

УДК 338.46

**СФЕРА УСЛУГ КАК КАТАЛИЗАТОР РАЗВИТИЯ  
ТЕРРИТОРИЙ****Л.К. Серга, Н.И. Овечкина, Е.С. Шмарихина, Е.Ю. Чемезова,  
Т.Б. Скрипкина, К.А. Зайков**Новосибирский государственный университет  
экономики и управления «НИНХ»  
E-mail: s444@ngs.ru

В статье определены и обсуждаются реперные временные точки и ключевые факторы, детерминирующие качественные изменения статуса г. Новосибирска и Новосибирской области на всем протяжении их жизненных циклов, с помощью исторического метода выполнена периодизация развития города и области; показана роль сферы услуг, в частности, транспорта, образования и науки в инновационном развитии субъекта Федерации; сделан критический анализ современных подходов к управлению развитием рассматриваемого региона; проведены сопоставления различных траекторий развития на примере конкретных видов деятельности; сформулированы выводы и рекомендации; в качестве информационной базы исследования использованы данные государственной статистики, открытые данные ведомственной статистики, результаты авторских исследований.

*Ключевые слова:* периодизация, точка роста, городская агломерация, сервис.

**SERVICE SECTOR AS CATALYST FOR TERRITORIES  
DEVELOPMENT****L.K. Serga, N.I. Ovechkina, E.S. Shmarikhina, E. Yu. Chemezova,  
T.B. Skripkina, K.A. Zaykov**Novosibirsk State University of Economics and Management  
E-mail: s444@ngs.ru

The article defines and discusses defined time points and key factors determining quality changes of status of Novosibirsk and Novosibirsk Region throughout their life cycles; periodization of development of the city and region is made via historical method; the role of service sector, in particular, transport, education and science in innovative development of the federal subject is shown; critical analysis of modern approaches to management of development of the region in question is carried out; various development pathways by the example of certain types of activities are put together; conclusions are drawn and recommendations are made; government statistics data, open data of department statistics, results of authors research are used as a data base.

*Key words:* periodization, growth point, urban agglomeration, services.

**Введение.** Анализируя итоги развития Сибирского федерального округа (СФО) за перестроечные годы, многие исследователи отмечают: снижается вклад региона в валовой внутренний продукт страны, ухудшается демографическая ситуация, отношение доходов на душу населения СФО к общероссийским показателям имеет устойчивую тенденцию к снижению [11, 12, 17]. В качестве одного из катастрофических последствий сохранения современного сценария развития Сибири можно отметить начавшееся

обезлюдение территории региона: пассионарное коренное население начинает перетекать в западные и южные районы России. Очевидно, что происходящие процессы негативным образом отражаются и на уровне национальной безопасности страны в целом. Нельзя сказать, что обозначенные здесь проблемы совсем не беспокоят современную российскую власть, следует лишь отметить, что поддержка центром сибирских территорий в большинстве случаев носит декларативный характер. Региональные власти субъектов СФО в качестве средств будущего развития предлагают создание и формирование крупных городских агломераций, в частности принимаются решения [13] и обсуждаются в средствах массовой информации и специальной литературе проблемы становления Новосибирской, Красноярской, Кемеровской, Томской, Омской городских агломераций. В данной работе рассмотрим некоторые позиции, касающиеся перспектив развития «большого Новосибирска».

**Периодизация развития Новосибирска и Новосибирской области** или «Да здравствует то, благодаря чему мы – несмотря ни на что!». 6 ноября 1992 г. в Кировском районе на Затулинском жилмассиве Новосибирска был установлен стенд с этим выражением (см., например, Википедия – Новосибирск). В данном лозунге в некотором смысле отражена «история и философия» развития города и области. В XIX–XX вв. произошли три ключевых события, детерминированные проблемами национальной безопасности страны, которые, на наш взгляд, обусловили рождение и бурное развитие города и области: строительство Транссибирской магистрали, Великая Отечественная война, строительство Новосибирского Академгородка (табл. 1). Благодаря этим событиям, Новосибирск в очень короткий по историческим меркам временной интервал прошел путь от небольшого поселения до города, превратился в крупный промышленный центр на Востоке страны, стал научным и культурным центром мирового уровня [2, 9].

Таблица 1

**Реперные точки (события, мероприятия, мегапроекты), определившие историческую парадигму Новосибирска и Новосибирской области**

|             | Годы            | События, проекты   | Итоги   |
|-------------|-----------------|--|---|
| Начало      | 1893–1903       | Трансиб, первый мост через р. Обь  | Город (Кривошеково – Новониколаевск – Новосибирск). Статус города – 1903 г.   |
| Позавчера   | 1941–1942       | Великая Отечественная война (эвакуация промышленности с Запада на Восток)    | Крупный промышленный центр на Востоке страны  |
| Вчера       | 1957–1959, 1985 | Академгородок (ВАСХНИЛ, Кольцово), метрополитен                              | Научный и культурный центр мирового уровня  |
| Сегодня     | 1986–2014       | «Технопарк» Академгородка, ТЦ «Мега», «Экспоцентр», третий мост через р. Обь | Деловая «столица» Сибири. Торговый, деловой, культурный, промышленный, транспортный и научный центр федерального значения |
| Завтра      | 2015–2020       | Четвертый мост через р. Обь.....   | Новосибирская агломерация, крупный международный транспортно-логистический центр  |
| Послезавтра | ...             | ...  | Мировой центр   |

Рассматривая «сегодня» в табл. 1, отметим, прежде всего, что резко снизились масштабы событий и проектов. Более того, в современной российской истории Новосибирская область и город проиграли, кажется, все, что можно было проиграть. Сначала (1990-е гг.) «невидимой рукой свободного рынка» были задушены практически все предприятия оборонной промышленности, металлургические заводы [8, 10]. Были закрыты производства по выпуску бытовой электронной техники и почти все предприятия легкой промышленности, прекратили активную деятельность ведомственные научно-внедренческие организации и предприятия. Несколько позже (2000-е гг.) Новосибирск получил еще два подряд чувствительных удара. Он утратил свои позиции там, где его место считалось незыблемым не только на уровне СФО, но и в России, и в мире: Томск получил государственный заказ на создание технико-внедренческой особой экономической зоны; Красноярску предоставили право и средства для создания Сибирского федерального университета. Что имеем: в 2013 г. бюджет ТГУ составил более 6,0 млрд руб., НГУ – 3,5; ТПУ – около 4; НГТУ – 2,1; бюджет СФУ – 6,7 млрд. В топ-10 лучших университетов страны – два томских, один новосибирский; усиливаются позиции СФУ. Не без участия руководителей города и области за последние два года ослаблены конкурентные позиции нескольких ведущих новосибирских университетов второго плана. В 2013 г. резко возросла неопределенность в судьбе СО РАН и других академий, отделения которых размещаются в Новосибирске и области. Таким образом, все позиции, по которым НСО и город в советское время привлекали лучшие кадры не только Сибири, но и всей страны (СССР), постепенно утрачиваются.

Между тем Новосибирск за это же время превратился в бизнес-столицу Сибири, и дело, с нашей точки зрения, не в том, или точнее не только в том, что в городе размещены управляющие органы СФО. Есть несколько объективных показателей, уровень и тенденции которых доказывают «столичность» Новосибирска. Отметим лишь два из них: во-первых, доля услуг в отраслевой структуре валовой добавленной стоимости (в 2010 г. по СФО этот показатель составлял 47,7 %; *Новосибирская область* – 65,9; Томская область – 54,6; Омская – 43,4; Алтайский край – 52,1; Красноярский край – 32,4; Кемеровская область – 41,1; для сравнения РФ – 55,9; Москва – 81,0; Санкт-Петербург – 64,3). Во-вторых, из всех субъектов СФО только в Новосибирской области расходы финансовых средств населения превышают их доходы, иначе говоря, Новосибирск является местом, в котором жители СФО и других регионов России хранят и тратят деньги. Область входит в число немногих регионов России, где душевые расходы превышают душевые доходы.

Проведенная нами периодизация позволяет отметить два ключевых фактора, синергия которых обеспечивала опережающее поступательное развитие города и области в прошлом, – это уникальное географическое положение и высокий уровень человеческого капитала [5]. Именно благодаря взаимодействию двух этих составляющих «мы несмотря ни на что» сохраняем свою статусность. Рассматривая проекции развития региона на будущее, необходимо отметить: вряд ли в ближайшей перспективе следует ожидать увеличения материальной и финансовой поддержки от центральной власти, то же самое относится и к ожиданиям интеллектуальных про-

рывов со стороны управленческих структур города и области в части конструирования будущего жителей НСО. В этой связи весьма показательным является то, что региональный заказ на «Актуализацию стратегии социально-экономического развития Новосибирской области на период до 2025 года» в результате открытого конкурса получила московская консалтинговая фирма, которая, как выяснилось в ходе выполнения работ, не имела ни опыта, ни соответствующих компетенций в части разработки программ развития территорий.

**Точки роста «Большого Новосибирска».** На десятом Красноярском экономическом форуме (февраль 2013) чиновники министерства регионального развития страны впервые официально заявили о государственной поддержке российских агломераций, одной из таких территорий была заявлена Новосибирская агломерация. В Новосибирске подготовлен проект агломерации, которая должна стать третьей по величине в России. Концепцию Новосибирской агломерации разрабатывал специально созданный пул компаний, включающий ОАО «Гипрогор» (Москва), Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН, Сибирскую геодезическую академию, «СибНИИГрадостроительства», международного консультанта Ove Arup & Partners International Ltd (Великобритания). В новое территориальное образование войдут, кроме самого Новосибирска, три города (Бердск, Искитим, Обь), семь районов области, наукоград Кольцово и несколько точек роста (узлов опережающего развития). По проекту площадь Новосибирской агломерации должна составить порядка 20 тыс. кв. км, а население – 2,4 млн человек. В качестве точек роста планируются: наукополис, аэротрополис, кластер строительных материалов и деловой центр [18, 19]. Наукополис призван объединить усилия отделений академий наук, расположенных на территории НСО, в качестве катализатора создания и внедрения инноваций авторы проекта рассматривают Академпарк и Биотехнопарк. Аэротрополис – формирование городов вокруг крупных аэропортов является мировым трендом двадцать первого столетия, в России подобный проект несколько ранее начал реализовываться на базе аэропорта Домодедово, ростки аналогичного образования сейчас стихийно формируются вокруг Толмачево, появляются предприятия, обслуживающие пассажирские и грузовые перевозки. Разработчики концепции агломерации планируют в перспективе создать город – с жилой застройкой, офисами, гостиницами, зоной свободной торговли, индустриальным, логистическим, бизнес- и технопарками, исследовательским и конференц-центрами. Кадровый потенциал Аэротрополиса оценивается в 50–60 тыс. рабочих мест. Кластер строительных материалов формируется в Искитиме и Бердске; усилить признак «столичности» агломерации будет призван, по мнению разработчиков, деловой центр, расположенный в Железнодорожном и Центральном районах Новосибирска.

В специальной литературе можно найти несколько точек зрения на понятие городской агломерации, концептуальных различий между которыми нет. Например: «...городская агломерация – компактная пространственная группировка поселений, объединенных интенсивными производственными и культурными связями в сложную многокомпонентную динамическую систему. Граница городских агломераций определяется по конечным пунктам

маятниковых миграций» [21]. Критериями объединения поселений в одну агломерацию являются: непосредственное примыкание густонаселенных территорий к основному городу без существенных разрывов в застройке; площадь застроенных территорий превышает площадь сельскохозяйственных угодий, лесов; массовые трудовые, учебные, бытовые, культурные и рекреационные поездки (маятниковые миграции). Они охватывают не менее 10–15 % трудоспособного населения, которое проживает в городах и поселениях агломерации, но работают в центре основного города. Из приведенного определения легко видеть, что вдохновители и разработчики проекта формирования Новосибирской городской агломерации (как, впрочем, и любой другой) очень «реалистично» подходят к решению поставленных перед ними задач. Имманентные свойства создаваемого объекта таковы, что он есть, он будет и его можно непрерывно развивать и что самое интересное – этот объект представляет собой нечеткое множество, причем как по ресурсам, так и по результатам [7, 15]. Привлекательность данного проекта состоит также в том, что критиковать его особенно не за что: агломерация не является теоретическим конструктом, это реальное образование; позиции, обозначенные точками роста или узлами опережающего развития, есть, и они действительно показывают динамику выше средней; концепция агломерации когерентна основным направлениям, сформулированным в «Стратегии социально-экономического развития Новосибирской области», не противоречит другим аналогичным документам российского, регионального и областного уровня. И тем не менее «осадок остается». Нам довелось участвовать в подготовке экономического обоснования создания портовой особой экономической зоны (ПОЭЗ) «Толмачево» и есть возможность провести сопоставление: ПОЭЗ – Аэротрополис.

**Тенденции рынка авиаперевозок.** При оценке тенденций рынка важно определить вектор и интенсивность спроса. Этот параметр мы измерили косвенным путем с использованием натуральных характеристик, в частности были взяты показатели «пассажиропоток» (тыс. чел.) и «объем перевезенных грузов» (тыс. т).

ОАО «Аэропорт Толмачево» является одним из крупнейших пассажирских узлов России. По показателю пассажиропотока компания занимает 6-е место среди аэропортов РФ. За период с 2003 по 2012 г. среднегодовой темп прироста составил 10,2 %. За рассмотренный период только в 2009 г. произошло снижение пассажиропотока вследствие глобального экономического кризиса. В последние годы (2010–2012 гг.) средний годовой темп прироста составлял 20,2 % (самый большой среди первой шестерки аэропортов России). К 2012 г. число обслуженных пассажиров достигло 3 млн 267 тыс. человек (рис. 1).

По открытым данным ведомственной статистики было рассчитано два варианта прогнозов.

1. Проекция основной тенденции, сложившейся за период 2009–2012 гг. Данный период может считаться однокачественным, как с точки зрения посткризисного этапа, так и с позиции ускорения темпов увеличения показателя, что наглядно прослеживается на рис. 2. При этом проекция проведена с учетом разных темпов увеличения пассажиропотоков на внутренних и международных воздушных линиях. На первом этапе выполнен прогноз

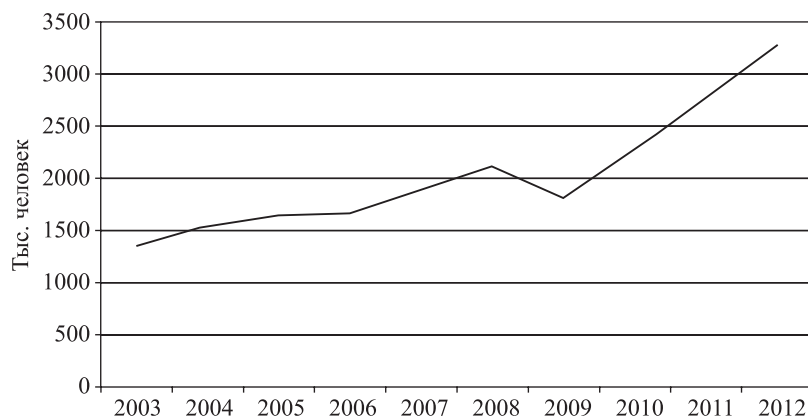


Рис. 1. Фактические данные пассажиропотока в аэропорту «Толмачево» за 2003–2012 гг.



Рис. 2. Оценка спроса населения на пассажирские перевозки в аэропорту «Толмачево»

числа перевезенных пассажиров на внутренних воздушных линиях и международных воздушных линиях, а затем произведена их суммарная оценка.

Второй вариант рассчитан по той же схеме, что и первый. Отличие – в сглаживании кризисного падения объема пассажиропотока 2009 г. по уровням 2008 и 2010 гг. Это позволило элиминировать влияние кризиса, а соответственно и сгладить резкий рост показателя в посткризисный период с целью неперенесения влияния экзогенного фактора на будущее.

В табл. 2 представлены результаты расчетов объемов спроса на пассажирские перевозки через аэропорт «Толмачево» по первому и второму варианту расчетов. Таким образом, учитывая последние тенденции в изменении пассажиропотока в аэропорту «Толмачево», предполагается возрастание спроса на пассажирские авиаперевозки. Их величина к 2020 г. достигнет 6–7 млн чел. Однако спрос на эту услугу зависит и от других факторов,

Таблица 2

**Прогнозные оценки пассажиропотока в аэропорту «Толмачево» на 2013–2020 гг., тыс. чел.**

| Год  | Вариант 1                             |             |      |                 |      |   | Вариант 2                             |             |      |                 |      |   |
|------|---------------------------------------|-------------|------|-----------------|------|---|---------------------------------------|-------------|------|-----------------|------|---|
|      | Фактический пассажиропоток, тыс. чел. | В том числе |      | Проекция оценки |      | Общая проекция пассажиропотока, тыс. чел. | Фактический пассажиропоток, тыс. чел. | В том числе |      | Проекция оценки |      | Общая проекция пассажиропотока, тыс. чел. |
|      |                                       | ВВЛ         | МВЛ  | ВВЛ             | МВЛ  |   |                                       | ВВЛ         | МВЛ  | ВВЛ             | МВЛ  |   |
| 2009 | 1805                                  | 1366        | 439  |                 |      |   | 2185                                  | 1655        | 530  |                 |      |   |
| 2010 | 2261                                  | 1574        | 687  |                 |      |   | 2261                                  | 1574        | 687  |                 |      |   |
| 2011 | 2766                                  | 1711        | 1055 |                 |      |   | 2766                                  | 1711        | 1055 |                 |      |   |
| 2012 | 3267                                  | 2016        | 1251 |                 |      |   | 3267                                  | 2016        | 1251 |                 |      |   |
| 2013 |                                       |             |      | 2188            | 1559 | 3747                                      |                                       |             |      | 2044            | 1514 | 3558                                      |
| 2014 |                                       |             |      | 2396            | 1839 | 4235                                      |                                       |             |      | 2166            | 1767 | 3933                                      |
| 2015 |                                       |             |      | 2605            | 2120 | 4725                                      |                                       |             |      | 2288            | 2020 | 4308                                      |
| 2016 |                                       |             |      | 2813            | 2400 | 5213                                      |                                       |             |      | 2410            | 2273 | 4683                                      |
| 2017 |                                       |             |      | 3021            | 2681 | 5702                                      |                                       |             |      | 2532            | 2526 | 5058                                      |
| 2018 |                                       |             |      | 3230            | 2961 | 6191                                      |                                       |             |      | 2654            | 2779 | 5433                                      |
| 2019 |                                       |             |      | 3438            | 3241 | 6679                                      |                                       |             |      | 2775            | 3032 | 5807                                      |
| 2020 |                                       |             |      | 3646            | 3522 | 7168                                      |                                       |             |      | 2897            | 3285 | 6182                                      |

таких как увеличение подвижности населения, вступление России в ВТО и пр. Рассмотрим их подробнее:

а) демографический – рост численности населения за счет естественного прироста и миграции увеличивает спрос на пассажироперевозки [4, 6];

б) район притяжения – сейчас услугами а/п «Толмачево» пользуются в основном жители Новосибирской области – 2686,9 тыс. чел.; после строительства скоростных электричек в Омск, Томск, Барнаул, Кемерово численность населения, пользующегося услугами авиации, возрастет – 5540,7 тыс. чел. [20]. Дальнейшее притяжение близлежащих территорий к городам, связанным с Новосибирском скоростными электричками (Омская, Томская, Кемеровская области, Республика Алтай, Алтайский край), увеличит численность потенциальных пассажиров до 11085,8 тыс. чел.;

в) доходы – рост доходов населения способствует росту спроса на авиаперевозки; наблюдается тенденция снижения среднего чека авиаперевозок по отношению к средней зарплате: в НСО в 2010 г. составлял 0,477, в 2011 г. – 0,451, в 2017 г. (прогноз) – 0,305. Число и частота авиамаршрутов – 90 направлений: 50 – международных, 40 – внутренних. На табло аэропорта числится 289 рейсов, в сутки – 83 прилета-вылета. В 2011 г. в а/п «Толмачево» обслужено 17 277 самолетовылетов: на внутренних воздушных линиях – 12 016, на международных воздушных линиях – 2767, иностранных воздушных судов – 2494. В 2012 г. обслужено 18 535 самолетовылетов (на 1258 больше).

С каждым годом увеличивается доля международных самолетовылетов и пассажиропотока. В плане дальнейшее открытие новых направлений полетов, расширение маршрутной сети с одновременным увеличением часто-

ты полетов пассажирских авиакомпаний и развитие региональной авиации. Безопасность полетов постоянно повышается, приобретает новое оборудование технических средств досмотра, охраны, связи, транспорта, например, специальное изделие – противоосколочное одеяло, видеокамеры, программное обеспечение для защиты персональных компьютеров, обслуживающих обработку персональных данных.

Улучшается сервис на территории аэропорта – асфальтирована бесплатная стоянка автотранспорта, открыт цех бортового питания, расширяется спектр коммерческих услуг в здании аэропорта и пр.

Одновременно наблюдаются отрицательные тенденции пассажироперевозок на железнодорожном транспорте, где количество перевезенных пассажиров ежегодно снижается в среднем на 3 %, доля железнодорожного транспорта в международных пассажироперевозках незначительна (чуть больше 1 %), первенство принадлежит авиации (90 %); авиамобильность – увеличение летающего кластера (в настоящий момент в России – 15 %, в то время как в Европе – 45 %, 67 % – в США). В 2011 г. число пассажироперевозок на 1000 чел. населения НСО составило 1029, мультипликативное воздействие факторов, связанных с созданием ПОЭЗ, позволит к 2018 г. повысить уровень этого показателя до 2834 [3]. Предполагаемое увеличение дотаций на пассажироперевозки авиатранспортом в Северо-Западном, Уральском, Сибирском и Дальневосточном федеральных округах на 1300 млн руб. в 2013 г. позволит дополнительно увеличить мобильность в среднем на 70 тыс. человек в год.

Таблица 3

**Прогнозные оценки грузопотока  
в аэропорту «Толмачево»  
на 2013–2020 гг.**

| Год  | Грузопоток в аэропорту «Толмачево», т |
|------|---------------------------------------|
| 2002 | 15966                                 |
| 2003 | 16233                                 |
| 2004 | 17289                                 |
| 2005 | 15556                                 |
| 2006 | 16158                                 |
| 2007 | 18521                                 |
| 2008 | 20547                                 |
| 2009 | 16428                                 |
| 2010 | 19663                                 |
| 2011 | 21812                                 |
| 2012 | 28028                                 |
| 2013 | 30831                                 |
| 2014 | 34945                                 |
| 2015 | 39344                                 |
| 2016 | 44028                                 |
| 2017 | 48998                                 |
| 2018 | 54254                                 |
| 2019 | 59794                                 |
| 2020 | 65620                                 |

Учитывая влияние всех вышеперечисленных факторов при условии создания ПОЭЗ «Толмачево», можно предположить более значительный рост спроса на пассажирские авиаперевозки – в 2020 г. свыше 7 млн человек.

В 2012 г. через аэропорт «Толмачево» было переправлено грузов в объеме 28 тыс. т. По сравнению с 2002 г. грузопоток увеличился на 75,5 %, ежегодный прирост составлял 5,6 %.

Прогноз объемов грузопотока через аэропорт «Толмачево» был рассчитан по многофакторной модели, включающей:

- 1) объем пассажиропотока, тыс. чел.;
- 2) объем валового регионального продукта, млн руб.;
- 3) число самолетовылетов;
- 4) время, годы.

Результаты расчетов представлены в табл. 3.

Можно видеть, что к 2020 г. оборот грузов в аэропорту «Толмачево» увеличится до 65,6 тыс. т. Этот объем будет достигнут только под влиянием действия перечислен-



ных выше факторов и основываясь на экстраполяции их тенденций. Создание ПОЭЗ должно было стать толчком для ускорения данного процесса.

Резюмируя, отметим, что аэропорт «Толмачево» бесспорно можно рассматривать как одну из важных точек развития Новосибирской области и региона в целом, нет сомнений, что он является и может рассматриваться в качестве узла опережающего движения Новосибирской городской агломерации. В то же время создание ПОЭЗ на базе аэропорта «Толмачево», во-первых, обеспечило бы условия ускоренного роста, во-вторых, задало бы вполне определенные параметры роста: временные, ресурсные, результативные (объем добавленной стоимости, инвестиции, налоги, численность занятых), в конечном итоге позволило бы приблизить в том числе и время создания Аэротрополиса.

### Литература

1. Безрукова Т.Л., Лесных Р.А., Сироткина Н.В., Соломахин А.Н. Управление региональной экономикой на основе формирования инвестиционных проектов: монография. Воронеж, 2006. Сер. Инвестиции. 133 с.
2. Глинский В.В., Гусев Ю.В., Золотаренко С.Г., Серга Л.К. Портфельный анализ в типологии данных: методология и применения в поддержке управленческих решений // Вестник НГУЭУ. 2012. № 1. С. 25–54.
3. Глинский В.В. Как измерить малый бизнес // Вопросы статистики. 2008. № 7. С. 73–75.
4. Глинский В.В. К вопросу об оценке перспектив развития демографической ситуации в России // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2008. № 12. С. 17–21.
5. Глинский В.В., Макаридина Е.В. О модели жизненного цикла высшего профессионального образования России // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2011. № 3. С. 12–18.
6. Глинский В.В., Овечкина Н.И. Тенденции демографической политики: сдержанный оптимизм третьего цикла // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2010. № 16. С. 14–18.
7. Глинский В.В., Серга Л.К. Нестабильные совокупности: концептуальные основы методологии статистического исследования // Вестник НГУЭУ. 2009. № 2. С. 137–142.
8. Глинский В.В., Серга Л.К. О государственном регулировании малого предпринимательства в России // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2011. № 19. С. 2–8.
9. Глинский В.В. Типология экономического развития современной России на основе методов периодизации макроэкономических процессов // Вестник Томского государственного университета. 2009. № 1 (318). С. 160–166
10. Глинский В.В., Третьякова О.В., Скрипкина Т.Б. О типологии регионов России по уровню эффективности здравоохранения // Вопросы статистики. 2013. № 1. С. 57–68.
11. Ефимов В.С., Ефимов А.В. Сибирский федеральный округ: анализ социально-экономических процессов в 1990–2011 гг. // Вестник НГУЭУ. 2013. № 3. С. 10–25.
12. Кисельников А.А., Щербак И.В. Макроэкономические индикаторы развития Сибирского федерального округа // Вестник НГУЭУ. 2013. № 4. С. 24–33.
13. Постановление администрации Новосибирской области от 07.09.2009 № 339-па «Об утверждении Схемы территориального планирования Новосибирской области».
14. Сафронова Н.Г., Яцюк А.В. Бухгалтерский финансовый учет: учеб. пособие. М.: ИНФРА-М; Новосибирск: Сибирское соглашение, 2003. 527 с.

15. *Серга Л.К.* Об одном подходе к определению пороговых значений в решении задачи классификации // Вестник НГУЭУ. 2012. № 1. С. 54–60.
16. *Сироткина Н.В., Полева Н.А.* Проблема управления человеческими ресурсами промышленных предприятий и пути ее решения // Инновационный Вестник Регион. 2010. № 1. С. 32–37.
17. *Сироткина Н.В., Борисова С.А., Рублевская А.А.* Необходимость и перспективы стратегического управления организациями системы образования // ФЭС: Финансы. Экономика. Стратегия. 2011. № 11. С. 48–52.
18. *Чемезова Е.Ю.* Типологии субъектов РФ по уровню социально-экономического развития // Вестник НГУЭУ. 2010. № 1. С. 171–176.
19. Об изысках агломерации, или Новейший сценарий развития Новосибирской области. URL: <http://www.giprogor.ru/ru/node/663>
20. Транспортная стратегия России до 2030 года. URL: [http://rosavtodor.ru/information/Osnovnye\\_dokumenty/transportnaya\\_strategiya\\_rf\\_na\\_period\\_do\\_2030\\_goda.html](http://rosavtodor.ru/information/Osnovnye_dokumenty/transportnaya_strategiya_rf_na_period_do_2030_goda.html)
21. URL: [http://www.glossary.ru/cgi-bin/gl\\_sch2.cgi?RDuwukxqol!gjrslwg.oo](http://www.glossary.ru/cgi-bin/gl_sch2.cgi?RDuwukxqol!gjrslwg.oo)

### Bibliography

1. *Bezrukova T.L., Lesnyh R.A., Sirotkina N.V., Solomahin A.N.* Upravlenie regional'noj jekonomikoj na osnove formirovanija investicionnyh proektov: monografija. Voronezh, 2006. Ser. Investicii. 133 p.
2. *Glinskij V.V., Gusev Ju.V., Zolotareno S.G., Serga L.K.* Portfel'nyj analiz v tipologii dannyh: metodologija i primenenija v podderzhke upravlencheskih reshenij // Vestnik NGUJeU. 2012. № 1. P. 25–54.
3. *Glinskij V.V.* Kak izmerit' malyj biznes // Voprosy statistiki. 2008. № 7. P. 73–75.
4. *Glinskij V.V.* K voprosu ob ocenke perspektiv razvitija demograficheskoj situacii v Rossii // Nacional'nye interesy: priority i bezopasnost'. 2008. № 12. P. 17–21.
5. *Glinskij V.V., Makaridina E.V.* O modeli zhiznennogo cikla vysshego professional'nogo obrazovanija Rossii // Nacional'nye interesy: priority i bezopasnost'. 2011. № 3. P. 12–18.
6. *Glinskij V.V., Ovechkina H.I.* Tendencii demograficheskoj politiki: sderzhannyj optimizm tret'ego cikla // Nacional'nye interesy: priority i bezopasnost'. 2010. № 16. P. 14–18.
7. *Glinskij V.V., Serga L.K.* Nestabil'nye sovokupnosti: konceptual'nye osnovy metodologii statisticheskogo issledovanija // Vestnik NGUJeU. 2009. № 2. P. 137–142.
8. *Glinskij V.V., Serga L.K.* O gosudarstvennom regulirovanii malogo predprinimatel'stva v Rossii // Nacional'nye interesy: priority i bezopasnost'. 2011. № 19. P. 2–8.
9. *Glinskij V.V.* Tipologija jekonomicheskogo razvitija sovremennoj Rossii na osnove metodov periodizacii makrojekonomicheskikh processov // Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. 2009. № 1 (318). P. 160–166.
10. *Glinskij V.V., Tret'jakova O.V., Skripkina T.B.* O tipologii regionov Rossii po urovnju jeffektivnosti zdruvoohranenija // Voprosy statistiki. 2013. № 1. P. 57–68.
11. *Efimov V.S., Efimov A.V.* Sibirskij federal'nyj okrug: analiz social'no-jekonomicheskikh processov v 1990–2011 gg. // Vestnik NGUJeU. 2013. № 3. P. 10–25.
12. *Kisel'nikov A.A., Shherbak I.V.* Makrojekonomicheskie indikatory razvitija Sibirskogo federal'nogo okruga // Vestnik NGUJeU. 2013. № 4. P. 24–33.
13. Postanovlenie administracii Novosibirskoj oblasti ot 07.09.2009 № 339-pa «Ob utverzhdenii Shemy territorial'nogo planirovanija Novosibirskoj oblasti».
14. *Safronova N.G., Jacjuk A.V.* Buhgalterskij finansovyj uchet: ucheb. posobie. M.: INFRA-M; Novosibirsk: Sibirskoe soglasenie, 2003. 527 p.
15. *Serga L.K.* Ob odnom podhode k opredeleniju porogovyh znachenij v reshenii zadachi klassifikacii // Vestnik NGUJeU. 2012. № 1. P. 54–60.
16. *Sirotkina N.V., Poleva N.A.* Problema upravlenija chelovecheskimi resursami promyshlennyh predpriyatij i puti ee reshenija // Innovacionnyj Vestnik Region. 2010. № 1. P. 32–37.

17. *Sirotkina N.V., Borisova S.A., Rublevskaja A.A.* Neobhodimost' i perspektivy strategicheskogo upravlenija organizacijami sistemy obrazovanija // FJeS: Finansy. Jekonomika. Strategija. 2011. № 11. P. 48–52.
18. *Chemezova E.Ju.* Tipologii sub#ektov RF po urovnju social'no-jekonomicheskogo razvitija // Vestnik NGUJeU. 2010. № 1. P. 171–176.
19. Ob izyskah aglomeracii, ili Novejshij scenarij razvitija Novosibirskoj oblasti. URL: <http://www.giprogor.ru/ru/node/663>
20. Transportnaja strategija Rossii do 2030 goda. URL: [http://rosavtodor.ru/information/Osnovnye\\_dokumenty/transportnaya\\_strategiya\\_rf\\_na\\_period\\_\\_do\\_2030\\_goda.html](http://rosavtodor.ru/information/Osnovnye_dokumenty/transportnaya_strategiya_rf_na_period__do_2030_goda.html)
21. URL: [http://www.glossary.ru/cgi-bin/gl\\_sch2.cgi?RDuwukxqol!gjrslwg.oo](http://www.glossary.ru/cgi-bin/gl_sch2.cgi?RDuwukxqol!gjrslwg.oo)