

УДК 332

ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ В РЕГИОНАЛЬНОМ РАЗВИТИИ

© 2017 г. Петр Я. Бакланов

*Тихоокеанский институт географии ДВО РАН, Владивосток, Россия
e-mail: pbaklanov@tig.dvo.ru*

Поступила в редакцию 08.12.2016 г.

Аннотация. В региональном развитии предлагается выделять два пространственных уровня: 1) районный – с большим обобщением, генерализацией характеристик развития до макроэкономических показателей; 2) территориальный уровень, где региональное развитие представлено в виде качественно-количественных изменений территориальных социально-экономических систем разных типов. Предлагается подход к выделению таких систем на основе выбора отдельного поселения в качестве “точки отсчета” структуры и выделения для этого поселения всех других непосредственно связанных с ним поселений – как структурных звеньев I-го порядка. В такие системы включаются и территориальные структуры природопользования. Приводится типология территориальных социально-экономических систем, существующих в Тихоокеанской России, а также примеры выделения таких систем разных типов.

Ключевые слова: социально-экономические системы, территориальные структуры, региональное развитие, природопользование, структурный подход, функциональные центры, промышленно-транспортные узлы, группы поселений, структурные трансформации, транспортные сети.

DOI: 10.7868/S0373244417040016

TERRITORIAL SOCIOECONOMIC SYSTEMS IN REGIONAL DEVELOPMENT

Petr Ya. Baklanov

*Pacific Geographical Institute, Far Eastern Branch, Russian Academy of Sciences, Vladivostok, Russia
e-mail: pbaklanov@tig.dvo.ru*

Received December 08, 2016

Abstract. In regional development it is offered to single out two spatial levels: a regional level – with big generalization of the characteristics of development to macroeconomic indicators, and also – a territorial level where regional development is presented as qualitative-quantitative changes of territorial socioeconomic systems of different types. The approach to allocation of such systems on the basis of choice of a separate settlement as “a reference point” of the structure and allocation for this settlement of all other settlements directly connected with it, as the structural links of the 1st order, is offered. Territorial structures of nature management are also included in such systems. The typology of the territorial socioeconomic systems existing in Pacific Russia, and also the examples of allocation of such systems of different types is adduced.

Keywords: socioeconomic systems, territorial structures, regional development, nature use, structural approach, functional centers, industrial-transport nodes, groups of settlements, structural transformations, transport networks.

Введение. Исторический опыт хозяйственного освоения как больших, так и малых территорий показывает, что отдельные территориальные группы населения, виды деятельности, объекты хозяйства и инфраструктуры не существуют изолированно, обособленно друг от друга. Эффективное функционирование разнородных хозяйственных объектов, инфраструктуры возможно лишь в форме тех или иных территориальных сочетаний и их тесных взаимосвязей и сопряжений с группами населения и структурами природопользования в пределах компактных территорий. В этой связи наиболее целостным социально-экономическим образованием, которое имеет строгую

пространственную выраженность и территориальную привязку, является отдельное поселение. Следует отметить, что именно отдельные поселения и их территориальные сочетания рассматриваются в качестве основных объектов районных планировок, комплексного территориального планирования и управления [5, 7, 8, 9, 11].

Однако и отдельные поселения создаются, существуют и развиваются не изолированно друг от друга, через транспортные сети они формируют разнообразные пространственно выраженные внешние социально-экономические связи между собой, а также – пространственно и территориально определенные отношения с природно-ресурсной средой. В каждом освоенном регионе такие связи и отношения весьма сложны и многообразны. Самостоятельное рассмотрение отдельных групп населения, сочетаний видов деятельности, объектов инфраструктуры, их территориальных сочетаний – есть, с одной стороны, значительное упрощение действительности, а с другой – изучение определенной части территориальных систем при ее условном изъятии из целостной системы. Затем такие исследования должны интегрироваться в анализ более целостных территориальных (пространственных) образований [1]. Принадлежность к последним всех отдельных хозяйственных и инфраструктурных объектов, групп населения определяется, во-первых, их размещением на территории, непосредственными сопряжениями с ней, а, во-вторых – тем, что все они в конечном счете входят в отдельные поселения и их территориальные сочетания, которые с их сопряжениями со структурами природопользования и выступают наиболее полными и целостными территориальными образованиями. В этой связи их можно рассматривать как специфические территориальные и даже географические системы.

Постановка проблемы. Под территориальной социально-экономической системой (ТСЭС) понимается пространственное сочетание групп населения, объектов и организаций хозяйства, инфраструктуры, сферы обслуживания и управления в пределах определенной территории (от отдельного поселения до социально-экономического района в целом) вместе с их разнообразными взаимосвязями между собой и с территорией [3].

В последнее время подобные ТСЭС – как наиболее полный объект изучения социально-экономической географии и анализа регионального развития выделяются достаточно часто, например, в работах [4, 11, 13, 14]. При этом по составу охватываемых компонентов расхождений

практически нет. Сюда включаются население, предприятия хозяйства и сферы обслуживания, объекты инфраструктуры, органы регионального и местного управления и другие. Однако, понимая под ТСЭС в основном образования районного уровня, строгой внутренней структуризации таких систем не проводится. В то же время для определения тенденций и вариантов регионального развития необходимо оценивать разные уровни таких систем и их структур.

В этой связи сложные процессы регионального развития, на наш взгляд, следует понимать и рассматривать на двух уровнях. Региональное развитие – как обобщенный процесс социально-экономических преобразований в районе, сопровождаемый приростом не только количественных, но и качественных характеристик, зачастую отражаемый макроэкономическими показателями роста для района в целом (например, приростом населения, валового регионального продукта, промышленной и сельскохозяйственной продукции, инвестиций и др.). Это – макроэкономическое выражение регионального развития, важное и необходимое для получения обобщенных измерений и оценок [5, 6, 10, 12, 15]. Однако такие оценки не показывают, где произошел подобный рост, или только в центре района, или на каких-то других территориях и центрах.

Поэтому в более полной, пространственно содержательной форме региональное развитие может быть представлено в виде преобразований, трансформации территориальных социально-экономических структур и их целостных образований – систем с приростом количественных и качественных характеристик отдельных звеньев. В действительности региональное развитие реализуется именно в такой форме, оно имеет строгое пространственное содержание, выражение и территориальную привязку. Оно может быть измерено и оценено в более конкретных характеристиках для отдельных поселений, транспортных звеньев и территориальных звеньев природопользования. Это можно определить как территориальный уровень регионального развития. Обобщения, генерализация структурных характеристик при этом могут присутствовать, но в целом они минимальны. Выделение и анализ регионального развития на территориальном уровне особенно важны для районов с большой географической дифференциацией освоенности, например, для Дальневосточного региона (Тихоокеанской России), где значительные пространства не заселены и не освоены.

Для анализа перспектив регионального развития на территориальном уровне необходимо

выделение объективно существующих в районе ТЭС. В Тихоокеанской России при ее огромном географическом разнообразии сформировались ТЭС самых разных типов. Поэтому важное научное и последующее практическое значение имеет представление о типах ТЭС, их признаках и характеристиках, позволяющих более строго оценивать их структурные трансформации, развитие.

Методы и подходы исследований и анализа. Основным при выявлении ТЭС является системно-структурный подход. Кроме того, могут использоваться картографические и статистические методы. Нами [2, 3] разработан достаточно универсальный и строгий метод выделения (структуризации) ТЭС, основанный на выборе отдельного поселения – как центрального звена системы, как своеобразной “точки отсчета” структуры. Подобной “точкой отсчета”, как правило, выбирается более крупное поселение, но теоретически может быть выбрано любое. Затем для поселения, выбранного в качестве “точки отсчета”, выделяются все структурные звенья I-го порядка в виде других поселений, непосредственно связанных устойчивыми транспортными связями – участками железнодорожной или автодорожной сети с центральным поселением (“точкой отсчета”). Это образование в целом и есть территориальная социально-экономическая система со структурными звеньями I-го порядка. Совокупность всех структурных звеньев I-го порядка, кроме всего прочего, отражает наиболее эффективное с точки зрения транспортных затрат потенциальное рыночное пространство для товаров и услуг, произведенных в центральном поселении – “точке отсчета”. Реальное рыночное пространство зачастую выходит за пределы структур I-го и II-го порядков. Это определяется размещением спроса. Тем не менее, появление (или – формирование) спроса на продукцию или услуги, производимые в центральном поселении, в структурных звеньях I-го порядка при прочих равных условиях будет экономически более эффективным. Это остается верным и для условий конкурентной среды.

В случае высокой значимости для центрального поселения в ТЭС можно включить одно или несколько структурных звеньев II-го порядка. Кроме того, в ТЭС необходимо включать звенья территориальных структур природопользования, связанных непосредственно транспортными связями с поселениями, входящими в данную ТЭС. Например, ареалы лесоразработок или используемые сельскохозяйственные угодья, земельные отводы, где осваиваются месторождения полезных ископаемых и другие (рис. 1). Кроме того, территория каждого поселения и некоторое ее

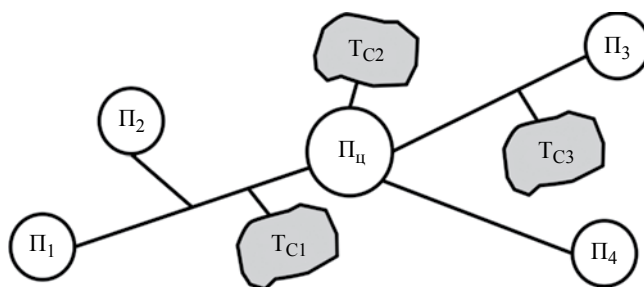


Рис. 1. Выделение территориальных социально-экономических систем (ТЭС).

П_ц, П₁, П₂, П₃, П₄ – отдельные поселения, в том числе центральное, Т_{с1}, Т_{с2}, Т_{с3} – территориальные структуры природопользования, ——— — участки транспортной сети.

окружение концентрируют в себе различные звенья структур природопользования: использование непосредственно территории, воды, строительных материалов и т.п.

Территориальные структуры природопользования часто выполняют связующую роль, связывают два и более поселения. Например, если Т_{с1} – зона сельскохозяйственного природопользования, то ее продукция может поступать на рынки прежде всего поселений: П_ц; П₁; П₂, дополнительно связывая их. Если Т_{с3} – зона лесопользования, то ее продукция может поступать на рынки поселений П_ц и П₃, также дополнительно связывая их.

Следует подчеркнуть, что структуры (элементы, звенья, их сочетания) таких систем сохраняют строгую территориальную (и пространственную) выраженность. Все отдельные поселения и связывающие их транспортные звенья, как и ареалы природопользования, размещены на конкретной территории, образуя структуры не генерализованного географического пространства [3].

Территориальные структуры хозяйства, рассматриваемые в виде сочетаний видов деятельности по районам разного уровня в целом, приобретают качественно иной – высокий уровень пространственного обобщения, генерализации. Этот обобщенный уровень регионального развития можно назвать районным.

Таким образом, исходным является подход к выбору центрального поселения – как “точки отсчета” структуры ТЭС. При сохранении общего принципа, когда в качестве “точки отсчета” структур ТЭС может быть выбрано любое поселение района, для него можно выделить столько ТЭС, сколько существует поселений в районе. То есть количество ТЭС в любом районе конечно и не может

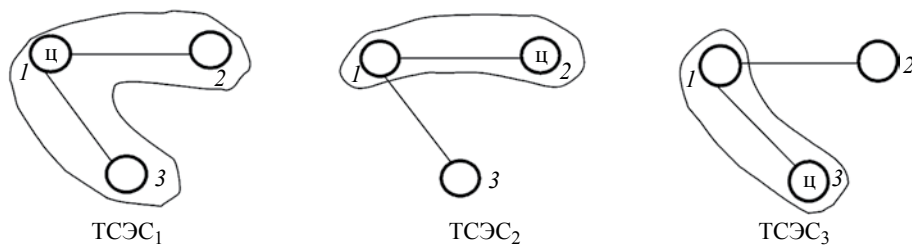


Рис. 2. Последовательное выделение ТСЭС для 3-х поселений: 1, 2, 3.

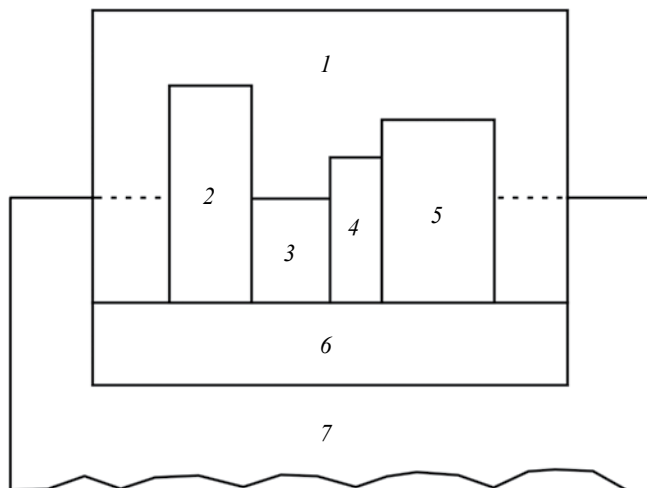


Рис. 3. Функциональная структура поселения.

1 – группы населения, 2 – блок основных видов деятельности (специализация), 3 – обслуживающие виды деятельности, 4 – дополнительные, 5 – сектор услуг, 6 – инфраструктура (производственная и социальная), 7 – территория со структурными звеньями природопользования.

превышать число поселений. При таком подходе многие поселения последовательно будут становиться звеньями пересечений двух и более ТСЭС.

Например, в некотором районе имеются 3 связанных непосредственно транспортными путями поселения (рис. 2). При последовательном выборе каждого из них в качестве центрального – “точки отсчета” структуры и выделении для него ТСЭС, 1-е поселение будет 3 раза включаться в структуры всех 3-х ТСЭС. 2-е и 3-е поселения будут включены только в 2 системы, при этом 1-е поселение окажется звеном пересечения всех трех ТСЭС, а 2-е и 3-е поселения – звеньями пересечения двух территориальных систем.

Включение поселения в любую ТСЭС позволяет оценить ее связанность с другими поселениями и на этой основе определить, как развитие других

поселений может повлиять на различные изменения данного поселения (и наоборот). С учетом этого важно, чтобы каждое отдельное поселение района было включено хотя бы в одну ТСЭС. Если поселение включается в две и более ТСЭС, то за счет структурных пересечений полнее могут оцениваться разные уровни связанности поселений и их взаимовлияние друг на друга в процессе развития. Для более строгой оценки перспектив и вариантов регионального (пространственного) развития центральное поселение в ТСЭС необходимо структурировать по функциональным признакам (рис. 3). При этом целесообразно выделение основных (специализированных для уровня поселения) видов деятельности, обслуживающих, дополнительных, объектов инфраструктуры, различных групп населения, а также имеющихся структурных звеньев природопользования. Затем проводится анализ связей и взаимодействий этих функциональных блоков центрального поселения со структурными звеньями I-го порядка.

Развитие центрального поселения может осуществляться в двух формах. Во-первых, могут происходить качественно-количественные изменения в основном блоке видов деятельности (рост производства, изменения специализации, технологий и др.). Во-вторых, в основном блоке могут появиться новые виды деятельности и, соответственно, новые предприятия, компании и т.п. Импульсы развития, заданные в центральном поселении, и в первой форме, и во второй, как правило, будут вести к определенным необходимым и достаточным изменениям во внутренней структуре поселения и распространяться на внешние звенья – другие поселения, прежде всего – их блоки основных видов деятельности, на транспортные звенья, на звенья природопользования. Все подобные изменения составляют структурные трансформации в ТСЭС, то есть основу регионального развития.

В качестве важного принципа анализа для целей регионального развития следует установить целесообразность выделения в районе ТСЭС

разных типов, для которых могут действовать различные факторы развития.

Подходы и методы выделения ТСЭС разных типов. Особую роль в региональном развитии играет ТСЭС, где в качестве “точки отсчета” структуры, центрального поселения выбирается наиболее крупное, основное поселение. Таковым может быть административный центр, крупный многофункциональный центр, большой транспортный узел.

В соответствии с принципами структуризации в ТСЭС должны быть выделены все существующие структурные звенья I-го порядка. При этом ряд таких звеньев будет замыкаться в пределах данного (базового) района, например, уровня области, края, а некоторые звенья I-го порядка могут выходить в другие районы. Следовательно, у одних ТСЭС все структурные звенья I-го порядка будут замыкаться в одном районе, где размещено и центральное поселение, а у других территориальных систем некоторые звенья I-го порядка будут выходить в другие районы.

При включении в ТСЭС функционально значимых структурных звеньев II-го порядка в одном случае все они также могут размещаться в одном данном районе, либо выходить в другие районы.

Для одних ТСЭС все связывающие поселения участки транспортной сети могут быть либо железнодорожными, либо автодорожными. Для других систем возможны сочетания двух и более видов транспорта, что типично для освоенных районов с густой сетью железных и автомобильных дорог.

В целом, основные признаки типологии ТСЭС и общую схему типологии можно представить в следующем виде (табл. 1).

Таким образом, выстраиваются несколько типов и подтипов ТСЭС, включающих разные сочетания признаков типологии. Так, тип ТСЭС с центральным звеном – административным центром района может иметь подтипы с включением отдельных значимых звеньев II-го порядка, размещенных в этом же районе, в других районах и т.д.

Следует подчеркнуть, что в любой ТСЭС обязательным является выделение всех структурных звеньев I-го порядка, где бы они ни размещались. Включение в них структурных звеньев II-го и выше порядков, которые размещаются в данном или в других районах, производится с учетом их роли в развитии ТСЭС в целом.

Таблица 1. Основные признаки типологии ТСЭС

Типы центрального поселения	Структурные звенья I-го порядка, в том числе		Структурные звенья II-го (и выше) порядка, в том числе		С транспортными звеньями	
	В одном базовом районе	С наличием в других районах	В одном базовом районе	С наличием в других районах	Одного вида транспорта	С наличием двух и более видов транспорта
1. Административный центр района (республики, области, края)	+	+	+ –	+ –	+	+ –
2. Наиболее крупное в районе поселение	+	+	+ –	+ –	+	+ –
3. Поселение – крупный транспортный узел	+	+	+ –	+ –	+	+ –
4. Поселение, имеющее какую-либо региональную специфику	+	+	+ –	+ –	+	+ –
5. Любое поселение	+	+	+ –	+ –	+	+ –

Примечание:

+ – обязательно включение (наличие) этих звеньев и транспортных участков в структуру ТСЭС.

+ – – возможно наличие или отсутствие в структуре ТСЭС таких звеньев.

В предложенном подходе дана и определенная последовательность выделения ТСЭС в конкретном базовом районе (экономическом или административном). Во-первых, выделяется ТСЭС с центральным звеном – административным центром данного района и всеми структурными звеньями I-го порядка, где бы они ни размещались – только в данном районе или выходят в другие. Подобные системы в рамках предложенного подхода могут быть выделены строго однозначно с одним и тем же структурным содержанием. В этом заключается научная строгость, объективность и практическая эффективность данного подхода. Затем в эту ТСЭС необходимо включить значимые звенья II-го порядка – в первую очередь размещенные в данном районе, а также и в других районах.

В оценке значимости структурных звеньев II-го порядка и выше для данной ТСЭС возможна некоторая субъективность. Поэтому целесообразно ввести определенные критерии значимости. Прежде всего, это – достаточно высокий уровень зависимости изменений центрального поселения системы от изменения поселения, входящего в структурное звено II-го и выше порядков.

ТСЭС с центральным поселением – административным центром является основной ТСЭС в данном районе. В качестве следующей системы целесообразно по такой же схеме выделить ТСЭС для самого большого и важного поселения, вошедшего в структурные звенья I-го порядка в данном районе. Следующую ТСЭС необходимо

выделить для второго по рангу поселения, вошедшего в структуру I-го порядка и размещенного в этом же районе и так далее (рис. 4).

Размещение центрального поселения ТСЭС на морском побережье, как правило, позволяет расширять рыночное пространство и диверсифицировать виды деятельности за счет морского транспорта и использования различных морских ресурсов. При этом в случае установления устойчивых связей с другими приморскими поселениями на основе морского транспорта и эти поселения могут включаться в ТСЭС в качестве структурных звеньев I-го или II-го порядков.

Основные типы ТСЭС в Тихоокеанской России. По изложенной выше методике и схеме нами выделены ТСЭС в пределах Тихоокеанской России, рассматриваемой в границах Дальневосточного федерального округа. В качестве базовых районов рассматривались субъекты Российской Федерации в пределах Тихоокеанской России: Республика Саха-Якутия, Хабаровский, Приморский и Камчатский края, Амурская, Магаданская и Сахалинская области, Еврейская автономная область и Чукотский автономный округ. Первый тип образуют ТСЭС со структурными звеньями I-го порядка, выделенные для административных центров этих районов. В рамках этого типа выделяются два подтипа: ТСЭС с центральными поселениями – административными центрами, расположенными на морских побережьях и ТСЭС – административными центрами,

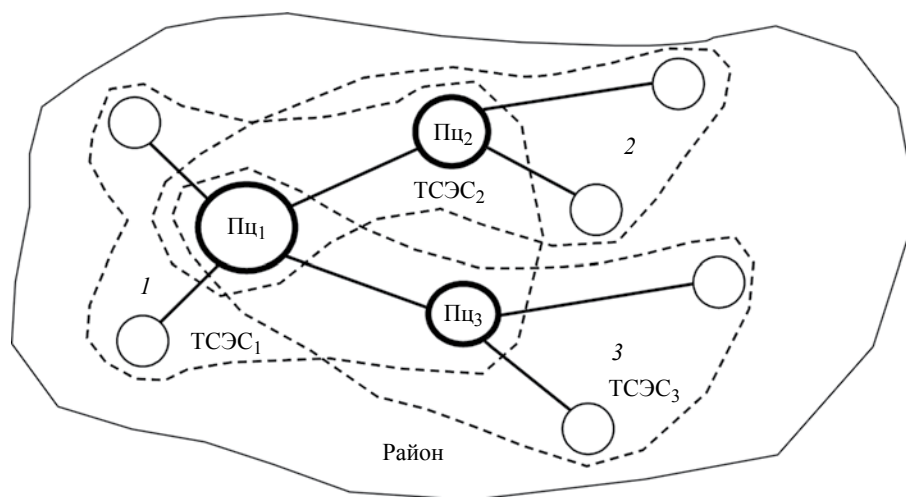


Рис. 4. Последовательность выделения ТСЭС в районе.

- 1 – ТСЭС₁ с центральным поселением – Пц₁, – административным центром района,
 2 – ТСЭС₂ с центральным поселением – Пц₂,
 3 – ТСЭС₃ с центральным поселением – Пц₃.

расположенными в удалении от морей на пересечениях транспортных путей, в том числе железнодорожных и речных (табл. 2).

Следующий тип образуют ТСЭС, выделенные для поселений – крупных промышленных центров, расположенных на пересечениях транспортных путей. И, наконец, другие типы образуют территориальные системы с центрами – средними и небольшими городскими поселениями, расположенными на морском побережье и в удалении от него (см. табл. 2).

В ТСЭС с центральным поселением, расположенным на морском побережье, появляются дополнительные возможности диверсификации видов деятельности за счет использования различных морских природных ресурсов, а за счет морского транспорта значительно расширяется потенциальное рыночное

пространство. Такие типы и подтипы ТСЭС в Тихоокеанской России приобретают более благоприятные факторы развития.

В целом в регионе было выделено около 30 ТСЭС со структурами I-го порядка, которые можно сгруппировать в 5 типов и подтипов. Все они различаются в первую очередь типом центрального поселения – как “точки отсчета” структуры, а также количеством структурных звеньев I-го порядка. Практически в каждую из этих ТСЭС могут быть включены отдельные структурные звенья II-го порядков при их большой значимости для центрального поселения. Тем самым появятся новые подтипы ТСЭС.

На рис. 5 (а и б) нами выделены ТСЭС для административных центров Хабаровского и Приморского краев – Хабаровска и Владивостока – как центров

Таблица 2. Типы территориальных социально-экономических систем в Тихоокеанской России

Типы центральных поселений в структурах I-го порядка	Название центрального поселения (“точка отсчета” структуры)	Количество структурных звеньев I-го порядка
Административный центр, размещенный на морском побережье	Владивосток, Петропавловск-Камчатский, Магадан, Анадырь	1–4
Административный центр – на пересечении транспортных путей	Хабаровск, Благовещенск, Южно-Сахалинск, Якутск, Биробиджан	1–3
Крупные и средние промышленные центры на пересечении транспортных путей	Комсомольск-на-Амуре, Артем, Белогорск, Уссурийск, Амурск	2–3
Средние и небольшие промышленно-транспортные центры, размещенные на морском побережье	Находка, Советская гавань, Корсаков, Холмск, Николаевск-на-Амуре и др.	2–3
Небольшие промышленные центры, размещенные на пересечении транспортных путей	Арсеньев, Свободный, Лучегорск, Лесозаводск, Дальнереченск и др.	3–4

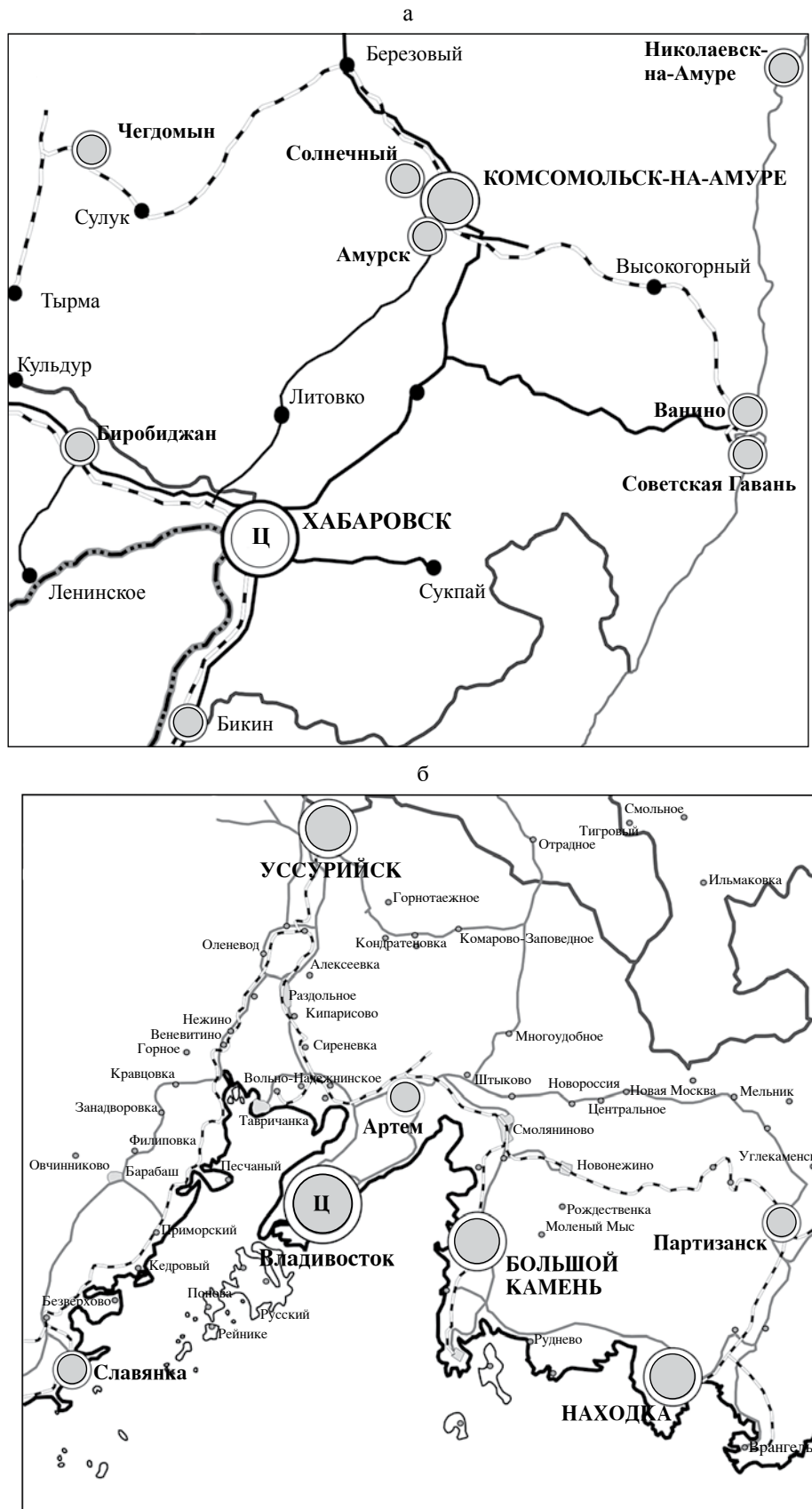


Рис. 5. Выделение территориальной социально-экономической системы для Хабаровска – как центрального поселения (а), для Владивостока – как центрального поселения (б).

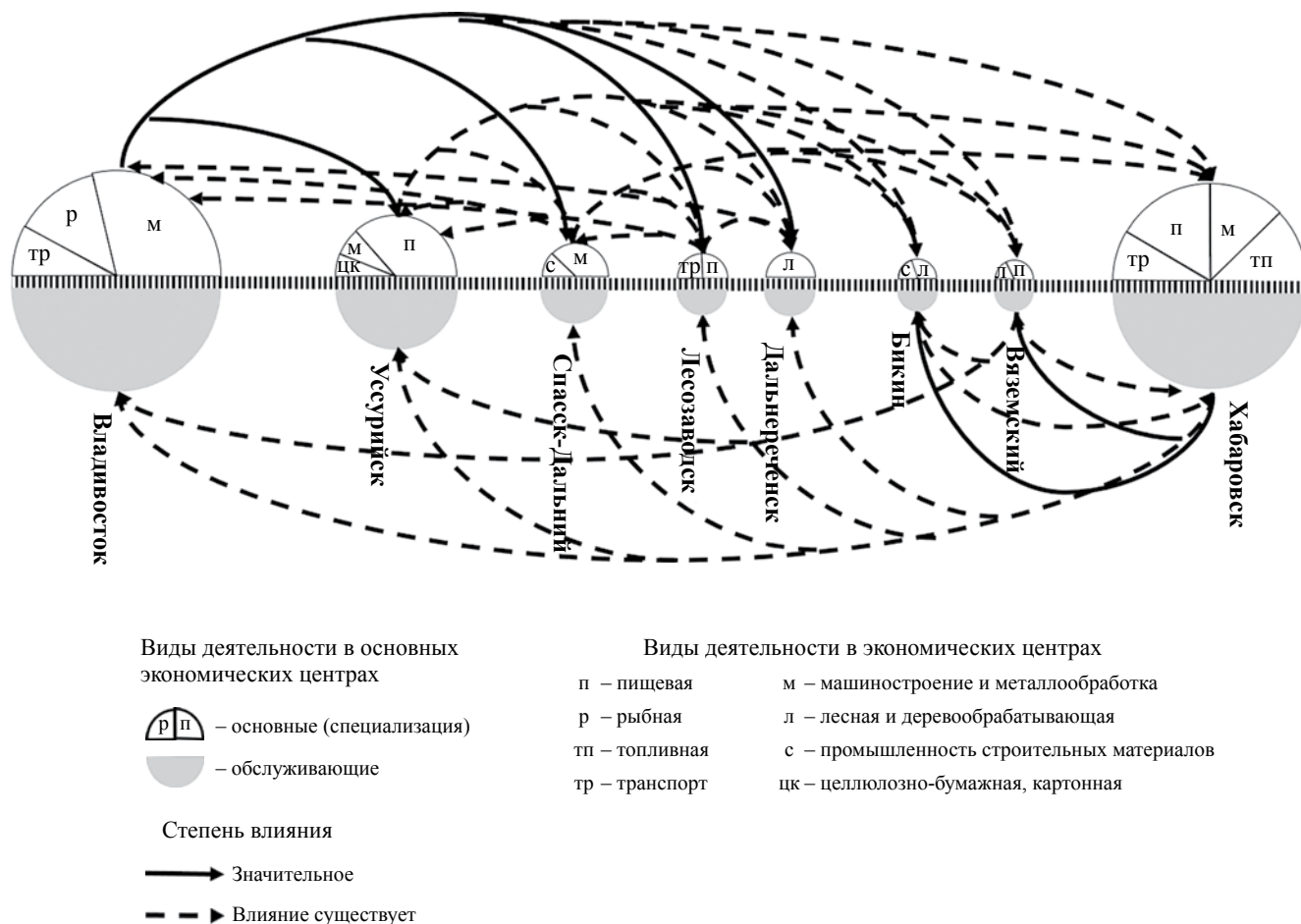


Рис. 6. Оценка взаимодействия экономических центров на участке Транссиба: Владивосток–Хабаровск (Хабаровск–Владивосток).

этих систем. В них включены все структурные звенья I-го порядка и отдельные – II-го порядка. Анализ структурных трансформаций в них может более полно выражать региональное развитие.

В виде специфического звена ТСЭС можно выделить сочетание городских поселений, размещенных на крупной транспортной магистрали. При этом все они (поселения) имеют как реальную транспортно-экономическую связанность, так и потенциальную – в случае появления рыночных отношений. В этой связи, например, нами производилась оценка структурного звена ТСЭС: Владивосток–Хабаровск с городскими поселениями по железнодорожной магистрали. Это звено может быть выделено при выборе в качестве точки отсчета структуры как Владивостока, так и Хабаровска. Наличие надежной транспортной связанности через Транссиб позволяет использовать все сочетания поселений в качестве потенциального рыночного пространства при появлении нового производства товаров

и услуг в каком-либо из этих поселений – рис. 6. В то же время в этом звене ТСЭС возможна более строгая оценка изменений, структурных трансформаций при первоначальных изменениях, например, во Владивостоке или Хабаровске. То есть, региональное развитие в этом случае может отражаться в более строгих пространственно-временных измерениях и оценках.

Заключение. В анализе регионального развития по крупным и средним экономическим районам необходимо наряду с районным выделять и территориальный уровень в виде сочетания ТСЭС. Для последних могут быть получены прогнозные оценки вариантов развития на основе расчетов структурных трансформаций в отдельных ТСЭС при заданных импульсах регионального развития. В виде подобных импульсов могут рассматриваться различные инвестиционные проекты, подготовленные для реализации в тех или иных поселениях или других звеньях ТСЭС.

Благодарности: Статья подготовлена при финансовой поддержке проекта РФФ № 14-18-03185.

Acknowledgments. This article was supported by the Russian Science Foundation, project no. 14-18-03185.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Артобольский С.С., Бакланов П.Я., Трейвиш А.И.* Пространство и развитие России: полимасштабный анализ // Вестн. РАН. 2009. № 2. С. 101–112.
2. *Бакланов П.Я.* Территориальные структуры хозяйства в региональном управлении. М.: Наука, 2007. 239 с.
3. *Бакланов П.Я.* Структуризация территориальных социально-экономических систем // Вестн. Моск. гос. ун-та. Сер. 5. География. 2013. № 6. С. 3–8.
4. *Василевский Л.И., Полян П.М.* Системная парадигма в экономической географии / В кн. Географическое положение и территориальные структуры. М.: Новый хронограф, 2012. С. 276–303.
5. *Гладкий Ю.Н., Чистобаев А.И.* Регионоведение. М.: Гардарики, 2002. 384 с.
6. *Кузнецова О.В.* Проблемы оценки федеральной инвестиционной политики как фактора регионального развития // Региональные исследования. 2014. № 4. С. 125–133.
7. *Лажнецов В.Н.* Содержание, системная организация и планирование территориального развития. Екатеринбург–Сыктывкар: Коми НЦ УрО РАН, 2014. 236 с.
8. *Ланно Г.М.* Города России. Взгляд географа. М.: Новый хронограф, 2012. 504 с.
9. *Перцик Е.Н.* Географическая мысль: история, проблемы, поиск решений. М.: Мастер, 2013. 428 с.
10. Регионализация в развитии России: географические процессы и проблемы / Под ред. А.И. Трейвиша и С.С. Артобольского. М.: Эдиториал УРСС, 2001. 296 с.
11. Социально-экономическая география: традиции и современность / Под ред. А.И. Шкириной и В.Е. Шувалова. М.–Смоленск: Ойкумена, 2009. 347 с.
12. *Стрелецкий В.Н., Глезер О.Б.* Регионы, регионализм, регионализация и региональное развитие в отечественном общественно-географическом дискурсе (вместо введения) / В кн. Вопросы географии. Сб. 141: Проблемы регионального развития России. М.: Издательский дом “Кодекс”, 2016. С. 13–22.
13. *Субботина Т.В., Шарыгин М.Д.* Территориальные социально-экономические системы. Пермь: Изд-во Пермского гос. ун-та, 2011. 269 с.
14. Теория социально-экономической географии: Современное состояние и перспективы развития. Ростов-на-Дону: Изд-во ЮФУ, 2010. 476 с.
15. Reshaping Economic Geography. World Development Report 2009. The World Bank, 2009. 410 p.

REFERENCES

1. Artobolevskii S.S., Baklanov P.Ya., Treivish A.I. Russia's space and development: A multiscale analysis. *Herald Russ. Acad. Sci.*, 2009, vol. 79, no. 1, pp. 25–34.
2. Baklanov P.Ya. *Territorial'nye struktury hozyaystva v regional'nom upravlenii* [Territorial Structures of Economy in Regional Management]. Moscow: Nauka Publ., 2007. 239 p.
3. Baklanov P.Ya. Structuring of territorial socio-economic system. *Vestn. Mosk. Univ., Ser. 5: Geogr.*, 2013, no. 6, pp. 3–8. (In Russ.).
4. Vasilevsky L.I., Polyani P.M. A system paradigm in economic geography. In *Geograficheskoe polozhenie i territorial'nye struktury* [A Geographical Position and Territorial Structures]. Moscow: Novyikhronograf Publ., 2012, pp. 276–303. (In Russ.).
5. Gladky Yu.N., Chistobaev A.I. *Regionovedenie* [Regional Studies]. Moscow: Gardariki Publ., 2002. 384 p.
6. Kuznetsova O.V. The problems of estimation of a federal investment policy as a factor of regional development. *Regional'nye issledovaniya*, 2014, no. 4, pp. 125–133. (In Russ.).
7. Lazhentshev V.N. *Soderzhanie, sistemnaya organizatsiya i planirovanie territorial'nogo razvitiya* [Contents, Systemic Organization and Planning of Territorial Development]. Yekaterinburg – Syktyvkar: Komi SC UB RAS Publ., 2014. 236 p.
8. Lappo G.M. *Goroda Rossii. Vzglyad geografa* [Russia's Cities. A Geographer's View]. Moscow: Novyikhronograf Publ., 2012. 504 p.
9. Pertsik E.N. *Geograficheskaya mysl': istoriya, problemy, poisk reshenii* [A Geographical Idea: History, Problems, Search for Decisions]. Moscow: Master Publ., 2013. 428 p.
10. *Regionalizatsiya v razvitiy Rossii: geograficheskie protsessy i problem* [Regionalization in Development of Russia: Geographical Processes and Problems], Treivish A.I and Artobolevsky S.S., Eds. Moscow: Editorial URSS Publ., 2001. 296 p.
11. *Sotsial'no-ekonomicheskaya geografiya: traditsii i sovremennost'* [Socioeconomic Geography: Traditions and Present Time], Shkirina A.I. and Shuvalov V.E., Eds. Moscow-Smolensk: Oikumena Publ., 2009. 347 p.
12. Streletskiy V.N., Glezer O.B. Regions and regionalization in Russian sociogeographic discourse. In *Voprosy geografii. Sb. 141: Problemy regional'nogo razvitiya Rossii* [Problems of Geography. Vol. 141: Problems of Regional Development of Russia], V.M. Kotlyakov, V.N. Streletskiy, O.B. Glezer, S.G. Safronov, Eds. Moscow: Kodeks Publ., 2016. pp. 13–22.
13. Subbotina T.V., Sharygin M.D. *Territorial'nye sotsial'no-ekonomicheskie sistemy* [Territorial Socioeconomic Systems]. Perm: Perm State University Publ., 2011. 269 p.
14. *Teoriya sotsial'no-ekonomicheskoi geografii: Sovremennoe sostoyanie i perspektivy razvitiya* [Theory of Socioeconomic Geography: Present State and Development Prospects]. Rostov-on-Don: YuFU Publ., 2010. 476 p.
15. Reshaping Economic Geography. World Development Report 2009. The World Bank, 2009. 410 p.