

УДК 332.122.62

Владимир Сергеевич Осипов, доктор экономических наук, главный научный сотрудник ФГБУН Институт проблем рынка Российской академии наук, профессор МГИМО (У)
e-mail: vs.ossipov@gmail.com

Матвей Сергеевич Оборин, доктор экономических наук, профессор кафедры экономического анализа и статистики, Пермский институт (филиал) ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова»; профессор кафедры мировой и региональной экономики, экономической теории, ФГБОУ ВО «Пермский государственный национальный исследовательский университет»; профессор кафедры менеджмента, ФГБОУ ВО «Пермский государственный аграрно-технологический университет им. ак. Д.Н. Прянишникова»; профессор кафедры управления и технологий в туризме и сервисе, ФГБОУ ВО «Сочинский государственный университет»
e-mail: recreachin@rambler.ru

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ОСВОЕНИЯ НОВЫХ ТЕРРИТОРИЙ

Актуальность. Существенно изменились социально-экономические условия и уровень государственной поддержки регионов, потому появились новые возможности для реноваций городов и муниципалитетов в области развития перспективной специализации, которая в большей степени отвечает потребностям населения, способствует решению комплекса проблем. **Цель.** Статья посвящена изучению опыта освоения новых территорий в России и за рубежом. **Методы.** При проведении исследования использовались общенаучные и специальные методы и инструменты экономического исследования: совокупность научных приемов абстрактно-логического метода; экономико-статистический метод, метод институционального анализа. **Результаты исследования.** Анализ отечественного и зарубежного опыта свидетельствует о похожих тенденциях необходимости модернизации территорий, возрождения промышленности и развития сферы услуг. Сфера туризма и гостеприимства способствует привлечению спроса в регионы, росту доходности местного населения, бизнес-структур и бюджетов. Опыт реорганизации промышленных зон в европейских странах является полезным для российских регионов. Для территорий со сложной социально-экономической ситуацией предпочтительно включение в развитые интегрированные структуры, кластеры и сети, с целью включения в распределение финансово-ресурсных потоков и повышения качества жизни местного населения.

Ключевые слова: освоение новых территорий, институциональные условия, реновация, гринфилд проекты, браунфилд проекты, экономическая специализация.

Мы отмечали ранее, что численность занятых в Российской Федерации и Дальневосточном федеральном округе имеют разнонаправленные тенденции. В ДВФО численность занятых сокращается, а в РФ – увеличивается. Мы объясняли такое положение тем, что трудоспособное население стареет и покинуть ДВФО [11]. Новые институциональные условия хозяйственной деятельности для Дальнего Востока стали возможны в силу принятого федерального закона «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» от 29.12.2014 № 473-ФЗ. Мы уже давали оценки реализации данного федерального закона [2, 4, 12], однако, в литературе довольно слабо освещен зарубежный опыт освоения новых территорий, который мог бы быть полезным для России. Освоение новых территорий для расширения хозяйственной деятельности естественный инструмент региональной политики практически всех государств, заинтересованных в обеспечении устойчивого экономического развития. «Я убежден, что кооперация между всеми – предпринимателями, трудящимися, государственными и частными организациями – является основным рычагом, при-

водящим в действие механизм развития территории», – отмечал министр экономики, промышленности и инноваций правительства региона Мурсии (Испания) П.В. Мехиас (Территориальная организация в Испании: модель институционального развития. Опыт для России. – М.: Московская школа политических исследований, 2005).

Для нашей страны в силу большой и малонаселенной территории характерны проекты гринфилд для освоения новых территорий, в то время как в странах Европейского союза таких проектов практически нет, опять же в силу малых размеров государств-членов. Для Европы характерны браунфилд-проекты, когда старые промышленные территории подвергаются редевелопменту. Важно отметить, что на первый взгляд кажется, что гринфилд проекты гораздо дороже проектов браунфилд в силу большого количества инвестиций в инфраструктуру на новом месте. Мы не разделяем эту точку зрения, так как в браунфилд проектах затраты суммарно могут быть и выше, так как девелоперу приходится выкупать объекты у частных лиц и предприятий по рыночной цене, а зачастую и дороже, так как собственники понимают, что их

объекты представляют особую ценность именно в силу необходимости сосредоточения в одних руках большого массива территорий для реализации масштабного проекта [7, 13, 16, 17]. Кроме того, старые промышленные регионы нуждаются в проведении работ по рекультивации земель. Жители старых районов, которые планируется подвергнуть реновации, нуждаются в переселении в новые районы, но здесь возможны сложности психологического характера, когда жители отказываются покидать привычные территории, невзирая на все рациональные доводы девелопера. Таким образом, европейские браунфилд проекты оказываются далеко не всегда дешевле и уж точно не проще, чем гринфилд проекты, характерные для российских условий. Тем не менее, европейский опыт представляется важным для изучения в силу комплексного характера браунфилд проектов.

Например, город Малага (Испания) столкнулся с комплексной проблемой. С одной стороны, город набирал популярность среди туристов, с другой стороны центр города был малопривлекателен из-за своего ветхого состояния и разгула преступности. Необходимо было придать территории примерно в 40 Га в центре города привлекательный для туристов вид. В 2007 году стартовала программа под названием *Iniciativa Urbana* для решения проблем города Малаги. В обновленном центре города нужно было совместить привлекательную туристическую инфраструктуру, торговый бизнес и деловые центры с жильем коренных горожан, обеспечив при этом новую транспортную инфраструктуру. Реновации подверглись городские улицы и исторические здания, площади и общественные места, одновременно проводилась работа с коренными жителями Малаги: были организованы программы профессиональной переподготовки для желающих сменить работу и не имеющих таковой для обеспечения туристического сектора новыми кадрами. Кроме того, власти организовали большое количество консультативных мероприятий для малого бизнеса: как открыть бизнес, какие сферы являются приоритетными для обновленного города и др. Для привлечения малого бизнеса в город власти создали бизнес-инкубаторы, а также предложили на конкурсной основе государственные и муниципальные гранты для стартапов. Открытие магазинов, туристических бюро, предприятий сферы обслуживания, помогло организовать новые рабочие места в непосредственной близости с обновленными жилыми кварталами, организуя пространство типа «mixed use», где бизнес соседствует с жилыми домами, достопримечательностями, инфраструктурой для развлечений, отдыха, культурного досуга, общественными мероприятиями [15, 21, 22, 23]. В браунфилд проектах всегда самым важным моментом является поиск мест для строительства нового жилья для переселения жильцов ветхих домов и запуска принципа

«домино» для реновации всего района. Здесь власти воспользовались несколькими заброшенными домами, снос которых не мог задеть чьи-то интересы; на их месте были построены новые дома и так начался процесс постепенного переселения коренных жителей Малаги в благоустроенное реновируемое жилье.

Еще один интересный пример реализации масштабного проекта модернизации территорий предлагает опыт Турции. Здесь эстетические и бизнес интересы переплелись с проблемой сейсмической активности территории республики, что приводило к регулярным повреждениям зданий и сооружений. С принятием специального закона о «Модернизации территорий из-за риска стихийных бедствий» возникла проблема перестройки существующих зданий в соответствии с новыми стандартами. Большинство реализуемых проектов в Турции относятся к категории гринфилд проектов, так как здесь много незастроенных территорий. Решение о начале строительства принимается специальной комиссией, в которую кроме архитекторов и строителей входят специалисты-сейсмологи и ученые. Проект обычно включает в себя комплексное освоение территории, когда «mixed use» становится принципом реализации практически любого проекта.

В соответствии с действующим в Турции инвестиционным законодательством инвестиционные зоны могут быть трех видов: Технопарки, Промышленные зоны и Свободные зоны. Технопарки или зоны технологического развития это территории сетевого взаимодействия научно-исследовательских организаций и высокотехнологических производств [10]. В Турции действует 56 зон технологического развития. Предприятия таких зон освобождены от уплаты налогов до конца 2023 года. Половина расходов на социальное страхование работников предприятий таких зон осуществляется из средств государственного бюджета. Промышленные зоны становятся базой для привлечения инвестиций за счет высококачественной промышленной и социальной инфраструктуры. Таких зон в Турции создано 255. В качестве привлекательных сторон для инвестирования средств в промышленные зоны следует назвать льготы по широкому кругу налогов (на приобретение земли, на недвижимость (на срок до 5 лет после ввода объекта в эксплуатацию) и ряд других. Свободные зоны созданы для стимулирования ориентированных на экспорт инвестиций. На территории Турецкой Республики действует 18 свободных зон. Среди льгот в свободных зонах следует назвать: освобождение от таможенных пошлин, некоторых налогов (НДС, на прибыль, на недвижимость, на заработные платы работников) и ряд других мер.

В 1972 году Лондон утратил звание самого крупного порта Великобритании, а к 1980 году практически все доки в городе закрылись. Суще-

ственное значение при этом сыграл спад промышленного производства, пришедшийся как раз на это время. Постепенная смена специализации города с промышленного центра на финансовый наложила отпечаток и на городскую инфраструктуру. Правительство Маргарет Тэтчер приняло специальное решение о судьбе района Доклендс. Было решено организовать новый деловой район, который мог бы соперничать с Сити. В 1982 году в рамках экономического возрождения района на средства правительства была организована особая экономическая зона «Айл-оф-Догз». Была предусмотрена выдача специальных грантов на развитие территории, снижение налогов для бизнеса и ряд других действий для развития частного предпринимательства. Правительство провело большую работу по привлечению крупных строительных компаний для строительства небоскребов. Там было возведено одно из самых высоких зданий Великобритании – башня One Canada Square. Правительство правильно рассчитало, что активно обновляющийся Доклендс притянет за собой соседние районы города. В результате активизирующийся бизнес начал создавать новые рабочие места, расширять деловую активность, предлагать новые товары и услуги, а позднее тут расположились финансовые и высокотехнологичные компании. Были построены более 15 тыс. новых жилых домов. Кроме жилого фонда были построены несколько крупных торгово-деловых центров, открылись рестораны, бары и другие заведения, а также центр водных видов спорта. Важное значение для успешного преобразования отдельных промышленных районов Лондона сыграло принятие в 1955 году Закона о чистом воздухе. Большинство промышленных предприятий Лондона не отвечало установленным требованиям по выбросам, что побуждало собственников переводить производства в другие районы и одновременно проводить их модернизацию. Те предприятия, собственники которых отказывались вводить очистные сооружения, а также те, которые невозможно было перенести в другие графства, – подлежали закрытию. Экологическая обстановка в Лондоне значительно улучшилась, а высвобожденные предприятиями земли после рекультивации были переданы под строительство жилья и офисов, а также для расширения транспортной инфраструктуры. Основными характеристиками экономического механизма переориентации промышленных зон Лондона следует назвать освобождение корпораций от налогов; на недвижимость при перенесении производств; на затраты на строительство новых промышленных предприятий.

Кроме того, бюджет города покрывал затраты на организацию новых производств и транспортной инфраструктуры.

Район Коп Ван Зюйд в Роттердаме (Нидерланды) также как и Доклендс потерял свое значение

крупного портового центра в 70-е годы прошлого века, так как порт переместился ниже по реке. Зброшенная территория на берегу реки Маас не устраивала местные власти, и они решились на программу обновления. Было принято решение организовать многопрофильное пространство – яркий архитектурный ансамбль на набережной, соединенный с центром Роттердама. С самого начала предполагалось, что центр города в ходе своего развития захватит и территорию Коп Ван Зюйд. Важное место в программе реновации было уделено культурному преобразованию пространства – сразу было решено разместить здесь несколько архитектурных шедевров – будущих символов города. Одним из таких символов на сегодняшний день является Мост Эразма, который характеризуется уникальной конструкцией. В рамках совершенствования транспортной инфраструктуры была открыта новая станция метро, а кроме того расширена сеть трамвайного сообщения, что существенно улучшило транспортное сообщение между частями города. Были организованы регулярные речные такси, которые дополнили комплекс общественного транспорта города. Большое количество парков и пешеходных пространств способствовали превращению этого района в культурно-досуговый центр города.

Интересным нам представляется опыт redevelopment Парижа. Промышленные предприятия в Париже занимали довольно значительное положение в жизни города. Также как и в других крупных городах Европы процесс деиндустриализации города затронул и Париж. Переход Франции из индустриальной эры в постиндустриальную вынудил столицу преобразовать структуру экономики и отказать от материального производства в пользу финансового сектора и сектора услуг. Удорожание земли здесь сыграло ключевую роль, так как рентабельность промышленности значительно уступает финансовому сектору, что вынуждает реальный сектор перемещаться за черту города [14]. Такая тенденция решения проблемы реновации деиндустриализированных территорий характерна и для Москвы [5].

Важно отметить, что перевод промышленных объектов из Парижа в другие департаменты преследует цель более равномерного распределения экономической активности по территории страны, что будет способствовать снижению безработицы, повышению регионального экономического роста, более сбалансированному развитию Франции [3, 6, 19]. Впоследствии к указанным экономическим приоритетам вывода промышленности из Парижа добавились экологические требования по улучшению качества окружающей среды в городе (чистота воздуха, воды, уровень озеленения и т. д.). Промышленные территории, освобожденные предприятиями, подвергались рекультивации и экологической очистке, а впоследствии, на них возводились биз-

нес-центры, административные здания, культурные объекты и жилье. Несмотря на сходство применяемых инструментов реорганизации промышленных зон Лондона и Парижа, власти последнего смогли осуществить свой комплекс мероприятий за счет привлеченных средств, в то время как Лондонские власти тратили свои деньги. Важно отметить, что власти Парижа смогли привлечь примерно четверть от всего объема привлеченных инвестиций – средства иностранных компаний, что свидетельствует о высокой привлекательности программы, а также уверенности инвесторов в окупаемости вложений. Если резюмировать составляющие экономического механизма репрофилирования промышленных зон Парижа, то следует отметить такие инструменты как предоставление налоговых льгот и дешевых займов тем предприятиям, которые решились на добровольный перенос производств, их же работникам предоставлялись пособия, а вновь нанимаемым сотрудникам на новых локациях содействовали обучению. Государство оказывало содействие переносимым производствам в льготном приобретении прав на новые земельные участки. Одновременно с этим были введены ограничения на строительство новых крупных объектов промышленной инфраструктуры и запрет на расширение остающихся производств.

Еще одна европейская столица обладает интересным опытом реорганизации промышленных зон – Берлин. Существенной особенностью Берлина является тот факт, что после объединения ФРГ и ГДР в 1990 году, он потерял статус столицы присоединенного государства (до 1990 года столицей ФРГ был Бонн), но приобрел статус столицы объединенной Германии фактически с 1998 года, когда в новую столицу начали переезжать органы государственной власти из Бонна.

В период с 1990 по 1998 годы Берлин испытал на себе волну перевода производств в другие регионы, причем не столько по экологическим, сколько по экономическим причинам, – спад деловой активности в связи с изменением институциональных условий был катастрофическим, город, фактически, деиндустриализовался полностью (см. подробнее: Паке К.-Х. *Баланс. Экономический анализ проекта «Немецкое единство»*. – М.: Мысль, 2018. – 327 с.). Опасаясь переориентации территорий промышленных зон под офисное строительство с 1992 года в городе действовал запрет на изменение функционального использования таких территорий. Как отмечают исследователи Титов и Бирюков: «В плане развития города эти территории и в будущем «зарезервированы» под промышленность, и Берлин, таким образом, на сегодняшний день располагает наибольшими размерами промышленных площадей в черте города по сравнению с другими крупными городами» [18].

Производственные территории занимают более

4500 га, причем из них 2900 га активно используются промышленными предприятиями, и еще 1700 га поставлено в резерв для привлечения инвестиций. Градостроительный план Берлина предусматривает формирование и репрофилирование 47 промышленных зон разной специализации [24]. Важно отметить, что зарезервированные под инвестиции земли подлежат использованию только под организацию высокотехнологичных производств, научные лаборатории и центры, а также образовательные проекты; приоритет отдается малому бизнесу, ориентированному на экологичные технологии производства.

Реорганизация промышленных зон в европейских городах характеризуется следующими общими чертами. Побудительными мотивами для принятия решения о репрофилировании отдельных районов города становились [1]: неблагоприятная экологическая и/или криминогенная обстановка; необходимость выравнивания уровней экономического развития центров и регионов. Экономический механизм стимулирования перенесения производств включал в себя целый комплекс инструментов экономической политики таких как: льготный налоговый режим, предоставление ссуд, а также средств для организации процесса перебазирования производств. Для новых предприятий, как правило, финансового сектора, сервисных предприятий, научно-образовательных центров и инновационных высокотехнологичных производств. Новые территории приобретают режим «mixed use», когда обновленные производства соседствуют с туристической и культурной инфраструктурой и офисами с жильем.

Проблема реструктуризации территорий является не новой и для российских регионов: глобальные социально-экономические и политические изменения привели к развитию одних районов и территорий, и деградации других. Данные процессы особенно ярко проявляются на примере формирования и развития экономической специализации малых городов, оказавшихся вне глобальных финансовых и ресурсных потоков, распределяющихся между промышленными и финансовыми центрами страны. Необходимость решения комплекса государственных задач, связанных с повышением качества жизни и ростом региональных экономик, способствовала актуализации сочетания инструментов кластерного и сетевого взаимодействия в целях включения территорий со сложной социально-экономической ситуацией в сформировавшиеся интеграционные структуры. Однако рассматриваемый процесс связан с рядом трудностей, обусловленных низким инфраструктурным потенциалом малых городов и муниципалитетов, неразвитостью финансовых отношений и проблемой высокой бюджетной зависимости от региональных центров, моноспециализацией функционирующих предприятий.

Рассмотрим направления реструктуризации муниципалитетов и малых городов на примере Пермского края. Всего в регионе 18 малых городов, большинство из которых характеризуются промышленной специализацией, некоторые являются депрессивными в силу убыточности или банкротства градообразующих предприятий. Необходимо отметить высокий культурно-исторический потенциал рассматриваемых территорий, благоприятную экологию и неосвоенные площади, что способствует привлекательности для инвесторов, работающих в туристско-рекреационной, сельскохозяйственной и агропромышленной сферах. Анализ стратегий и программ развития Приволжского федерального округа и Пермского края позволяет сделать вывод

о возможном развитии малых городов и реструктуризации по нескольким направлениям [9]:

- усиление промышленной специализации на базе реконструкции промышленных предприятий, оптимизации площадей, формирования технопарков и инновационных производств;

- развитие потенциальной специализации, включающей туристско-рекреационные комплексы, производство экологически чистых продуктов питания;

- включение в высокоразвитые сети и кластеры в качестве одного из структурных элементов, что позволит участвовать в распределении ресурсов и повысит доходность территории.

Рассмотрим более подробно (таблица 1).

Таблица 1. Распределение малых городов Пермского края по кластерам в соответствии со сложив-

шейся и потенциальной специализацией (составлено по данным [8, 20])

Малые города	ТЛК	Промышленный кластер	Туристско-рекреационный кластер
Чермоз, 3597 чел.	2	Сельское хозяйство, розничная торговля, машиностроение (завод нефтегазового машиностроения «ООО Синергия»)	<i>Северный</i> Познавательный, экологический, агротуризм
Чердынь, 4674 чел.	2	Разработка солевых месторождений, производство за чертой города	<i>Соликамско-Березниковский</i> Религиозный, познавательный, экологический и агротуризм
Усолье, 5979 чел.	1	Сельское хозяйство, розничная торговля, лесная и деревообрабатывающая промышленности	<i>Соликамско-Березниковский</i> Религиозный, познавательный, туризм
Оханск, 7096 чел.	1	Сельское хозяйство, производство пиломатериалов, швейное производство (ОАО Оханская швейная фабрика)	<i>Южный</i> Экологический и агротуризм
Гремячинск, 9430 чел.	1	Лесопереработка (ДОК Гремячинский, ООО «ПЛПК»), газокompрессорная станция (Гремячинское ЛПУ МГ), автомобилестроение (завод ОАО «Автоспецоборудование»), легкая промышленность	<i>Горнозаводской</i> Образование, здравоохранение и экологический туризм
Горнозаводск, 11575 чел.	1	Монопроизводство ОАО «Горнозаводскцемент»	<i>Горнозаводской</i> Познавательный туризм
Александровск, 13353 чел.	1	Развитие промышленного производства (ОАО «Александровский машиностроительный завод», ОАО «Алекстром» (опытный завод по производству стеновых материалов)	<i>Южный</i> Образование, здравоохранение, туризм
Очер, 14091 чел.	3	Литейная, мебельная промышленность, производство пиломатериалов, сельское хозяйство, машиностроение (ОАО «Очёрский машиностроительный завод»)	<i>Южный</i> Туризм и рекреация
Красновишерск, 15733 чел.	3	Лесная, деревообрабатывающая промышленность, цветная металлургия. Крупные предприятия являются банкротами	<i>Северный</i> Образование, здравоохранение и экологический туризм

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ

Малые города	ТЛК	Промышленный кластер	Туристско-рекреационный кластер
Кизел, 16642 чел.	2	Ликвидация основных градообразующих предприятий, бюджетная сфера	<i>Южный</i> Туризм и рекреация
Нытва, 18878 чел.	1	Градообразующее предприятие – ОАО Нытвенский металлургический завод	<i>Центральный</i> Познавательный, экологический и агротуризм
Губаха, 21160 чел.	1	Химическая промышленность – ПАО «Метафракс», ОАО «Губахинский кокс»	<i>Южный</i> Культура и туризм
Оса, 21201 чел.	1	Машиностроение, деревообработка, пищевая промышленность	<i>Центральный</i> Культурный центр – развитие познавательного туризма
Верещагино, 22328 чел.	1	Машиностроение, сельское хозяйство, текстильная промышленность	<i>Центральный</i> Различные виды туризма
Кудымкар, 30739 чел.	2	Пищевая промышленность (ОАО «Молоко»), ОАО «Мясокомбинат»), торговля	<i>Северный</i> Религиозный, познавательный, экологический и агротуризм
Чернушка, 32687 чел.	1	Нефтяная промышленность и строительство (ООО «Лукойл – Пермь»); ремонтное производство (ООО «АРГОС» – ЧУРС); строительство дорог (ООО «ДОРΟΣ»), выпуск кирпича (ООО «Чернушкастройкерамика»)	<i>Южный</i> Туризм, санаторно-курортная деятельность
Добрянка, 33291 чел.	1	Топливо-энергетический и лесопромышленный комплекс (филиал «Пермская ГРЭС» АО «Интер РАО – Электрогенерация»; НГДУ «Полазнанефть» ЗАО «Лукойл-Пермь», ЗАО «Лукойл – Бурение – Пермь», АО «Добрянка-мебель», филиал ЗАО ПО «Уралэнергомонтаж»)	<i>Центральный</i> Туризм, санаторно-курортная деятельность
Чусовой, 45719 чел.	1	Черная металлургия, машиностроение и металлообработка (ОАО «Чусовский металлургический завод», «УралДомнаРемонт», «МеталлургСервис»).	<i>Южный</i> Туризм, санаторно-курортная деятельность

Примечание: ТЛК – транспортно-логистический кластер; 1 – транспортный узел (наличие автомобильных дорог федерального и регионального значения, железнодорожного сообщения); 2 – наличие автомобильных дорог регионального значения, железнодорожного сообщения; 3 – удаленность от железнодорожного сообщения, автомобильных дорог федерального и регионального значения

Малые города Пермского края могут быть включены в три вида кластеров, особенно предпочтительное сочетание транспортно-логистического и одного из видов экономической деятельности. Необходимо учитывать формирование индустри-

альных парков: «Осенцы» (Пермь), «Красный» (Краснокамск), «Парма» (Пермь)), целью которых является оптимизация промышленных площадей и повышение эффективности промышленной деятельности.

Литература

1. Доманьски, Р. Экономическая география: динамический аспект: монография / Р. Доманьски. – Москва: Издательство «Новый Хронограф», 2010. – С. 52.
2. Евсеев, В.О. Промышленная политика России: политэкономические и региональные аспекты: монография / В.О. Евсеев, Т.В. Скрыль, Е.В. Шавина, В.С. Осипов, Н.А. Невская. – Москва, 2016. – 212 с.
3. Зельднер, А.Г. Сущность и истоки деструктивных тенденций в экономической системе России / А.Г. Зельднер // Экономические науки. – 2013. – № 101. – С. 7-13.
4. Зельднер, А.Г. Системные дисфункции государственного управления: институциональный подход / А.Г. Зельднер, В.С. Осипов // Экономика и предпринимательство. – 2015. – № 8-2 (61). – С. 127-131.

5. Зельднер, А.Г. Институты и механизмы функционирования технико-внедренческих зон / А.Г. Зельднер, И.И. Смотряцкая // Экономические науки. – 2010. – № 71. – С. 33-38.
6. Невская, Н.А. Влияние индикативного планирования на формирование и реализацию промышленной политики / Н.А. Невская // Вестник НГИЭИ. – 2016. – № 7 (62). – С. 95-103.
7. Невская, Н.А. Роль промышленной политики в решении проблемы импортозамещения / Н.А. Невская // Вестник НГИЭИ. – 2017. – № 5 (72). – С. 120-127.
8. Оборин, М.С. Оценка возможности использования потенциальных природных лечебных ресурсов в курортно-рекреационной деятельности региона / М.С. Оборин // Вестник ЗабГУ. Науки о Земле. – 2018. – Т. 24. – № 3. – С. 4-14.
9. Оборин, М.С. Устойчивое развитие аграрного туризма на основе использования потенциала сельских территорий / М.С. Оборин // Сервис plus. – 2018. – Т. 12. – № 1. – С. 46-55.
10. Осипов, В.С. Институциональное поле взаимодействующих хозяйствующих субъектов / В.С. Осипов // Экономика и предпринимательство. – 2013. – № 12-4 (41-4). – С. 405-409.
11. Осипов, В.С. Социальные факторы Дальневосточного федерального округа: анализ и перспективы / В.С. Осипов // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. – 2017. – № 5-2 (44). – С. 112-118.
12. Осипов, В.С. Политэкономическая проблематика формирования территорий опережающего развития / В.О. Евсеев, Т.В. Скрыль, Е.В. Шавина, В.С. Осипов, Н.А. Невская // отчет о НИР № 216 от 18.03.2015 (РЭУ им. Г.В. Плеханова).
13. Осипов, В.С. Интенсивному развитию отечественной экономики: системный подход / В.С. Осипов, Р.А. Халтурин // Экономические науки. – 2013. – № 100. – С. 7-10.
14. Родионова, И.А. Промышленность мира: территориальные сдвиги во второй половине XX века: монография / И.А. Родионова. – Москва: Московский лицей, 2002. – С. 74.
15. Сапожников, А.Д. Буржуазная региональная теория и государственно-монополистическое регулирование размещения производительных сил: монография / А.Д. Сапожников. – Москва: Мысль, 1981. – 251 с.
16. Скрыль, Т.В. Механизм территорий опережающего развития как элемент устойчивого экономического развития / Т.В. Скрыль // Экономика образования. – 2016. – № 2 (93). – С. 135-147.
17. Скрыль, Т.В. Стратегия государственного регулирования трансформирующейся экономики / Т.В. Скрыль // ЦИТИСЭ. – 2016. – № 1 (5). – С. 2.
18. Титов, С.А. Европейский опыт реализации программ реновации промышленных территорий мегаполисов / С.А. Титов, А.П. Бирюков // Фундаментальные исследования. – 2015. – № 11-3. – С. 605-610.
19. Шабо, Ж. Франция: развитие экономико-географических районов: монография / Ж. Шабо. – Москва: Прогресс, 1970. – С. 437.
20. Шерешева, М.Ю. Маркетинг малых городов как фактор устойчивого развития региона / М.Ю. Шерешева, М.С. Оборин, С.М. Березка // Маркетинг в России и за рубежом. – 2018. – № 1. – С. 63-73.
21. Юлдашев, Р.Т. Как формируются связи / Р.Т. Юлдашев // Страховое дело. – 2015. – № 7 (268). – С. 45-50.
22. Юлдашев, Р.Т. Развитие системы собственных связей: монография / Р.Т. Юлдашев. – Москва: АНК-КИЛ, 2014. – 224 с.
23. Юлдашев, Р.Т., Тазутдинов, И.Р. Особые экономические зоны: на пути к универсальной терминологии / Р.Т. Юлдашев, И.Р. Тазутдинов // Финансовый бизнес. – 2013. – № 5 (166). – С. 30-34.
24. Einem, E. von., Steffen, H. Flächenbedarf, Standortanforderungen und Mobilität des produzierenden Gewerbes in Berlin / E. von Einem, H. Steffen - ИНК, Berlin, 1996. – 340 p.

Работа выполнена при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (РФФИ), проект №16-02-00141.