

Интернет-журнал «Наукovedение» ISSN 2223-5167 <http://naukovedenie.ru/>
Выпуск 6 (25) 2014 ноябрь – декабрь <http://naukovedenie.ru/index.php?p=issue-6-14>
URL статьи: <http://naukovedenie.ru/PDF/84EVN614.pdf>
DOI: 10.15862/84EVN614 (<http://dx.doi.org/10.15862/84EVN614>)

УДК 332.156

Меринov Юрий Николаевич

ГКОУ ВПО «Российская таможенная академия»

Филиал в г. Ростов-на-Дону

Россия, Ростов-на-Дону¹

Доцент кафедры международных экономических отношений

Кандидат географических наук;

E-mail: ynmerinov@gmail.com

Меринова Юлия Юрьевна²

Южный федеральный университет

Россия, Ростов-на-Дону

Старший преподаватель кафедры социально-экономической географии и природопользования

E-mail: yuliyamerinova@yandex.ru

Делимитация Ростовской агломерации

¹ 140009, г. Люберцы Московской области, Комсомольский проспект, 4.

² [http://dbs.sfedu.ru/pls/rsu/rsu\\$persons\\$.startup?p_per_id=6427#](http://dbs.sfedu.ru/pls/rsu/rsu$persons$.startup?p_per_id=6427#)

Аннотация. В статье рассматривается ретроспектива взглядов и определений понятия «агломерация» и методов её делимитации. Оценивается динамика агломерационных процессов в России и особенности формирования Ростовской агломерации как их частного проявления. Проводится анализ современных методов определения границ агломераций и предложений по непосредственной делимитации Ростовской агломерации. На основе стандартных методов проведены расчёты доступности и загруженности транспортной системы в пригородной зоне Ростова-на-Дону. Определены основные направления и интенсивность движения всех видов общественного пассажирского транспорта в исследуемой зоне. На основании данных расчётов проведена делимитация Ростовской агломерации. Для подтверждения правильности проведённых расчётов сделана оценка особенностей размещения населения, формирования зон с его повышенной плотностью и степенью застроенности территории. Проведённые исследования дают возможность достаточно чёткого определения входящих в состав Ростовской агломерации территорий, поселений и административных единицы, что может в дальнейшем позволить более детально изучать происходящие экономические, социальные и экологические процессы и их взаимовлияние в данной высокоурбанизированной зоне.

Ключевые слова: агломерация; делимитация; город-ядро; город спутник; изохронна; зона агломерации; транспортная доступность; поток движения транспорта; плотность населения; степень застроенности территории; Ростовская агломерация.

Ссылка для цитирования этой статьи:

Меринов Ю.Н., Меринова Ю.Ю. Делимитация Ростовской агломерации // Интернет-журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ» 2014. № 6 <http://naukovedenie.ru/PDF/84EVN614.pdf> (доступ свободный). Загл. с экрана. Яз. рус., англ. DOI: 10.15862/84EVN614

Уже более столетия во всем мире наблюдается стабильная тенденция роста городских агломераций. В настоящее время агломерация – наиболее типичная система расселения [1, С. 218]. Это специфическая форма организации территории, концентрирующая предприятия хозяйственного комплекса, рекреационных зон, производственной и социальной инфраструктуры, имеющая повышенное антропогенное воздействие на состояние окружающей природной среды.

Первым термин «агломерация» в отношении расселения населения использовал в 1973 году Мишель Руже: «Агломерация возникает, когда концентрация городских видов деятельности выходит за пределы административных границ и распространяется за соседние населённые пункты» [16, С. 6-25]. Имеются значительные отличия в подходах к пониманию данного термина различными авторами. Наиболее часто понятие городской агломерации трактуется «как целостная многокомпонентная динамическая система компактно сгруппированных поселений, взаимосвязанных между собой интенсивными производственными, инфраструктурными и культурными связями» [3, С.8].

Одним из первых исследователей особенностей формирования и развития агломераций в Советском Союзе был Г.М. Лаппо. В его понимании «городская агломерация – компактная территориальная группировка городских и сельских поселений, объединённых в сложную динамичную локальную систему многообразными интенсивными связями – производственными, коммунально-хозяйственными, трудовыми, культурно-бытовыми, рекреационными, а также совместным использованием данного ареала и его ресурсов» [7, С. 104]. Близки к этому определению точки зрения, предложенные П.М. Поляном (агломерация как компактную совокупность городских и сельских поселений объединённых интенсивными связями недельного жизненного цикла жителей города-ядра и его спутниковой зоны [17]), Г.А. Малояном (агломерация как социально - функциональное целостное пространство [13]) и А.В. Дмитриевым («агломерации – это самые развитые локальные системы поселений, интеграционные процессы в которых основаны на производственно-технологических, трудовых межселенных связях, образовании и отдыхе населения в суточно-недельном цикле его жизнедеятельности» [4, С. 70, 18]).

Е.Н. Перцик, соглашаясь с вышеуказанными авторами, обращает внимание на типы муниципальных образований, входящих в состав агломерации, и её границы, как конечные пункты маятниковых миграций. Он же утверждает: «Взаимодействие города и природной среды носит в высшей степени комплексный характер, при этом экологический аспект тесно переплетается с социальными и экономическими» [15, С. 241].

Лексин В.Н. определяет агломерацию как естественно складывающиеся интеграционные взаимодействия хозяйственного, финансового, демографического, инфраструктурного, рекреационного, пространственного, культурно-исторического потенциала городских и сельских поселений в зоне экономической и социальной активности одного или нескольких крупных городов [11].

Нещадин А. и Прилепин А. трактуют агломерацию как объективный процесс развития регионов, обеспечивающий формирование экономических точек роста, равномерное развитие территорий и комплексное развитие инфраструктуры для реализации главной цели социально-экономического развития, а именно: создание комфортных условий проживания и работы для населения и бизнеса [14].

К семидесятым годам прошлого века «на земном шаре насчитывалось не менее 199 агломераций с численностью населения более 1 млн. человек каждая» [9, С. 122]. По расчётам специалистов ООН к 2015 г. их количество достигнет 900 единиц, а к 2050 г. – более 1,5 тысяч,

при этом общее количество жителей городов составит более 6,4 млрд человек.³ Тенденции развития агломераций характерны и для России, где уже сейчас разными авторами выделяется от 36 до 52 крупных и крупнейших городских агломераций (Г.М. Лаппо, П.М. Полян, Т.И. Селиванова, В.В. Владимиров, Н.И. Наймарк).

За период с 1939 по 1959 гг. количество агломераций в СССР выросло в два раза, такие же темпы, по мнению Г.М. Лаппо, имела динамика количественного роста агломераций в 60-е – 70-е годы. Данная тенденция сменилась в 80-е годы, когда процесс формирования новых агломераций, за счёт административного воздействия, практически был остановлен, но в уже сформированных агломерациях продолжалась интенсификация связей пригородной зоны с городами-ядрами. К концу 80-х годов Г.М. Лаппо выделил на территории современной России 52 городских агломерации, в которые входили 32 % всех городов с суммарной численностью населения свыше 65 млн человек (в том числе, 45 млн человек в городах – ядрах агломераций). Им же в 1994 г. были идентифицированы пять крупнейших российских агломераций – Московская, Санкт-Петербургская, Самаро-Тольяттинская, Нижегородская и Ростовская с численностью населения соответственно 13,9; 5,5; 2,3; 2,2 и 2,1 млн человек [10].

В постсоветский период прослеживалась тенденция сокращения численности населения в большинстве российских городских агломераций, в основном за счёт сокращения хозяйственной деятельности (прежде всего промышленного производства), нивелирования миграционного притока в городские поселения из сельской местности, оттока «умов» из городов-ядер за рубеж, последствий экономического кризиса. Однако наиболее развитые агломерации (24 из 52 имеющихся) смогли не только успешно преодолеть эти кризисные явления, но и увеличить свой экономический и демографический потенциал, перейдя к структурной перестройке своего хозяйственного комплекса и качественному совершенствованию.

К началу 10-х годов нового века в урбанизированных зонах агломераций проживает около 42 % городского населения страны. Причём, только в пяти крупнейших городах-ядрах агломераций наблюдался рост численности жителей (Москва, Ростов-на-Дону, Казань, Красноярск, Краснодар), а в трёх количество населения не имело существенных изменений (Екатеринбург, Омск, Набережные Челны). Основная масса городских агломераций нашей страны сконцентрирована в её европейской части, где фиксируется самый высокий класс развитости с агломерационным коэффициентом больше 10,0 – Тульская (27,8), Ярославская (14,7), Волгоградская (10,2), в т.ч. особо выделяется Ростовская агломерация, имеющая коэффициент – 17,2 [10].

Формирование и развитие Ростовской агломерации напрямую связано с историческими особенностями становления промышленного производства и расселения населения на Нижнем Дону во второй половине – в конце XIX века. «Под воздействием изменяющихся обстоятельств город часто «ищет себе точку», оттесняя в силу требующих очень тонкого анализа экономических, социальных и природных факторов другие города, которые первенствовали ранее в этих районах.... Ростов утвердил своё первенство в Приазовье, возобладав над Таганрогом и Новочеркасском» [15, С. 165].

Несмотря на проведение многочисленных исследований по развитию Ростовской агломерации до настоящего времени точного определения её территориальных границ не проводилось, что и определило цель данной работы.

³ Резолюция Генеральной Ассамблеи Организации Объединённых Наций от 9.06.2001 г. № S-25/2 «Декларация о городах и других населённых пунктах в новом тысячелетии» Режим доступа: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/declarations/habitatdec.shtml (дата обращения: 09.01.2012)

По определению Г.М. Лаппо [8], Ростовская агломерация относится к двух-ядерной агломерации с центрами притяжения в г. Ростове-на-Дону и Таганроге. Центрами второго порядка являются города Новочеркасск и Азов. Кроме этого, вокруг Ростова сформировалась зона городов спутников (Аксай, Батайск). Идентичное направление определения границ Ростовской агломерации нашло отражение в работе М.И. Кизицкого, Ю.Н. Меринова, которые наряду с выделением городских центров разного порядка определили зоны сельских районов входящих в агломерацию. «Сюда относятся также отдельные части ряда сельских административных районов: южная и восточная Неклиновского; южная, центральная и восточная Мясниковского; восточная и северо-восточная Азовского; центральная и крайняя западная Кагальницкого; почти полностью Аксайский район и южная (пригородная зона Новочеркасска) Октябрьского района» [6, С. 116]. Близкое к этой структуре, но без учёта Кагальницкого и Октябрьского районов, административное деление Ростовской агломерации приводил Е.И. Ананьев [2, С.20]. В разработке института геоурбанистики (ОАО «РосНИПИУрбанистики») в состав Ростовской агломерации, кроме уже вышеперечисленных сельских районов, предлагалось также включить ряд районов Юго-Западной планировочной зоны области, в частности: Матвеево-Курганский, Куйбышевский, Радионо-Несветаевский и Багаевский.

А.В. Дмитриев, А.М. Лола, М.Н. Межевич, определяя границы Ростовской агломерации, не включали в неё Таганрог и почти полностью Неклиновский район [4, С. 75]. Авторы считали, что «В Ростовской области сложились три агломерации: Ростовская, Шахтинская и Каменско-Шахтинская, формируются Волго-Донская и Белокалитвенская. Между ними возникли технологические и трудовые связи, позволявшие говорить о появлении Ростовской конурбации» [4, С. 83].

Согласно протоколу №1 заседания Координационного совета при Правительстве Ростовской области по взаимодействию в формировании и развитии единого территориально-экономического комплекса Ростовской агломерации от 04.06.2012 г.⁴ было принято решение определить административный состав агломерации в следующем виде: «городом Ростовом-на-Дону, городскими округами: г. Таганрог, г. Азов, г. Новочеркасск, г. Батайск и Аксайским городским поселением, а также наиболее крупными сельскими поселениями – районными центрами: с. Чалтырь, ст. Кагальницкой, п. Матвеев-Курган, ст. Багаевской, ст. Родионово-Несветаевской, с. Куйбышево и другими сельскими поселениями, а также входящими в их состав прочими населёнными пунктами».

Количество способов делимитации городских агломераций – определения их границ – весьма большое. Пользуясь только одним определением городской агломерации, можно предложить для различных целей и с использованием различных критериев множество различных способов делимитации. Основой определения границ агломерации выступает положение о замыкании в пространстве городской агломерации недельного цикла жизнедеятельности населения, сформулированное впервые в советской литературе И.М. Маергойзом и Г.М. Лаппо [12].

Делимитация городской агломерации несколько усложняется в том случае, когда на изучаемой территории находится не один, а несколько центров. Такие случаи не доминируют, однако нередко встречаются. В частности, к такому типу агломераций относится Ростовская (с двумя городами-ядрами: Ростовом-на-Дону и Таганрогом).

⁴ Протокол заседания Координационного совета при Правительстве Ростовской области по взаимодействию в формировании и развитии единого территориально-экономического комплекса Ростовской агломерации от 04.06.2012. Режим доступа: <http://www.donland.ru/Default.aspx?pageid=106792&mid=103407&ItemID=93992> (дата обращения: 21.07.14).

Объективные различия в подходах к делимитации агломераций – многоаспектность их развития. Основой существования и развития ГА являются межселенные связи в различных сферах: производственной, социальной, экологической и др., фокус которых – центральный город и основные подцентры. Для проведения делимитации Ростовской агломераций нами был использован метод двухчасовой взаимной доступности города-ядра и его городов спутников, разработанный в Институте географии АН СССР и поддержанный Г.М. Лаппо [8]. Данный метод базируется на выделении так называемых колец вокруг ядра агломерации. Первая 0,5-часовая изохронна относительно границ города – ядро агломерации; вторая – часовая изохронна; третья – 1,5-часовая изохронна; четвертая – 0,5-часовая изохронна относительно средних и больших городов, расположенных вблизи границ агломерации (или же 2-часовая изохронна относительно города-ядра). Временная доступность определяется по возможности преодоления расстояния общественным транспортом, скорость которого, в свою очередь, зависит от количества остановочных пунктов и состояния дорожного покрытия. В конце 70-х годов прошлого века, по разработкам Г.М. Лаппо, скорость пассажирского автотранспорта на дорогах союзного значения составляла 35 км/час, республиканского – 30, областного – 25, местного – 20 км/час» [8, С.27]. Скорость движения по водным и железнодорожным магистралям определялась согласно расписанию движения соответствующих видов транспорта. При этом Г.М. Лаппо указывал на затраты времени необходимые для преодоления населением расстояния от мест проживания до остановок общественного транспорта, скоростное движение которого и определяет временную доступность, и от остановок общественного транспорта до мест работы (учёбы, отдыха и т.д.).

Данный метод использовался и в концепции градостроительного развития Юго-Западного района Ростовской области, разработанной ОАО «РосНИПИ Урбанистики», принятой за основу формирования Ростовской агломерации Координационным советом при Правительстве Ростовской области. Однако если с зонами формирования 1-го и 2-го поясов агломерации в основном можно согласиться, то выделение границ третьего пояса представляется весьма спорным. «Третий пояс дополняет агломерацию Матвеево-Курганским, Куйбышевским, Родионово-Несветайским, Багаевским и Кагальницким муниципальными районами области».⁵

При проведённой нами оценке транспортной доступности поселений, входящих в Ростовскую агломерацию, прежде всего, учитывались количество подвижного состава, направления и расписание движения железнодорожного и автобусного транспорта (рис. 1). В современных условиях, в связи с изменением количественного и качественного состояния дорожной сети и транспортных средств, скорости движения общественного автомобильного транспорта существенно возросли. Поэтому в основу оценки транспортной доступности принималось расписание движения автобусного транспорта общего назначения. Оценка движения речного транспорта не производилась из-за его сезонности, низкого уровня скоростного движения (во все населённые пункты Ростовской агломерации, находящихся на водных артериях другими видами транспорта можно попасть в 1,5-2 раза быстрее) и направленности в большей степени на удовлетворение рекреационных потребностей.

В движении электропоездов ведущее значение принадлежит направлению Ростов – Таганрог, где количество составов в одном направлении в сутки достигает 13 единиц. Причём от Таганрога в направлении Матвеево-Кургана отправляется только 6 электричек (в т.ч. и сформированных непосредственно в Таганроге). Идентичное количество маршрутов движения

⁵ Протокол заседания Координационного совета при Правительстве Ростовской области по взаимодействию в формировании и развитии единого территориально-экономического комплекса Ростовской агломерации от 04.06.2012. Режим доступа: <http://www.donland.ru/Default.aspx?pageid=106792&mid=103407&ItemID=93992> (дата обращения: 21.07.14). С.2.

электропоездов сформировано в направлении Ростов – Азов. Несколько больше составов формируется в направлении Староминской и Кущёвской (соответственно, 9 и 8 электричек в сутки в одном направлении). Такое количество составов, особенно в направлении ст. Староминской, вызвано практически полным отсутствием маршрутных сообщений других видов общественного транспорта. Относительно небольшими количествами движения электричек выделяются направление Ростов – Новочеркасск и Ростов – Сальск (соответственно, 5 и 3 состава). Причём в последнем направлении отсутствует электрификация железнодорожных путей, что приводит к необходимости использования тепловозов со стандартными пассажирскими составами, но с повышенным количеством остановок.

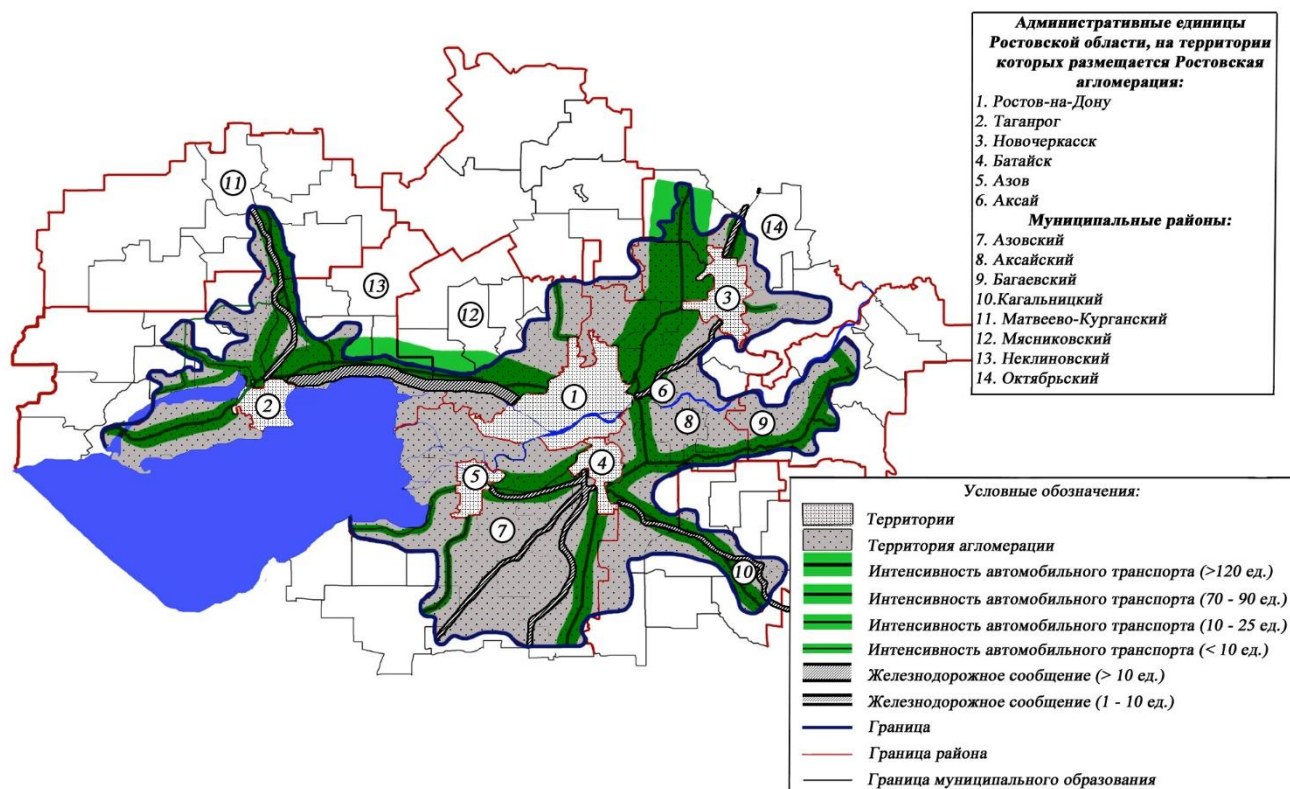


Рис. 1. Количество транспортных маршрутов между поселениями Ростовской агломерации (составлено авторами)

В сообщениях автобусного парка превалирует движение по федеральной трассе М-4 в направлении Ростов – Шахты (196 единиц транспортных средств в одном направлении в сутки). Причём в направлении г. Новочеркаска ежедневно выдвигается до 68 единиц, а в северном направлении трассы М-4 – 128 единиц. Вторым по значимости является маршрут Ростов – Азов (85 единиц автотранспортных средств общественного назначения в одном направлении в сутки). Третьим направлением по количеству рейсовых автобусов является Ростов – Самбек (73 единицы в одну сторону), от которого 63 маршрута направляются на Таганрог и 10 на Матвеево-Курган.

Выполняя административные функции второго города-ядра, Таганрог, кроме направления на Ростов, имеет собственную хорошо разветвлённую сеть маршрутов автобусного сообщения. Ежедневно из него только в направлении посёлка Николаевка направляется 41 единица подвижного состава автобусного парка города. От Николаевки 23 единицы направляются в сторону с. Покровское (в т.ч. с учётом автобусов, идущих из Ростова

до Матвеево-Кургана доходит 17 единиц транспортных средств), 9 в направлении на Малокирсановку, 6 – Носово. Ещё 13 маршрутов осуществляют ежедневное сообщение между Таганрогом и сельскими поселениями по трассе М-23.

Из других линий маршрутного движения общественного автопарка в пределах агломерации необходимо отметить направление Ростов – Красный (24 единицы ежедневно в одном направлении), с продолжением на Багаевское поселение (10 единиц), Ростов – Кагальницкая (19 единиц), Новочеркасск – Персеяновка (12 единиц), Новочеркасск – Бессергеновская (6 единиц), и Азов – Кугей (8 единиц автобусов ежедневно в одном направлении). Кроме этого, имеются 4 маршрута автобусов из Ростова на ст. Радионо-Несветаевскую и два из Азова на с. Круглое. Но, если последний по затратам времени входит в четвёртый пояс агломерации и достигает рекреационной зоны Павло-Очаковская коса, то первый, согласно расписания движения, не достигает районного центра по требуемому уровню транспортной доступности. Кроме этого, значительные северные и центральные части Радионо-Несветаевского и Октябрьского районов (по территориальной доступности, транспортным и трудовым связям, особенностям размещения населения и поселений) в большей степени тяготеют к городским поселениям Шахтинской агломерации. На данный момент довольно сложно провести точную границу размежевания в связях между поселениями, в которых превалирует Шахтинское или Ростовское направление. Тем более, как указывалось выше, от Ростова по трассе М-4 ежедневно осуществляется транспортное автобусное сообщение по 128 маршрутам в направлении Новошахтинска, Шахт, Красного Сулина, где все эти маршруты вписываются в 1,5 часовую транспортную доступность.

Исходя из сложности определения границы, на стыке двух агломераций и для подтверждения границ по крайним поселениям на транспортной доступности из городов-ядер и территорий 4 пояса нами была использована оценка по плотности населения и степени застроенности территории в 15 минутной пешеходной доступности [5]. Полученные результаты практически полностью подтвердили высокий уровень урбанизированности исследуемой территории за счёт близкого расположения поселений по отношению друг к другу и показателей высочайшей плотности полос расселения населения. Прежде всего, обозначилась чёткая полоса высокой плотности расселения населения, идущая от крайней западной точки агломерации (Ломакин) до крайней северо-восточной точки (Казачьи лагеря) вдоль естественных физико-географических границ (северное побережье Таганрогского залива - р. Мёртвый Донец - р. Дон - р. Аксай - р. Тузлов) и вдоль основных транспортных магистралей. Данная зона, включающая в себя как застроенные территории городов, так и сельских поселений, чётко делится на три составные части: г. Ростов-на-Дону, с прилегающими территориями, имеющий общую плотность населения около 2,7 тыс. чел/км²; г. Таганрог, с прилегающими территориями – более 600 чел/км²; и Новочеркасск, с прилегающими территориями – 670 чел/км². Именно зона высокой концентрации поселений вокруг Новочеркасска и их высокая плотность, на наш взгляд, могут выступать границей между Ростовской и Шахтинской агломерациями. Кроме этого, необходимо отметить полосу, идущую параллельно основной оси агломерации, в направлении Азов – Батайск, с высокой плотностью более 1,2 тыс. чел/км², а также полосы, идущие от Таганрога на Покровское и Матвеев-Курган (в пределах последнего плотность населения сокращается до 155 чел/км²) и вдоль долины р. Кагальник с общей плотностью более 120 чел/км². Менее чётко выраженная из-за более крупных расстояний между отдельными подзонами расселения, но имеющая не менее высокие показатели плотности расселения населения (от 80 до 100 чел/км², а в районе ст. Багаевской более 200 чел/км²) является полоса, идущая в Волгодонском направлении.

Таким образом, подводя итог вышеизложенному, проведённая на основе оценки транспортной доступности, потоков движения общественного транспорта (определяющих объёмы маятниковой миграции) и особенностях размещения населения делимитация

Ростовской агломерации даёт возможность достаточно чётко определить территории, поселения, административные единицы, входящие в её состав, для дальнейшего определения состояния уровня эколого-социальной комфортности проживающего здесь населения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Алаев Э.Б. Социально-экономическая география. Понятийно-терминологический словарь. М.: Мысль, 1984. 350 с.
2. Ананьев Е.И. Ростовская агломерация: территориально-экономический потенциал. Ростов-на-Дону в социально-экономической динамике Юга России. Ростов н/Д, Издательство Института массовых коммуникаций, 1997. 200 с.
3. Аношкина Е.Л. Территориальное планирование и региональное развитие. СПб: НПК «РОСТ», 2010. 124 с.
4. Дмитриев А.В., Лола А.М., Межевич М.Н. Где живёт советский человек. – М.: Мысль, 1988. – 218 с.
5. Кизицкий М.И., Меринов Ю.Н. Антропогенная нагрузка как фактор воздействия на экологическую ситуацию Ростовской области // Известия высших учебных заведений Северокавказского региона. Естест. науки. 1996. № 3. С. 15-21.
6. Кизицкий М.И., Меринов Ю.Н. Социально-географические аспекты формирования Ростовской агломерации // Эколого-географические проблемы Северного Кавказа и Нижнего Дона. Ростов н/Д: Издательство Ростовского университета, 1990. 160 с.
7. Лаппо Г.М. Города на пути в будущее. М.: Мысль, 1987. 236 с.
8. Лаппо Г.М. Развитие городских агломераций в СССР. М.: Наука, 1978. 152 с.
9. Лаппо Г.М. Рассказы о городах. М.: Мысль, 1972. 192 с.
10. Лаппо Г.М., Полян П.М., Селиванова Т.И. Агломерации России в XXI веке. Городские агломерации России // Демоскоп. 2010. № 407, 408. Режим доступа: <http://www.demoscope.ru/weekly/2010/> свободный. Загл. с экрана. Яз. рус. (дата обращения: 17.07.2014)
11. Лескин В.Н. Городские агломерации и система расселения: надежды и опасения // Сборник материалов по проблемам развития городских агломерации в странах СНГ к научно-практической конференции «Научные и практические аспекты формирования городских агломераций» (Москва, 18 ноября 2011 года). Режим доступа: <http://libed.ru/konferencii-stroitelstvo/547178-1-sbornik-materialov-problemam-razvitiya-gorodskih-aglomeracij-stranah-sng-nauchno-prakticheskoy-konferencii-nauchni.php> свободный. Загл. с экрана. Яз. рус. (дата обращения: 15.07.2014).
12. Маергойз И.М., Лаппо Г. М. География и урбанизация // Вопросы географии. Урбанизация мира. М.: Мысль, 1974. 205 с.
13. Малоян Г.А. Агломерация – градостроительные проблемы. М.: Ассоциация строительных вузов, 2010. 120 с.
14. Нещадин А.А., Прилепин А.М. Городские агломерации как инструмент динамичного социально-экономического развития регионов России // Информационный сайт экспертных групп по работе над «Стратегией–2020». 2011. Режим доступа: <http://2020strategy.ru/g12/documents/32581727.html> свободный. Загл. с экрана. Яз. рус. (дата обращения: 15.07.2014).
15. Перцик Е.Н. География городов (геоурбанистика): учеб. пособ. М.: Высшая школа, 1991. 319 с.

16. Петров Н.В. Городские агломерации: состав, подходы к делимитации // Проблемы территориальной организации пространства и расселения в урбанизированных районах / Н.В. Петров. Свердловск, 1988.
17. Полян П.М. Методика выделения и анализа опорного каркаса расселения. Ч.1. М.: ИГАН СССР, 1988. 220 с.
18. Шевилева Е. Е. Система регулирования агломерационных процессов: Россия и Западная Европа // Проблемы современной экономики. 2012. № 2. Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/sistema-regulirovaniya-aglomeratsionnyh-protseссов-rossiya-i-zapadnaya-evropa> свободный. Загл. с экрана. Яз. рус (дата обращения: 19.02.2014).

Рецензент: Симионов Радомир Юрьевич, Ростовский филиал Российской таможенной академии, декан экономического факультета, профессор кафедры управления и экономики таможенного дела, д.э.н.

Merinov Yuriy Nikolaevich

Rostov Branch of Russian Custom's Academy
Russia, Rostov-on-Don
E-mail: ynmerinov@gmail.com

Merinova Yuliya Yur'evna

Southern Federal University
Russia, Rostov-on-Don
E-mail: yuliyamerinova@yandex.ru

The Delimitation of Rostov Agglomeration

Abstract. The article considers the retrospection of sights and definitions of concept "agglomeration" and delimitation's methods. The study shows the dynamics of agglomeration processes in Russia and especially the development of the Rostov agglomeration as their special case. The analysis of modern methods of determining the agglomerations boundaries and proposals for geographical demarcation of agglomeration is carried out. Moreover, the availability and workload of the transportation system in a suburban area of Rostov-on-don are calculated. Attention is paid to the main directions and traffic intensity of all kinds of public transport in the study area. After that on the basis of the received indicators authors conduct delimitation of Rostov agglomeration. The paper estimates the features of population distribution, forming areas with high density and degree of built-over land to data validation. The study enables to enough accurate determination of areas, settlements and administrative units, included in the Rostov agglomeration. Further it allows to research more detailed of the current economic, social and ecological processes and their interaction in this highly urbanized area.

Keywords: agglomeration; delimitation; city-kernel; satellite town; isochrones; agglomeration zone; transport availability; traffic current; population density; degree of built-over land; Rostov agglomeration.

REFERENCES

1. Alaev E.B. Sotsial'no-ekonomicheskaya geografiya. Ponyatiyno-terminologicheskii slovar'. M.: Mysl', 1984. 350 s.
2. Anan'ev E.I. Rostovskaya aglomeratsiya: territorial'no-ekonomicheskii potentsial. Rostov-na-Donu v sotsial'no-ekonomicheskoy dinamike Yuga Rossii. Rostov n/D, Izdatel'stvo Instituta massovykh kommunikatsiy, 1997. 200 s.
3. Anoshkina E.L. Territorial'noe planirovanie i regional'noe razvitie. SPb: NPK «ROST», 2010. 124 s.
4. Dmitriev A.V., Lola A.M., Mezhevich M.N. Gde zhivet sovetskiy chelovek. – M.: Mysl', 1988. – 218 s.
5. Kizitskiy M.I., Merinov Yu.N. Antropogennaya nagruzka kak faktor vozdeystviya na ekologicheskuyu situatsiyu Rostovskoy oblasti // Izvestiya vysshikh uchebnykh zavedeniy Severokavkazskogo regiona. Estest. nauki. 1996. № 3. S. 15-21.
6. Kizitskiy M.I., Merinov Yu.N. Sotsial'no-geograficheskie aspekty formirovaniya Rostovskoy aglomeratsii // Ekologo-geograficheskie problemy Severnogo Kavkaza i Nizhnego Dona. Rostov n/D: Izdatel'stvo Rostovskogo universiteta, 1990. 160 s.
7. Lappo G.M. Goroda na puti v budushchee. M.: Mysl', 1987. 236 s.
8. Lappo G.M. Razvitie gorodskikh aglomeratsiy v SSSR. M.: Nauka, 1978. 152 s.
9. Lappo G.M. Rasskazy o gorodakh. M.: Mysl', 1972. 192 s.
10. Lappo G.M., Polyan P.M., Selivanova T.I. Aglomeratsii Rossii v XXI veke. Gorodskie aglomeratsii Rossii // Demoskop. 2010. № 407, 408. Rezhim dostupa: <http://www.demoscope.ru/weekly/2010/svobodnyy>. Zagl. s ekrana. Yaz. rus. (data obrashcheniya: 17.07.2014)
11. Leskin V.N. Gorodskie aglomeratsii i sistema rasseleniya: nadezhdy i opaseniya // Sbornik materialov po problemam razvitiya gorodskikh aglomeratsii v stranakh SNG k nauchno-prakticheskoy konferentsii «Nauchnye i prakticheskie aspekty formirovaniya gorodskikh aglomeratsiy» (Moskva, 18 noyabrya 2011 goda). Rezhim dostupa: <http://libed.ru/konferencii-stroitelstvo/547178-1-sbornik-materialov-problemam-razvitiya-gorodskikh-aglomeratsiy-stranah-sng-nauchno-prakticheskoy-konferencii-nauchni.php> svobodnyy. Zagl. s ekrana. Yaz. rus. (data obrashcheniya: 15.07.2014).
12. Maergoyz I.M., Lappo G. M. Geografiya i urbanizatsiya // Voprosy geografii. Urbanizatsiya mira. M.: Mysl', 1974. 205 s.
13. Maloyan G.A. Aglomeratsiya – gradostroitel'nye problemy. M.: Assotsiatsiya stroitel'nykh vuzov, 2010. 120 s.
14. Neshchadin A.A., Prilepin A.M. Gorodskie aglomeratsii kak instrument dinamichnogo sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya regionov Rossii // Informatsionnyy sayt ekspertnykh grupp po rabote nad «Strategiyey–2020». 2011. Rezhim dostupa: <http://2020strategy.ru/g12/documents/32581727.html> svobodnyy. Zagl. s ekrana. Yaz. rus. (data obrashcheniya: 15.07.2014).
15. Pertsik E.N. Geografiya gorodov (geourbanistika): ucheb. posob. M.: Vysshaya shkola, 1991. 319 s.

16. Petrov N.V. Gorodskie aglomeratsii: sostav, podkhody k delimitatsii // Problemy territorial'noy organizatsii prostranstva i rasseleniya v urbanizirovannykh rayonakh / N.V. Petrov. Sverdlovsk, 1988.
17. Polyak P.M. Metodika vydeleniya i analiza opornogo karkasa rasseleniya. Ch.1. M.: IGAN SSSR, 1988. 220 s.
18. Shevileva E. E. Sistema regulirovaniya aglomeratsionnykh protsessov: Rossiya i Zapadnaya Evropa // Problemy sovremennoy ekonomiki. 2012. № 2. Rezhim dostupa: <http://cyberleninka.ru/article/n/sistema-regulirovaniya-aglomeratsionnyh-protsessov-rossiya-i-zapadnaya-evropa-svobodnyy>. Zagl. s ekrana. Yaz. rus (data obrashcheniya: 19.02.2014).