства в городе Ростове-на-Дону); около 10% от гипотетически возможного объёма розничного товарооборота города Ростова-на-Дону «перетекло» в сопредельный Аксайский район. Активизирован и процесс перемещения из города в

¹ Как представляется, можно вести речь о трёх «слоях» периферии «Большого Ростова»: 1) непосредственно примыкающие к Ростову и в существенной мере интегрированные с ним города и сельские районы (гг. Азов, Батайск, Аксайский и Мясниковский районы); 2) прочие территории традиционной Ростовской агломерации (гг. Новочеркасск и Таганрог, Неклиновский и Октябрьский районы); 3) территории с существенным потенциалом интеграции в сферу влияния Ростова (в первую очередь г. Шахты). В этой связи можно вести речь о «Большом Ростове» прежде всего в узком смысле (как о разделённом муниципальными границами фактически едином городе с его субурбанизированными территориями), имея в виду в данном случае сам Ростов-на-Дону, а также Азов, Батайск, Аксайский и Мясниковский р-ны. В широком своём понимании «Большой Ростов» «выплёскивается» даже за привычные рамки Ростовской агломерации и представляет территорию, на которой проявляются социально-экономические эффекты, связанные с потенциалом и потребностями Ростова-на-Дону, наличием формируемого им единого хозяйственного, потребительского и инфраструктурного пространства. В этой связи «конструировать» «Большой Ростов» нужно начинать, отлаживая взаимодействия с ближайшими муниципалитетами и далее распространяя позитивную практику на всю зону тяготения Ростова-на-Дону.

² За «восстановительные» 2000-е годы число рабочих мест в Ростове-на-Дону возросло на 18,5%, в то время как на территориях за пределами Ростовской агломерации снизилось на 30%.

его пригородные зоны производства, размещаемого, в том числе, и в рамках индустриальных парков (Новоалександровского и Азовского); усилилась ориентация жителей городов Таганрог, Батайск и ряда других муниципальных образований на приобретение товаров в городе Ростове-на-Дону.

Расширение сферы социально-экономического влияния города Ростова-на-Дону, углубление функциональной и ресурсной сопряженности составляющих Ростовской агломерации, формирование в её пределах единого потребительского рынка, а также рынков труда, недвижимости, наличие общих для города и сопредельных с ним муниципальных образований инфраструктурных, архитектурно-планировочных и социально-экологических проблем – инициируют усилия по преодолению барьеров, препятствующих межмуниципальному развитию, определяют необходимость институционального, инвестиционного и инфраструктурного обеспечения интенсификации межмуниципального взаимодействия.

Пространство региональной метрополии, таким образом, «расширяется», параллельно становясь «многослойным» (за счёт взаимодействия метрополий, «взаимонапластования» ареалов их влияния) и, вместе с тем, фрагментарным (благодаря многообразию разноуровневых центров, социальной стратификации, неравнозначной способности отдельных страт горожан к «освоению» урбанистического пространства, барьерности существующих административных рубежей). Приоритетное для современной России развитие региональных метрополий, воссоздание в них адекватной вызовам глобализации и постиндустриального общества качества селитебной и хозяйственной среды, ориентирует на целенаправленные и эффективные полимасштабные усилия по мониторингу, регулированию, санации и конструированию пространства метрополитации; вне его ресоциализации решение последних задач – мало-реалистично.

ЛИТЕРАТУРА

1. Доманьский Р. Экономическая география: динамический аспект. М. Новый хронограф. 2010.
2. Дружинин А. Г. Метрополитация как доминантная тенденция территориальной организации общества в постсоветский период: универсальные проявления и южно-российская специфика // Географический вестник. 2009. № 3.
3. Крупные города и вызовы глобализации / Под ред. В. Колосова и Д. Эккерта. Смоленск: Ойкумена. 2003.
4. Маршан П., Самсон И. Метрополисы и экономическое развитие России // Вопросы экономики. 2004.
5. Слука Н. С. Градоцентрическая модель мирового хозяйства. М.: Пресс-Соло. 2005.

6. Дружинин А. Г. Метрополии и метрополизация как mainstream территориализации политико-экономической власти: некоторые теоретико-методологические аспекты общественно-географического анализа // Южно-российский форум: экономика, социология, политология, социально-экономическая география. 2010, № 1.

7. Пространство современной России: возможности и барьеры развития (размышления географов-обществоведов) / Отв. ред. А. Г. Дружинин, В. А. Колосов, В. Е. Шувалов. Москва: Изд-во «Вузовская книга», 2012. – 336 с.

8. Дружинин А. Г. Урбанизация и метрополизация на Юге России в постсоветский период: факторы, тренды, проблемы // Развитие городов в условиях глобализации [Текст] : сб. науч. тр. в честь юбилея засл. деятеля науки РФ, д-ра геогр. наук, проф. Е. Г. Анимиды ; М-во образования и науки РФ, Урал. гос. экон. ун-т. – Екатеринбург: Изд-во Урал. гос. экон. ун-та, 2012. – 172 с. С. 88 – 100.

9. Из доклада заместителя руководителя советской части секции районной планировки и градостроительства Постоянной комиссии по строительству Совета экономической взаимопомощи А. Кудрявцева на заседании секции об оптимальной величине населенных мест и регулировании роста больших городов // ЭКОЛОГИЯ И ВЛАСТЬ. 1917–1990. Документ № 139. Без границ [Док. №№ 121–156].

10. Кастельс М. Информационная эпоха: экономика, общество и культура. М. 2000.

11. Зубаревич Н. В. Крупный бизнес в регионах России: территориальные стратегии развития и социальные интересы. М. 2005.

12. Стратегический план социально-экономического развития города Ростова-на-Дону до 2025 года. Ростов-на-Дону. 2012.

13. Amin A. The Economic Base of Contemporary Cities // A Companion to the City / Ed. G. Bridge, S. Watson. L.: Blackwell, 2000.

14. Audretsch, D. B., and Feldman M. P. (1999). “Innovation in cities: Science-based diversity, specialization and localized competition”. *European Economic Review* 43: pp. 409-29.

15. Castels M. The Information Age: Economy, Society and Culture. Oxford:Blackwell, 1996. Vol. 1.

16. Florida R. Who’s Your City: How the Creative Economy is Making Where to Live The Most Important Decision of Your Life. N.Y.: Basic Books, 2008.

17. Harvey D. Consciousness and the Urban Experience. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1985.

18. Huggins, R. (1997). “Competitiveness and the global region: The role of networking”. In: *Innovation, networks and learning regions*, edited by J. M. Simmie. London: Jessica Kingsley.

19. Scott, A. J. & Storper, M. (2003). “Regions, globalisation, development”, *Regional Studies*, vol. 37, no. 6&7, pp. 579-593.

20. Дружинин А. Г. Пространственное развитие города-миллионера: тенденции постсоветского периода.– Ростов-на-Дону: Из-во ЮФУ. 2008.
21. Аксёнов К., Брадэ И., Бондарчук Е. Трансформационное и посттрансформационное городское пространство. Ленинград – Санкт-Петербург. 1989-2002. СПб. «Геликон Плюс». 2006.
22. Яшунский А., Замятина Н. Межрегиональные центры образования // Отечественные записки. 2012. № 3.
23. Лаппо Г. М. Города России: взгляд географа. М.: Новый Хронограф. 2012. 504 с.
24. Трубина Е. Г. Город в теории: опыты осмысления пространства / Елена Трубина. М.: Новое литературное обозрение, 2010. — 520 с.
25. Княгинин В. Концепция пространственного развития в РФ. Приложение к докладу «Россия. Пространственное развитие» // Русский архипелаг. www.archipelag.ru/agenda/povestka/evolution/development/supplement.
26. Harvey D. The Limits to Capital. Oxford: Blackwell, 1982.
27. Amin, A. & Thrift, N. (1994) «Living in The global” in Globalisation, institution, and regional development in Europe. A. Amin & N.Thrift eds., Oxford University Press, Oxford, pp. 1-22.
28. Браде И. Изменения или постоянство? Социально-пространственная дифференциация в постсоциалистических городах // Развитие городов в условиях глобализации [Текст] : сб. науч. тр. в честь юбилея засл. деятеля науки РФ, д-ра геогр. наук, проф. Е. Г. Анимицы ; М-во образования и науки РФ, Урал. гос. экон. ун-т. – Екатеринбург: Изд-во Урал. гос. экон. ун-та, 2012. – 172 с.
29. Граф Дж., Ванн Д., Нейлор Т. Потребительство: болезнь угрожающая миру. М. 2003.
30. Генеральный план развития г. Ростова-на-Дону до 2025 г. Ростов-на-Дону. 2007.
31. Вайнберг Э. И. Отсутствие градостроительных подходов к управлению территорией – вызов эффективному развитию России // Вызовы XXI века: природа, общество, пространство. Ответ географов стран СНГ. М. 2012.