

РОССИЙСКОЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВО
Том 19 • Номер 4 • апрель 2018
ISSN 1994-6937
Russian Journal of Entrepreneurship
издательство Креативная экономика

Новые инфраструктурные факторы развития Иркутской области и сопредельных регионов

Плеслов А.А. [1]

[1] Новосибирский государственный университет экономики и управления, Новосибирск, Россия

АННОТАЦИЯ:

В статье исследованы процессы и факторы социально-экономического развития субъектов Российской Федерации. Рассмотрены тенденции практики поиска механизма регионального развития в рамках реализации целенаправленной государственной политики. Статья дает целостное представление о взаимосвязи возможностей социально-экономического развития регионов с государственной стратегией пространственного развития России, предусматривающей реализацию целевых программ, способных привести к структурным изменениям в сферах производства, транспорта, расселения, природопользования и экологии. При этом первыми должны реализовываться инфраструктурные проекты (энергетика, транспорт, связь), создающие необходимые всеобщие условия для любой экономической деятельности на территории региона. Статья посвящена выявлению возможностей регионального развития на базе инфраструктурных факторов как необходимого условия для расширенного промышленного производства на базе интенсивного освоения природных ресурсов на всей территории региона, что позволяет перейти от экспортно-сырьевой к инновационной и высокотехнологичной экономике, позволяющей расширить размещение импортозамещающих производств, стимулировать выпуск конкурентоспособной продукции и создать тысячи новых рабочих мест. В статье представлен материал, представляющий интерес для широкого круга лиц, проявляющих профессиональный интерес к проблемам региональной экономики.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: субъекты РФ, регионы-доноры, регионы-реципиенты, бюджетный федерализм, инфраструктурный комплекс, транспортная инфраструктура, инфраструктурные факторы развития региона, опорные территории развития, инфраструктурные проекты, стратегия пространственного развития России.

New infrastructure development factors of the Irkutsk region and adjacent regions

Pleslov A.A. [1]

[1] Novosibirsk State University of Economics and Management, Russia

Введение

Одним из проблемных вопросов, постоянно находящихся на повестке дня руководства страны в течение почти тридцати последних лет, является выравнивание диспропорций в развитии экономики регионов РФ [2]. Сглаживание экономической асимметрии – один из важнейших вопросов государственного строительства. Сам факт существования диспропорций экономического развития регио-

нов усложняет реализацию конституционных прав и гарантий, а также обеспечения достойного уровня жизни населения, что рано или поздно может привести к возникновению политических и социально-экономических напряжений.

Создание условий для равномерного и устойчивого развития регионов является одной из главных проблем институциональной экономики. Большое разнообразие стартового уровня экономического развития регионов на момент перехода к рыночным отношениям, их различия как по площади, численности и плотности населения, по обеспеченности ресурсами, так и по природно-климатическим условиям, национальным и историческим особенностям, характеру накопленных проблем и т.д., затрудняет решение задачи равномерного регионального развития.

Существующие проблемы регионального развития являются отражением исторически сложившейся пространственной неоднородности экономики России, что обусловлено такими факторами, как большая, протяженная и вытянутая территория, суровые климатические условия, затрудняющие и удорожающие освоение природных

ABSTRACT:

The article studies the processes and factors of socio-economic development of constituent entities of the Russian Federation. We consider trends in the practice of searching for the mechanism of regional development within the framework of the implementation of targeted public policy. The article provides a holistic picture of relationship between the opportunities for socio-economic development of regions and the state strategy of spatial development of Russia, which provides for the implementation of targeted programs that can lead to structural changes in production, transport, resettlement, environmental management and ecology. At the same time, infrastructure projects, namely, energy, transport, communications, should be implemented first because they create the necessary conditions for any economic activity in the region. The article is devoted to the identification of regional development opportunities on the basis of infrastructure factors as a necessary condition for expanded industrial production based on intensive development of natural resources throughout the region, which makes it possible to shift from an export-raw to an innovative and high-tech economy that allows expanding the location of import-substituting industries, stimulating the production of competitive products and creating thousands of new jobs. The article presents material which is of interest for people taking a professional interest in the problems of regional economy.

KEYWORDS: constituent entities of the Russian Federation, donor regions, recipient regions, fiscal federalism, infrastructure complex, transport infrastructure, infrastructure factors of regional development, basic development territories, infrastructure projects, spatial development strategy of Russia

JEL Classification: M13, M20, O18, R30 **Received: 05.03.2018 / Published: 30.04.2018**

© Author(s) / Publication: CREATIVE ECONOMY Publishers
For correspondence: Pleslov A.A. (Gal_pl@ngs.ru)

CITATION:

Pleslov A.A. (2018) Novye infrastrukturnye faktory razvitiya Irkutskoy oblasti i sopredelnyh regionov [New infrastructure development factors of the Irkutsk region and adjacent regions]. Rossiyskoe predprinimatelstvo. 19. (4). – 965-976. doi: 10.18334/rp.19.4.38882

ресурсов, и наконец, пространственные мегаразрывы между локализацией обрабатывающих производственных, трудовых и природных ресурсов.

Различны экономические процессы и ресурсы в разных регионах страны, уже в начале развития рыночных отношений происходит заметная дифференциация регионов по уровню промышленного производства и доходов населения. Очевидным лидером стала Москва, а все другие постепенно переходили в группу экономически депрессивных регионов [15].

При этом происходили сложные процессы формирования отношений между регионами и органами федеральной власти. Вырабатывались институциональные основы распределения предметов ведения, собственности, налогов, функций и полномочий между всеми уровнями власти. При этом наиболее показательной является проблема формирования федерального и региональных бюджетов, а также дотаций и других трансфертов – проблема не только экономическая, но и политическая [6].

Фактически все регионы РФ с точки зрения бюджетных отношений делятся на регионы-доноры и регионы-реципиенты, т.е. дотационные регионы. Это разделение носит объективный характер и характеризует общие тенденции социально-экономического развития регионов страны. По Бюджетному кодексу регион относится к числу доноров, если может обеспечить финансирование государственных услуг выше установленного минимума в расчете на душу населения, т.е. не нуждается в дотациях на выравнивание бюджетной обеспеченности [3].

Существующее экономическое пространство России исторически характеризуется неоднородностью что, безусловно, влияет на эффективность всего народного хозяйства и должно учитываться при формировании стратегии и тактики экономических преобразований. Углубление различий в социально-экономическом развитии регионов создает предпосылки для региональных экономических кризисов, ослабления экономической связанности и единства общества. Поэтому динамика экономической дифференциации субъектов единого экономического пространства страны имеет большое значение при разработке долгосрочной государственной программы социально-экономического развития страны [9].

За 10 лет, с 2006 по 2015 г., число регионов-доноров в России сократилось с 25 до 14, а в 2016 г. регионами-донорами являлись уже всего 11 регионов: Республика Татарстан, Ленинградская область, Московская область, Свердловская область, Тюменская область, Челябинская область, города федерального значения Москва и

ОБ АВТОРЕ:

Плеслов Анатолий Алексеевич, доцент кафедры региональной экономики и управления, кандидат экономических наук, доцент (Gal_pl@ngs.ru)

ЦИТИРОВАТЬ СТАТЬЮ:

Плеслов А.А. Новые инфраструктурные факторы развития Иркутской области и сопредельных регионов // Российское предпринимательство. – 2018. – Том 19. – № 4. – С. 965-976. doi: 10.18334/rp.19.4.38882

Таблица

Некоторые показатели, характеризующие субъекты РФ, дотируемые из федерального бюджета

Позиция субъекта РФ в рейтинге	Наименование субъекта РФ	Территория субъекта РФ (кв. км)	Население субъекта РФ (млн чел.)	Денежные доходы в месяц на одного жителя субъекта РФ (руб.)	Дотации из Федерального бюджета (млрд руб.)
1	Республика Дагестан	50,3	3015,7	26739	46,7
2	Республика Саха (Якутия)	3083,5	959,7	37847	43,1
3	Камчатский край	464,3	316,1	41102	37,5
4	Республика Крым	26,1	1907,1	15672	22,3
5	Чеченская Республика	15,6	1394,2	22914	22,2
6	Алтайский край	168,0	2376,7	20989	16,9
7	Республика Тыва	168,6	315,6	15255	13,5
8	Республика Бурятия	351,3	982,3	25486	13,2
9	Ставропольский край	66,2	2801,6	22971	12,3
10	Республика Башкортостан	142,9	4071,1	27744	11,0

Источник: составлено автором по данным Официального сайта Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/accounts/

Санкт-Петербург, Ненецкий автономный округ, Ханты-Мансийский автономный округ и Ямало-Ненецкий автономный округ [16]. Остальные 74 региона РФ – это дотационные регионы, среди которых практически невозможно выявить общие причины их депрессивности, так как они имеют радикальные различия между собой, что отражает и рейтинг 10 самых дотационных субъектов РФ на 2016 г., приведенный в *таблице.*

Даже формальный анализ приведенных данных позволяет предположить, что очевидны тенденции сокращения количества регионов-доноров на фоне усиления дотационного иждивенчества регионов-реципиентов. Действующая в РФ система бюджетного федерализма не стимулирует процессы регионального развития, а главное, она не может создать на территории дотируемого региона высокий уровень инвестиций, достаточный для развития новых инфраструктурных и производственных объектов, которые и являются базой экономического роста.

Формирование инфраструктурных факторов регионального развития

Перелом негативных тенденций и создание возможностей регионального развития могут быть реализованы только в рамках консолидированной государственной стратегии пространственного развития России, предусматривающей реализацию целевых

программ, способных привести к структурным изменениям в сферах производства, транспорта, расселения, природопользования и экологии. При этом первыми должны реализовываться инфраструктурные проекты (энергетика, транспорт, связь), создающие необходимые всеобщие условия для любой экономической деятельности на территории региона [21] *(Pleslov, 2017b)*.

Любой инфраструктурный комплекс, независимо от состава включаемых в него объектов и конечного результата функционирования, является основой всех процессов поддержания хозяйственной деятельности или социального развития [22] *(Pleslov, 2018)*.

Так как любые объекты инфраструктуры на территории региона и населенных пунктов одновременно обеспечивают деятельность производственных объектов и жизнедеятельность населения, то всю инфраструктуру необходимо рассматривать как единый инфраструктурный комплекс, который является важной составной частью народного хозяйства страны и ее отдельных регионов. Инфраструктура обеспечивает единство экономического пространства, комплексность развития и функционирования хозяйства страны на различных его уровнях [14] *(Akindinova, Kuzminov, Yasin, 2016)*.

Основные приоритеты эволюции экономического пространственного развития России и размещения производительных сил всегда находились в центре внимания экономической науки и руководства Российской Федерации [17]. В них особая роль отводится глобальным инфраструктурным проектам, которые очень конкретно представил как задачи ближайшего периода Президент России В.В. Путин в своем ежегодном послании Федеральному Собранию 1 февраля 2018 г. Общая задача на ближайшие шесть и более лет сформулирована как реализация стратегии пространственного развития России, основой которой является обеспечение «связанности» страны, для чего необходимо буквально «прошить» всю территорию России современными коммуникациями на базе транспортной инфраструктуры [18].

Особым образом Президент России подчеркнул необходимость опережающей модернизации БАМа и Транссиба для формирования евразийских сквозных транспортных коридоров и создания условий для развития прилегающих к этим магистралям регионов [10].

Транссибирская магистраль фактически объединяет пять федеральных округов и двадцать субъектов РФ, на территории которых находятся 65% добываемого в стране угля, 20% переработки нефти и 25% деревообработки, до 80% производственного потенциала и запасов природных ресурсов, таких как нефть, газ, уголь, лес, рудные запасы черных и цветных металлов и др. Транссиб связывает 87 городов, 14 из которых являются административными центрами соответствующих субъектов РФ [12].

К Байкало-Амурской магистрали (БАМ) непосредственно прилегают территории шести субъектов РФ: Республика Бурятия, Республика Саха (Якутия), Забайкальский край, Хабаровский край, Амурская область, Иркутская область. БАМ на протяжении

4300 км от Тайшета до Советской Гавани связан с Транссибом всего тремя линиями: Тында – Бамовская, Новый Ургал – Известковая и Комсомольск-на-Амуре – Волочаевка [11].

Железнодорожный транспорт является мощным инфраструктурным фактором комплексного развития прилегающих территорий, особенно если это заранее предусмотрено концепцией развития самой магистрали [13]. При целенаправленном опережающем развитии железнодорожного транспорта на территории региона обеспечивается: инфраструктура развития основных производств, территориальное разделение труда и специализация региона, регулярная устойчивая связь населенных пунктов, создание новых рабочих мест для трудоспособного населения, интенсивное заселение примагистральных территорий [4].

На сегодняшний день в рамках решения стратегических задач развития в РФ железнодорожного транспорта до 2030 г. уже осуществляется модернизация БАМа и Транссиба с целью развития пропускных и провозных возможностей этих магистралей. Особенностью проекта модернизации БАМа являются заложенные в него взаимосвязанные сценарии развития, объединяющие в себе включение БАМа в глобальную железнодорожную сеть транзитных международных грузопотоков и возможности освоения колоссальных месторождений угля, железной руды, золота и платины, ванадия, титана, меди и нерудных полезных ископаемых, которые расположены на прилегающих территориях [19] *(Pleslov, 2016)*. Это фактически создает инфраструктурные возможности для социально-экономического развития прилегающих территорий, их индустриального освоения и заселения [20] *(Pleslov, 2017a)*.

Таким образом, модернизация БАМа ориентирована не только на усиление транспортного коридора, но и на новое строительство опорной железнодорожной сети из 13 грузообразующих железнодорожных линий протяженностью семь тысяч километров к месторождениям полезных ископаемых. Общая сумма инвестиций, необходимых для развития БАМа на всей его протяженности на период до 2020 г., составляет порядка 400 млрд руб. По итогам 2017 г. степень технической готовности основных объектов составила от 2 до 50% с планируемым вводом в эксплуатацию к 2020 г.

Показательным является то, что действующие стратегии социально-экономического развития до 2030 г. всех субъектов РФ, прилегающих к БАМу, основным фактором развития рассматривают комплексную модернизацию БАМа [7]. Здесь особо характерен пример Иркутской области, так как она обладает разнообразными территориально дифференцированными природными ресурсами. Самыми существенными элементами стратегии развития области являются комплексные инвестиционные проекты будущих опорных территорий развития (далее – ОТР). Основные параметры реализации этих инвестиционных проектов будущих опорных территорий развития в сжатом формате могут быть представлены в виде перечня ОТР и их основных характеристик [8].

Саяно-Иркутская ОТР (южная часть области: г. Иркутск, Ангарский городской округ, г. Свирск, г. Зима, моногорода: Саянск, Усолье-Сибирское, Черемхово, Шелехов, рай-

оны: Балаганский, Заларинский, Жигаловский, Качугский, Куйтунский, Усть-Удинский, Усольский, Черемховский, Аларский, Баяндаевский, Боханский, Осинский, Нукутский, Эхирит-Булагатский, Иркутский, Зиминский, Ольхонский, Слюдянский, Шелеховский).

Будущая основная специализации территории – производство черных и цветных металлов, производство лекарств, переработка углеводородного сырья, развитие общего машиностроения и авиастроения, производство стройматериалов, добыча и обогащение угля (в т.ч. за счет освоения Ныгдинского и Вознесенского угольных месторождений), добыча солевых рассолов, сельское хозяйство, туризм.

В результате формирования данной ОТР ожидается создание более 45 тысяч новых рабочих мест.

2) Тулуно-Тайшетская ОТР (западная часть региона: моногород Тулун, Нижнеудинский, Тулунский, Тайшетский, Чунский районы).

Будущая основная специализация территории – комплексная переработка добываемых рудных ископаемых и развитие на их основе производства анодов и алюминия, лесопереработки, сельхозпроизводства, развитие транспорта, энергетической инфраструктуры, туризма.

В результате формирования данной ОТР ожидается создание более 1,5 тысяч новых рабочих мест.

3) Усть-Кутско-Ленская ОТР (северо-восточная часть региона: Усть-Кутский, Киренский, Казачинско-Ленский районы).

Будущая основная специализация территории – добыча нефти, газопереработка, газоэнергетика, лесопереработка и лесохимия.

В результате формирования данной ОТР ожидается создание около 15 тысяч новых рабочих мест.

4) Усть-Илимско-Катангская ОТР (север Иркутской области: моногород Усть-Илимск, Усть-Илимский, Нижнеилимский и Катангский районы).

Будущая основная специализация территории – промышленная переработка калийных солей, железной руды, каменного угля, лесозаготовка и деревопереработка, энергетика.

В результате формирования данной ОТР ожидается создание около 23 тысяч новых рабочих мест.

5) Братская ОТР (север Иркутской области: г. Братск и Братский район).

Данная ОТР станет основой промышленного развития Усть-Илимско-Катангской, Усть-Кутско-Ленской и Тулуно-Тайшетской ОТР, так как г. Братск и Братский район будут являться финансовым и управленческим центром данных территорий благодаря наличию развитой промышленности и инфраструктуры.

В результате формирования данной ОТР ожидается создание более 1,3 тысяч новых рабочих мест.

6) Бодайбинская ОТР (северо-восточная часть региона: г. Бодайбо и Бодайбинский район, Мамско-Чуйский район).

Будущая основная специализация территории – золотодобыча, добыча слюды и высокого кремнеземистого сырья в результате освоения крупнейшего в стране золоторудного месторождения «Сухой лог» и развития золоторудных месторождений «Ожерелье», «Угахан», «Ыканское».

В результате формирования этого ОТР ожидается создание около 3,5 тысяч новых рабочих мест.

Таким образом, на основе модернизации Байкало-Амурской магистрали возникают возможности реализации комплексных инвестиционных проектов формирования опорных территорий развития в Иркутской области. Будут созданы условия для расширенного промышленного производства на базе интенсивного освоения природных ресурсов на всей территории региона. Это позволит перейти от экспортно-сырьевой к инновационной и высокотехнологичной экономике, позволяющей расширить размещение импортозамещающих производств, а также стимулировать выпуск конкурентоспособной продукции [5]. Важнейшим ожидаемым социально-экономическим эффектом является создание более 89 тысяч новых рабочих мест, что объективно приведет к стабилизации численности населения.

Заключение

Очевидно, что проблемы регионального развития могут быть решены только на основе реализации крупных государственных программ, которые обеспечивают структурную перестройку экономики страны. Реализация межрегиональных проектов, как правило, осуществляется в формате федеральных отраслевых программ, что, в свою очередь, модернизирует и саму отрасль на уровне современных инновационных подходов, решений и технологий [1].

Структурные изменения осуществляются на основе инфраструктурных преобразований единого экономического пространства, что создает новые базовые условия для интенсивного социально-экономического развития всех регионов РФ. Для реализации на региональном уровне новых инфраструктурных ресурсов развития необходимо прогнозировать все положительные, а возможно, и отрицательные внешние эффекты от использования этих ресурсов, и разрабатывать обоснованные программы комплексного развития экономики регионов исходя из новых инфраструктурных возможностей, при этом учитывая их опережающий по времени прогнозный характер возникновения.

У стратегических инфраструктурных программ пространственного развития страны есть общие особенности, влияющие на их реализацию и эффективность – это их колоссальная инвестиционная емкость, что вынуждает делать сложный выбор очередности их осуществления и гигантские объемы работ, которые определяют длительные сроки их реализации. Это, в свою очередь, учитывая опережающий характер их реализации относительно региональных программ развития, отодвигает сроки модернизации экономики конкретных регионов в стратегическую перспективу десяти

и более лет. Возникает ситуация, когда государство вкладывает огромные ресурсы с очень отложенными во времени эффектами и население страны не ощущает их значимость для улучшения качества их жизни [23].

Поэтому Президент России в своем обращении очень сдержанно перечислил крупные инфраструктурные проекты, осуществляемые государством в рамках пространственного развития России. Он ограничился лишь теми из них, которые находятся в стадии видимой реализации, такие как Крымский мост, федеральные автомобильные трассы, Транссиб и БАМ, развитие русской Арктики, Северный морской путь и развитие морских портов.

Очевидно, что перспективы социально-экономического развития регионов РФ неразрывно связаны с возможностями реализации Стратегии пространственного развития страны, которая по прямому указанию Президента России является первоочередной задачей Правительства. Именно это формирует новые возможности и оптимистический сценарий для прорывного развития и роста экономики регионов страны и всей России.

ИСТОЧНИКИ:

1. Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10.01.2003 № 17-ФЗ// Собрание законодательства Российской Федерации, 30.02.2003, № 31, ст. 4006.
2. Федеральный закон «О стратегическом планировании в Российской Федерации» от 28.06.2014 № 172-ФЗ. // Собрание законодательства Российской Федерации, 30.07.2014, № 21, ст. 674.
3. Бюджетный кодекс Российской Федерации от 31.07.1998 № 145-ФЗ// Собрание законодательства Российской Федерации, 30.08.1998, № 154, ст. 673.
4. Распоряжение Правительства РФ от 17 июня 2008 года № 877-р. «Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» // Собрание законодательства Российской Федерации, 12.08.2008, № 2, ст. 508.
5. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 5 июля 2010 г. № 1120-р. «Стратегия социально-экономического развития Сибири до 2020 года».// Собрание законодательства Российской Федерации, 11.08.2010, № 15, ст. 2097.
6. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2009 г. № 2094-р. «Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года» // Собрание законодательства Российской Федерации Собрание законодательства Российской Федерации, 13.01.2010, № 24, ст. 3549.
7. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 августа 2015 г. № 2193-р «Об утверждении Концепции развития приграничных территорий субъектов Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа и Байкальского региона» //Собрание законодательства Российской Федерации, 13.01.2010, № 24, ст. 3549.

8. Стратегии социально-экономического развития Иркутской области до 2030 года. Irkobl.ru. [Электронный ресурс]. URL: http://irkobl.ru/sites/economy/socio-economic/project2030.
9. Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года (разработан Минэкономразвития России) от 01.03.2013. Официальный сайт Министерства экономического развития. [Электронный ресурс]. URL: http://economy.gov.ru/minec/resources/ ef7a9238-9f2d-4fe2-bc81-6e4606601ca2.
10. Основные проекты. Модернизация БАМа и Транссиба. Официальный сайт Открытого акционерного общества «Российские железные дороги». [Электронный ресурс]. URL: http://www.rzd/.
11. Проекты. Байкало-Амурская магистраль. Открытое акционерное общество «Российские железные дороги». [Электронный ресурс]. URL: http://www.rzd/.
12. Проекты. Транссибирская магистраль. Российские железные дороги. [Электронный ресурс]. URL: http://www.rzd/.
13. Стратегия развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года (основные положения). Российские железные дороги. [Электронный ресурс]. URL: http://www.rzd/.
14. Акиндинова Н., Кузьминов Я., Ясин Е. Экономика России: перед долгим переходом // Вопросы экономики. – 2016. – № 6. – с. 5-35.
15. Официальный сайт Минэкономразвития России. [Электронный ресурс]. URL: http://economy.gov.ru/minec/ACTIVITY/sections.
16. Официальный сайт Министерства финансов Российской Федерации. [Электронный ресурс]. URL: https://www.minfin.ru/ru/document/orders/#.
17. Официальный сайт Правительства Российской Федерации. [Электронный ресурс]. URL: http://government.ru.
18. Послание Президента Федеральному Собранию 01.03.2018 г. Сайт Президента России. [Электронный ресурс]. URL: http://www.kremlin.ru/events/president/news/56957.
19. Плеслов А.А. Новые формы территориальной организации предпринимательской деятельности // Российское предпринимательство. – 2016. – № 23. – с. 3405-3412. – doi: 10.18334/rp.17.23.37176.
20. Плеслов А.А. Факторный анализ взаимодействия предприятий малой промышленной группы// Российское предпринимательство. – 2017. – № 4. – с. 706-713. – doi: 10.18334/rp.18.4.37368.
21. Плеслов А.А. Организационно-экономические факторы создания и развития индустриальных парков // Российское предпринимательство. – 2017. – № 5. – с. 749. – doi: 10.18334/rp.18.5.37606.
22. Плеслов А.А. Факторы и возможности развития малого предпринимательства // Российское предпринимательство. – 2018. – № 2. – с. 485-495.
23. Российский статистический ежегодник. 2016. / Стат.сб. – М.: Росстат, 2016. – 725 с.
24. Российский статистический ежегодник. 2017. / Стат.сб. – М.:Росстат, 2017. – 686 с.

REFERENCES:

Rossiyskiy statisticheskiy ezhegodnik. 2016 [Russian Statistical Yearbook. 2016] (2016). M.: Rosstat. (in Russian).

Rossiyskiy statisticheskiy ezhegodnik. 2017 [Russian Statistical Yearbook. 2017] (2017). M.: Rosstat. (in Russian).

Akindinova N., Kuzminov Ya., Yasin E. (2016). Ekonomika Rossii: pered dolgim perekhodom [Russia's economy: before the long transition]. Voprosy Ekonomiki. (6). 5-35. (in Russian).

Pleslov A.A. (2016). Novye formy territorialnoy organizatsii predprinimatelskoy deyatelnosti [New forms of territorial business organization]. Russian Journal of Entrepreneurship. 17 (23). 3405-3412. (in Russian). doi: 10.18334/rp.17.23.37176.

Pleslov A.A. (2017a). Faktornyy analiz vzaimodeystviya predpriyatiy maloy promyshlennoy gruppy [Factor analysis of the interaction between enterprises of small industrial group]. Russian Journal of Entrepreneurship. 18 (4). 706-713. (in Russian). doi: 10.18334/rp.18.4.37368.

Pleslov A.A. (2017b). Organizatsionno-ekonomicheskie faktory sozdaniya i razvitiya industrialnyh parkov[Organizational and economic factors of creation and development of industrial parks]. Russian Journal of Entrepreneurship. 18 (5). 749. (in Russian). doi: 10.18334/rp.18.5.37606.

Pleslov A.A. (2018). Faktory i vozmozhnosti razvitiya malogo predprinimatelstva [Factors and opportunities for small business development]. Russian Journal of Entrepreneurship. 19 (2). 485-495. (in Russian).