

## **ПРИОРИТЕТЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНА: ТРАНСФОРМАЦИЯ МЕХАНИЗМА ПЛАНИРОВАНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

**Рослякова Наталья Андреевна**

ФГБУН Институт проблем региональной экономики Российской академии наук, Санкт-Петербург (научный сотрудник, кандидат экономических наук)  
e-mail: na@roslyakova24.ru, ORCID: 0000-0002-7511-2141

***Аннотация:** В работе анализируется законодательная основа для осуществления планового процесса в области развития транспортной инфраструктуры на разных уровнях управления. На этой основе автор выделяет ряд противоречий и несовершенств процесса стратегического планирования. Тремя основными являются: слабая согласованность планов развития транспортной инфраструктуры на разных уровнях управления, недостаточная интегрированность планов транспортного и экономического развития регионов, а также отсутствие системы индикаторов, которая позволяла бы содержательно описывать и обеспечивать контроль реализации планов развития транспортной инфраструктуры с учётом приоритетов регионального развития. Предлагаемые усовершенствования направлены на трансформацию ряда принципов, что позволит более полно учитывать как интересы разных уровней власти по развитию инфраструктуры, так и интересы различных стейкхолдеров, что направлено на повышение согласованности и действенности предлагаемого механизма.*

***Ключевые слова:** транспортная инфраструктура, механизмы стимулирования роста, инфраструктурное развитие, стратегическое планирование.*

## **PRIORITIES OF THE REGION ECONOMIC DEVELOPMENT: TRANSFORMATION OF THE MECHANISM FOR PLANNING THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE**

**Roslyakova Natalia**

Institute for Regional Economic Studies Russian Academy of Sciences, Saint-Petersburg  
(Researcher, PhD in Economics)

***Abstract:** The paper analyzes the legislative of the strategy planing of the transport infrastructure development at different levels of government. On this basis, the author identifies a number of contradictions and imperfections of the strategic planning process. The three main ones are: poor coordination of transport infrastructure development plans at dif-*

*ferent levels of government, insufficient integration of transport and economic development plans of regions, as well as the lack of a system of indicators that would allow meaningful description and monitoring of the realization of transport infrastructure development plans, taking into account the priorities of regional development. The proposed improvements are aimed at transforming a number of principles, which will more fully take into account both the interests of different levels of government in infrastructure development and the interests of various stakeholders, which is aimed at increasing the coherence and effectiveness of the proposed mechanism.*

**Keywords:** *transport infrastructure, growth promotion mechanisms, infrastructure development, strategic planning.*

В Транспортной стратегии РФ (ТС РФ) указано, что следующим шагом повышения эффективности управления является создание и развитие информационно-аналитической системы управления реализацией программ различных уровней [8]. Основными задачами такой системы являются: оформление аналитической информации в различных видах (в разрезе исходных показателей; плановых индикаторов, территорий и т.п.); оформление программ развития транспорта как в территориальном, так и во временном разрезе с разбивкой по объектам, узлам, направлениям и коридорам с их текущими и перспективными характеристиками. На протяжении 2000-х гг. основной приоритет экономической политики РФ выражался через парадигму экономического роста с опорой на крупные вертикально-интегрированные отраслевые частные и государственные корпорации, в значительной степени ориентированные на внешние рынки, что отмечают во многих исследованиях [12; 14]. Это привело к опережающему развитию трубопроводной и портовой инфраструктуры, связанных с ними ресурсодобывающих предприятий. Указанные принципы развития транспортной инфраструктуры часто выступали объектами критики, поскольку ограничивали возможности формирования политики регионального развития [15; 17]. При наличии несомненных плюсов концентрации управленческих решений на федеральном уровне таких как высокая управляемость, возможность решить особые задачи и реализовать крупные проекты национального уровня, удовлетворить определённые геостратегические и общеполитические интересы, вопросы территориального экономического развития выпадают из контура управленческих воздействий, что отмечается в источниках [13; 18]. Результатом продолжительного действия указанного принципа стало доминирование факторов национального уровня в определении динамики как занятости, так и роста ВРП в абсолютном большинстве регионов. Сложилась ситуация, при которой даже в тех регионах, в которых наблюдался высокий потенциал экономического развития, планируемые и предпринимаемые мероприятия, в том числе инфра-

структурные, не вносили существенного вклада в рост и развитие территорий. К настоящему моменту были сформированы глобальные логистические и транспортные коридоры, которые сейчас «встали» из-за санкций (достаточно привести в пример перипетии Северного потока). Этот глобальный приоритет привёл в упадок организацию грузоперевозок внутри страны. При этом новые условия хозяйственной деятельности требуют активизации именно межрегионального взаимодействия для быстрого запуска производства и налаживания компенсирующих поставок выбывших промышленных товаров.

Устранить сложившиеся диспропорции в территориальном управлении был призван Федеральный закон о стратегическом планировании [5]. Так статья 37 указанного закона обозначила определённую свободу регионов в плане определения перечня региональных программ, в порядке их формирования и разработки, который утверждается высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации. Статья также предусматривала возможность разработки региональных программ при наличии государственной программы Российской Федерации (то есть программы федерального уровня), направленных на достижение целей, относящихся к предмету совместного ведения. Предполагалось, что таким образом будет обеспечено преломление мероприятий основного планового документа, определяющего развитие транспортной инфраструктуры – Транспортной стратегии РФ (ТС РФ), на пространственный уровень. Для этого были внесены дополнительные изменения в ряд законодательных актов. Так изменения в ФЗ-184 от 06.10.1999 г. (в редакции от 31.12.2017 г.) «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» [4] обеспечили региональным властям возможность направлять средства регионального бюджета с дополнительными субвенциями федерального бюджета на решение вопросов:

- дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения;
- содержания, развития и обслуживания аэродромов, находящихся в собственности субъекта Российской Федерации;
- содержания, развития и обслуживания речных портов, расположенных на территориях, находящихся в собственности субъекта Российской Федерации;
- организации транспортного обслуживания населения воздушным, водным, автомобильным, железнодорожным транспортом в межмуниципальном и пригородном сообщении.

С другой стороны, изменения коснулись Бюджетного кодекса РФ (БК РФ) в части определения условий для межбюджетных трансфертов на обеспечение

дорожной деятельности. Вследствие активизации инициатив в области разработки региональных программ развития транспортной инфраструктуры возникла потребность совершенствования распределения денежных средств на дорожное строительство. Первоначальное правило, которое действовало до 29 ноября 2016 г. [1], использовало принцип пропорциональности трансфертов распределению доходов бюджетов субъектов от акцизов<sup>5</sup>, было преобразовано в специальное распределение, осуществляемое согласно с Федеральным законом о федеральном бюджете на очередной финансовый год и плановый период или на основании акта Правительства Российской Федерации [2; 6-7]. Таким образом произошла трансформация механизма распределения денежных средств на дорожное хозяйство между региональными бюджетами, которая дала федеральным властям определённую свободу. Именно это преобразование поддержало инициативу по разработке программ транспортного развития и создало основу для более активного лоббирования интересов отдельных регионов в федеральном центре. Предполагалось, что региональная программа развития транспортной инфраструктуры в этом случае будет выступать, своего рода, инструментом для обоснования выделения средств и распределения ответственности по строительству и поддержанию автомобильных дорог между руководителями регионов и федеральным центром.

На муниципальном уровне разработка программ развития транспортной инфраструктуры также была инициирована законом о стратегическом планировании. Дополнительные обязательства по её подготовке были определены частью 5.1 ст. 26 ГрК РФ [3], согласно с которым программа комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения или городского округа разрабатывается и подлежит утверждению в шестимесячный срок с даты утверждения генерального плана поселения или городского округа. Введённые Постановлением Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. №1440 требования к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения или городского округа предполагают формирование планов муниципалитетов по достижению безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения и экономики на территории муниципалитета [9].

Столь масштабный и интенсивный процесс формирования программ в системе государственного и местного управления был призван решать задачи, связанные с определением целей деятельности региональных и местных властей для стимулирования экономики и обеспечения целенаправленности процесса территориального развития. Однако стоит сказать, что данный механизм не является вполне совершенным, поскольку формально утверждённые требо-

---

<sup>5</sup> Акцизов на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей.

вания к обеспечению территориального развития не были подкреплены должным образом пониманием природы влияния транспортной инфраструктуры на экономический рост отдельных территорий, путей активизации роста через транспортную инфраструктуру. Одним из способов преодоления таких плановых затруднений стал перенос плановых ориентиров из программ более высокого уровня. В целом этот подход соответствует сложившейся практике по постановке задач управления сверху вниз. Как иллюстрацию можно привести планирование парковочных мест в Усть-Лужском сельском поселении, несмотря на то что для этой сельской территории такой проблемы определённо не существует [11].

Преобразование принципов государственного управления позволит повысить осведомлённость о значимых взаимосвязях и выработать механизмы, которые будут ощутимо сказываться на территориальном развитии. Это даст возможность повысить степень соответствия планового процесса государственно-го и муниципального управления цели регионального роста. Следует ожидать, что приоритетность принципа территориального развития будет способствовать достижению цели активизации регионального роста в наиболее полном варианте. При этом совершенствования требует и система показателей, которая отражает этапы и уровни достижения цели. Актуальность такого совершенствования подиктована необходимостью осуществления контроля за процессом стимулирования роста через развитие транспортной инфраструктуры, а также необходимостью объективной оценки существующей реальности и вариантов территориального развития.

Принцип целенаправленности в приложении к планировочной деятельности по территориальному развитию предполагает, что для различных по характеристикам территорий будет вырабатываться набор специальных действий или мероприятий, который позволит повышать эффективность транспортной инфраструктуры как источника роста. Под эффективностью здесь следует понимать максимально возможное приближение к цели экономического роста территории за счёт использования материальных, трудовых, властных ресурсов транспортной сферы.

Другая группа принципов, связанная с адекватным описанием существующих социально-экономических систем и изучением особенностей и закономерностей их развития, предполагает усиления регионального вектора и систематизацию знаний о генезисе социально-экономических систем различного типа. Сущностное и содержательное осмысление тенденций развития социально-экономических систем, получение достоверных представлений об их реакциях на внешние воздействия есть важнейшее условие воплощения научного принципа в процесс планирования территориального развития. Основываясь на до-

стоверных данных возможна выработка мероприятий, которые будут действенными в условиях, различных для разных регионов. Таким образом обеспечивается реализация принципа реальности. В отсутствие научной проработки системных реакций невозможно выработать действенные механизмы совершенствования социально-экономических систем, невозможно определить уровень ресурсного обеспечения, способного привести к решению задач. Отбор методов на любом другом принципе, как, например, имплементация наилучшего опыта, не снимает вопроса о понимании и оценке последствий реализации каких-то решений. В этом случае не достигается и реализация принципа связи с социально-экономической жизнью территории, что отмечается в источнике [16]. Только при содержательном анализе условий развития региональных экономических систем и их связей с транспортной инфраструктурой возможны отбор и выработка таких управленческих воздействий, которые могут значимо воздействовать на систему в определённом направлении, что даёт возможность успешно реализовать плановую функцию в управлении развитием через транспортную инфраструктуру.

В другую группу можно объединить принципы, которые способствуют формированию устойчивости планового процесса для развития организационно-экономических отношений транспортной инфраструктуры. Сюда можно отнести принципы непрерывности и гибкости. Под непрерывностью следует понимать способность управляющей системы в каждый момент времени обуславливать процесс развития с той или иной степенью успешности. Очевидно, что в кризисные периоды, при смене национальных и/или международных макроэкономических тенденций, при смене приоритетов и ключевых принципов национальной политики управляемость и предсказуемость могут снижаться, что требует вновь научного осмысления и увязки с действительностью. Воспроизведение этого этапа в новых, изменившихся условиях и выработка действий, соответствующих возникшим обстоятельствам, будет выражением принципа непрерывности. Гибкость же планового процесса для государственного управления будет выражаться в возможности воспринять и учесть такие преобразования в текущем и преследующих циклах планирования.

Можно заключить, что при реализации приоритета территориального развития следует углублять формируемые программы развития транспортной инфраструктуры объективными оценками связей с социально-экономическими системами разных уровней. Общий вектор изменения принципов направлен на повышение знаний о территориях. Одним из элементов решения этой задачи стал внедрённый в конце 2017 г. социальный стандарт транспортного обслуживания населения автомобильным и наземным электрическим транспортом [10]. Появления перечня критически важных показателей вызвало к жизни потреб-

ность оценивать и планировать их достижение на уровне территорий (отдельных муниципалитетов). Однако отсутствие организационно-подготовительной работы, в процессе которой муниципалитеты могли бы оценить динамику предложенных к планированию показателей, выявить значимость их развития для повышения качества жизни и обслуживания населения, привело к несоответствию по принципам планомерности, реальности и связанности, что в свою очередь стало препятствием к совершенствованию и содержательному наполнению программ муниципалитетов.

Другой гранью данной проблемы является неосведомлённость о потребностях в транспортной инфраструктуре со стороны частных экономических агентов. Постановлением Правительства [9] также были утверждены обязанности местной администрации и муниципальной программы по обеспечению условий развития ещё и для экономической системы территории. Большие затруднения вызывает отсутствие какого-либо перечня показателей по удовлетворительности обслуживания производства и экономики [21]. То есть, если для транспорта в социальной сфере были даны пусть единые для всех территорий, но ориентиры (контролируемые показатели). Для сферы экономики представлений о потребностях нет даже на федеральном уровне. Возникает противоречивая ситуация, когда существует требование по определению и обеспечению условий развития транспортной инфраструктуры для роста экономической системы, но нет представления о потребностях этой экономической системы в развитии определённых условий и элементов транспортной инфраструктуры. Затруднения при определении таких показателей связаны с тем, что экономика регионов и муниципалитетов РФ имеет крайне разнообразную структуру, что усложняет формирование какого-то общероссийского перечня показателей. И актуализирует определение таких показателей для более мелких территориально-хозяйственных единиц. Такого рода информация может способствовать совершенствованию управленческого процесса на разных уровнях и в различных аспектах. При формировании данных на федеральном уровне возможны определение тенденций и группировка регионов с позиций их основных особенностей, прогнозирование общих тенденций развития и формирование сценариев для отдельных групп регионов. На уровне субфедеральном – понимание, какие тенденции свойственны территории в целом и отдельным субъектам. На региональном уровне – формирование диапазона возможных реакций сложившейся в регионе социально-экономической системы. На муниципальном уровне – определение свойств местной системы и её реакций. В дополнение, ТС РФ [8] как один из шагов повышения эффективности планирования и управления определяет необходимость построения аналитической информации в различных формах с разбивкой как в территориальном и временном планах, так и по объектам

транспортной инфраструктуры, узлам. В связи с этим, мы предлагаем использовать следующие показатели для описания системы элементов «Транспортный центр – Транспортный узел – Транспортный комплекс», выделенные на основе нестингового подхода (представлены в табл. 1). Ключевым отличием является именно реализация подхода, учитывающего территориально-хозяйственное значение элемента транспортной инфраструктуры, в отличие от подхода, который широко представлен в программах развития транспортной инфраструктуры всех уровней в настоящее время, связанного с обеспечением роста на общестрановом уровне.

Таблица 1

Перечень показателей для описания и характеристики элементов транспортной инфраструктуры в системе государственного и муниципального территориального планирования

Показатели	ТЦ	ТУ	ТК
Натуральные показатели транспортной сферы	Объём и динамика отправок грузов для целей ТЦ; динамика и уровень развития складской и транспортной инфраструктуры для целей ТЦ	Объёмы и динамика отправок грузов для целей ТУ; динамика и уровень развития межрегиональной и международной транспортно-транзитной инфраструктуры	Объёмы и динамика отправок грузов для целей ТК; динамика и уровень развития локальных и межрегиональных сетей общепроизводственной транспортной инфраструктуры
Показатели рынка транспортных услуг	Насыщенность рынка транспортных услуг ТЦ; характеристики эластичности спроса и предложения на услуги по транспортировке ТНП в ТЦ	Насыщенность рынка транспортных услуг ТУ; характеристики эластичности спроса и предложения на услуги по транспортировке промышленных товаров в ТУ; объёмы, динамика отправок грузов, хозяйственные пропорции и отраслевая структура конкурирующих ТУ, а также их динамика	Насыщенность рынка транспортных услуг ТК; характеристики эластичности спроса и предложения на услуги по транспортировке промышленных товаров в ТУ; хозяйственные пропорции и отраслевая структура экономики местной и смежной для ТК, а также их динамика



Показатели	ТЦ	ТУ	ТК
Занятость	Динамика занятости в торговой и транспортной-логистической сферах	Динамика занятости в добывающей промышленном и транспортной узлах	Динамика занятости в сфере перерабатывающей и обрабатывающей промышленности
Показатели, характеризующие специфику территориально-хозяйственных связей	Объём и динамика рынка оптовой и розничной торговли; объём, динамика и структура импортно-экспортных операций по видам ТНП; динамика и направления международных и межрегиональных перевозок ТНП; количество и уровень развития сетевых торговых компаний, специализирующихся на ТНП	Хозяйственные пропорции и отраслевая структура территории, где расположен ТУ, а также их динамика; динамика объёма производства и уровня специализации территории на производстве некоторого вида промышленной продукции	Динамика объёма производства, уровня технологической глубины производства на территории; доля и динамика показателя обеспечения производства местными ресурсами, узлами, деталями, комплектующими, технологиями; число звеньев цепочки добавленной стоимости локализованных в местной экономике

Источник: [22]

Как примеры отслеживаемых в настоящий момент показателей можно привести время перевозки контейнеров железнодорожным транспортом, объём транзитных перевозок контейнеров, мощность морских портов, доля перегруженных автодорог федерального и регионального значения в их общей протяженности. Предлагаемая система показателей позволяет оценить роль конкретных объектов транспортной инфраструктуры в приложении к местной экономике и смежных взаимодействующих экономических систем.

В общем смысле обобщение информации на основе территориально-хозяйственного значения различных элементов транспортной инфраструктуры восходит к идеям предплановых исследований [19-20; 23], которые были направлены на выявление генезиса тенденций развития транспортной инфраструктуры и социально-экономической системы, которые складываются на некоторой территории. В общем смысле предлагаемая система показателей позволяет преодолеть «кампанейский принцип» [24], когда все субъекты планирования (в первую очередь здесь понимаются отдельные муниципалитеты) оказались обязанными вырабатывать однотипные стратегические планы, которые в отсутствие информации выполнялись без учёта региональной специфики. На

основе комплекса информации о существующем характере участия местной экономической системы в реализации транспортных взаимодействий различного территориально-хозяйственного значения становится возможным выявить направления и ограничения сложившейся системы хозяйствования по обеспечению социально-экономического развития, преобразования, которые требуют экономика и транспортная инфраструктура территории для достижения конкретных целей развития.

Обеспечение такой информированности возможно организовать несколькими путями. В первом случае это может быть агрегирование на высших уровнях управления (федеральном и субфедеральном) информации о всех более мелких территориальных единицах, находящихся в их управлении (в первую очередь речь идёт о регионах и муниципалитетах, составляющих их) и анализ больших массивов данных с целью выявления значимых взаимосвязей между параметрами транспортной инфраструктуры и социально-экономической системы. Плюсами такого подхода являются единообразие исследовательского и аналитического метода, конечность получаемого результата моделирования и аналитических оценок. Данный способ можно назвать переходным, поскольку сохранение ориентира на федеральный уровень, как уровень управляющей системы по вопросам территориального развития, сможет ограниченно учитывать местные особенности и интересы. В другом случае, на более низких уровнях власти (региональном и муниципальном) могут быть сформированы задачи не только обобщения информации, но и проведения первичных оценок значимых взаимосвязей. В этом случае на более высоком уровне будет агрегироваться не информация, а аналитические результаты, полученные на более низких уровнях управления. И, следовательно, увязывание и согласование результатов, агрегирование их по возможным схожим условиям или механизмам стимулирования роста. Очевидно, что данный подход является более трудоёмким, однако возможность повышения осведомлённости местных властей о состоянии управляемой системы, повышение общей управленческой планировочной культуры на всех уровнях власти, получение высшими уровнями власти более детализированных представлений об управляемых территориях делают его более предпочтительным.

### **Библиографический список**

1. Бюджетный кодекс Российской Федерации от 31.07.1998 №145-ФЗ [по состоянию на 29.11.2016].
2. Бюджетный кодекс Российской Федерации от 31.07.1998 №145-ФЗ [по состоянию на 01.01.2018].

3. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 №190-ФЗ [по состоянию на 23.04.2018].
4. Федеральный закон «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» от 06.10.1999 №184-ФЗ [по состоянию на 31.12.2017].
5. Федеральный закон «О стратегическом планировании в Российской Федерации» от 28.06.2014 №172-ФЗ [по состоянию на 31.12.2017].
6. Федеральный закон «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» от 30.11.2016 №409-ФЗ [по состоянию на 27.11.2017].
7. Федеральный закон «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и статью 30 Федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием правового положения государственных (муниципальных) учреждений» от 04.10.2014 №283-ФЗ [по состоянию на 29.07.2017].
8. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 №1734-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» [по состоянию на 12.05.2018].
9. Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов» [по состоянию на 11.01.2016].
10. Распоряжение Минтранса России от 31.01.2017 №НА-19-р «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» [по состоянию на 13.04.2018].
11. Постановление Администрации муниципального образования «Усть-Лужское сельское поселение» муниципального образования «Кингисеппский муниципальный район» Ленинградской области от 25.12.2017 №342 «Об утверждении Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Усть-Лужское сельское поселение» муниципального образования «Кингисеппский муниципальный район» Ленинградской области».
12. Абалкин Л.И. Логика экономического роста. – М.: Институт экономики РАН, 2002. – 228 с.
13. Аганбегян А.Г. Социально-экономическое развитие России / 2-е изд., испр. и доп. – М.: Дело, 2004. – 272 с.
14. Восстановление экономического роста в России : Научный доклад ИПП РАН // ИПП РАН : офиц. сайт. – 2016. URL: <https://ecfor.ru/publication/vosstanovlenie-ekonomicheskogo-rosta-v-rossii-doklad/> (дата обращения: 12.05.2019).

15. Григорьев, Л. Сцилла и Харибда региональной политики / Л. Григорьев, Н. Зубаревич, Ю. Урожаева // Вопросы экономики. – 2008. – №2. – С. 83-98.
16. Зубарев, Н.Ю. Современные императивы стратегического планирования в регионах Российской Федерации (на примере субъектов Приволжского федерального округа) / Н.Ю. Зубарев, Т.В. Миролюбова, Д.Г. Красильников // ARS ADMINISTRANDI. – 2015. – №4. – С. 112-123.
17. Зубаревич, Н.В. Стратегия пространственного развития: приоритеты и инструменты / Н.В. Зубаревич // Вопросы экономики. – 2019. – №1. – С. 135-145.
18. Лаженцев, В.Н. Научно-методологические проблемы государственного регулирования территориального развития / В.Н. Лаженцев // Экономическая наука современной России. – 2001. – №1. – С. 48-58.
19. Шнипер, Р.И. Локальные комплексные программы / Р.И. Шнипер, А.С. Новосёлов, В. Н. Лексин [и др.]. – Новосибирск: Наука, 1984. – 288 с.
20. Межотраслевые связи и народнохозяйственные пропорции Восточной Сибири и Дальнего Востока / под ред. Р. И. Шнипера, Л. П. Денисовой. – Новосибирск: Наука СО, 1974. – 316 с.
21. Рослякова, Н.А. Институциональные противоречия в документах регионального развития / Н.А. Рослякова // Глобализация экономики и российские производственные предприятия: материалы 16-й Междунар. науч.-практ. конф., г. Новочеркасск, 14-18 мая 2018 г. / Южно-Российский государственный политехнический университет (НПИ) имени М.И. Платова. – Новочеркасск: ЮРГПУ(НПИ), 2018. – С. 197-201.
22. Рослякова, Н.А. Дифференциация развития транспортной инфраструктуры в условиях неравновесной динамики регионов / Н. А. Рослякова; под науч. ред. Горидько Н. П. – СПб.: Скифия-принт, 2021. – 291 с.
23. Бандман, М.К. Территориально-производственные комплексы: Предплановые исследования / М.К. Бандман [и др.]; предисл. М.К. Бандмана. – Новосибирск: Наука Сибирское Отд-ние, 1988. – 270 с.
24. Швецов, А.Н. Деструктивные стереотипы стратегического планирования / А.Н. Швецов // От рецессии к стабилизации и экономическому росту / матлы VIII Международной научно-практической конференции – М.: Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова, 2016. – С. 8-16.