

## ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СЕТЕВОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МАЛЫХ ГОРОДОВ И РАЙОННЫХ ЦЕНТРОВ\*

© 2017 М.С. Оборин, М.Ю. Шерешева\*\*

Рассмотрены перспективные направления сетевого взаимодействия малых городов и районных центров с учетом международного опыта и особенностей российской институциональной среды. Статья посвящена развитию малых городов и районных центров на основе их включения во взаимовыгодное сетевое сотрудничество. В качестве приоритетных были выбраны наиболее перспективные направления с точки зрения преобразования малого города в эффективное социально-экономическое пространство, актуализации имеющегося потенциала, а также тех возможностей, которые объективно существуют в контексте государственного управления стратегическими показателями. В результате исследования выявлены основные проблемы малых городов; обобщены данные о комплексных сетевых проектах, в которые включены малые города; охарактеризованы перспективные направления сетевого взаимодействия.

**Ключевые слова:** сетевое взаимодействие, малые города, потенциал, государственное и муниципальное управление.

### **Основные положения:**

- ◆ малые города выступают стратегическими точками роста региональных и государственных экономик;
- ◆ потенциал малых городов является недостаточным для самостоятельного роста, поэтому необходима включенность в высокоразвитые промышленные, транспортно-логистические, туристско-рекреационные сети;
- ◆ важное направление сетевого взаимодействия - повышение качества муниципального управления, позволяющего эффективно перераспределять ресурсы между малыми городами и районными центрами;
- ◆ наиболее перспективными направлениями сетевого взаимодействия стали туристско-рекреационное, торгово-промышленное, транспортно-логистическое.
- ◆ актуализация выявленных направлений будет способствовать синергетическому эффекту для социально-экономического развития регионов.

### **Введение**

Развитие научного подхода к управлению городом сталкивается с целым рядом серьезных проблем. Наибольшие трудности обусловлены наличием многочисленных взаимозависимых аспектов развития любого города, когда социальные, экономические, инфраструктурные и пространственные сложные системы существуют в изменяющихся формах в огромном диапазоне масштабов.

Целью статьи является исследование перспективных направлений сетевого взаимодей-

ствия малых городов и районных центров на основе потенциала Пермского края, Тульской и Владимирской областей.

Согласно опыту многих стран малые города являются потенциальными точками роста<sup>1</sup>. В целом ряде исследований показано, что многие малые города имеют преимущества перед более крупными урбанизированными агломерациями, такие как благоприятная экология, неосвоенные территории, уникальное культурно-историческое наследие. В то же время зачастую подобные

\* Статья выполнена при финансовой поддержке гранта Российского научного фонда (проект № 17-18-01324) "Устойчивое развитие экономики территорий на основе сетевого взаимодействия малых городов и районных центров".

\*\* Оборин Матвей Сергеевич, доктор экономических наук, доцент кафедры экономического анализа и статистики Пермского института (филиала) Российского экономического университета имени Г.В. Плеханова, профессор кафедры мировой и региональной экономики, экономической теории Пермского государственного национального исследовательского университета. E-mail: recreachin@rambler.ru; Шерешева Марина Юрьевна, доктор экономических наук, профессор кафедры прикладной институциональной экономики, директор Центра исследований сетевой экономики, зав. лабораторией институционального анализа экономического факультета Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова. E-mail: m.sheresheva@gmail.com.

преимущества нивелируются целым рядом негативных характеристик, как-то: сокращение численности населения, отсутствие экономического роста, транспортная удаленность, низкое качество инфраструктуры, ее фрагментарность<sup>2</sup>.

В настоящее время перед нашим государством стоит серьезная задача обеспечить возможность полноценного развития не только мегаполисов и крупных городов, но и малых городов России, без чего невозможно создать хорошие перспективы для сбалансированного устойчивого развития различных регионов. Такое развитие, как показывает мировая практика, возможно на основе сетевого взаимодействия, обеспечивающего включенность депрессивных территорий в отлаженные механизмы формирования, перераспределения, использования разнообразных ресурсов.

### Методы

За рубежом накоплен достаточно заметный пласт научной литературы, в которой обсуждаются различные аспекты, касающиеся роли городов в человеческих сообществах и управления городами<sup>3</sup>. В настоящее время приобретает все более широкое распространение теоретический подход, в рамках которого города рассматриваются как самостоятельные экономические агенты, имеющие собственную стратегию развития, конкурирующие и одновременно сотрудничающие друг с другом<sup>4</sup>.

Как подчеркивает Л. Бетанкур, города могут развиваться, следуя некоторому набору основных принципов, действующих локально и способных объяснить, как происходит постепенный подъем города. В результате он получает теоретическую основу, определяющую общие открытые свойства городов через оптимизацию набора локальных условий. Эта основа используется для того, чтобы прогнозировать единым количественным способом средние социальные, пространственные и инфраструктурные свойства городов как набор шкальных отношений (*scaling relations*), которые применимы к любым городским системам в любой стране мира.

Л. Бетанкур сравнивает и сопоставляет структуру и динамику городов и других сложных систем, обладающих некоторыми аналогичными свойствами<sup>5</sup>. Этот взгляд пе-

рекликается с подходом, основанным на применении теории сложности и теории сетей, идущих от традиций физики, к вопросам территориального и отраслевого развития<sup>6</sup>. Этот подход основан на предположении, что системы, имеющие схожие топологические характеристики, подчиняются общим законам. Основная особенность данного подхода состоит в признании применимости некоторых универсальных законов к различным типам систем, будь то социальные, экономические, природные, искусственные и т.д.<sup>7</sup>

В экономической науке термином “сеть” принято обозначать структуру связей между элементами некой социально-экономической системы. Этими элементами могут быть отдельные личности, организации, отрасли, города или даже нации (государства), комбинирующие свои ресурсы и компетенции для достижения общих целей<sup>8</sup>. При этом в соответствии с сетевой парадигмой (*city network paradigm*)<sup>9</sup> экономическое поведение городов как “коллективных агентов” (*collective agents*), их конкуренция и сотрудничество важны для комбинирования и распределения в международном масштабе ресурсов различных стейкхолдеров для успеха крупных территориальных проектов и для устойчивого развития территорий<sup>10</sup>.

Ассоциации местных органов власти и транснациональных сетей городов в Европе не ограничивают свою деятельность агрегированием и представлением интересов их членов, стимулируя обмен и передачу передового опыта между городами, совместную разработку инновационных решений. Эта практика получила название *горизонтальной европеизации*<sup>11</sup>, показывающей, что трансфер лучших практик требует наличия прямых связей между городами - участниками сетей и между различными стейкхолдерами, чьи интересы и ресурсы важны для развития города. Связи между местными органами власти, как двусторонние, так и многосторонние, используются местными субъектами в качестве инструментов для транснационального сетевого взаимодействия, обмена опытом и обучения на основе передового опыта.

Так, в области сотрудничества по управлению климатом можно выделить три типа горизонтальной европеизации.

Во-первых, наряду с членством в европейских ассоциациях и транснациональных сетях, существуют и прямые отношения между субнациональными органами власти, как правило, в двусторонней форме. Именно двусторонние связи между городами-побратимами выступают как основа для создания транснациональных сетей городов, и очень полезно, когда необходимы партнеры для проектов.

Во-вторых, создание транснациональных сетей, таких как *Climate Alliance*<sup>12</sup>, нацелено, наряду с лоббированием интересов, на содействие обмену опытом и трансфер лучших практик между участниками сети.

В-третьих, города и регионы участвуют в сетях краткосрочных проектов, которые значительно отличаются от таких долгосрочных форм взаимоотношений, как города-побратимы и транснациональные сети городов. Формально-правовые и долгосрочные отношения между муниципалитетами здесь вытесняются институциональными механизмами ограниченного срока действия. Проектные сети могут, хотя и не обязательно, перекрываться с парными связями городов и транснациональными сетями. Долгосрочные отношения могут быть использованы для стабилизации краткосрочных проектов, и наоборот. Устойчивая сеть городов-побратимов и членство в транснациональной сети городов, такой как *Energie-Cités*, обеспечивает основу для поиска городов-партнеров, если это требуется для подачи заявки на проект<sup>13</sup>.

Совместные проекты с участием городов из разных государств - членов ЕС создают 14 транснациональных пространств за пределами национальных государств. Транснациональные городские сети, такие как *Energie-Cités*, иницируют и даже управляют проектами, вследствие чего для большинства городов членство в транснациональных сетях признано успешным<sup>14</sup>.

Трансфер передовых практик сталкивается с серьезными вызовами, когда не удается достичь гармонизации интересов участников. Города-лидеры, участвуя в национальных и транснациональных сетях, улучшают свои результаты благодаря обучению у своих "соратников" в стране и за рубежом; в то же время нет никакой гарантии, что "отстающие", прежде всего малые города, тоже смогут усвоить передовые практики<sup>15</sup>. Это может быть обусловлено, во-первых, отсутствием у таких городов необходимых ресурсов и возможнос-

тей. Во-вторых, есть свидетельства того, что распространение практик не всегда оказывается "самонастраивающимся" процессом, даже если существуют успешные модели и достаточные возможности у потенциальных последователей, что связано, в частности, с тем, что рациональной стратегией для сильных и доминирующих игроков может быть неприменение практик. В-третьих, передача лучших практик зависит от конкретного контекста, вследствие чего даже успешные инновации не могут быстро распространяться, если успешные локальные эксперименты не соответствуют или даже противоречат иным контекстам.

Даже в ведущих странах Евросоюза очевиден разрыв между лидерами и "отстающими" муниципалитетами. Исследования показывают, что такие крупные города, как Лондон, Роттердам, Мюнхен и Стокгольм, могут быть признаны на международном уровне безусловными лидерами, при этом другие города и небольшие населенные пункты в Великобритании, Нидерландах, Германии и Швеции таковыми не являются. Возможности местных и региональных органов власти не только значительно варьируются, но разрыв между ними усугубляется, поскольку существует "эффект колеи", зависимость от предшествующего развития<sup>16</sup>. Традиционные инструменты политики, такие как субсидии, не могут решить эту проблему. Существующие различия могут становиться еще более выраженными в тех случаях, когда города-лидеры укрепляют свои возможности за счет национального финансирования, в то время как остальным не хватает возможностей даже на подачу заявки на дополнительные ресурсы.

Опыт европейских государств основан на попытке решения специфических проблем и противоречий, обусловленных спецификой их институциональной среды и характерных для современного состояния их экономики и социальной сферы. Если говорить о России, то следует учесть особенности нашей страны, связанные, в первую очередь, с наличием институциональных "провалов" и сильных диспропорций по уровню развития территорий<sup>17</sup>. В связи с этим далеко не все направления могут быть адаптированы применительно к малым городам нашей страны, хотя данный опыт будет очень полезным при муниципальном планировании.

### Результаты

Для выявления наиболее актуальных направлений развития сетевого взаимодействия необходимо кратко охарактеризовать те проблемы, которые являются наиболее сильными сдерживающими факторами в развитии регионов. Рассмотрим их на примере Владимирской и Тульской областей, Пермского края.

Динамика валового регионального продукта трех рассматриваемых регионов РФ за период 2005-2014 гг. представлена в таблице.

Рассмотрим структуру валового регионального продукта по исследуемым субъектам РФ, поскольку специализация даст наглядное пред-

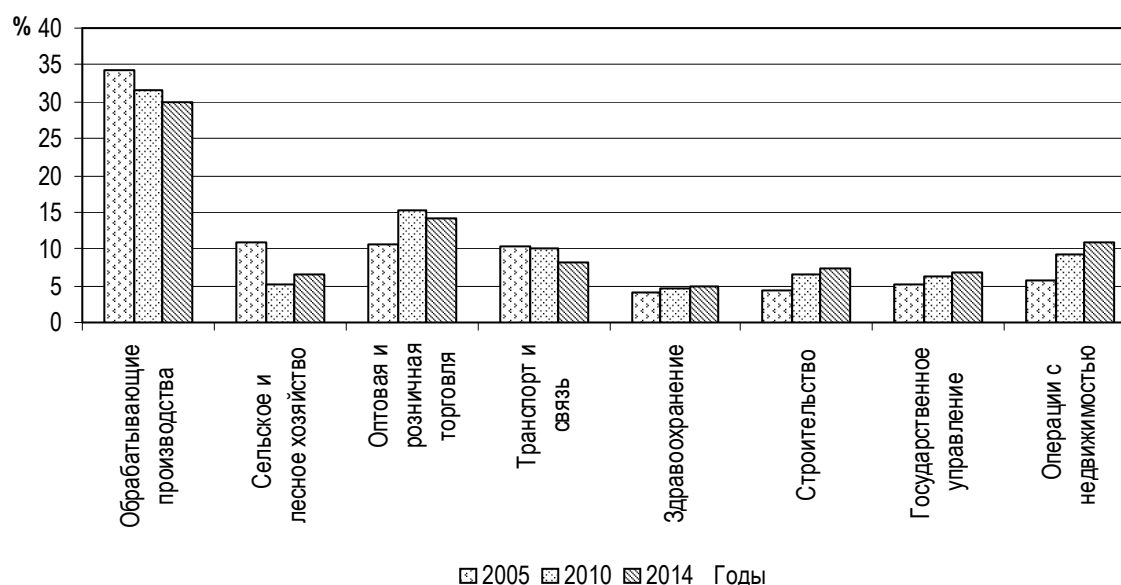
ставление о возможных направлениях развития сетевого взаимодействия для обеспечения экономического роста малых городов.

Можно сделать вывод, что за исследуемый период во Владимирской области (рис. 1) произошло снижение доли базовых отраслей, составляющих основу валового регионального продукта: обрабатывающие производства (с 34,3 до 30%), сельское и лесное хозяйство (с 10,9 до 6,4%), транспорт и связь (с 10,3 до 8,1%). Рост отмечается по таким видам экономической деятельности, как оптовая и розничная торговля (с 10,7 до 14,2%), здравоохранение (с 4,0 до 4,9%),

**Валовой региональный продукт\***

Показатели	2005 г.	2010 г.	2014 г.	Темп роста
Российская Федерация				
ВРП, млн руб.	18 034 385,2	37 687 768,2	58 900 652,2	326,6
ВРП на душу населения, руб.	125 658,7	263 828,6	403 178,9	320,8
Владимирская область				
ВРП, млн руб.	86 926,8	224 759,2	327 885,3	377,2
ВРП на душу населения, руб.	58261,0	155 494,2	232 630,7	399,2
Пермский край				
ВРП, млн руб.	327 273,3	623 116,8	967 858,0	295,7
ВРП на душу населения, руб.	119 654,0	235 930,6	367 086,6	306,7
Тульская область				
ВРП, млн руб.	116 221,2	237 629,2	408 485,0	351,4
ВРП на душу населения, руб.	71 587,4	152 571,7	269 177,0	376,0

\* По данным: Регионы России: социально-экономические показатели, 2016. URL: [http://www.gks.ru/free\\_doc/doc\\_2016/region/reg-pok16.pdf](http://www.gks.ru/free_doc/doc_2016/region/reg-pok16.pdf) (дата обращения: 22.08.2017).



**Рис. 1. Структура ВРП Владимирской области\***

\* По данным: Регионы России: социально-экономические показатели, 2016. URL: [http://www.gks.ru/free\\_doc/doc\\_2016/region/reg-pok16.pdf](http://www.gks.ru/free_doc/doc_2016/region/reg-pok16.pdf) (дата обращения: 22.08.2017).

строительство (с 4,4 до 7,3%), государственное управление (с 5,2 до 6,9%), операции с недвижимостью (с 5,6 до 10,9%). В основном возросла доля сектора услуг.

Малые города Владимирской области обладают преимущественно промышленной специализацией, представленной различными видами производства: ЗАО “Символ” (стеклянное производство, г. Курлово); ООО ПП “Эккопласт” (технические пластмассы, г. Костерево); ОАО “Судогодские пластики” (стекловолокно, кровельные материалы); ОАО Камешковский механический завод (производство оборудования, г. Камешково); ОАО “Элеватормелеш” (производство оборудования, г. Гороховец); ОАО “Струнинский райпромкомбинат” (швейное производство, г. Струнино); ОАО “Петушинский металлический завод” (производство металлоконструкций, г. Петушки); ОАО “Завод “Автосвет” (автотракторная осветительная арматура, г. Киржач); ЗАО “Кольчугцветмет” (обработка цветных металлов, г. Кольчугино).

Необходимо отметить, что вклад малых городов в ВРП субъекта является значительным, хотя потенциал для развития услуг используется недостаточно эффективно.

В Тульской области (рис. 2) выявлена несколько иная тенденция: рост большинства отраслей, формирующих региональный ВРП,

в том числе приоритетной отрасли - обрабатывающих производств (с 36,6 до 38%), а также операций с недвижимостью (с 7,6 до 10,6%), а также рост государственных услуг (с 3,8 до 5,7%). Особенно заслуживает внимания снижение доли оптовой и розничной торговли (с 17,4 до 12,9%), транспорта и связи (с 8,0 до 6,7%), сельского и лесного хозяйства (с 8,8 до 6,9%), что объясняется увеличением удельного веса ключевой специализации.

Малые города Тульской области можно охарактеризовать как промышленные с достаточно разнообразными направлениями: ЗАО “Завод котельного и вспомогательного оборудования” (производство оборудования, г. Советск); ООО “Стигр-3” (системы отопления, продукция для интерьера, г. Болохово); ОАО “Трансмаш” (производство оборудования, г. Белев); ОАО “ВеАл” (завод алмазного инструмента, г. Венев); ОАО “Плава” (машиностроительный завод, г. Плавск); ЗАО “Русская горно-насосная компания”, заводы ОАО “ИЭК Металл-Пласт” (г. Ясногорск); ОАО “СПК Мосэнергострой” (производство железобетонных изделий, г. Суворов); Кимовский радиоэлектромеханический завод (г. Кимовск); ОАО “ЕЗСК” (производство синтетического каучука, г. Ефремовск). Вместе с тем, на территории Тульской области, как и

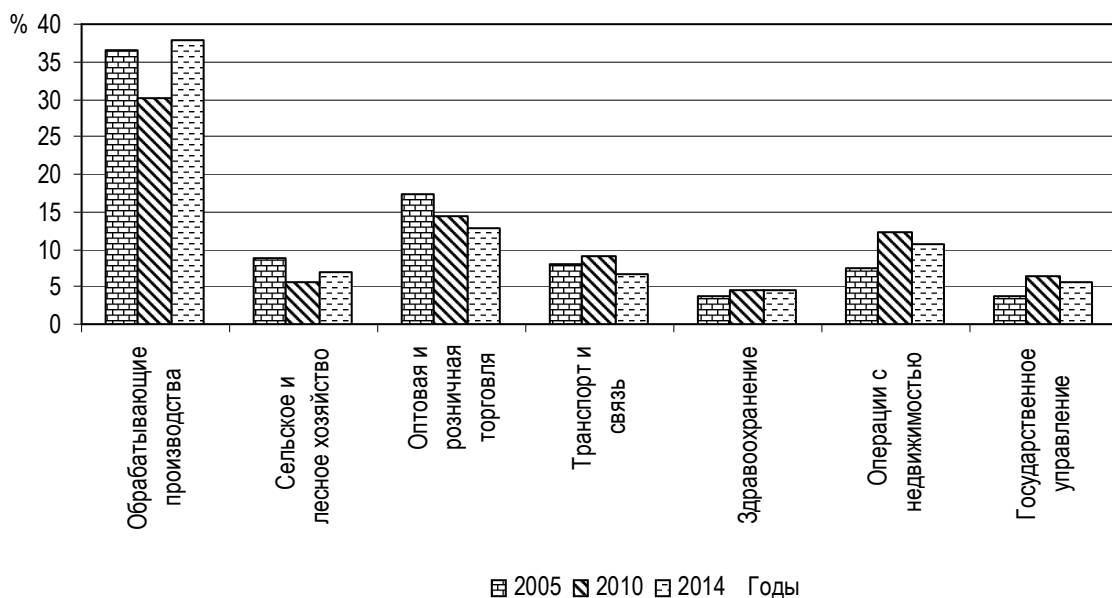


Рис. 2. Структура ВРП Тульской области\*

\* По данным: Регионы России: социально-экономические показатели, 2016. URL: [http://www.gks.ru/free\\_doc/doc\\_2016/region/reg-pok16.pdf](http://www.gks.ru/free_doc/doc_2016/region/reg-pok16.pdf) (дата обращения: 22.08.2017).

в других регионах, можно констатировать наличие депрессивных территорий, малых городов, где имеются предприятия-банкроты с промышленной специализацией.

Пермский край (рис. 3) также относится к промышленно развитым регионам, при этом доля двух основных отраслей, формирующих практически половину ВРП, остается стабильной на протяжении исследуемого периода: у обрабатывающих производств от 29,4 до 30,7%, у добычи полезных ископаемых - от 15,7% до 15,5%. Также можно отметить снижение доли торговли и транспорта.

Представим промышленные производства малых городов Пермского края: “ООО Си-

В заключительной части статьи рассмотрим на примере Пермского края несколько типов перспективного сетевого взаимодействия малых городов.

1. Промышленно-транспортное взаимодействие на основе транспортной доступности; большую роль играет близость районных центров.

2. Сельскохозяйственное взаимодействие, охватывающее территориально близкие районы.

3. Взаимодействие в рамках смешанной специализации.

4. Туристско-рекреационная специализация.

Промышленные города Пермского края характеризуются достаточно хорошим развитием транспортной инфраструктуры, что

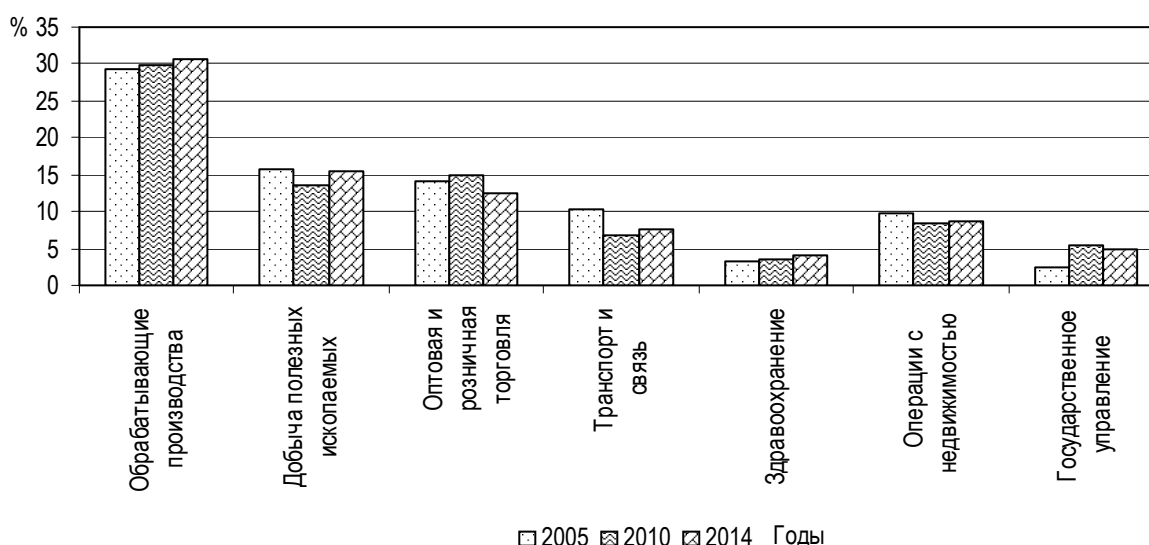


Рис. 3. Структура ВРП Пермского края\*

\* По данным: Регионы России: социально-экономические показатели, 2016. URL: [http://www.gks.ru/free\\_doc/doc\\_2016/region/reg-pok16.pdf](http://www.gks.ru/free_doc/doc_2016/region/reg-pok16.pdf) (дата обращения: 22.08.2017).

нергия” (завод нефтегазового машиностроения, г. Чермоз); ОАО Оханская швейная фабрика (легкая промышленность, г. Оханск); ОАО “Автоспецоборудование”, ДОК Гремячинский (лесопереработка, г. Гремячинск); ОАО “Горнозаводскцемент” (г. Горнозаводск); ОАО “Александровский машиностроительный завод”, ОАО “Алекстром” (опытный завод по производству стеновых материалов) (г. Александровск); ОАО “Очерский машиностроительный завод” (г. Очер); ОАО Нытвенский металлургический завод (г. Нытва); ОАО “Губахинский кокс” (химическая промышленность, г. Губаха); ООО “Лукойл - Пермь” (г. Чернушка); НГДУ “Полазнанефть” ЗАО “Лукойл-Пермь”, ЗАО “Лукойл - Бурение - Пермь” (г. Добрянка); ОАО “Чусовский металлургический завод” (г. Чусовой).

подтверждается отлаженным производством и поставками в другие регионы. Это способствует доступности для посещения и создает возможности для ускоренного развития сложившейся и перспективной специализации (рис. 4).

Рассмотрим особенности сетевого взаимодействия городов, предрасположенных к развитию сельскохозяйственной специализации (рис. 5). Сельскохозяйственная специализация малых городов, расположенных на юге Пермского края, способствует развитию взаимодействия с региональными центрами соседних субъектов Российской Федерации, а также охватывает близлежащие населенные пункты.

Интерес с точки зрения дальнейших перспектив развития представляют также смешан-

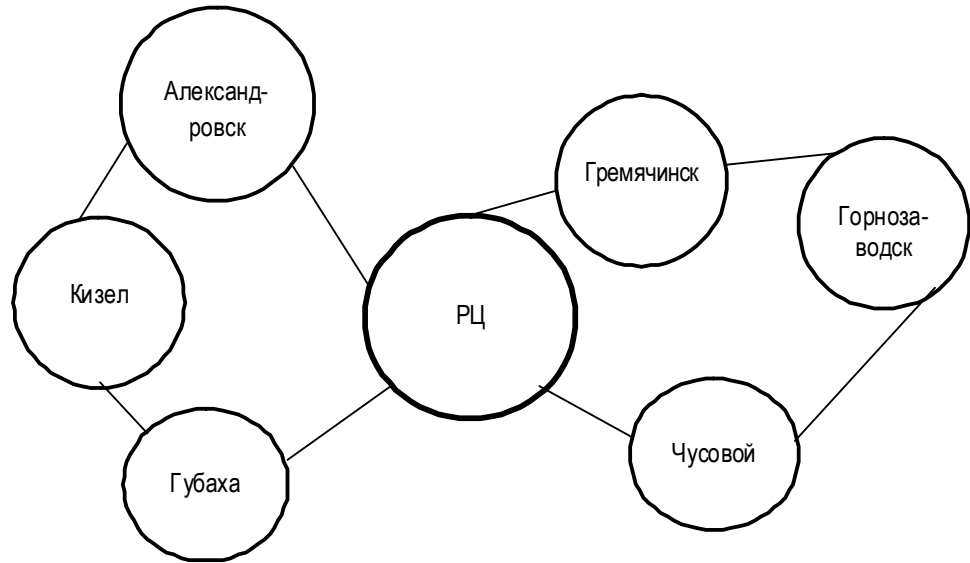


Рис. 4. Промыленно-транспортная сеть Пермского края

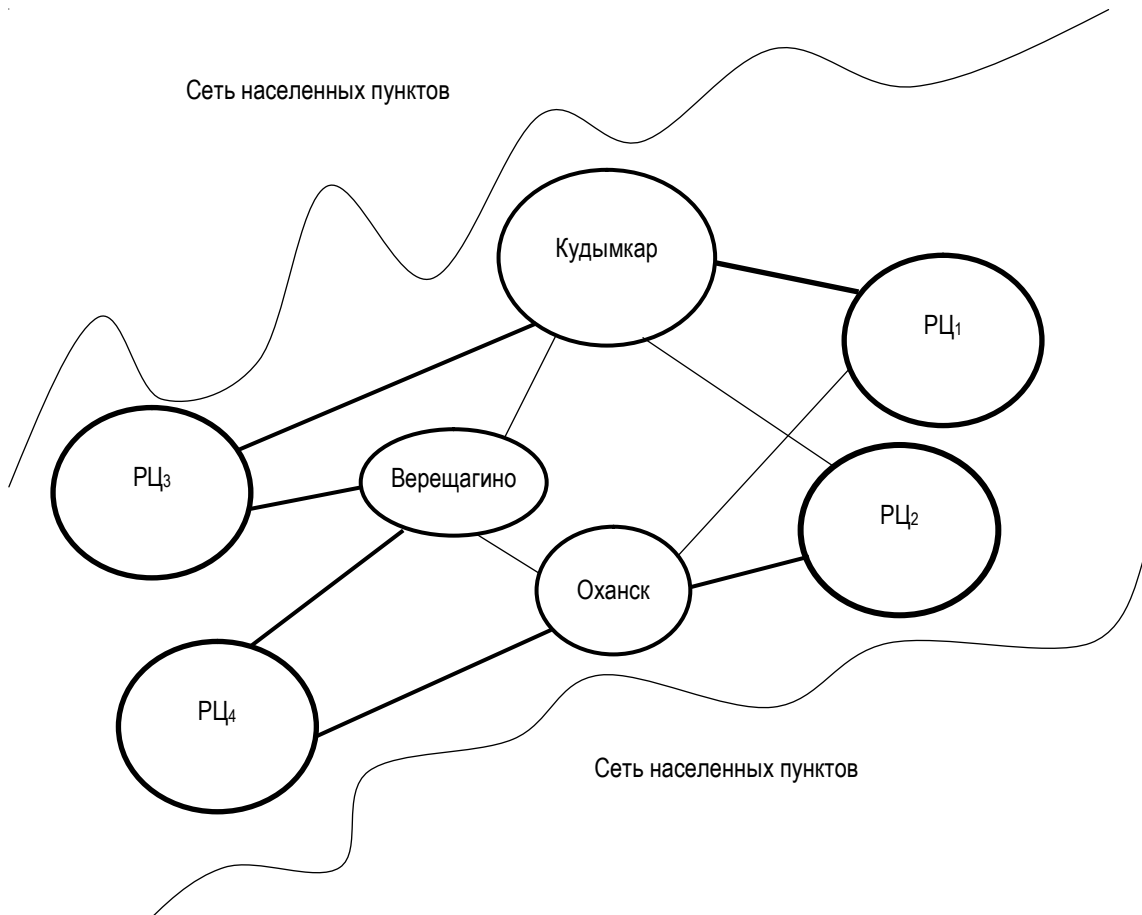


Рис. 5. Сетевое взаимодействие на основе сельскохозяйственной специализации:

РЦ<sub>1</sub> и РЦ<sub>2</sub> - районные центры Пермского края;  
РЦ<sub>3</sub> и РЦ<sub>4</sub> - районные центры соседних регионов

ная специализация (рис. 6) и туристско-рекреационная специализация (рис. 7), которая является одним из наиболее перспективных направлений развития малых городов с учетом различной степени транспортной доступ-

ности и инфраструктурных проблем, характерных для российских регионов<sup>18</sup>.

Туристско-рекреационная специализация может получить развитие в целом ряде малых городов Пермского края. В частности,

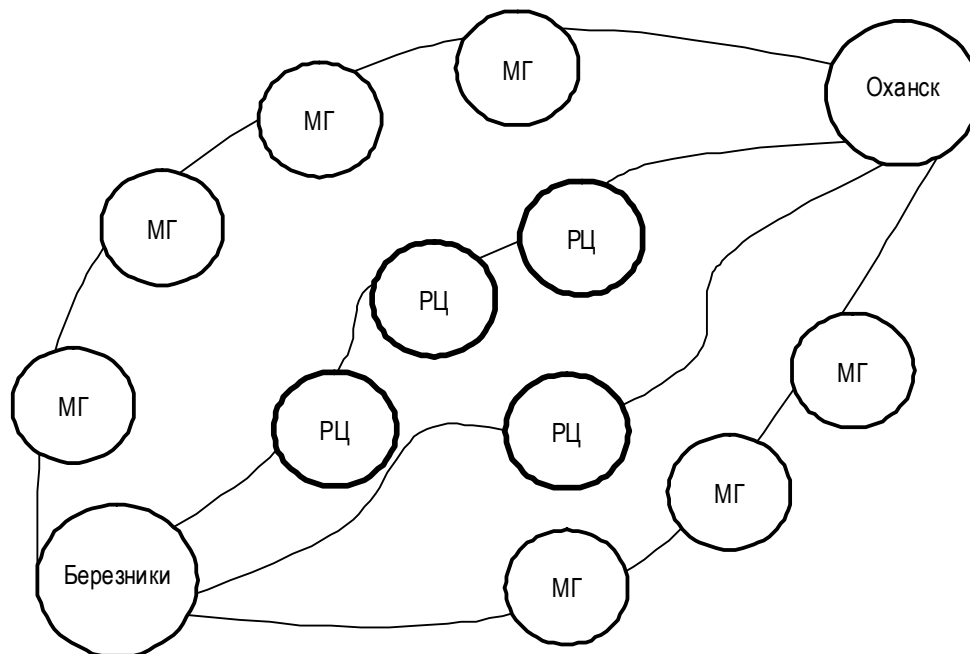


Рис. 6. Сетевое взаимодействие на основе смешанной специализации:

РЦ - районные центры Пермского края;

МГ - малые города Пермского края;

— - транспортные сообщения

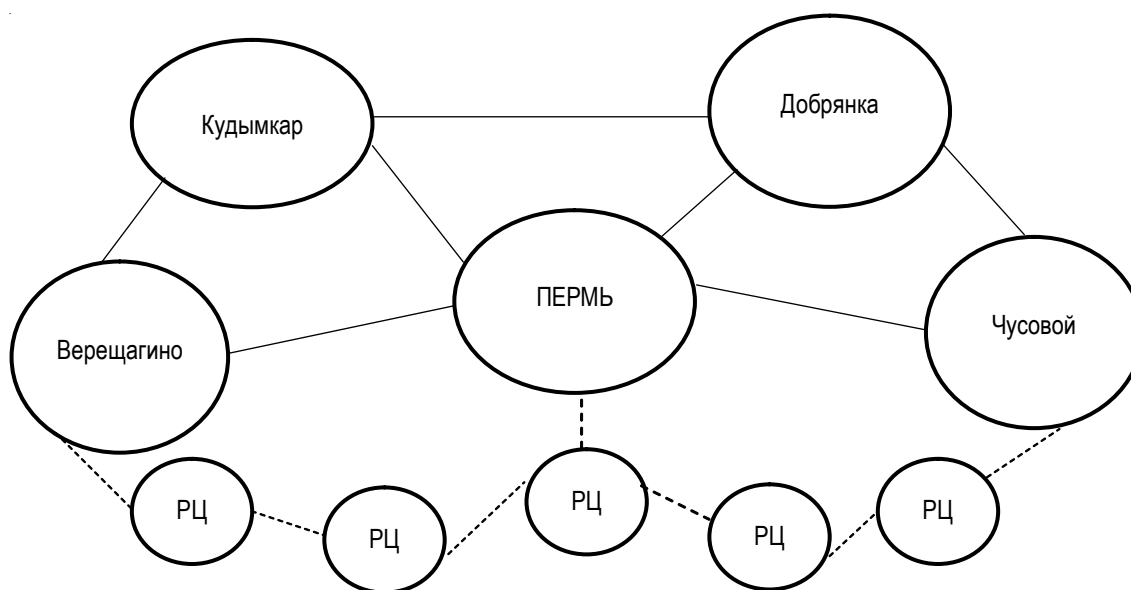


Рис. 7. Сетевое взаимодействие на основе туристско-рекреационной специализации

Верещагино, Кудымкар, Добрянка, Чусовой обладают всеми необходимыми предпосылками. На рис. 7 пунктирными линиями показаны неустойчивые связи с малыми городами, которые обладают культурно-историческим наследием, но в силу транспортной удаленности, неразвитости инфраструктуры не смогут самостоятельно формировать туристское предложение<sup>19</sup>.

Итак, можно утверждать, что существуют предпосылки для использования преиму-

ществ сетевых форм организации с целью комбинирования ресурсов малых городов России и, как результат, создания условия для их полноценного развития. Это подтверждает мировой опыт, а также результаты проведенного авторами исследования.

#### Обсуждение

Можно указать на несколько тенденций, выявленных на примере трех рассмотренных нами субъектов РФ:



♦ во всех трех регионах за исследуемый период отмечается рост ВРП в действующих ценах и на душу населения (более чем в 3 раза); лидером является Тульская область;

♦ структура ВРП регионов за 2005-2014 гг. меняется незначительно, что необходимо учитывать при выборе перспективных направлений развития сетевого взаимодействия малых городов;

♦ промышленная специализация малых городов, наличие проблем у целого ряда предприятий в моногородах, а также состояние экономики депрессивных территорий, где имеются предприятия-банкроты, позволяют сделать вывод о высокой степени риска и о необходимости разработки механизмов включения в социально-экономические процессы развитых районных центров<sup>20</sup>;

♦ потенциал малых городов по развитию видов экономической деятельности, которые показывают тенденцию к росту (например, сферы услуг), не используется в полной мере;

♦ культурно-исторический потенциал малых городов и другие выявленные преимущества располагают к развитию многих видов туризма, однако в структуре ВРП этот вид деятельности не выделен, поэтому определить точно динамику не представляется возможным;

♦ снижение доли транспортных услуг и торговли является сдерживающим фактором, поэтому транспортная доступность должна быть приоритетной целью программ по социально-экономическому развитию малых городов и построению логистических сетей.

### Заключение

Таким образом, необходимо развивать потенциал малых городов на основе перспективных направлений сетевого взаимодействия, повышения качества муниципального управления, развития торгово-промышленного обмена и туристско-рекреационной сферы.

Если рассматривать перспективы взаимодействия малых городов с районными центрами, то можно говорить о необходимости сделать акцент на следующие направления:

♦ повышение качества муниципального управления и контроля выполнения программ по социально-экономическому развитию;

♦ развитие логистических сетей, влияющих на доступность малых городов для посещаемости и эффективного ресурсного обмена;

♦ развитие торгово-промышленного обмена с ближайшими регионами;

♦ развитие туристско-рекреационной сферы на основе включения малых городов, обладающих курортно-рекреационным потенциалом, в транспортные, экскурсионные маршруты, событийный календарь.

<sup>1</sup>См.: *Fox S., Goodfellow T.* (2016). *Cities and development*. Routledge; *Garcia B.C.* (2011). *Small town China: Rural labour and social inclusion* // Taylor & Francis.

<sup>2</sup>См.: *Camagni R., Capello R., Caragliu A.* (2015). *Agglomeration economies in large versus small cities: similar laws, high specificities* // *The rise of the city: spatial dynamics in the urban century*, Edward Elgar, Cheltenham, UK, 85-113; *Cross J.A.* (2001). *Megacities and small towns: different perspectives on hazard vulnerability*. *Global Environmental Change Part B: Environmental Hazards*, 3 (2): 63-80; *Networking of small cities to gain sustainability* (2017) / *Z. Mingaleva [et al.]*. *Entrepreneurship and Sustainability Issues*, 5 (1), 140-156.

<sup>3</sup>См.: *Angelidou M.* (2014). *Smart city policies: A spatial approach*. *Cities*, 41: 3-11; *Batty M.* (2013). *The new science of cities*. Mit Press; *Campbell T.* (2013). *Beyond smart cities: how cities network, learn and innovate*. Routledge; *Daher E., Kubicki S., Guerriero A.* (2017). *Data-driven development in the smart city: Generative design for refugee camps in Luxembourg*. *Entrepreneurship and Sustainability Issues*, 4 (3): 364-379; *Flint J., Raco M.* (eds). (2012). *The future of sustainable cities: critical reflections*. London: Published by Policy Press; *Jacobs J.* (2016). *The economy of cities*. Vintage; *Nijkamp P., Perrels A.* (2014). *Sustainable cities in Europe*. London: Published by Routledge; *Runhaar H., Driessen P., Soer L.* (2009). *Sustainable urban development and the challenge of policy integration: an assessment of planning tools for integrating spatial and environmental planning in the Netherlands*. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 36 (3): 417-431.

<sup>4</sup> *Camagni R., Capello R.* (2005). *The City Network Paradigm: Theory and Empirical Evidence*. *Urban Dynamics and Growth: Advances in Urban Economics*: 495-529.

<sup>5</sup> *Bettencourt L.M.* (2013). *The origins of scaling in cities*. *Science*, 340 (6139), 1438-1441.

<sup>6</sup>См.: *Baggio R.* (2008). *Symptoms of Complexity in a Tourism System* *Tourism Analysis*. 13 (1), 1-20; *Baggio R., Scott N., Cooper C.* (2010). *Network science - a review focused on tourism*. *Annals of Tourism Research*. 37 (3), 802-827; *Faulkner B., Russell R.* (2001). *Turbulence, chaos and complexity in tourism systems: a research direction for the new millennium*. *Tourism in the twenty-first century: reflections on experience*, 328-349.

<sup>7</sup> Шерешева М.Ю., Баджо Р. Сетевой подход в изучении туристских дестинаций: новые тенденции // Инициативы XXI века. 2014. № 2. С. 58-63.

<sup>8</sup> Nohria N., Eccles R. (1992). Face-to-Face - Making Network Organizations Work. In: N. Nohria. [et al.] (eds.): Networks and Organizations. Boston, MA, 288-308.

<sup>9</sup> См.: Capello R. (2000). The city network paradigm: measuring urban network externalities. *Urban Studies*, 37 (11): 1925-1945; Frenken K., Hoekman J. (2006). Convergence in an enlarged Europe: the role of network cities. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 97 (3): 321-326.

<sup>10</sup> См.: Camagni R., Capello R. Op. cit.; Graham S. (1994). Networking cities: Telematics in urban policy - a critical review. *International Journal of Urban and Regional Research*, 18 (3), 416-432; Networking of small cities to gain sustainability (2017) / Z. Mingaleva [et al.]. *Entrepreneurship and Sustainability Issues*, 5 (1), 140-156.

<sup>11</sup> См.: Huggins C. (2017). Subnational transnational networking and the continuing process of local-level Europeanization. *European Urban and Regional Studies*; Kern K. (2014). Climate governance in the European Union multilevel system: the role of cities. *Multilevel environmental governance. Managing water and climate change in Europe and North America*, 111-130; Pflieger G. (2014). The local politics of Europeanization: A study of French cities' approaches to participation in the CIVITAS programme. *European Urban and Regional Studies*. 21 (3), 331-344.

<sup>12</sup> См.: Keiner M., Kim A. (2008). Transnational City Networks for Sustainability. *European Planning Studies* 15 (10), 1369-1395; Kern K., Bulkeley H. (2009). Cities, Europeanization and Multi-level governance: governing climate change through transnational municipal networks. *Journal of Common Market Studies* 47 (2), 309-332.

<sup>13</sup> Giest S., Howlett M. (2013). Comparative climate change governance: lessons from European transnational municipal network management efforts. *Environmental Policy and Governance*. 23 (6), 341-353.

<sup>14</sup> Hakelberg L. (2014). Governance by diffusion: Transnational municipal networks and the spread of local climate strategies in Europe. *Global Environmental Politics*, 14(1), 107-129.

<sup>15</sup> Kern K., Bulkeley H. Op. cit.

<sup>16</sup> См.: Аузан А.А. "Эффект колеи". Проблема зависимости от траектории предшествующего развития - эволюция гипотез // Вестник Московского университета. Сер. 6, Экономика. 2015. № 1. С. 3-17; Isaksen A. Trippel M. (2016). Path development in different regional innovation systems. Routledge: New York and London, 66-84; Martin R., Simmie J. (2008). Path dependence and local innovation systems in city-regions. *Innovation*, 10 (2-3), 183-196.

<sup>17</sup> См.: Зубаревич Н.В., Сафронов С.Г. Неравенство социально-экономического развития регионов и городов России 2000-х годов: рост или снижение? // Общественные науки и современность. 2013. № 6. С. 15-26; Нуреев Р.М., Латов Ю.В. Постсоветское институциональное развитие: в поисках выхода из колеи власти-собственности // Мир России. Социология. Этнология. 2015. Т. 24, № 2.

<sup>18</sup> См.: Баджо Р., Шерешева М.Ю. Сетевой подход в экономике и управлении: междисциплинарный характер // Вестник Московского университета. Сер. 6, Экономика. 2014. № 2. С. 3-21; Assessment of health resort potential of the region based on Perm Krai / M.S. Oborin [et al.] // *Research Journal of Pharmaceutical, Biological and Chemical Sciences*. 2016. Т. 7, № 6. С. 2661-2669; Sheresheva M. (2016). Russian hospitality and tourism: what needs to be addressed? *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*. 8 (3), 380-396.

<sup>19</sup> Оборин М.С., Пахалов А.М., Шерешева М.Ю. Эффективность стратегического планирования развития малых городов на основе сетевого механизма координации // Вестник Московского университета. Сер. 6, Экономика. 2017. № 4. С. 100-116.

<sup>20</sup> Networking of small cities to gain sustainability / Z.A. Mingaleva [et al.] // *Entrepreneurship and Sustainability Issues*, 2017. P. 140-156.

Поступила в редакцию 23.08.2017 г.