

## ПОТЕНЦИАЛ ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ПОЛОЖЕНИЯ КРУПНЫХ ГОРОДОВ СТЕПНОЙ ЗОНЫ РОССИИ

А.А. Соколов, О.С. Руднева

*Институт степи Уральского отделения РАН (Оренбург, Россия)*

### **Информация о статье**

Дата поступления  
4 июня 2019 г.

Дата принятия в печать  
21 августа 2019 г.

### **Тип статьи**

Аналитическая статья

### **Ключевые слова**

Урбанизация, крупные города, экономико-географическое положение, городское население, территориальное развитие, степная зона России

*Исследование выполнено при финансовой поддержке РАН в рамках научного проекта АААА-А17-117012610022-5.*

**Аннотация.** Представлен пространственный анализ потенциала экономико-географического положения (ЭГП) крупных городов степной зоны России. В основе исследования применяются гравитационные модели, оценивающие потенциал экономического взаимодействия между городами в зависимости от размера экономики города и его соседей, скорректированный на расстояние до них. Анализ проведен для 50 крупных городов (население более 100 тыс. чел.) степной зоны России, в которых проживает более 21 млн чел. В результате исследования выявлена существенная пространственная дифференциация потенциала ЭГП городов степной зоны России. Максимальным потенциалом ЭГП обладают города, расположенные в Европейском секторе степной зоны (Ростов-на-Дону, Самара, Волгоград), причем потенциал равномерно убывает на восток по основному каркасу расселения. Наименьшее значение межгородского ЭГП характерно для городов, имеющих приграничное и глубинное положение (Курган, Орск, Элиста и Рубцовск). Комплексная оценка ЭГП городов степной зоны России выявила прямую зависимость потенциала ЭГП от центрально-периферийного положения города в системе расселения; транспортно-географического, геодемографического, рекреационно-географического положения и др. Проведенное исследование представляет практический интерес для планирования пространственного развития, обоснования инвестиционной политики, совершенствования инфраструктурного обустройства территории, использования природных ресурсов на территории регионов степной зоны России.

## POTENTIAL OF ECONOMIC AND GEOGRAPHICAL LOCATION OF LARGE CITIES OF THE STEPPE ZONE OF RUSSIA

A.A. Sokolov, O.S. Rudneva

*Institute of steppe of the Russian Academy of Sciences (Orenburg, Russia)*

### **Article info**

Received  
June 4, 2019

Accepted  
August 21, 2019

### **Type paper**

Analytical paper

### **Keywords**

Urbanization, large cities, economic and geographical location, urban population, territorial development, steppe zone of Russia

**Abstract.** The article presents a spatial analysis of the potential of economic and geographical position (EGP) of large cities of the steppe zone of Russia. The study is based on gravity models that estimate the potential for economic interaction between cities depending on the size of the economy of the city and its neighbors, adjusted for the distance to them. The analysis was carried out for 50 large cities (population more than 100 thousand people) of the steppe zone of Russia. In total, they are home to about 75 % of the urban population of the steppe zone of Russia-more than 21 million people. These cities are the engines of population growth, large cities should be considered as an effective form of concentration of human capital, intellectual capabilities and prerequisites for innovative development. The study revealed a significant spatial differentiation of the EGP potential of the cities of the steppe zone of Russia. The cities located in the European sector of the steppe zone (Rostov-on-don, Samara, Volgograd) have the maximum potential of the EGP, and the potential uniformly decreases to the East along the main frame of settlement. The lowest intercity EGP is typical for border and deep position cities (Kurgan, Orsk, Elista and Rubtsovsk). At the same time, a comprehensive assessment of the urban EGP in steppe Russia suggests a direct link between the EGP potential and the central-peripheral position of the city in the settlement system; transport-geographical, geodemographic, recreational-geographical position, etc. This study has a practical application for planning spatial development, substantiating investment policy, improving the area infrastructure, and using natural resources across steppe regions of Russia.

**Acknowledgements.** The study was carried out with the financial support of the RAS within the framework of the scientific project АААА17-117012610022-5.

**1. Введение.** Концепция экономико-географического положения (далее – ЭГП), сформулированная Н.Н. Баранским, непрерывно расширялась за счет выявления дополнительных видов ЭГП, использования новых методов, формирования иных интерпретаций полученных результатов и поиска нестандартных сфер применения. Современное толкование ЭГП стало намного шире и сложнее, значительные успехи в научно-технической революции коренным образом изменили основополагающее для географии представление о соотношении понятий пространства и времени. В результате научно-технического прогресса пространство заметно сузилось и стало более доступным и вовлеченным в международное разделение труда. В нынешней интерпретации ЭГП территории приходится апеллировать не только к ее исходным установкам, но и к новым постиндустриальным и глобализационным чертам, важнейшим из которых является ЭГП города [1].

Территориально степная зона России охватывает значительное пространство площадью 1,7 млн км<sup>2</sup>, или 10 % территории страны. В регионах степной зоны России проживает 67,5 млн чел., что составляет 46 % населения страны. На ее территории частично или полностью располагается 35 субъектов Российской Федерации и 262 города.

Характерной чертой степной зоны России является высокая концентрация населения в крупных городах с численностью свыше 100 тыс. чел. Суммарно в них проживает около 75 % городского населения степной зоны России, это свыше 21 млн чел. Данные города во многом являются локомотивами роста численности населения в степной зоне России. Крупные города следует рассматривать как эффективную форму концентрации человеческого капитала, интеллектуальных возможностей и предпосылок инновационного развития [2]. Подтверждением того, что крупные города могут создать условия для повышения экономической эффективности, могут служить данные, что доля ВВП на душу населения в крупных городах в 1,5–3,2 раза выше, чем в регионе в целом [3].

**2. Гипотезы и методы исследования.** Проблематика развития городов и их влияния на формирование экономического пространства стала активно изучаться со второй половины XX в. В разработку концепции ЭГП го-

рода существенный вклад внесли И.М. Маергойз, Ю.Г. Саушкин, Я.Г. Машбиц и многие другие исследователи [4–6]. Географическое положение может быть центральным, периферийным и соседским. Центральное положение города в системе расселения приносит дополнительные выгоды, а периферийное, т. е. глубинное, удаленное от демографического, экономического или иного центра положение несет издержки. Соседство с другим крупным городом обычно служит благоприятным фактором развития, включая выгоды от кооперации, переноса предприятий и диффузии новых технологий. Но эта близость может и подавлять развитие тех или иных отраслей более слабого города, который превращается в поставщика трудовых ресурсов и в рынок сбыта. Оценка транспортно-географического положения включает оценку выгод, связанных с удаленностью города по отношению к основным транспортным магистралям, его положением в транспортной системе и издержкам по доставке грузов и людей [7; 8]. Один из наиболее разработанных методов оценки транспортно-географического положения – измерение экономических расстояний, т. е. удаленности городов с точки зрения транспортных издержек.

Таким образом, ЭГП города – это исторически сложившаяся, но изменяющаяся совокупность пространственных отношений между городом как социально-экономической системой и внешними факторами, потенциально оказывающими влияние на городское развитие. Города способны изменять свое ЭГП, стремясь достичь наиболее выгодного расположения в пространстве. Во многих работах для расчета ЭГП городов применяются гравитационные модели [9], оценивающие потенциал экономического взаимодействия в зависимости от размера экономики города и его соседей, скорректированный на расстояние до них. По сути, эта модель аналогична закону всемирного тяготения Ньютона. Размер же городского ВВП играет в ней роль «экономических масс». Данный подход лежит в методической основе исследования [11].

Всего в расчёте ЭГП городов степной зоны России представлены 50 крупных городов с населением свыше 100 тыс. чел., в которых сосредоточен основной социально-экономический потенциал изучаемой территории.

Расчет потенциала ЭГП крупных городов степной зоны проведен по формуле [11]:

$$EGP_i = \sum_{j=1}^n \frac{MV_j}{R_{ij}^a}$$

где  $MV_j$  – валовый городской продукт города  $j$  (руб.);  $R_{ij}$  – расстояние между рассматриваемым городом и другими городами степной зоны (км);  $n$  – общее число крупных городов степной зоны;  $a$  – коэффициент.

Коэффициент  $a$  определяется по формуле:

$$a \cong \ln \frac{meanMV_j}{\delta} / \ln Dist_{crit}$$

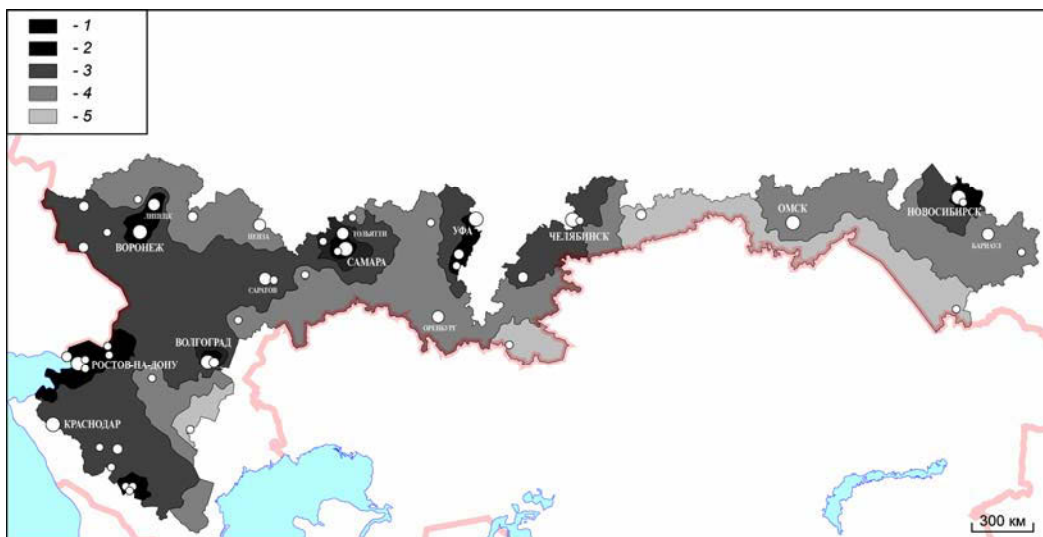
где  $meanMV_j$  – средний валовый городской продукт (для рассматриваемых городов степной зоны около 220 млрд руб.);  $Dist_{crit}$  – расстояние между наиболее отдаленными городами (около 4,2 тыс. км);  $\delta$  – минимально возможное взаимодействие между двумя городами (перевозки, торговля и пр.). В результате расчетов  $a \approx 3$ .

Основу исследований составила статистическая информация, собранная из официальных источников Федеральной службы государственной статистики и региональных статистических сборников<sup>1</sup>. Объем валового городского продукта для крупных городов степной зоны определен как сумма объема отгруженных товаров собственного производства и выполненных собственными силами муниципального образования работ и услуг, оборота розничной торговли, оборота общественного питания, объема платных услуг населению, объема бытовых услуг населению, объема про-

изводства сельскохозяйственных организаций [12].

**3. Результаты исследования.** Всего на территории степной зоны России нами выделено пять уровней потенциала межгородского ЭГП крупных городов. Максимальный потенциал ЭГП сосредоточен в крупнейших агломерациях, расположенных на западе степной зоны (Ростов-на-Дону, Самара, Волгоград), меньшим потенциалом обладают города Сибирского, Уральского, Южного и Центрального сектора степной зоны (Новосибирск, Салават, Пятигорск, Стерлитамак, Эссенуки, Липецк, Кисловодск, Уфа, Воронеж) и в непосредственной близости от них (Ставрополь, Краснодар, Старый Оскол, Саратов, Курск, Белгород, Магнитогорск, Челябинск). Города, расположенные на периферии степной зоны, обладают существенно меньшим потенциалом ЭГП (Оренбург, Волгодонск, Барнаул, Тамбов, Пенза, Омск и др.). Худшее ЭГП у удаленных городов Урала, Сибири и Юга России (Курган, Орск, Элиста, Рубцовск) (рис.).

Так как в методике расчета потенциала межгородского ЭГП учитываются только два фактора: расстояние и ВВП, – при комплексном описании территории мы уделили внимание другим видам ЭГП: центрально-периферийное положение города в системе расселения; транспортно-географическое, геодемографическое, рекреационно-географическое положение и др. [1].



*Потенциал ЭГП крупных городов степной зоны России:*  
 1 – очень высокий; 2 – высокий; 3 – средний; 4 – низкий; 5 – очень низкий  
*Potential of EGP of large cities of the Russian steppe zone:*  
 1 – very high; 2 – high; 3 – medium; 4 – low; 5 – very low

Очень высокой потенциал характерен для территорий трех крупных городов степной зоны и их агломераций: Ростовской, Самарской и Волгоградской. В группе лидеров наблюдается существенный разрыв в показателях между городами. Так, потенциал ЭГП Ростова-на-Дону в пять раз выше Самары, в свою очередь потенциал ЭГП Самары в 2,5 раза больше ЭГП Волгограда.

Ростовская агломерация обладает уникальным для степной зоны России географическим положением. Это единственная территория в степной зоне, имеющая непосредственный выход к морю. Также данная территория расположена на пересечении важнейших речных путей, соединяющих Каспийское и Азовское моря. Помимо Ростовской агломерации в непосредственной близости расположены такие большие города, как Таганрог, Шахты и Новочеркасск, а расстояние до других крупных региональных центров (Волгоград, Краснодар, Ставрополь, Элиста) не превышает 500 км. Кроме того, регион обладает существенным экономическим потенциалом – здесь находятся морской порт Таганрог и пять речных портов (причалов), развита угледобыча, цветная и черная металлургия, машиностроение, агропромышленный комплекс и пр. [13].

Самарская агломерация обладает выдающимся географическим положением в степной зоне России. Город является главным транспортным узлом степной зоны, через него проходит разветвленная сеть железных и автомобильных дорог, соединяющих запад, восток и юг степной зоны, также развиты внутренние водные пути. В непосредственной близости от Самары располагается крупный промышленный центр – город Тольятти, и вместе они образуют Самаро-Тольяттинскую конурбацию с населением свыше 2,5 млн чел., обладающую крупнейшим промышленным потенциалом в степной зоне [2].

Выгодное географическое положение Волгоградской агломерация обусловлено ее расположением на пересечении транспортных путей между двумя главными центрами степной зоны – Ростовом-на-Дону и Самарой. Также в радиусе 500 км расположены такие крупные города, как Саратов, Батайск, Волгодонск, Камышин, Новочеркасск, Шахты и Элиста. Главные преимущества выгодного ЭГП территории обеспечиваются за счет Волги и судоходного Волго-Донского канала, соединяющего Волгу

с Доном. Кроме того, Волгоград является важным железнодорожным узлом, от которого отходят железные дороги по направлениям на Ростов-на-Дону, Краснодар, Самару и др.<sup>2</sup>

Территориями, обладающими высоким потенциалом межгородского ЭГП, являются Новосибирская агломерация, район Кавказских минеральных вод, Башкирское Приуралье и Липецко-Воронежская особая экономическая зона.

*Новосибирская агломерация* – крупнейшая по численности населения в степной зоне России, здесь проживает свыше двух миллионов человек. Город является важным транспортным узлом и крупным экономическим центром, через него проходит Транссибирская магистраль. Но по отношению к другим крупным центрам степной зоны Новосибирск занимает периферийное положение. Так, расстояние до Ростова-на-Дону составляет около 3 700 км, до Самары – 2 500 км и до Волгограда – 3 600 км, но расстояние до ближайшего регионального центра – г. Барнаула – всего 230 км.

*Район Кавказских минеральных вод* обладает выгодным рекреационно-географическим положением. Район является главным туристическим центром степной зоны России<sup>3</sup>. Основными центрами данного рекреационного кластера являются Пятигорск, Ессентуки и Кисловодск. Среднее расстояние между этими городами составляет около 20 км и вместе они образуют регион-агломерацию. Расстояние до других близлежащих городов (Невинномыска, Ставрополя и Армавира) не превышает 200 км. Также у района выгодное соседствующее положение с региональными столицами Краснодарского края и Калмыкии – менее 500 км.

*Район Башкирского Приуралья* обладает выгодным промышленным и ресурсным географическим положением. В его состав входят такие крупные города, как Уфа, Стерлитамак и Салават. Район является главным центром нефтепереработки в степной зоне России. Здесь располагается четыре НПЗ общей мощностью 35 млн т. Кроме того, регион является центром химической промышленности с собственной ресурсной базой. Сам же регион располагается на равном удалении от других промышленных центров степной зоны – расстояние до Самары, Челябинска, Тольятти, Магнитогорска и Оренбурга не превышает 500 км.

*Липецко-Воронежская особая экономическая зона* относится к промышленно-производственному типу. Всего в степной зоне России

действуют три особые экономические зоны: «Липецк», «Тольятти» и «Центр». Крупнейшей из них является созданная в 2005 г. особая экономическая зона «Липецк», на территории которой зарегистрировано 64 резидента, специализирующихся на производстве энергетического оборудования, автокомпонентов, бытовой техники, медицинского оборудования, строительных материалов, био- и наноматериалов. В 2019 г. на территории соседней Воронежской области была создана экономическая зона промышленно-производственного типа «Центр», на которой должны разместиться 15 предприятий. Вместе эти две площадки образуют ядро крупнейшей в степной зоне России промышленно-производственной зоны, имеющей выгодное инновационно-географическое положение [14–16]. В непосредственной близости (менее 300 км) расположились крупные города Белгород, Курск, Тамбов и Старый Оскол.

Территории, имеющие средний потенциал межгородского ЭГП, расположились на большей части Европейского сектора степной зоны, а также на северной части Урала и крайнем северо-востоке Сибири.

Одним из важнейших факторов, оказывающих влияние на географическое положение города, является его положение в системе расселения. Оно может быть центральным и периферийным, также полупериферийным, внутренним и приграничным. Центральное положение приносит дополнительные выгоды, а периферийное удаление несет существенные издержки [17]. Большинство городов, обладающих средним потенциалом межгородского ЭГП, располагаются в главной полосе расселения в непосредственной близости от ведущих центров степной зоны России – Ростова-на-Дону, Самары, Волгограда и Новосибирска. Крупными центрами со средним потенциалом ЭГП являются (в порядке убывания): Ставрополь, Старый Оскол, Краснодар, Саратов, Курск, Белгород, Челябинск, Магнитогорск. Несмотря на средние показатели ЭГП, отдельные города имеют выгодное транспортно-географическое положение и существенный промышленный потенциал [18].

Территории с низким потенциалом межгородского ЭГП занимают большую часть Азиатского сектора степной зоны России, а также север и юго-восток Европейской части. Как правило, данные территории имеют периферийное и полупериферийное положение. Горо-

да этих ареалов не обладают выгодным транспортно-географическим или геодемографическим положением, однако многие из них обладают существенным промышленно-географическим потенциалом. Среди них можно выделить Оренбург, Барнаул и Омск.

Территории с очень низким потенциалом межгородского ЭГП имеют глубинное и приграничное положение. Наименьшим потенциалом ЭГП обладают Курган, Орск, Элиста и Рубцовск. При этом очень низкий потенциал межгородского ЭГП обусловлен плохим транспортно-географическим положением, слабой промышленностью и существенной удаленностью от других крупных городов.

**4. Заключение.** Главным итогом выполненной работы и в теоретическом, и в практическом плане является представление о размещении и закономерностях развития крупных городов в степной зоне России. Выявлена существенная пространственная дифференциация потенциала ЭГП городов степной зоны России. Максимальным потенциалом обладают города, расположенные в Европейском секторе степной зоны, причем потенциал равномерно убывает на восток по основному каркасу расселения. Максимальный потенциал сосредоточен в Ростовской, Самарской и Волгоградской агломерациях. Наименьшее значение характерно для городов, имеющих приграничное и глубинное положение, – Кургана, Орска, Элисты и Рубцовска.

Разносторонняя оценка ЭГП городов степной зоны России показала прямую зависимость потенциала межгородского ЭГП с другими видами ЭГП – центральное и периферийное положение города в системе расселения; транспортно-географическое положение; промышленно-географическое положение, геодемографическое положение, рекреационно-географическое положение и др.

#### Примечания

<sup>1</sup> Регионы России. Социально-экономические показатели. 2018: стат. сб. / Росстат. М., 2018. 1162 с.; Регионы России. Основные социально-экономические показатели городов. 2018: стат. сб. / Росстат. М., 2018. 443 с.

<sup>2</sup> Доклад о результатах деятельности министерства транспорта Российской Федерации за 2015 год, целях и задачах на 2016 год и плановый период до 2018 года. М.: Мин-во транспорта Рос. Федерации, 2016. 196 с.

<sup>3</sup> Доклад о состоянии и развитии туризма в Российской Федерации в 2014 году. М.: Мин-во культуры Рос. Федерации, 2015. 220 с.

### Литература

1. Герасименко Т. И., Семёнов Е. А. Экономико-географическое и геополитическое положение как интегральная пространственная категория // Вестн. Оренб. гос. ун-та. – 2015. – № 1 (176). – С. 156–161.
2. Лаппо Г. М. Города России. Взгляд географа. – М. : Новый хронограф, 2012. – 504 с.
3. Анимитца Е. Г., Елохов А. М., Сухих В. А. Качество жизни населения крупнейшего города. – Екатеринбург : Изд-во Ур. гос. ун-та, 2000. – 300 с.
4. Маергойз И. М. Задачи изучения экономико-географического положения // Территориальная структура хозяйства. – Новосибирск : Наука, 1986. – С. 51–64.
5. Саушкин Ю. Г. Экономическая география: история, теория, методы, практика. – М. : Мысль, 1973. – 362 с.
6. Баранский Н. Н. Экономико-географическое положение // Баранский Н. Н. Становление советской экономической географии : избр. тр. – М. : Мысль, 1980. – С. 128–159.
7. Бугроменко В. Н. Транспорт в территориальных системах. – М. : Наука, 1987. – 112 с.
8. Тархов С. А. Социально-экономическая география: ее сущность, предмет изучения и методы // Региональные исследования. – 2013. – № 3 (41). – С. 9–13.
9. Harris C. D. The market as a factor in the localization of industry in the United States // Annals of the Association of American geographers. – 1954. – Vol. 44, № 4. – P. 315–348.
10. Трейвиш А. И. Город, район, страна и мир: развитие России глазами страноведа. – М. : Новый хронограф, 2009. – 376 с.
11. Бабурин В. Л., Земцов С. П., Кидяева В. М. Методика оценки потенциала экономико-географического положения городов России // Вестн. Моск. ун-та. Сер. 5: География. – 2016. – № 1. – С. 39–45.
12. Татаркин А. И., Козлова О. А., Тимашев С. А. Вопросы (проблемы) методического обеспечения расчета валового муниципального продукта // Безопасность критических инфраструктур и территорий. – 2012. – Т. 3, № 1. – С. 3–8.
13. Зубаревич Н. В. Социальное развитие регионов России: проблемы и тенденции переходного периода. – М. : УРСС, 2003. – 111 с.
14. Ballas D. What makes a 'happy city'? // Cities. – 2013. – Vol. 32. – P. 39–50.
15. Florida R. Who's your city? How the creative economy is making where to live the most important decision of your life. – New York : Basic Books, 2001. – 368 p.
16. Malecki E. J., Gorman S. P. Maybe the death of distance, but not the end of geography: the Internet as a network // The Wired Worlds of Electronic Commerce. – Chichester : John Wiley, 2001. – P. 87–108.
17. Аношкина Е. Л. Проблемы реализации столичной функции в городской системе России // Проблемы современной экономики. – 2015. – № 2. – С. 212–216.
18. Перцик Е. Н. Свет и тени российской урбанизации в XX веке: опыт, проблемы, поиск решений // Изв. Рос. акад. наук. Сер. Геогр. – 2005. – № 3. – С. 5–10.

### References

1. Gerasimenko T.I., Semenov E.A. Economic-geographical and geopolitical position as integral spatial category. *Vestnik of the Orenburg State University*, 2015, no. 1, pp. 156-161. (in Russian).
2. Lappo G.M. *Goroda Rossii. Vzglyad geografa* [*Cities of Russia. The opinion of the geographer*], Moscow, Novyi khronograf publ., 2012, 504 p. (in Russian).
3. Animitsa E.G., Elokhov A.M., Sukhikh V.A. *Kachestvo zhizni naseleniya krupneishego goroda* [*The quality of life of the population of the largest city*], Yekaterinburg, Ural State University publ., 2000, 300 p. (in Russian).
4. Maergoiz I.M. Zadachi izucheniya ekonomiko-geograficheskogo polozheniya [Problems of studying the economic and geographical position], in: *Territorial'naya struktura khozyaistva* [*Territorial structure of the economy*], Novosibirsk, Nauka publ., 1986, pp. 51-64. (in Russian).
5. Saushkin Yu.G. *Ekonomicheskaya geografiya: istoriya, teoriya, metody, praktika* [*Economic geography: history, theory, methods, practice*], Moscow, Mysl' publ., 1973, 362 p. (in Russian).
6. Baranskii N.N. *Selected works*, Moscow, Mysl' publ., 1980, 287 p. (in Russian).

7. Bugromenko V.N. *Transport v territorial'nykh sistemakh* [Transport in territorial systems], Moscow, Nauka publ., 1987, 112 p. (in Russian).
8. Tarkhov S.A. Human Geography: its nature, subject, and methodology. *Regional'nye issledovaniya*, 2013, no. 3 (41), pp. 9-13. (in Russian).
9. Harris C.D. The market as a factor in the localization of industry in the United States. *Annals of the Association of American Geographers*, 1954, Vol. 44, no. 4, pp. 315-348.
10. Treivish A.I. *Gorod, raion, strana i mir: razvitie Rossii glazami stranoveda* [City, district, country and world: development of Russia through the eyes of a country expert], Moscow, Novyi khronograf publ., 2009, 376 p. (in Russian).
11. Baburin V.L., Zemtsov S.P., Kidyaeva V.M. Methodology of evaluating the potential of the economic-geographical position of Russia's towns. *Moscow University Bulletin. Series 5. Geography*, 2016, no. 1, pp. 39-45. (in Russian).
12. Tatarkin A.I., Kozlova O.A., Timashev S.A. Voprosy (problemy) metodicheskogo obespecheniya rascheta valovogo munitsipal'nogo produkta [Questions of methodological support for calculating gross municipal product]. *Bezopasnost' kritichnykh infrastruktur i territorii*, 2012, Vol. 3, no. 1, pp. 3-8. (in Russian).
13. Zubarevich N.V. *Sotsial'noe razvitie regionov Rossii: problemy i tendentsii perekhodnogo perioda* [Social development of Russian regions: problems and tendencies of transitional period], Moscow, URSS publ., 2003, 111 p. (in Russian).
14. Ballas D. What makes a 'happy city'? *Cities*, 2001, Vol. 32, pp. 39-50.
15. Florida R. *Who's your city? How the creative economy is making where to live the most important decision of your life*, New York, Basic Books publ., 2001, 368 p.
16. Malecki E.J., Gorman S.P. Maybe the death of distance, but not the end of geography: the Internet as a network, in: *The Wired Worlds of Electronic Commerce*, Chichester, John Wiley publ., 2001, pp. 87-108.
17. Anoshkina E.L. Function of the capital in Russian urban system: problems of realization. *Problems of Modern Economics*, 2015, no. 2, pp. 212-216. (in Russian).
18. Pertsik E.N. Light and Shadows of the Russian Urbanization in XX Century: Experience, Problems, Search of Decisions. *Izvestiya RAN. Seriya Geograficheskaya*, 2005, no. 3, pp. 5-10. (in Russian).

#### **Сведения об авторах**

**Соколов Александр Андреевич** – канд. геогр. наук, старший научный сотрудник отдела социально-экономической географии  
Адрес для корреспонденции: 460000, Россия, Оренбург, ул. Пионерская, 11  
E-mail: SokolovAA@rambler.ru

**Руднева Оксана Сергеевна** – канд. геогр. наук, старший научный сотрудник отдела социально-экономической географии  
Адрес для корреспонденции: 460000, Россия, Оренбург, ул. Пионерская, 11  
E-mail: SokolovAA@rambler.ru

#### **Для цитирования**

Соколов А. А., Руднева О. С. Потенциал экономико-географического положения крупных городов степной зоны России // Вестн. Ом. ун-та. Сер. «Экономика». – 2019. – Т. 17, № 4. – С. 149–155. – DOI: 10.24147/1812-3988.2019.17(4).149-155.

#### **About the authors**

**Alexander A. Sokolov** – PhD in Geographic Sciences, senior researcher of the Department of Socio-Economic Geography  
Postal address: 11, Pionerskaya ul., Orenburg, 460000, Russia  
E-mail: SokolovAA@rambler.ru

**Oksana S. Rudneva** – PhD in Geographic Sciences, senior researcher of the Department of Socio-Economic Geography  
Postal address: 11, Pionerskaya ul., Orenburg, 460000, Russia  
E-mail: SokolovAA@rambler.ru

#### **For citations**

Sokolov A.A., Rudneva O.S. Potential of economic and geographical location of large cities of the steppe zone of Russia. *Herald of Omsk University. Series "Economics"*, 2019, Vol. 17, no. 4, pp. 149-155. DOI: 10.24147/1812-3988.2019.17(4).149-155. (in Russian).