

УДК 332.025

Е. Р. Метелева

*Байкальский государственный университет,  
г. Иркутск, Российская Федерация*

## ЗАРУБЕЖНЫЕ ПОДХОДЫ К ИССЛЕДОВАНИЮ КРУПНЕЙШИХ ГОРОДОВ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

**АННОТАЦИЯ.** В статье анализируется эволюция подходов к изучению проблем городов, от структурно-функционалистского к сетевому, приводится обзор и оценка передовых зарубежных исследований урбанистических систем, мировых и глобальных городов. Европейские исследователи активно занимались проблемами развития городов в течение нескольких десятилетий. Автором сделана попытка рассмотреть некоторые наиболее влиятельные и/или перспективные подходы современной урбанистики, разработанные или находящиеся в стадии разработки в европейских странах. Знакомство и тщательный анализ данных теоретических разработок представляет особую важность в условиях становления новой хозяйственной формации, имеющего место в России в настоящее время. Акцент в настоящее время делается на продвижении проектов урбанистического развития, призванных помочь крупным национальным городам встроиться в сеть успешных «мировых городов», которые являются ключевыми, опорными точками глобальной экономики.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА.** Глобальный город; мировой город; глобализация мировой экономики; урбанистическая сеть; урбанизация.

**ИНФОРМАЦИЯ О СТАТЬЕ.** Дата поступления 9 марта 2017 г.; дата принятия к печати 20 марта 2017 г.; дата онлайн-размещения 31 марта 2017 г.

E. R. Meteleva

*Baikal State University,  
Irkutsk, Russian Federation*

## FOREIGN APPROACHES TO INVESTIGATING BIG CITIES IN TERMS OF GLOBALIZATION

**ABSTRACT.** The article analyses evolution of approaches to investigating urban issues, from the structural-functionalistic to the network one, brings forth a review and assessment of advanced foreign studies of the urban systems, as well as world and global cities. European researchers have been deeply involved in problems of urban studies during few decades. The author makes an attempt to examine some most influential and/or prospective approaches of the modern urban science that are developed or being developed in European countries. Acquaintance and careful analysis of the theoretical workings data are of specific importance in terms of establishing a new economic formation taking place now in Russia. At the present time, an emphasis is placed on promoting urban development projects which are to help big national cities to be built into the network of successful «world cities», which are the strongest key points of the global economy.

**KEYWORDS.** Global cities; world cities; globalization of world economy; urban network; urbanisation.

**ARTICLE INFO.** Received March 9, 2017; accepted March 20, 2017; available online March 31, 2017.

В современной зарубежной науке используются более или менее разработанные подходы к изучению наиболее влиятельных городов мира в рамках общего структурно-функционалистского подхода к изучению социальных систем. Наряду с ними разрабатывается постструктуралистский подход, который не является ве-

© Е. Р. Метелева, 2017

# Baikal Research Journal

электронный научный журнал Байкальского государственного университета

душим, но признается как возможная перспективная альтернатива, позволяющая в определенной мере преодолевать ограниченность традиционных подходов. В то же время сам этот новый подход не лишен недостатков.

Существует два основных традиционных подхода: один фокусируется на корпоративной организации (например, данные о штаб-квартирах корпораций), а другой фокусируется на инфраструктуре (например, данные о размерах городской транспортной инфраструктуры). Подход с точки зрения корпоративной организации признает, что ключевые города в большей мере обязаны своим статусом присутствию ключевых офисов крупнейших фирм. Инфраструктурный подход признает, что мировые города требуют наличия широкой обеспечивающей инфраструктуры.

Суть инфраструктурного подхода состоит в том, что «инфраструктурная сеть часто рассматривается как важная детерминанта экономического потенциала городских агломераций» [1]. В рамках данного подхода также есть разделение, как и в рамках корпоративного подхода. Некоторые исследователи уделяют особое внимание анализу телекоммуникаций (например, магистральным каналам Интернета), другие — физическим транспортным инфраструктурам (например, сетям авиалиний).

Наиболее известны исследования Д. Смита и М. Тимберлейка [2; 3]. Они пытались преодолеть наивное представление о том, что статистика авиа-перелетов может напрямую информировать о формировании мирового города. Они проанализировали потоки между ста крупнейшими мировыми городами в шести временных отрезках между 1977 и 1997 гг., фокусируясь на изменениях в сетевых характеристиках всей глобальной городской системы. Однако их исследования также испытывали недостаток данных. Эмпирический анализ авиа-потоков обычно выявляет статистику отдельных пассажирских перелетов, а не полных маршрутов пассажира. Поэтому такой анализ переоценивает роль авиацентров (хабов), точек транзита, а прямые связи между вторичными и отдаленными городами остаются невыявленными. Б. Деруддер и Уитлокс представили новые данные, которые способны решить эту проблему [4]. Эта база данных содержит информацию о бронированиях, сделанных через глобальную систему дистрибуции (GDS), электронную платформу, используемую туристическими агентствами для управления авиа-бронированием.

Наряду с анализом данных авиалиний, были предприняты исследования «сети сетей» (например, Интернета). Е. Малекки отметил, например, что сети магистральные каналов Интернет имеют тенденцию концентрироваться в важных городах, что делает возможным установить «пространственную агломерацию связей и мест связи в контексте урбанистической иерархии мировых городов» [5]. Однако этот анализ также уязвим, поскольку, кроме мировых городов, быстрыми темпами растут урбанистические зоны, которые служат пунктами взаимосвязей между различными регионами. Например, Вена и Прага имеют большое число связей посредством магистральных каналов, так как они служат «воротами» между центральной зоной Западной Европы и Восточной Европой. Коротко говоря, возникновение «новых сетевых городов» в инфраструктуре, которая включает Интернет, делает эти данные все менее полезными в исследовании мировых городов.

Подходы различаются по способам структурирования информации. Одни исследователи ограничивают свои измерения тем, что *содержится* внутри городов (например, число корпоративных штаб-квартир), тогда как другие исследователи стараются найти индикаторы, которые дают представление о том, что *движется* между городами (например, объем миграции квалифицированной рабочей силы между городами). Транспорт, например, касается именно связей и потоков.

В общем плане выделяются две основных дисциплинарных традиции: 1) географическая / плановая традиция (У. Кристаллер, Р. Дикинсон, Б. Берри), рассматривающая города как сервисные центры; 2) социологическая традиция (Р. Д. Маккензи, А. Хавли, О. Д. Дункан), рассматривающая города в терминах их метрополитенского доминирования. Концептуализации двух наиболее цитируемых современных теоретических исследований исходят из этих двух традиций: Дж. Фридмана — из географии и С. Сассен — из социологии.

Критическим пунктом является то, что различные точки отсчета Дж. Фридмана и С. Сассен отражаются в различных взглядах на основные характеристики глобальной урбанизации: первичные функции города как узла в транснациональной сети, ключевые агенты в этих сетях, пространственная структура глобальной капиталистической системы (и ее последствия для структуры глобальной урбанистической сети), территориальный базис города как узла.

Б. Деруддер подробно рассматривает разницу в понятиях, проявляющуюся в дискуссиях о характере крупнейших городов мира [6]. С. Сассен напоминает, что «сегодня могут существовать глобальные города, которые не являются мировыми городами в полном смысле этого слова» [7]. Таким образом, глобальные города и мировые города — это не один и тот же феномен, и поэтому нет причин, по которым их географии должны совпадать. В последние несколько лет наблюдался рост эмпирических исследований, которые пытались собрать и проанализировать данные о городах и упорядочить «города в глобальной матрице» [8; 9]. Исследователи использовали широкий круг источников для заполнения этой «глобальной матрицы». Сбор и организация этих баз данных основывались на двух основных предпосылках (табл. 1):

- корпоративная организация;
- инфраструктурный подход.

Таблица 1

*Таксономия основных эмпирических подходов*

Критерий	Корпоративная организация		Инфраструктура	
	Ключевые агенты	Фирмы, оказывающие производственные услуги	Мультинациональные предприятия	Телекоммуникации
Показатель межгородских отношений	Суррогатное измерение потоков информации, знаний между двумя городами	Количество связей корпоративных штаб-квартир и филиалов между двумя городами	Магистральные каналы передачи данных (Интернет) между двумя городами	Число пассажиров, путешествующих между двумя городами

Источник: [6].

Подход с точки зрения корпоративной организации начинается с наблюдения за тем, какие отношения между ключевыми городами в основном создаются фирмами, использующими транснациональные стратегии размещения. Инфраструктурный подход фокусируется на сериях необходимых инфраструктур, которые поддерживают кросс-границные урбанистические сети. В любом случае предполагается, что пространственное расположение этих корпоративных или инфраструктурных сетей может пролить свет на географические очертания транснациональной городской сети.

Подход с точки зрения корпоративной организации изучает географические модели размещения офисов определенных фирм. Исследователи из Группы и сети по изучению мировых городов (GaWC) разработали методологию для изучения транснациональных урбанистических сетей, основываясь на допущении, что фирмы по оказанию передовых производственных услуг «соединяют» города через свои вну-

трифирменные коммуникации — передачу информации, знаний, планов, указаний, советов и т. д. — с целью создания сети глобальных сервисных центров [10].

На основании этой спецификации исследователи из GAWC собирали информацию о стратегиях размещения 100 глобальных сервисных фирм в 315 городах [11]. Используя методологию формальной социальной сети, разработанную П. Тейлором [10], эта информация была сгруппирована в матрицу 315x315, которая была затем проанализирована стандартными средствами сетевого анализа [12].

Используя схожий методологический подход, А. С. Алдерсон и Дж. Бекфильд проанализировали связи между 3 692 городами, основываясь на организационных географиях 446 крупнейших мультинациональных фирм и их филиалов в 2002 г. [13]. Несмотря на некоторые методологические отличия, оба исследования базировали свой градоцентрический пространственный анализ на оценке стратегий размещения фирм с транснациональным полем деятельности. Другими словами, исследователи предположили, что осмысленное измерение транснациональных межгородских отношений может быть выведено из внутрифирменных связей между различными частями бизнес-холдингов. Основные различия между двумя подходами заключаются в типе фирм, используемых в целях анализа: исследователи из GAWC фокусируются на стратегиях размещений фирм, оказывающих производственные услуги, а А. С. Алдерсон и Дж. Бекфильд используют информацию о географии мультинациональных корпораций безотносительно к сфере их деятельности [Там же].

Суть инфраструктурного подхода основана на наблюдении о том, что передовые телекоммуникационные и транспортные инфраструктуры, безусловно, связаны с ключевыми городами в глобальной экономике. Наиболее важные города также являются местами расположения наиболее важных аэропортов, наряду с тем, что широкие оптико-волоконные каналы, которые обеспечивают Интернет, в равной степени дислоцированы внутри и между крупными городами, тем самым создавая обширную планетарную инфраструктурную сеть, от которой глобальная экономика стала зависима почти в такой же степени, в какой от физических транспортных инфраструктур [14]. Все это делает телекоммуникационные и транспортные сети фундаментом, на котором строится связность ключевых городов и, следовательно, нет ничего удивительного в том, что география этих сетей была использована для осуществления пространственного образа транснациональной урбанистической сети. Д. Смит и М. Тимберлейк [3], например, предлагают описывать пространственную модель транснациональной урбанистической сети как «обозначаемую взаимодействиями в сети пассажирских авиаперелетов», в то время как М. Л. Мосс и А. М. Таунсенд представили анализ, основанный на наблюдении, что «основные урбанистические центры возникли как ключевые участники в сети узловых пунктов и потоков данных, которые являются посредниками в транзакциях интегрированной глобальной экономики» [15]. Оба вида анализа заявляют, что возможно эмирически проанализировать урбанистическую сеть, базируясь на географии инфраструктурных сетей, а главные отличия между подходами заключаются в типе инфраструктуры, т. е. телекоммуникации или физическая транспортировка.

С. Сассен в своей книге «Глобальный город» пыталась ввести новый термин «глобальный город», чтобы отличить его от использованного Джоном Дж. Фридманом термина «мировой город», поскольку возможны случаи, когда некоторые глобальные города не являются в полном смысле мировыми городами [7]. Разнообразие терминов, используемых для описания транснациональной урбанистической сети, также не является просто делом семантики. Наиболее используемые термины в этой области исследований — «глобальный город» (С. Сассен [7]), «ми-

ровой город» (Дж. Фридман [16]), «глобальный городской регион» (А. Дж. Скотт, [17; 18]), «глобализирующийся город» (Дж. Р. Шорт [19]), «глобализированный город» (Д. Массей и др. [20]) — могут разделить только одно базовое определение: «важные города в контексте все более глобализирующейся экономики», но на практике все они могут означать совершенно разные понятия.

Основное разделение все-таки, по мнению, Б. Деруддера, необходимо провести между двумя понятиями, которые могут рассматриваться как ключевой вклад в новую школу исследований, то есть понятиями, разработанными Дж. Фридманом и С. Сассен. Дискуссия в основном фокусируется на четырех характеристиках каждой концептуализации:

- основная функция городов;
- ключевые агенты формирования урбанистической сети;
- предполагаемая структура урбанистической сети как единого целого;
- территориальная демаркация урбанистического (городского) ареала.

Понятие мирового города появилось в двух взаимосвязанных статьях Дж. Фридмана [16; 21]. В обоих текстах он поместил подъем транснациональной урбанистической сети в контекст основной географической трансформации капиталистического мира-экономики. Реструктуризация, чаще всего обозначаемая как новое международное разделение труда, в основном базировалась на интернационализации производства и возросшей сложности организационных структур мультинациональных предприятий. Эта экономика-географическая возросшая сложность, как утверждает Дж. Фридман, требует ограниченного числа контролирующих пунктов для своего функционирования, и мировые города действуют именно как такие пункты. Территориальный базис мирового города — это не просто центральный деловой район. «Город в экономическом смысле есть пространственно интегрированная экономическая и социальная система в данном пространстве, или метрополитенский регион. Для административных целей регион может быть разделен на более мелкие единицы, которые, как политические и административные пространства, лежат в основе экономического пространства региона» [16]. Это подразумевает, что мировые города, в действительности, чаще являются полицентрическими урбанистическими регионами, а не центральными городами, поскольку Дж. Фридман определяет Рандштадт (Нидерланды) и регион Рур (Германия) как мировые города [Там же]. Эти полицентрические урбанистические регионы могут быть более формально определены следующим образом [22]:

- они состоят из некоторого числа исторически отдельных городов, которые расположены более или менее близко (грубо говоря, в пределах маятниковой миграции работников из пригородов);

- в них нет явно выраженного лидирующего города, который доминирует в политическом, экономическом, культурном и других аспектах, и, вместо этого они имеют тенденцию состоять из небольшого числа крупных городов, которые не отличаются друг от друга в смысле размера или общей экономической важности, и большого числа более мелких городов.

- входящие в них города не только пространственно отделены друг от друга, но и представляют собой независимые политические единицы.

Рандштадт (Нидерланды) может рассматриваться как лучший пример такого полицентрического урбанистического региона с относительно сильными функциональными взаимоотношениями. Рандштадт состоит из 4-х крупных городов (Амстердам, Роттердам, Гаага, Утрехт) и некоторого количества городов меньшего размера в западной части Нидерландов. Основное следствие вышесказанного состоит в том, что правильной единицей анализа в свете понятия мирового города является Рандштадт как единое целое, а не отдельные города, входящие в него.



Дж. Фридман пытается подвести теоретическое обоснование для своих исследований, встраивая их в классификационные рамки анализа миров-систем И. Валлерстайна [16]. Как известно, Валлерстайн определил капитализм как систему, которая создает иерархические и пространственно неоднородные распределения, основанные на концентрации относительно монополизированного и поэтому высокоприбыльного производства в ограниченном числе «центральных» зон [23]. Разделение труда, которое характеризует это пространственное неравенство, материализуется через триполярную систему, состоящую из центральных, полу-периферийных и периферийных зон. Основная цель исследования мировых городов, таким образом, состоит в том, что оно пытается построить такую аналитическую рамку, которая должна отвлечь внимание от роли территориальных государств в воспроизводстве этого пространственного неравенства [24].

Другими словами, «будучи в основном изучаема через свою мозаику городов, современная мир-система определяется через свои сети» [25], и мировые города — это узловые пункты в таких сетях власти и доминирования. Кроме того, что они являются местом нахождения экономической власти мира-системы, мировые города являются также местами, из которых осуществляются другие формы командования и контроля, например, геополитический и/или идеолого-символический контроль над специфическими (полу)периферийными регионами в мировой системе. Контроль Майами над Центральной Америкой является ярким примером [26].

Дж. Фридман напоминает, что экономическая переменная является ключевой в любых объяснениях [16]. Наибольшая важность придается ограниченному числу быстро расширяющихся секторов, таких как «корпоративные штаб-квартиры, международные офисы, глобальный транспорт и коммуникации; и деловым услугам высшего порядка, таким как реклама, учет, страхование и юридические услуги». Ясно также, что присутствие корпоративных штаб-квартир (глобальных и «региональных») аналитически является более важным, чем присутствие сектора бизнес-услуг и/или развитой инфраструктуры, поскольку эти услуги и инфраструктура являются необходимыми, но недостаточными условиями формирования сети мировых городов.

С. Сассен в своей книге «Глобальный город» предлагает взглянуть «свежим взглядом» на функциональную центральность городов в глобальной экономике [27, с. 7]. Она предлагает сфокусироваться на привлечении фирм по оказанию производственных услуг в крупные города, которые предлагают насыщенную знаниями и технологически обустроенную среду. В 1980–1990-х гг. многие такие сервисные фирмы последовали за своими глобальными клиентами, чтобы стать важными мультинациональными предприятиями, хотя эти сервисные фирмы являются более чувствительными к агломерационным эффектам, которые предлагает расположение в городах. Эти возникающие комплексы производственных услуг лежат в основе нового понятия урбанистической центральности в мировой экономике: глобальные города. Понятие глобального города, предложенное С. Сассен, таким образом, отстраивает переключение внимания на передовое обслуживание всемирного производства. «С фокуса на формальной командной власти в мир-системе акцент переносится на *практику* глобального контроля: работу, производящую и воспроизводящую организацию и управление глобальной производственной системой и глобальным рыночным пространством финансов.

Власть является существенным фактором в мировой экономике, но и производство тоже, включая производство таких ресурсов, которые предоставляют возможности для глобального контроля и инфраструктуру рабочих мест, вовлеченных в производство» [28].

Реализуя свои транснациональные градоцентрические пространственные стратегии, фирмы по оказанию производственных услуг создали всемирные офисные сети, охватившие главные города в большинстве или во всех регионах мира, и именно мириады связей между этими сервисными комплексами приводят, по мнению С. Сассен, к формированию «транснациональных урбанистических систем». Городская сеть, как утверждает С. Сассен, создает новую географию центрально-периферии, которая может отличаться от существующего разделения на Север/Юг. Таким образом, вместо того, чтобы воспроизводить существующую модель центра-периферии в мире-экономике, сеть может преодолеть это разделение [7].

Этот фокус внимания на урбанистических агломерациях имеет важное последствие для территориальной демаркации глобальных городов. Вместо того, чтобы быть структурированной во взаимной зависимости с городской зоной влияния (хинтерландом), как предполагает классическая версия теории центральных мест, функциональная центральность глобальных городов становится «все более разъединенной с их городскими зонами влияния и даже с национальной экономикой» [Там же]. Например, Токио является метрополисом в большей степени, чем «Токийским метрополитенским регионом» или «национальным столичным регионом» [Там же]. Очевидно, что С. Сассен делает выбор в пользу «аналитической стратегии, которая делает упор на центральной динамике, а не на всем городе как контейнере — это последнее требует спецификации территориальных границ» [Там же]. Это необязательно подразумевает, что функциональная центральность в глобальных городах является простым продолжением прежних центральных моделей, так как территориальный базис может состоять из «метрополитенского ареала в форме решетки из узлов интенсивной бизнес-активности, как это видно во Франкфурте и Цюрихе» [Там же]. Таким образом, подходящая единица анализа может быть меньше, чем метрополитенский регион.

В табл. 2 представлено сравнение понятий «мировой город» и «глобальный город».

Таблица 2

**Таксономия основных теоретических подходов**

Характеристика	Мировые города	Глобальные города
Ключевой автор	Джон Фридман	Саския Сассен
Функция	Власть	Передовое обслуживание
Ключевые агенты	Мультинациональные корпорации	Фирмы по оказанию производственных услуг
Структура сети	Воспроизводит триполярное пространственное неравенство в капиталистической миросистеме	Новая география центральности и маргинальности, преодолевающая существующие модели центра/ периферии
Территориальный базис	Метрополитенский регион	Традиционные центральные деловые районы городов или решетки интенсивной бизнес-активности*

\* Пространственная демаркация зависит от специфической формы локализации центральной динамики, лежащей в основе формирования глобального города. Это подразумевает, что как продолжение традиционных центральных районов (Нью-Йорк), так и новая модель, центрированная на решетке бизнес-активности (Цюрих), являются одинаково возможными. Однако соответствующая единица анализа, безусловно, меньше, чем метрополитенский регион в целом.

Источник: [7].

Дж. Фридман определяет глобальную урбанизацию в терминах доминирования и власти, тогда как С. Сассен подчеркивает, что глобальная урбанизация должна рассматриваться в терминах производства таких исходных ресурсов, которые предоставляют возможность для глобального контроля. Эти различные предпосылки выводят на различные перспективы рассмотрения главных характе-

ристик глобальной урбанизации: основные функции города как узлового пункта в транснациональных сетях, ключевые агенты в этих сетях, пространственная структура глобальной капиталистической системы и ее последствия для структуры глобальной городской сети, территориальный базис города-узла.

В отличие от географического анализа межгосударственной системы, который имеет преимущества в виде более или менее стабильных единиц анализа, демаркация городов связана со значительной степенью неопределенности (особенно, если учесть «расползание» городов, конурбации и т. д.). Фокус С. Сассен на центральность приводит к концептуализации «глобальных городов» как фокусной точки средоточия, которая действует отдельно от своей зоны городского влияния (и в основном включает центральную часть города). Фокус Дж. Фридмана на относительную концентрацию власти, напротив, подразумевает, что «мировой город» может состоять из множества городов и их зон городского влияния, которые сами по себе могут быть подвержены процессам урбанизации. Говоря более конкретно, Дельта Жемчужной Реки (КНР) и Рандштадт (Нидерланды) могут хорошо подойти под понятия «мировой город» в контексте Дж. Фридмана, но такие крупномасштабные регионы вряд ли будут рассматриваться как «глобальные города» с точки зрения С. Сассен. Скорее, Гонконг и Амстердам, отдельно взятые, с большей вероятностью станут единицами анализа.

Другое важное отличие лежит в соответствующей структуре урбанистической сети. Дж. Фридман определяет сеть мировых городов как систему, которая обеспечивает сохранение существующих моделей центра/периферии в глобальной капиталистической системе. С. Сассен, напротив, определяет сеть глобальных городов как отчетливо новую систему, которая может игнорировать межгосударственное деление в глобальной капиталистической системе. Так, например, «полупериферийный город», такой как Джакарта, может не рассматриваться в качестве важного города, если фокусироваться на его экономической власти, но он может быть интенсивно связанным узловым пунктом в возникающей системе глобальных сервисных центров. Второстепенный европейский город, такой как Утрехт, не может быть назван важным сервисным центром транснационального значения, но он в то же время будет рассматриваться как малая составная часть полицентрического урбанистического региона Рандштадт, который функционирует как центр экономической власти в глобальной капиталистической системе. Таким образом, эмпирический анализ глобальной урбанистической сети сильно зависит от перспективного видения того, что составляет и движет глобальный капитализм и глобальную урбанизацию. С учетом различий двух рассмотренных подходов, можно сказать, что ранжирования глобальных городов и мировых городов будут различаться, а не совпадать.

Однако есть еще проблемы в определении фундаментальной базы исследований на основе инфраструктурного подхода. Авторы этих исследований утверждают, что пытаются определить пространственную агломерацию связей и связанных мест в контексте урбанистической иерархии мировых городов [5]. Исследования, выполняемые на базе корпоративного подхода, имеют понятное теоретическое основание, и идентификация термина, в отношении которого производится изучение, не представляет особой трудности. Исследования, опирающиеся на стратегии размещения фирм по оказанию передовых производственных услуг, изучают процессы формирования глобальных городов, тогда как исследования, использующие данные об организационной структуре крупнейших мультинациональных предприятий, относятся к формированию мировых городов. Гораздо менее очевидно, к какому понятию относятся исследования на базе инфраструктурного подхода. Вследствие слишком общего характера изучаемых потоков и широкого террито-



риального базиса для генерирования этих потоков, получаемые данные не позволяют провести различия между «глобальным городом» и «мировым городом» и, следовательно, являются менее релевантными в общепринятом контексте.

### Список использованной литературы

1. Bruinsma F. Urban agglomerations in European infrastructure networks / F. Bruinsma, P. Rietveld // *Urban Studies*. — 1993. — № 30. — P. 919–934.
2. Smith D. A. World city networks and hierarchies, 1977–1997: an empirical analysis of global air travel links / D. A. Smith, M. Timberlake // *American Behavioral Scientist*. — 2001. — № 44 (10). — P. 1656–1678.
3. Smith D. A. Hierarchies of dominance among world cities: a network approach / D. A. Smith // *Global Networks, Linked Cities* / S. Sassen (ed.). — London : Routledge, 2002. — P. 117–141.
4. Derudder B. An appraisal of the use of airline data in assessments of the world city network / B. Derudder, F. Witlox // *Urban Studies*. — 2005. — Vol. 42, № 13. — P. 2371–2388.
5. Malecki E. The economic geography of the Internet's infrastructure / E. Malecki // *Economic Geography*. — 2002. — № 78. — P. 399–424.
6. Derudder B. On conceptual confusion in empirical analyses of a transnational urban network [Electronic resource] // *GAWC Research bulletin*. — 2006. — № 167. — Mode of access: <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb167.html>.
7. Sassen S. *The Global City: New York, London, Tokyo*. 2<sup>nd</sup> ed. / S. Sassen. — Princeton : Princeton University Press, 2001. — 480 p.
8. The dirty little secret of world city research / J. R. Short, Y. Kim, M. Kuss, H. Wells // *International Journal of Regional and Urban Research*. — 1996. — № 20. — P. 697–717.
9. Smith D. A. Conceptualising and mapping the structure of the world system's city system / D. A. Smith, M. Timberlake // *Urban Studies*. — 1995. — № 32. — P. 287–302.
10. Taylor P. J. Specification of the world city network / P. J. Taylor // *Geographical Analysis*. — 2001. — № 33. — P. 181–194.
11. Taylor P. J. Measurement of the world city network / P. J. Taylor, G. Catalano, D. R. F. Walker // *Urban Studies*. — 2002. — Vol. 39, № 13. — P. 2367–2376.
12. Derudder B. The cliquishness of world cities / B. Derudder, P. J. Taylor // *Global Networks*. — 2005. — № 5 (1). — P. 71–91.
13. Alderson A. S. Power and position in the world city system / A. S. Alderson, J. Beckfield // *American Journal of Sociology*. — 2004. — № 109. — P. 811–851.
14. Rutherford J. The territoriality of Pan-European telecommunications backbone networks / J. Rutherford, A. Gillespie, R. Richardson // *Journal of Urban Technology*. — 2004. — № 11 (3). — P. 1–34.
15. Moss M. L. The internet backbone and the American metropolis / M. L. Moss, A. M. Townsend // *The Information Society*. — 2000. — № 16. — P. 35–47.
16. Friedmann J. The world city hypothesis / J. Friedmann // *Development and Change*. — 1986. — № 17. — P. 69–83.
17. *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy* / A. J. Scott (ed.). — Oxford : Oxford University Press, 2001. — 467 p.
18. Scott A. J. Globalization and the Rise of City-Regions / A. J. Scott // *European Planning Studies*. — 2001. — № 9 (7). — P. 813–826.
19. Short J. R. *Global Metropolitan: Globalizing Cities in a Capitalist World* / J. R. Short. — London : Routledge, 2004. — 140 p.
20. *City Worlds* / D. Massey, J. Allen, S. Pile (eds). — London : Routledge, 1999.
21. Friedmann J. World city formation: an agenda for research and action / J. Friedmann, G. Wolff // *International Journal of Urban and Regional Research*. — 1982. — № 3. — P. 309–344.
22. Kloosterman R. C. Clustering of economic activities in polycentric urban regions: the case of the Randstad / R. C. Kloosterman, B. Lambregts // *Urban Studies*. — 2001. — Vol. 38. — P. 713–728.
23. Wallerstein I. *The Capitalist World-Economy* / I. Wallerstein. — Cambridge : Cambridge University Press, 1979. — 305 p.

24. Brenner N. Global Cities, glocal states: global city formation and state territorial restructuring in contemporary Europe / N. Brenner // *Review of International Political Economy*. — 1998. — № 5 (1). — P. 1–37.

25. Taylor P. J. «Izations» of the world: Americanization, modernization and globalization / P. J. Taylor // *Demystifying Globalization* / C. Hay, D. Marsh (eds). — London : Macmillan, 2000. — P. 49–70.

26. Grosfoguel R. Global logics in the Caribbean city system: the case of Miami / R. Grosfoguel // *World Cities in a World-System* / P. L. Knox, P. J. Taylor (eds). — Cambridge : Cambridge University Press, 1995. — P. 156–170.

27. Sassen S. *The Global City: New York, London, Tokyo* / S. Sassen. — Princeton : Princeton University Press, 1991. — 467 p.

28. Sassen S. On concentration and centrality in the global city / S. Sassen // *World Cities in a World-System* / P. L. Knox, P. J. Taylor (eds). — Cambridge : Cambridge University Press, 1995. — P. 63–78.

### References

1. Bruinsma F., Rietveld P. Urban agglomerations in European *Infrastructure Networks*. *Urban Studies*, 1993, no. 30, pp. 919–934.

2. Smith D. A., Timberlake M. World city networks and hierarchies, 1977–1997: an empirical analysis of global air travel links. *American Behavioral Scientist*, 2001, no. 44 (10), pp. 1656–1678.

3. Smith D. A. Hierarchies of dominance among world cities: a network approach. In S. Sassen (ed.). *Global Networks, Linked Cities*. London, Routledge, 2002, pp. 117–141.

4. Derudder B., Witlox F. An appraisal of the use of airline data in assessments of the world city network. *Urban Studies*, 2005, vol. 42, no. 13, pp. 2371–2388.

5. Malecki E. The economic geography of the Internet's infrastructure. *Economic Geography*, 2002, no. 78, pp. 399–424.

6. Derudder B. On conceptual confusion in empirical analyses of a transnational urban network. *GAWC Research bulletin*, 2006, no. 67. Available at: <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb167.html>.

7. Sassen S. *The Global City: New York London and Tokyo*. 2<sup>nd</sup> ed. Princeton University Press, 2001. 480 p.

8. Short J. R., Kim Y., Kuss M., Wells H. The dirty little secret of world city research. *International Journal of Regional and Urban Research*, 1996, no. 20, pp. 697–717.

9. Smith D. A., Timberlake M. Conceptualising and mapping the structure of the world system's city system. *Urban Studies*, 1995, no. 32, pp. 287–302.

10. Taylor P. J. Specification of the world city network. *Geographical Analysis*, 2001, no. 33, pp. 181–194.

11. Taylor P. J., Catalano G., Walker D. R. F. Measurement of the world city network. *Urban Studies*, 2002, vol. 39, no. 13, pp. 2367–2376.

12. Derudder B., Taylor P. J. The cliquishness of world cities. *Global Networks*, 2005, no. 5 (1), pp. 71–91.

13. Alderson A. S., Beckfield J. Power and position in the world city system. *American Journal of Sociology*, 2004, no. 109, pp. 811–851.

14. Rutherford J., Gillespie A., Richardson R. The territoriality of Pan-European telecommunications backbone networks. *Journal of Urban Technology*, 2004, no. 11 (3), pp. 1–34.

15. Moss M. L., Townsend A. M. The internet backbone and the American metropolis. *The Information Society*, 2000, no. 16, pp. 35–47.

16. Friedmann J. The world city hypothesis. *Development and Change*, 1986, no. 17, pp. 69–83.

17. Scott A. J. (ed.). *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy*. Oxford University Press, 2001. 467 p.

18. Scott A. J. Globalization and the rise of city-regions. *European Planning Studies*, 2001, vol. 9, no. 7, pp. 813–826.

19. Short J. R. *Global Metropolitan: Globalizing Cities in a Capitalist World*. London, Routledge, 2004. 140 p.

20. Massey D., Allen J., Pile S. (eds). *City Worlds*. London, Routledge, 1999.
21. Friedmann J., Wolff G. World city formation: an agenda for research and action. *International Journal of Urban and Regional Research*, 1982, no. 3, pp. 309–344.
22. Kloosterman R. C., Lambregts B. Clustering of economic activities in polycentric urban regions: the case of the Randstad. *Urban Studies*, 2001, vol. 38, pp. 713–728.
23. Wallerstein I. *The Capitalist World-Economy*. Cambridge University Press, 1979. 305 p.
24. Brenner N. Global Cities, glocal states: global city formation and state territorial restructuring in contemporary Europe. *Review of International Political Economy*, 1998, no. 5 (1), pp. 1–37.
25. Taylor P. J. «Izations» of the world: Americanization, modernization and globalization. In Hay C., Marsh D. (eds). *Demystifying Globalization*. London, Macmillan, 2000, pp. 49–70.
26. Grosfoguel R. Global logics in the Caribbean city system: the case of Miami. In Knox P. L., Taylor P. J. (eds). *World Cities in a World-System*. Cambridge University Press, 1995, pp. 156–170.
27. Sassen S. *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton University Press, 1991. 467 p.
28. Sassen S. On concentration and centrality in the global city. In Knox P. L., Taylor P. J. (eds). *World Cities in a World-System*. Cambridge University Press, 1995, pp. 63–78.

#### Информация об авторе

*Метелева Елена Растиславна* — доктор экономических наук, доцент, кафедра экономики и государственного управления, Байкальский государственный университет, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: [elenameteleva@ya.ru](mailto:elenameteleva@ya.ru).

#### Author

*Elena R. Meteleva* — Doctor habil. (Economics), Associate Professor, Chair of Economics and Public Administration, Baikal State University, 11 Lenin St., 664003, Irkutsk, Russian Federation, e-mail: [elenameteleva@ya.ru](mailto:elenameteleva@ya.ru).

#### Библиографическое описание статьи

Метелева Е. Р. Зарубежные подходы к исследованию крупнейших городов в условиях глобализации / Е. Р. Метелева // *Baikal Research Journal*. — 2017. — Т. 8, № 1. — DOI: [10.17150/2411-6262.2017.8\(1\).12](https://doi.org/10.17150/2411-6262.2017.8(1).12).

#### Reference to article

Meteleva E. R. Foreign approaches to investigating big cities under the globalisation conditions. *Baikal Research Journal*, 2017, vol. 8, no. 1. DOI: [10.17150/2411-6262.2017.8\(1\).12](https://doi.org/10.17150/2411-6262.2017.8(1).12). (In Russian).