

DOI: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2023.3.10>UDC 332.156
LBC 65.04Submitted: 07.04.2023
Accepted: 30.05.2023

ROSTOV-ON-DON AS THE CORE OF ROSTOV AGGLOMERATION: PROSPECTS AND DEVELOPMENT PROBLEMS

Alla A. Koloskova

Pyatigorsk State Linguistic University, Pyatigorsk, Russian Federation

Abstract. Rostov-on-Don is the largest city in southern Russia and the core of one of the most developed agglomerations in this direction. Currently, it has 1,137,904 inhabitants, which is half the population of the entire Rostov agglomeration. As the core of the Rostov agglomeration, the city with one million inhabitants acts as a “locomotive” of development for the surrounding settlements and territories and a point of attraction for human capital; this only strengthens the monocentric development of the agglomeration. In the modern realities of our country’s development, Rostov has a new function. It is expected to become the center of integration between Russian regions and the newly joined regions of Lugansk and Donetsk. This may become both a new milestone in the development of the city and a new challenge. The article identified the main problems limiting its development at the moment and the most favorable scenario for its development. One of the most pressing problems is the excessive congestion of the street and road networks. This issue cannot be solved only by expanding the existing roadway. The problem is particularly acute in the central districts of the city. The article also analyzes the current social and economic level of development in Rostov-on-Don: the demographic situation, social, financial, and economic factors, infrastructure, innovation, and investment potential. Due to the fact that the growing competition for primacy in the South in recent decades is only increasing, the author compared Rostov with other capitals of southern agglomerations: Krasnodar and Volgograd. The comparison showed that Rostov has reasons to hold the status of “Capital of the South,” but there is a possibility that the city may lose it if effective measures for further development are not taken.

Key words: Rostov-on-Don, Rostov agglomeration, core, transport, social and economic development, development indicator, strategy, Krasnodar.

Citation. Koloskova A. A., 2023. Rostov-on-Don as the Core of Rostov Agglomeration: Prospects and Development Problems. *Regionalnaya ekonomika. Yug Rossii* [Regional Economy. South of Russia], vol. 11, no. 3, pp. 98-105. (in Russian). DOI: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2023.3.10>

УДК 332.156
ББК 65.04Дата поступления статьи: 07.04.2023
Дата принятия статьи: 30.05.2023

РОСТОВ-НА-ДОНУ КАК ЯДРО РОСТОВСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ: ПЕРСПЕКТИВЫ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ

Алла Александровна Колоскова

Пятигорский государственный лингвистический университет, г. Пятигорск, Российская Федерация

Аннотация. Ростов-на-Дону является крупнейшим городом Юга России, а также ядром одной из наиболее развитых в этом направлении агломераций. В настоящий момент в нем проживают 1 137 904 человек, что составляет половину населения всей Ростовской агломерации. Будучи ядром Ростовской агломерации, город-миллионник выступает «локомотивом» развития для окружающих населенных пунктов и территорий и точкой притяжения человеческого капитала, что только усиливает моноцентрическое развитие агломерации. В современных реалиях развития нашей страны на Ростов возлагается новая функция – он должен стать центром интеграции российских регионов с вновь присоединенными территориями ЛНР и ДНР. Это может послужить как новой

© Колоскова А.А., 2023

вехой в развитии города, так и новой сложностью. В статье определены основные проблемы, ограничивающие его развитие в настоящее время, и наиболее выгодный сценарий развития. Одной из самых актуальных проблем является чрезмерная загруженность улично-дорожной сети. Эту сложность не удастся решить только с помощью расширения имеющегося дорожного полотна. Особенно остро проблема ощущается в центральных районах города. В статье также проанализирован текущий социально-экономический уровень развития Ростова-на-Дону: демографическая составляющая, социальные и финансово-экономические факторы, инфраструктура, инновационный и инвестиционный потенциалы. В связи с тем, что нарастание конкуренции за первенство на Юге за последние десятилетия только нарастает, автором было проведено сравнение Ростова с другими столицами южных агломераций: Краснодарской и Волгоградской. Сравнение показало, что Ростов неспроста носит статус «Столицы Юга», однако существует вероятность, что город может его лишиться, если не предпринять эффективные меры по дальнейшему развитию.

Ключевые слова: Ростов-на-Дону, Ростовская агломерация, ядро, транспорт, социально-экономическое развитие, индикатор развития, стратегия, Краснодар.

Цитирование. Колоскова А. А., 2023. Ростов-на-Дону как ядро Ростовской агломерации: перспективы и проблемы развития // Региональная экономика. Юг России. Т. 11, № 3. С. 98–105. DOI: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2023.3.10>

Введение

Формирование агломераций – одна из наиболее перспективных систем пространственного и социально-экономического развития территорий. В развитых и развивающихся странах по всему миру сложились и функционируют уже тысячи агломераций. В России по разным оценкам оформились около 50 крупных и крупнейших агломераций. Их наибольшее число наблюдается в европейской части страны, в том числе и на Юге России. Несмотря на то что изучение агломераций и агломерационных эффектов было заложено еще в работах А. Вебера [Вебер, 1926], А. Маршалла [Маршалл, 1993] и П.И. Дубровина [Дубровин, 1959], интерес к их исследованию не угасает и в настоящее время. Так, в 2020 г. М. Тао в своих работах подчеркивал, что агломерации возникают не в связи с близким географическим положением муниципальных образований, а при наличии реальных взаимосвязей в сетях урбанизированных поселений. Он также усомнился, что формирование агломерации способствует росту региональной экономики. По его мнению, агломерация скорее определяет роль крупных городов в экономической системе [Тао, Huang, 2020]. А британцы Д. Дэвис и Дж. Дингел, рассуждая о концентрации человеческого капитала в агломерациях, отмечают, что на этих территориях формируются такие виды деятельности, которые специализируются на высоком уровне способностей людей, что замыкает цепочку [Davis, Dingel, 2020]. Процессам модернизации экономики за счет городских центров агломераций уделено немало внимания в работах Н.В. Зубаревич [Зубаревич, 2007], Л.Э. Лимонова [Лимонов, 2013] и др.

Результаты исследования и их обсуждение

Самой крупной южной агломерацией является Ростовская, в состав которой входят такие крупные города, как Ростов-на-Дону, Таганрог, Новочеркасск, Батайск, Азов, Аксай и Аксайский, Мясниковский, Неклиновский, Кагальницкий, Родионово-Несветаевский, Азовский, Октябрьский районы. В связи с высоким уровнем урбанизации данной территории в Ростовской агломерации проживает практически половина жителей всей Ростовской области.

Ростовская агломерация имеет ярко выраженный моноцентрический характер, ее ядром служит региональная столица Ростов-на-Дону. Однако так было не всегда. Производственный профиль города с уклоном в сферу аграрных технологий, сельскохозяйственного машиностроения и вертолетостроения для нужд ВПК был сформирован еще в середине прошлого века. Здесь же размещались все наукоемкие производства. В послевоенное время параллельно с Ростовом активно развивались его нынешние города спутники Батайск и Аксай, а также Азов с предприятиями рыбной, пищевой и легкой промышленности и даже удаленные от центра Волгодонск (за счет развития химической промышленности и речного транспорта), Шахты (угольная промышленность) и Таганрог (второй после Ростова научно-технический центр).

Центром притяжения ближайших территорий Ростов стал в большей степени в 90-х гг. прошлого столетия, когда на фоне общего кризиса прослеживался отток населения из городов «второго пояса» (см. рисунок). Экономика в то же время достаточно быстро перестраивалась на импорт, а не собственное производство инновационной продукции, что только усилило асиммет-

рию развития Ростова, как крупного торгового города и центра международной торговли в области, с другими населенными пунктами. В начале 2000-х была сформирована интеграционная плотность в «первом поясе» городов и оформилась маятниковая миграция из городов-спутников. Однако областной закон, предполагающий развитие агломераций на территории субъекта и отражающий формы поддержки агломерациям, был принят только в 2022 г. [Областной закон № 704-ЗС, 2022].

К настоящему времени Ростовскую агломерацию можно считать уже оформившейся и развитой, так как индикатор ее развития и развития ее ядра выше 1. Это говорит о том, что Ростов-на-Дону как ядро агломерации является центром притяжения остальных муниципалитетов, но при этом способен развиваться, не используя ресурсы других населенных пунктов и не нуждаясь в «захвате» новой территории. Таким образом, подчеркивается выраженная моноцентричность агломерации [Скородинский, 2016].

Отметим, что соответствующий индикатор рассчитывается по формуле:

$$I_a = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n I_{ai},$$

где I_a – индикатор развития агломерации; n – число индикаторов развития; I_{ai} – соответствующий i -й индикатор развития территории.

Для анализа развитости Ростовской агломерации были выбраны индикаторы, характеризующие социальную, финансово-экономическую и инфраструктурную сферы. Значения индикаторов отражены в таблице 1.

Для агломераций с развитым ядром характерен интенсивный сценарий дальнейшего развития. Развитие инфраструктуры между городом-центром и периферией за счет концентрации ресурсов позволяет избегать сильных диспропорций развития. При интенсивном сценарии развития ядро агломерации и другие крупные города становятся основными игроками в

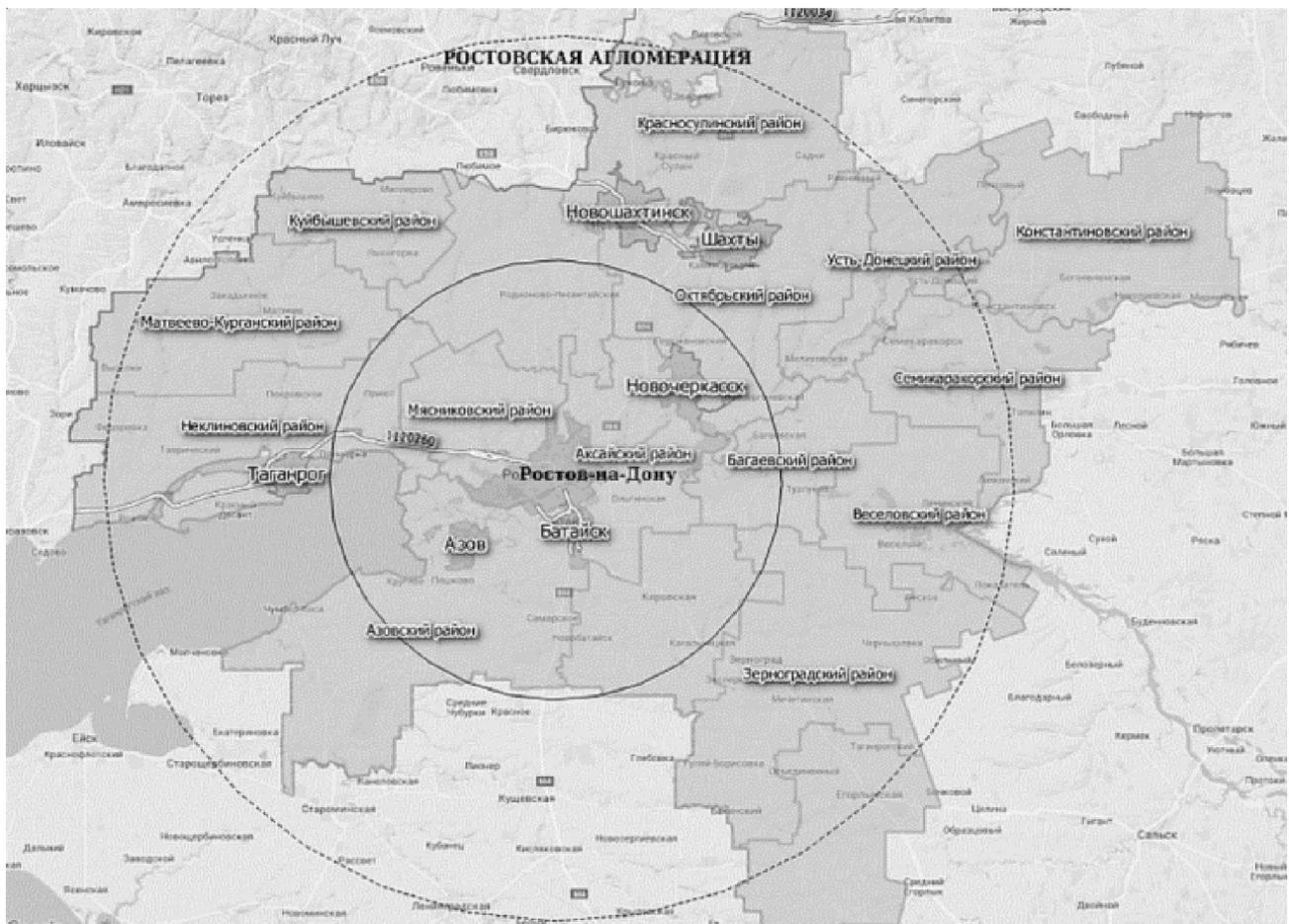


Рисунок. Пояса Ростовской агломерации

Примечание. Источник: [Программа комплексного развития ... , 2017].

производстве ВРП, в то время как периферийные территории должны получать от них поддержку и нуждаются в постоянном контроле. Особое внимание должно быть уделено повышению инвестиционной привлекательности, а также расширению механизмов использования ресурсов внутри агломерации и максимальной интеграции инфраструктуры и социально-экономической сферы муниципальных образований агломерации.

Ростов-на-Дону является мультимодальным транспортным узлом (современный аэропорт, морской порт, один из крупнейших железнодорожных узлов в Восточной Европе и несколько трас федерального значения), финансовым, торговым, научно-исследовательским и производственным центром. В нем же сосредоточены основные административные функции. Кроме того, город имеет важное стратегическое значение, представляя собой связующее звено Центральной части страны с Югом и Кавказом, что говорит о его высоком потенциале.

Однако дальнейшее развитие города и сближение его с периферийными центрами затрудняется, в первую очередь, из-за инфраструктурных сложностей. Одной из основных про-

блем, препятствующих развитию Ростова, является малое количество земель в собственности муниципалитета – гражданам и юридическим лицам принадлежит, по данным Росреестра, 62 % территории (в среднем по ЮФО – 48,7 %). Это, в свою очередь, осложняет развитие транспортно-коммуникационного каркаса, а вдоль основных транспортных коридоров сохраняется стихийная застройка, зачастую не предусматривающая необходимость развития и расширения улично-дорожного полотна, социальной инфраструктуры и объектов озеленения. Плотность улично-дорожной сети, по данным Стратегии социально-экономического развития Ростова, составляет 3,96 км/кв. км, а в центральной части города – 4,2 км/кв. км, что превышает норматив почти в 2 раза. Среди городов-миллионников в Ростове-на-Дону наблюдается самая малая площадь дорожно-транспортной сети. При этом за последнее десятилетие уровень автомобилизации вырос более чем в 3,5 раза, составив в 2019 г. 430 автомобилей на 1000 жителей города. Интенсивность движения оценивается в 40 000 автомобилей в сутки [Решение Ростовской-на-Дону городской думы № 603 ... , 2018].

Таблица 1

Основные факторы развития ядра Ростовской агломерации

Индикаторы	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Ср. значение
Соотношение оборота розничной торговли и обрабатывающего производства	1,14	1,15	1,02	1,07	1,1
Соотношение среднедушевых доходов и прожиточного минимума	3	2,9	3,1	3,1	3,025
Соотношение заработной платы работников бюджетной сферы и средней по МО	1,2	1,1	1,3	1,3	1,2
Обеспеченность населения жильем	1,11	1,14	1,27	1,17	1,17
ВРП на душу населения, тыс. руб.	389,5	403,9	466,5	529,6	447,4
Инвестиции в основной капитал на душу населения, руб.	50 837	50 806,51	58 886,25	59396	54 981,44
Безработица на территории МО, %	0,8	5,07	0,6	0,3	1,7
Отношение среднемесячной заработной платы к стоимости потребительской корзины	12,7	13,1	13,1	11,4	12,6
Обеспеченность детей местами в дошкольных учреждениях, %	68,50	68,70	69,60	70,00	69,2
Доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, в их общей протяженности, %	47,34	66	66	нет данных	59,8
Обеспеченность населения канализацией в МО, %	95,03	96,1	97	нет данных	96,04
Обеспеченность населения водой в МО, %	95,9	96,7	98	98	97,15
Уровень износа коммунальной инфраструктуры МО, %	32,9	32,5	32	нет данных	32,47

Примечание. Составлено по данным Росстата [Регионы России ... , 2019; 2020; 2021; Мониторинг реализации Стратегии ... , 2022]

Наиболее густонаселенными района Ростова являются Ворошиловский, Советский и Первомайский районы. По данным за 2019 г., в них проживали 219,7 тыс. человек, 188 тыс. человек и 187,4 тыс. человек, соответственно. Наименьшая численность населения наблюдается в центре города – в Ленинском (81,2 тыс. человек) и Кировском (61,9 тыс. человек) районах [Решение Ростовской-на-Дону городской думы № 173 ... , 2021]. При этом в проведенном не так давно в Ростове-на-Дону исследовании с использованием ГИС-технологий было показано, что центральные районы города наиболее комфортны для проживания, а вот отдаленные районы (современные районы в составе Ворошиловского, Советского и Первомайского районов) имеют менее развитую инфраструктуру [Головастова и др., 2022].

Облегчить ситуацию с развитием отдаленных районов и частичным снятием напряжения с улично-дорожной сети может завершение строительства Ростовской кольцевой дороги, от которой будут выстроены межмуниципальные и межрегиональные дороги по основным направлениям развития агломерации. Примерно по такому же принципу проходило развитие Москвы в середине 90-х гг. XX в. [Косицкий, 2005; Пьянкова и др., 2020]. В те годы численность населения столицы была практически идентичной современному Ростову-на-Дону. И, конечно, важные этапы предусмотрены в Стратегии развития города, включая строительство платных парковок у многоэтажной застройки и сети перехватывающих стоянок в периферийной части города.

Несмотря на преимущества Ростова как крупного южного города, борьба за первенство и сферы влияния на Юге России в последние десятилетия только усилилась. В связи с этим нам видится необходимым сравнить ядро Ростовской

агломерации с ключевыми центрами других южных агломераций, в первую очередь, Краснодара и Волгограда (табл. 2).

Как мы видим, главным конкурентом Ростова является город Краснодар, который по ряду позиций опережает ядро Ростовской агломерации. Краснодар демонстрирует хорошую динамику роста численности населения. Его выход в число городов-миллионников, согласно переписи населения 2021 г., только усилил конкуренцию между южными столицами.

Краснодар, как и Ростов, является ядром моноцентрической агломерации. Краснодарская агломерация включает в себя Краснодар, Северский, Динской, Тахтамукайский, Теучежский районы и города Горячий Ключ и Адыгейск, что делает ее межрегиональной. До 2030 г. на территории агломерации планируется запустить наземное метро (по ядру агломерации и в радиусе 30 км от него), что существенно расширит перспективы ее развития. Работы по предпроектной оценке строительства конструкций уже завершены. Среди приоритетных проектов также создание современного мультимодального транспортного хаба. Пока же для Краснодара характерны те же проблемы, связанные с высокой нагрузкой на дорожно-транспортную сеть и с изношенностью дорожного полотна. Отдельного закона, фиксирующего границы агломерации или механизмы ее развития, в Краснодарском крае не существует. Необходимость развития агломерации закреплена лишь в Стратегии социально-экономического развития Краснодарского края до 2030 г. [Закон Краснодарского края № 3930 ... , 2018] и в генеральном плане Краснодара до 2040 года.

И если за Ростовом давно закрепилось восприятие города как крупного промышленного и торгового центра, то в отношении Краснодара

Таблица 2

Сравнительный анализ социально-экономического развития ядер агломераций ЮФО, 2021 г.

Показатели	Города		
	Ростов	Краснодар	Волгоград
Численность населения, млн чел.	1,138	1,038	1,005
Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг млрд руб.	303,1	104,3	260,8
Объем платных услуг населению, млрд руб.	108,1	163,7	56,5
Инвестиции в основной капитал, млрд руб.	97,1	130,4	68,4
Среднемесячная начисленная заработная плата, тыс. руб.	55,4	57,8	44,9
Уровень безработицы, %	0,6	0,5	0,3
Ввод в действие общей площади жилых домов, тыс. кв. м.	1437,7	2617	450,1
Оборот розничной торговли, млрд руб.	274,6	356,4	180,9

Примечание. Составлено по: [Регионы России, 2021].

сформировался образ провинциального города с аграрной окраской. Разработка эффективного бренда города и успешная его реализация может поставить под вопрос закрепленное за Ростовом-на-Дону статуса «Столицы Юга России».

Что касается Волгограда, то он значительно уступает своим южным «соперникам» как в инвестиционной привлекательности, так и по обороту розничной торговли или объему платных услуг населению. Волгоград – город с типичной линейной градостроительной структурой, что с учетом развития автомобилизации и субурбанизации, обостряет транспортную проблему в городе. Вкупе с невысокой заработной платой и перестройкой отраслевой структуры экономики это снижает комфортность проживания населения. В Волгоградской области, как и в Краснодарском крае, отсутствует областное законодательство, направленное на развитие агломерации, которое отражается лишь в Стратегии социально-экономического развития Волгоградской области до 2025 г. [Закон Волгоградской области № 778-ОД 2008 ... , 2018].

Анализ крупных агломераций Юга России демонстрирует, что для них характерно развитие за счет сельского хозяйства и высокого уровня промышленного производства при относительно невысоких показателях ВВП на душу населения. При этом в развитых мировых агломерациях, к которым можно отнести, к примеру, Токийскую, Парижскую, Лондонскую агломерации или агломерацию Нью-Йорка, преобладают сферы торговли и услуг, бизнеса и финансов (более 80 % в структуре ВВП) [Крупнейшие городские агломерации ... , 2020]. Именно такой вектор развития с диверсификацией экономики и расширением доли сервисного сектора отражен в документах стратегического развития южных территорий на ближайшее десятилетие. Однако в современных реалиях документы требуют актуализации. Особенно это касается стратегии развития Ростова-на-Дону, так как сложившаяся внешнеэкономическая обстановка уже оказывает влияние на его развитие и также может иметь отложенный характер действия.

Выводы. Текущая геополитическая и геоэкономическая обстановка неоднозначно сказываются на развитии агломерации. С одной стороны, санкции, наложенные на Российскую Федерацию, тормозят развитие многих секторов экономики, рушатся давно оформившиеся научно-технологические, инновационные и инвестиционные связи. С другой стороны, Ростовская аг-

ломерация может выйти на новый виток своего развития за счет тесного взаимодействия с регионами ДНР и ЛНР. Губернатор Ростовской области В.Ю. Голубев заявил о возможности создания макрорегиона «Донбасс», в рамках которого Ростовская область, Донецкая и Луганская народные республики будут взаимодействовать по целому ряду направлений. В первую очередь это создание объединенной транспортно-логистической сети и единых образовательных стандартов, а также совместная работа в сфере строительства, МСП и угольной промышленности. Отметим, что раньше, с 2010 до 2014 г., эти территории уже взаимодействовали в рамках соглашения «Еврорегион Донбасс», который изначально задумывался как наднациональный экономический кластер, объединенный по сырьевому принципу. Но даже временное ухудшение инвестиционного климата и недостаток собственных инвестиций города и региона способны негативно повлиять на деловой климат территории и свертывание инновационной инфраструктуры и деятельности, что ослабит позиции Ростовской агломерации как одной из крупнейших в стране и наиболее развитых на Юге России.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

- Вебер А., 1926. Теория размещения промышленности. М.: Книга. 223 с.
- Дубровин П. И., 1959. Агломерация городов (генезис, экономика, морфология). Вопросы географии. Сб. 45. С. 23–36.
- Закон Волгоградской области № 778-ОД «О стратегии социально-экономического развития Волгоградской области до 2025 года» от 30 октября 2008 г., 2018. URL: <https://docs.cntd.ru/document/819076044>
- Закон Краснодарского края № 3930 «О Стратегии социально-экономического развития Краснодарского края до 2030 года» от 21 декабря 2018 г., 2018. URL: <https://www.economy.gov.ru/material/file/e4e8b9ddede078a93f60f5e7a08fce28/krasnodar.pdf>
- Зубаревич Н. В., 2007. Агломерационный эффект или административный угар // Российское экспертное обозрение. № 4-5 (22). С. 11–13.
- Головастова М. С., Ильенкова Д. С., Кривошеева Н. А., Бойко В. В., 2022. Пространственный анализ социальной инфраструктуры города // Экология. Экономика. Информатика. Серия: Геоинформационные технологии и космический мониторинг. Выпуск 7. С. 15–19. DOI: 10.23885/2500-123X-2022-2-7-15-19
- Косицкий Я. В., 2005. Архитектурно-планировочное развитие городов. М.: Архитектура-С. 648 с.

- Крупнейшие городские агломерации России в глобальной экономике, 2020. М. : Фонд «Институт экономики города». 21 с.
- Лимонов Л., 2013. Город и пригород: тонкости координации. СПб. : Клуб «Контекст» и Леонтьевский центр. URL: <http://www.contextfound.org/events/n85>
- Маршалл А., 1993. Принципы экономической науки: в 3 т. М. : Прогресс, Т. 1. 415 с.
- Мониторинг реализации Стратегии социально-экономического развития города Ростова-на-Дону на период до 2035, 2022. URL: <https://rostov-gorod.ru/search?q=Мониторинг+реализации+Стратегии+социально-экономического+развития+города+Ростова-на-Дону+на+период+до+2035+года>
- Областной закон Ростовской области № 704-ЗС «О развитии агломераций в Ростовской области» от 29 июня 2022 г., 2022. URL: <https://www.donland.ru/documents/15972/?ysclid=leu64bw4ej708148195>
- Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Ростовской агломерации федерального приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги», 2017. URL: <http://www.donland.ru/Donland/Pages/View.aspx?pageid=82137&mid=122178&itemid=2961>
- Пьянкова С. Г., Митрофанова И. В., Ергунова О. Т., Хоружая Е. Ю., 2020. Российская практика функционирования институтов регионального развития в условиях пандемии // Экономика: вчера, сегодня, завтра. Т. 10. № 9А. С. 176–189. DOI: 10.34670/AR.2020.12.91.018
- Регионы России. Социально-экономические показатели : стат. сб., 2019. М. : Росстат, 1204 с.
- Регионы России. Социально-экономические показатели : стат. сб., 2020. М. : Росстат. 1242 с.
- Регионы России. Социально-экономические показатели : стат. сб., 2021. М. : Росстат. 1114 с.
- Решение Ростовской-на-Дону городской думы шестого созыва № 603 «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития города Ростова-на-Дону на период до 2035 года» от 21 декабря 2018 г., 2018. URL: <https://rostov-gorod.ru/documents/regulations/71885/?ysclid=letvqb6hly854697537>
- Решение Ростовской-на-Дону городской думы № 173 «Об утверждении “Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования ‘Город Ростов-на-Дону’ на 2021–2025 годы и прогнозный период до 2035 года”» от 19 октября 2021 г., 2021. URL: <https://docs.cntd.ru/document/57796667>
- Скородинский Г. П., 2016. Инструменты регулирования социально-экономического развития территории // Строительство и архитектура – 2016 : материалы студ. науч.-практ. конф. (г. Ростов-на-Дону, 7 апреля 2016 г.). Ростов н/Д : PCГУ. С. 495–497.
- Davis D. R., Dingel J. I., 2020. The Comparative Advantage of Cities // Journal of International Economics. Vol. 123. P. 103–291. DOI: 10.3386/w20602
- Tao M., Huang Y., Tao H., 2020. Urban Network Externalities, Agglomeration Economies and Urban Economic Growth // Cities. Vol. 107. P. 102–882. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102882>

REFERENCES

- Veber A., 1926. *Teoriya razmeshcheniya promyshlennosti* [Theory of Industrial Location]. Moscow, Kniga Publ. 223 p.
- Dubrovin P.I., 1959. Aglomeraciya gorodov (genezis, ekonomika, morfologiya) [Urban Agglomeration (Genesis, Economy, Morphology)]. *Voprosy geografii* [Geographical Issues], coll. 45, pp. 23-36.
- Zakon Volgogradskoj oblasti № 778-OD «O strategii socialno-ekonomicheskogo razvitiya Volgogradskoj oblasti do 2025 goda» ot 30 oktyabrya 2008 g. [Volgograd Oblast Law No. 778-OD “On the Volgograd Oblast Social and Economic Development Strategy Until 2025” of 30 October 2008], 2018. URL: <https://docs.cntd.ru/document/819076044>
- Zakon Krasnodarskogo kraja № 3930 «O Strategii socialno-ekonomicheskogo razvitiya Krasnodarskogo kraja do 2030 goda» ot 21 dekabrya 2018 g. [Krasnodar Region Law No. 3930 “On the Krasnodar Region Social and Economic Development Strategy Until 2030” of 21 December 2018], 2018. URL: <https://www.economy.gov.ru/material/file/e4e8b9ddede078a93f60f5e7a08fce28/krasnodar.pdf>
- Zubarevich N.V., 2007. Aglomeracionnyj effekt ili administrativnyj ugar [The Agglomeration Effect or Administrative Blight]. *Rossijskoe ekspertnoe obozrenie* [Russian Expert Review], vol. 4-5 (22), pp. 11-13.
- Golovastova M.S., Ilyenkova D.S., Krivosheeva N.A., Bojko V.V., 2022. Prostranstvennyj analiz socialnoj infrastruktury goroda [Spatial Analysis of the City’s Social Infrastructure]. *Ekologiya. Ekonomika. Informatika. Seriya: Geoinformacionnye tekhnologii i kosmicheskij monitoring. Vypusk 7* [Ecology. Economics. Informatics. Issue 7], pp. 15-19. DOI: 10.23885/2500-123X-2022-2-7-15-19
- Kosickij Ya.V., 2005. *Arhitekturno-planirovochnoe razvitie gorodov* [Architectural and Planning Development of Cities]. Moscow, Arhitektura-S Publ. 648 p.
- Krupnejshie gorodskie aglomeracii Rossii v globalnoj ekonomike* [Russia’s Largest Urban Agglomerations in the Global Economy], 2020. Moscow, Fond «Institut ekonomiki goroda». 21 p.
- Limonov L., 2013. *Gorod i prigorod: tonkosti koordinacii* [City and Suburb: The Intricacies of Coordination]. Saint Petersburg, Klub «Konktext» i Leontevskij centr. URL: <http://www.contextfound.org/events/n85>
- Marshall A., 1993. *Principy ekonomicheskoy nauki: v 3 t.* [Principles of Economic Science: In 3 Vols.]. Moscow, Progress Publ., vol. 1. 415 p.
- Monitoring realizacii Strategii socialno-ekonomicheskogo razvitiya goroda Rostova-na-Donu na period do 2035 goda* [Monitoring the

- Implementation of the Strategy for Socio-Economic Development of Rostov-On-Don for the Period Until 2035], 2022. URL: <https://rostov-gorod.ru/search/?q=Monitoring+realizacii+Strategii+social'no-ekonomicheskogo+razvitiya+goroda+Rostova-na-Donu+na+period+do+2035+goda>
- Oblastnoj zakon Rostovskoj oblasti № 704-ZS «O razvitiij aglomeracij v Rostovskoj oblasti» ot 29 iyunya 2022* [Rostov Oblast Law No. 704-ZS “On the Development of Agglomerations in the Rostov Oblast” of 29 June, 2022], 2022. URL: <https://www.donland.ru/documents/15972/?ysclid=leu64bw4ej708148195>
- Programma kompleksnogo razvitiya transportnoj infrastruktury Rostovskoj aglomeracii federalnogo prioritnogo proekta «Bezopasnye i kachestvennye dorogi»* [Integrated Transport Infrastructure Development Programme for the Rostov Agglomeration of the Federal Priority Project “Safe and Quality Roads”], 2017. URL: <http://www.donland.ru/Donland/Pages/View.aspx?pageid=82137&mid=122178&itemid=2961>
- Pyankova S.G., Mitrofanova I.V., Ergunova O.T., Khoruzhaya E.Yu., 2020. Rossijskaya praktika funkcionirovaniya institutov regionalnogo razvitiya v usloviyah pandemii [Russian Practice of the Functioning of Regional Development in a Pandemic]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today, Tomorrow], vol. 10, no. 9A, pp. 176-189. DOI: 10.34670/AR.2020.12.91.018
- Regiony Rossii. Sotsialno-ekonomicheskiye pokazateli: stat. sb.*, 2019 [Regions of Russia. Socio-Economic Indicators. Statistical Compilation]. Moscow, Rosstat. 1204 p.
- Regiony Rossii. Sotsialno-ekonomicheskiye pokazateli: stat. sb.*, 2020 [Regions of Russia. Socio-Economic Indicators. Statistical Compilation]. Moscow, Rosstat. 1242 p.
- Regiony Rossii. Sotsialno-ekonomicheskiye pokazateli: stat. sb.*, 2021 [Regions of Russia. Socio-Economic Indicators. Statistical Compilation]. Moscow, Rosstat. 1114 p.
- Reshenie Rostovskoj-na-Donu gorodskoj dumy shestogo sozvyva № 603 «Ob utverzhdenii Strategii socialno-ekonomicheskogo razvitiya goroda Rostova-na-Donu na period do 2035 goda» ot 21 dekabrya 2018 g.* [Decision No. 603 of the Rostov-on-Don City Duma of the Sixth Convocation “On Approval of the Strategy of Social and Economic Development of Rostov-On-Don for the Period Until 2035” Dated 21 December 2018], 2018. URL: <https://rostov-gorod.ru/documents/regulations/71885/?ysclid=letvqb6hly854697537>
- Reshenie Rostovskoj-na-Donu gorodskoj dumy №173 «Ob utverzhdenii “Programmy kompleksnogo razvitiya transportnoj infrastruktury municipalnogo obrazovaniya ‘Gorod Rostov-na-Donu’ na 2021–2025 gody i prognoznij period do 2035 goda”» ot 19 oktyabrya 2021 g.* [Decision of the Rostov-on-Don City Council №173 “On Approval of the ‘Programme of Integrated Development of Transport Infrastructure of Municipal Formation “Rostov-On-Don City” for 2021-2025 and Forecast Period till 2035”” of October 19, 2021], 2021. URL: <https://docs.cntd.ru/document/577966677>
- Skorodinskij G.P., 2016. Instrumenty regulirovaniya socialno-ekonomicheskogo razvitiya territorii [Tools for Regulating the Socio-Economic Development of the Area]. *Stroitelstvo i arhitektura – 2016: materialy stud. nauch.-prakt. konf.* (g. Rostov-na-Donu, 7 aprelya 2016 g.) [Construction and Architecture – 2016. Proceedings of the Scientific and Practical Conference (Rostov-on-Don, April 7, 2016)]. Rostov-on-Don, RSGU, pp. 495-497.
- Davis D.R., Dingel J.I., 2020. The Comparative Advantage of Cities. *Journal of International Economics*, vol. 123, pp. 103-291. DOI: 10.3386/w20602
- Tao M., Huang Y., Tao H., 2020. Urban Network Externalities, Agglomeration Economies and Urban Economic Growth. *Cities*, vol. 107, pp. 102-882. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102882>

Information About the Author

Alla A. Koloskova, Postgraduate Student, Institute for Advanced Training, Pyatigorsk State Linguistic University, Prosp. Kalinina, 9, 357532 Pyatigorsk, Russian Federation, angeliarben1@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0003-3115-3264>

Информация об авторе

Алла Александровна Колоскова, аспирант, институт подготовки кадров высшей квалификации, Пятигорский государственный лингвистический университет, просп. Калинина, 9, 357532 г. Пятигорск, Российская Федерация, angeliarben1@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0003-3115-3264>