

Теоретические подходы к оценке влияния транспорта на экономический рост региона

Елена Заостровских^{1,*}

¹ Институт экономических исследований ДВО РАН, Хабаровск, Россия

Информация о статье

Поступила в редакцию:

14.06.2016

Принята
к опубликованию:

25.06.2016

УДК 656.6

JEL R11, R4

Ключевые слова:

экономические теории использования пространства, теории размещения производства, транспорт, экономика региона.

Keywords:

economic theories of use of space, theory of placement of production, transport, region economy.

Аннотация

В работе рассматриваются два основных подхода к оценке влияния транспорта на экономический рост региона. Пространственный подход связан с анализом процессов концентрации размещения, перемещения предприятий и отраслей из одних регионов в другие. Региональный подход строился на принципах относительно равномерного размещения экономической активности в пространстве. Делается вывод, что важно определить наиболее значимые факторы, влияющие на экономический рост региона. Возможным способом оценки влияния транспорта на экономику региона является сочетание двух подходов. Это позволит создать адаптированный, незаимствованный метод оценки влияния на экономику региона, в котором будут учитываться специфика экономики региона и транспорта в современных условиях.

Theoretical approaches to the influence assessment transport on the economic growth of the region

Elena Zaostrovskikh

Abstract

The paper discusses two different approaches to the assessment of the impact of transport on economic growth in the region: the spatial and regional. The first approach involves the analysis of the process of placing the concentration of businesses and industries move from one region to another, and the second – was built on the principles of respect to the uniform placement of economic activity in the space.

It was noted at the present time there is a certain complexity of the transition from a regional to a spatial approach. This is reflected in the absence of a clear understanding of theoretical foundations. In the first approach, the terms used most frequently: the approach to the production of sources of raw materials, fuel, energy, and places of consumption of finished products; concentration of production processes in certain areas. And in the second – even distribution of production on the territory of the country; specialization economy of certain regions

* Автор для связи: E-mail: zaost@ecrin.ru.

DOI: <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.58320>

in order to maximize the effect of the territorial division of labor; comprehensive economic development of regions. Created economic zoning is the most successful attempt of territorial management reforms in Russia. The most responsive to the needs of society, its various social layers of life and economy. There is maximum registration of economic factors: transport and economic links between the regions and within them, with the necessary respect for the principles of specialization areas and the complexity of their development. But at the same time, the departmental management approach has created disunity of various modes of transport, poor transport services economic complex, a large backlog in the development of transport hubs etc.

Currently the persistent hostility is overcome to such terms as "plan", "specialization", and "intensification". Scientific research focuses on the synthesis of planned and market institutions, where the factors stimulating the development of port infrastructure, act now not only as a natural resource, economic and social, economic, but as the market factors also.

It is concluded that it is important to identify the most significant factors influencing the economic growth of the region. One possible way of assessing the impact of transport on the economy of the region is a combination of the two approaches. This will create a tailored, original method of assessing the impact on the economy of the region, which will take into account the specifics of the region's economy and transport in modern conditions.

Введение

Механизм взаимосвязей между экономикой региона и транспортом описан в научной литературе для национальной экономики, открытой в мировом экономическом пространстве. Пожалуй, ни в одном виде инфраструктуры нет столько внутренних противоречий, как на транспорте. Видное место среди них занимает двойственный подход к сущности транспорта в транспортно-экономическом сообществе. Приверженцы регионального подхода сходятся во мнении, что развитие экономики региона способствует развитию транспорта. В свою очередь, сторонники нового, пространственного подхода утверждают, что развитие транспорта является полюсом экономического роста региона [1]. Отличительным признаком нового подхода является то, что транспорт рассматривается не как отдельный элемент, а как сложная система сферы транспортных услуг [2]. Исходя из двух разнонаправленных подходов предпринята попытка интерпретировать теоретические процессы, лежащие в основе взаимоотношений экономики региона и транспорта [3].

В ходе рыночных реформ изменились не только целевые функции производства и транспорта, но и показатели оценки их деятельности. Анализ развития транспорта, основанный на плановом подходе и минимизации расходов, оказался непригодным. Система порайонных балансов, которая обеспечивала рациональные и регулярные перевозки в соответствии с заданными объемами производства и потребления, была разрушена [4].

Суть проблемы состоит в следующем. Предполагается, что с переходом страны на новые экономические условия изменятся не только целевые функции производства и транспорта, но и их критерии, и показатели работы. Важными станут не только эксплуатационные и объемные показатели, но и такие показатели, которые формируют транспортные условия жизнедеятельности и хозяйствования (доступность, связность и др.)» [5]. Весь описанный выше процесс В.Н. Бугроменко обозначил как «смена парадигм в транспортном планировании» и назвал «отходом от планирования преимущественно объемных показателей к планированию социально-ориентированных индикаторов, что отражает фундаментальный разворот от производителей» [6]. Тем не менее активной трансформации из сферы производства в сферу услуг в России не наблюдается. Как отмечает А.И. Трейвиш, «Россия отставала, пытаясь преодолеть разрыв,

но эту задачу радикально не решала. Для того чтобы понять степень отставания, нужно выбрать характерные для каждой эпохи признаки» [7].

В целом такое положение дел объясняется сложностью перехода от планового хозяйствования к его рыночным формам. Как отмечают П.А. Минакир, А.Н. Демьяненко, для явного определения закономерностей необходимо четко представлять теоретическую основу и методы оценки для получения результатов [8]. Однако такого представления нет. Причин этому несколько: во-первых, отечественная наука в годы радикальных перемен формировалась в основном за счет прикладных разработок; во-вторых, потеря статуса сверхдержавы и «открытие» в мир, зарубежные контакты, мода на западные теории, доступ к источникам, отставание в ряде областей – все вместе привело к массовому заимствованию зарубежного опыта; в-третьих, не было выработано целостное представление роли пространственных факторов, реформирования и модернизации российской экономики, а разрозненные работы региональных школ экономико-географов и региональных экономистов не способствовали созданию единого концептуального взгляда, единой теоретической платформы [9].

Анализ подходов

Теория развития транспортной инфраструктуры находит свое отражение в базовых, имеющих почти 200-летнюю историю теориях, таких как экономическая теория использования пространства, теория размещения производства и теория полюсов роста. Все известные трактаты, посвященные данной проблематике, принадлежат немецким и французским ученым, в числе которых наиболее авторитетны Ж. Будвиль, А. Вебер, В. Кристаллер, В. Лаунгардт, А. Леш, Т. Паландер, А.Ф. Перу, П. Потье, В. Рошер, И.Г. Тюнен, Г. Шумахер. В одной статье невозможно рассмотреть все теоретические положения, лежащие в основе экономической теории, дается лишь их краткое представление. Учитывая противоборствующие мнения, можно выделить два основных подхода – региональный и пространственный.

Пространственный подход связан с анализом процессов концентрации размещения, перемещения предприятий и отраслей из одних регионов в другие. В работе «Изолированное государство» И.Г. Тюнен рассматривал теорию размещения сельскохозяйственного производства, основываясь на взаимосвязи трех факторов: расстояние от места производства до рынка сбыта, цена на различные виды сельскохозяйственной продукции и земельная рента. Он показал, что интенсивность обработки земли постепенно падает по мере удаления от центра города. Следовательно, рента достигает своего максимума на тех участках, которые расположены ближе всего к рынку и снижаются по мере удаления от него (1):

$$R = V \times (P - C) - V \times D(F), \quad (1)$$

где R – рента;
 P – цена продукта на рынке;
 V – урожайность (т/км²);
 C – производственные издержки на единицу продукции (долл./т);
 D – расстояние до центрального рынка;
 F – транспортные издержки (долл.).

Вычисляя ренту, И.Г. Тюнен приходит к выводу, что взаимодействие этих факторов привело к образованию классических зон, где каждый фактор имеет свою специализацию, и что решающим фактором в размещении производства являются транспортные издержки.

Следующий шаг был сделан А. Вебером. В работе «Теория размещения промышленности» им были введены факторы размещения производства, определяющие «штандорт» как оптимальное место расположения данного предприятия или сочетания предприятий. На основании анализа фактора размещения единичного промышленного предприятия он высказал идею о необходимости разработки «общей теории размещения предприятий промышленности». Транспортные издержки, по А. Веберу, определяются двумя факторами – весом перевозимых грузов и расстоянием перевозки. Как и И.Г. Тюнен, он строил свою теорию размещения производства применительно к изолированной области [10]. В числе исследуемых факторов А. Вебер рассматривает агломерационный эффект. В качестве исходных установок он принимает следующие допущения: количество рабочих рук во всех областях неограниченно, повсеместно функционирует железнодорожный транспорт. В результате делает вывод, что материалоемкие отрасли тяготеют к источникам сырья, нематериалоемкие могут размещаться у источников сырья или около рынка [11].

Отдельного внимания заслуживает труд Т. Паландера «Очерки теории штандорта» [10]. В нем автор соединил теорию размещения предприятий и пространственный анализ рынков и таким образом консолидировал полувектовую теорию размещения в пространстве промышленных предприятий. В отличие от А. Вебера он исходит из того, что при размещении предприятий предприниматели стремятся к получению наибольшей прибыли, которая зависит не только от уровня издержек производства, но и от уровня цен и условий конкуренции. По его мнению, при выборе штандорта необходимо учитывать реакцию конкурентов на появление на рынке нового предпринимателя и соотношение между спросом и предложением. Т. Паландер, как и А. Вебер, анализирует минимальные транспортные издержки для единичного предприятия. Рассматривая действующий транспортный тариф, он один из первых учитывает расходы по погрузо-разгрузочным работам и конкуренцию между различными видами транспорта (морским, железнодорожным и автомобильным). При этом, как отмечает Е.Д. Хануков, «автор не ставит перед собой цель исследовать условия размещения производства, при которых получается наименьший объем перевозочной работы на единицу продукции» [10].

Пространственно-территориальные связи описаны в теории полюсов роста Ф. Перу. В ее основе лежит представление о ведущей роли отраслевой структуры экономики, в первую очередь лидирующих отраслей, создающих новые товары и услуги. Центры и ареалы экономического пространства, в которых размещаются предприятия лидирующих отраслей, становятся полюсами притяжения факторов производства, поскольку обеспечивают наиболее эффективное их использование. Это приводит к концентрации предприятий и формированию полюсов экономического роста.

В общем виде при размещении производства учитывается m возможных источников ресурсов и n возможных рынков сбыта, размещение ориентируется на минимум совокупных транспортных затрат (2):

$$MinTC = \sum_{i=1}^m t_i r_i q_i + \sum_{j=1}^n t_j r_j q_j, \quad (2)$$

где t_i – транспортный тариф на доставку единицы сырья;
 r_i – расстояние между источником сырья i -го вида и местом производства;

q_i – объем перевозимого сырья от его источника до места производства;
 t_j, r_j, q_j – те же параметры, относящиеся к доставке готового продукта.

Из этого уравнения следует, что величина минимальных транспортных затрат меняется при изменении спроса на различных рынках. В случае, если существует возможность взаимозамены разных видов сырья, то минимальные транспортные затраты зависят от масштабов производства.

Вместе с тем думается, что среди многочисленных исследователей нет единой точки зрения на оценку роли отдельных факторов, влияющих на размещение производства. Так, В. Рошер во главу угла ставит наличие трех факторов: сырьевых материалов, труда и капитала. Г. Шумахер в качестве важного фактора выделяет систему построения грузовых тарифов. Несмотря на отдельные попытки подойти к решению этого сложного вопроса, следует признать, что они не увенчались успехом. Главная причина этого – методическая неразбериха многих положений.

В целом все факторы, как отмечает Н.Н. Михеева, «можно разбить на три основные группы: рыночные факторы (спрос на продукцию, связь с рынком сбыта, размещение конкурентов); факторы, влияющие на производственные издержки (характеристика рабочей силы, особенности территории, тарифы); «субъективные» факторы» [11].

Таким образом, к наиболее часто используемым терминам пространственного подхода относятся: приближение производства к источникам сырья, топлива, энергии и местам потребления готовой продукции; концентрация процессов производства в определенной территории. Методологические подходы транспорта базируются на оценке внешних расходов общества, связанных с функционированием транспортной системы.

Региональный подход, основанный на противоположной системе взглядов, строился на принципах относительно равномерного размещения экономической активности в пространстве. Так, В. Кристаллер исследовал размещение сферы обслуживания на однородной равнине с равномерно размещенным населением. Его теория объясняет, почему одни товары и услуги должны производиться в каждом населенном пункте, другие – в средних поселениях, третьи – только в крупных городах [12]. В свою очередь, А. Леш в работе «Экономическая теория размещения» показал возможности использования теории центральных мест для учета различий в зонах сбыта и агломерационных эффектов. Он рассматривает экономический регион как рынок с границами в условиях межрегиональной конкуренции. По сравнению с предыдущими исследователями А. Леш сделал существенный шаг вперед: он представил регион как единую рыночную среду, а предприятия как агентов рынка. Участники рынка строят свое поведение, ориентируясь не просто на максимум прибыли, а на защиту своей рыночной ниши от конкурентов, формируя политику ценообразования применительно к условиям конкуренции на данном региональном рынке [13]. Он дал математическое описание рыночного функционирования системы производителей и потребителей, где каждая экономическая переменная привязана к определенной точке пространства.

Т. Хагерстранд в работе «Диффузия нововведений как пространственный процесс» определил ведущие факторы размещения промышленности и установил закономерности, по которым действуют эти факторы.

В России воплощение теоретического подхода, основанного на принципах равномерного размещения экономической активности в пространстве,

относится к периоду разработки Плана ГОЭЛРО (1920 г.), где органически связаны три идеи: электрификация производства, магистрализация транспорта и экономическое районирование страны. Базисом этих исследований явилась советская экономико-географическая районная школа, в основу которой был положен принцип районирования. Существенным условием для системы районирования, как отмечал Н.Н. Колосовский, имел вопрос о величине территории и объеме хозяйства экономических районов. Территория рассматривалась как особый экономический район только в том случае, если продукция района по объему или значению была значимой в общем балансе страны. Поэтому не всякая территория, обладающая особым экономико-географическим обликом, рассматривалась как экономический район [14]. Определяющим моментом при выделении каждого экономического района служил перспективный план его хозяйственного возрождения с учетом новых форм использования энергии и новых форм транспортной связи. В качестве ключевого условия формирования экономического района выступал «территориально-производственный комплекс» (ТПК) – совокупность производств, от размещения которых на одной территории достигается дополнительный экономический эффект, который был введен Н.Н. Колосовским [15].

Составной частью районирования выступают вопросы районирования транспорта. За объективную основу выделены транспортно-экономические комплексы, которые создают более мелкие районы вплоть до транспортных узлов. В каждом из них формируется определенная система транспортных путей с ведущей ролью главного вида транспорта, который определяет специализацию района в общей транспортной работе. Кроме того, выделены межрайонные и внутрирайонные транспортно-экономические связи. Они позволяют определять размеры ввоза и вывоза, а также связи регионов, учитывая не только уровни производства и потребления.

Итак, районный подход дал толчок к исследованиям размещенческих проблем транспортных систем регионов как составных частей территориально-производственных комплексов и выделению транспортно-экономических районов [16]. По мере реализации Плана ГОЭЛРО транспорт рассматривался как одно из существенных звеньев районно-производственных комплексов. Это заложило основу для дальнейшего развития комплексных транспортных подходов. В качестве методов исследования использовались в основном экономическое районирование, зонирование, рационализация, которые опирались на результаты массовых обследований, что делало возможным использование математико-статистического инструментария [17].

В качестве основных групп факторов выступают природно-ресурсные (климатические условия, геологические характеристики), экономические (тарифы, стоимость инфраструктурных услуг) и социально-демографические (обеспеченность трудовыми ресурсами, развитие социальной инфраструктуры) [11]. По истечению времени оценка влияния групп факторов меняется. В настоящее время важными становятся безопасность, экологичность, качество предоставляемых услуг.

Таким образом, первый подход от второго отличается набором факторов производства, которые включаются в анализ при перемещении производства. В региональном подходе наиболее часто используются такие термины, как «равномерное размещение производства по территории страны», «специализация хозяйства отдельных регионов в целях максимального использования

эффекта территориального разделения труда», «комплексное развитие хозяйства регионов». Методологические подходы к проблемам транспорта базируются на оценке эксплуатационных расходов транспорта.

Вывод

Таким образом, созданное экономическое районирование является наиболее удачной попыткой преобразования территориального управления в России. В наибольшей степени учитывались потребности общества, различных его социальных слоев и экономики. Существовал максимальный учет экономических факторов – транспортно-экономических связей между регионами и внутри них при необходимом соблюдении принципов специализации районов и комплексности их развития.

В результате практической реализации регионального подхода средняя дальность перевозок всеми видами транспорта страны стала возрастать благодаря рациональному распределению грузов между отдельными видами транспорта. Участие каждого вида транспорта в грузообороте страны рассматривается с позиций оптимизации транспортных расходов в целом по стране. Таким образом, разработанные подходы в области транспорта к концу 90-х годов позволили создать Единую транспортную сеть страны, что обеспечило повышение обороноспособности, оптимизацию грузопотока, общий рост внешнеторговых, народнохозяйственных и пассажирских перевозок.

В настоящее время преодолена стойкая неприязнь к таким терминам, как «планирование», «специализация», «интенсификация». Научные исследования направлены на синтез плановых и рыночных институтов, где в качестве факторов, стимулирующих развитие транспортной инфраструктуры, выступают теперь не только природно-ресурсные, экономические и социально-экономические, но и рыночные факторы. Как отмечает П.А. Минакир, «региональная экономика выходит на уровень, который условно можно назвать пространственной сегментацией глобальных экономических процессов. В этой связи для специалистов, занимающихся пространственными аспектами, открывается обширное поле деятельности» [18]. Но вместе с тем ведомственный подход в сфере управления породил отсутствие согласованной работы различных видов транспорта, долгое оформление грузов в международных пунктах пропуска, дефицит мощностей на транспорте.

В современных условиях транспортный процесс представляет собой стратегию «тройного выигрыша», согласно которой каждый участник перевозочного процесса преследует свои интересы. Перевозчики заинтересованы в максимальном объеме перевозок и транспортной работы, потребители – в минимизации затрат времени и стоимости перевозок, а государство – в минимизации грузоемкости ВВП. Поэтому одним из общих оценочных показателей стратегии «тройного выигрыша» может выступать такой показатель, как скорость прохождения грузопотока.

Список источников / References

1. Кузнецов А.Л., Галин А.В. Генезис моделей развития портов в современной транспортной науке. *Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова*, 2015, № 2, сс. 141–153

- [Kuznetsov A.L., Galin A.V. Genezis modeley razvitiya portov v sovremennoy transportnoy nauke [The genesis of port development models in modern transportation science]. *Bulletin of Admiral Makarov State University of Sea and River Fleet*, 2015, no. 2, pp. 141–153.]
2. Кузнецов А.Л. Новый сценарий для российских портов. *Морские порты*, 2009, № 3, сс. 28–33 [Kuznetsov A.L. Novyy stsenariy dlya rosiyskikh portov [The new scenario for the Russian ports]. *Morskie porty = Seaports*, 2009, no. 3, pp. 28–33.]
 3. Корец Е.А. Теоретические подходы к анализу экономических связей морских портов и экономики региона. *Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока*, 2015, 2, сс. 27–31 [Korets E.A. Teoreticheskie podkhody k analizu ekonomicheskikh svyazey morskikh portov i ekonomiki regiona [The oretical approaches to the analysis of economic relations of seaports and economy of the region]. *Nauchnye problemy transporta Sibiri i Dal'nego Vostoka = Scientific problems of transportation in Siberia and the Far East*, 2015, no. 2, pp. 27–31.]
 4. Корец Е.А. Ванино–Советско-Гаванский узел и перевалка каботажных грузов в Хабаровском крае. *Регионалистика*, 2016, т. 3, № 1, сс. 22–34 [Korets E.A. Vanino–Sovetskaya Gavan uzel i perevalka kabotazhnix грузов v Xabarovskom krae [Vanino–Sovetskaya Gavan node and transshipment of cabotage cargo in the Khabarovsk Region]. *Regionalistica = Regionalistics*, 2016, vol. 3, no. 1, pp. 22–34. (In Russian)]
 5. Бугроменко В.Н. Современная география транспорта и транспортная доступность. *Известия РАН. Географическая серия*, 2010, № 4, сс. 7–28 [Bugromenko V.N. Sovremennaya geografiya transporta i transportnaya dostupnost' [Modern geography of transport and transport availability].]. *Izvestiya RAN. Geograficheskaya seriya = News of the Russian Academy of Sciences. Geographical series*, 2010, no. 4, pp. 7–28.]
 6. Бугроменко В.Н. Что стоит за сменой парадигм? *Транспорт России*, 2009, № 46, сс. 5–18 [Bugromenko V.N. Chto stoit za smenoy paradigm? [What stands behind change of paradigms?]. *Transport Rossii = Transport of Russia*, 2009, no.46, pp. 5–18.]
 7. Трейвиш А.И. Время и пространство российской модернизации: некоторые уроки истории и географии. *Регионалистика*, 2015, т. II, № 1, сс. 23–41 [Treyvish A.I. Vremya i prostranstvo rossiiskoi modernizacii: nekotorie uroki istorii i geografii [Time and Space of Russia's Modernisation: Some Lessons of History and Geography]. *Regionalistica = Regionalistics*, 2015, vol. 2, no. 1, pp. 23–41.]
 8. Минакир П.А., Демьяненко А.Н. Пространственная экономика: эволюция подходов и методология. *Пространственная экономика*, 2010, № 2, сс. 6–32 [Minakir P.A., Dem'yanenko A.N. Prostranstvennaya ekonomika: evolyutsiya podkhodov i metodologiya [The Spatial Economy: Evolution of Approaches and Methodology]. *Prostranstvennaya ekonomika = Spatial Economics*, 2010, no. 2, pp. 6–32.]
 9. *Теория социально-экономической географии: спектр современных взглядов* / ред. и сост. А.Г. Дружинин и В.Е. Шувалов. Ростов-на-Дону: Изд-во ЮФУ, 2010. 166 с. [Teoriya sotsial'no-ekonomicheskoy geogrifii: spektr sovremennykh vzglyadov [Theory of socio-economic geography: the spectrum of contemporary views]. Ed. A.G. Druzhini, V.E. Shuvalov. Rostov-on-Don, SFD Publ., 2010. 166 p.]
 10. Хануков Е.Д. *Транспорт и размещение производства*. Москва, Трансжелдориздат, 1955. 412 с. [Khanukov E.D. *Transport i razmeshchenie proizvodstva* [Transportation and the location of production]. Moscow, Transzheldorizdat Publ., 1955. 412 p.]

11. Михеева Н.Н. *Региональная экономика и управление: учеб. пособие для вузов*. Хабаровск, РИОТИП, 2000. 400 с. [Mikheeva N.N. *Regional'naya ekonomika i upravlenie* [Regional Economics and Management]. Khabarovsk, RIOTIP Publ., 2000. 400 p.]
12. Гранберг А.Г. *Основы региональной экономики*. Москва, ГУВШЭ, 2003. 495 с. [Granberg A.G. *Osnovy regional'noy ekonomiki* [The basics of regional economics]. Moscow, GU VShE Publ., 2003. 495 p.]
13. Минакир П.А. Экономика и пространство (тезисы размышлений). *Пространственная экономика*, 2005, № 1, сс. 4–26 [Minakir P.A. *Ekonomika i prostranstvo (tezisy razmyshleniy)*. *Prostranstvennaya ekonomika*, 2005, no. 1, pp. 4–26.]
14. Колосовский Н.Н. К вопросу об экономическом районировании. *Пространственная экономика*, 2009, № 1, сс. 102–123 [Kolosovskiy N.N. *K voprosu ob ekonomicheskom rayonirovanii* [To a question on economic zoning]. *Prostranstvennaya ekonomika = Spatial Economics*, 2009, no. 1, pp. 102–123.]
15. Колосовский Н.Н. *Теория экономического районирования*. Москва, Мысль, 1969. 336 с. [Kolosovskiy N.N. *Teoriya ekonomicheskogo rayonirovaniya* [The theory of economic zoning]. Moscow, Idea Publ., 1969. 336 p.]
16. Раднаев Б.Л. *Транспорт Востока в новой социально-экономической и геополитической ситуации*. Новосибирск, Изд-во СО РАН, 1996. 128 с. [Radnaev B.L. *Transport Vostoka v novoy sotsial'no-ekonomicheskoy i geopoliticheskoy situatsii* [The Transportation of Eastern Russia in the new socioeconomic and geopolitical situation]. Novosibirsk, SO RAN Publ., 1996. 128 p.]
17. Минакир П.А., Демьяненко А.Н. *Очерки по пространственной экономике / отв. ред. В.М. Полтерович; Рос. акад. наук, Дальневост. отд-ние, Ин-т экон. исследований*. Хабаровск, ИЭИ ДВО РАН, 2014. 272 с. [Minakir P.A., Dem'yanenko A.N. *Ocherki po prostranstvennoy ekonomike* [Essays on the spatial economy]. Ed. V.M. Polterovich. Khabarovsk, FEB RAS Publ., 2014. 272 p.]
18. Минакир П.А. К методологии региональной экономики. *Управленец*, 2010, № 9–10, сс. 8–14. [Minakir P.A. *K metodologii regional'noy ekonomiki* [To methodology of the regional economy]. *Upravlenets = The manager*, 2010, no. 9–10, pp. 8–14.]

Сведения об авторе/About author

Заостровских Елена Анатольевна, младший научный сотрудник. ФГБУН «Институт экономических исследований Дальневосточного отделения Российской академии наук». 680000 г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская, 153. Тел.: (4212) 72-52-25. *E-mail: zaost@ecrin.ru.*

Elena. A. Zaostrovskikh, Economic Research Institute, Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences, Sector of Regional and Global Transport Infrastructure, junior research associate. 153 Tikhookeanskaya str., 680042, Khabarovsk, Russia. Tel: (4212) 72-52-25. *E-mail: zaost@ecrin.ru.*