

УДК 332.1:338.4.:327

JEL classification: F10; G10; J48; J88

ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ПОЛЮСОВ РОСТА ЭКОНОМИКИ РЕГИОНОВ КАЗАХСТАНА, ПРОХОДЯЩИХ ЧЕРЕЗ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ

©**Раимбеков Ж. С.**, д-р экон. наук,
Евразийский национальный университет им. Л. Н. Гумилева,
г. Астана, Казахстан, zh_raimbekov@mail.ru

©**Сыздыкбаева Б. У.**, д-р экон. наук,
Евразийский национальный университет им. Л. Н. Гумилева,
г. Астана, Казахстан, bakyt_syzdykbaeva@mail.ru

©**Азамбек Т. А.**, д-р экон. наук,
Евразийский национальный университет им. Л. Н. Гумилева,
г. Астана, Казахстан, bakyt_syzdykbaeva@mail.ru

THEORETICAL ANALYSIS OF ECONOMIC GROWTH POLES OF THE REGIONS OF KAZAKHSTAN, PASSING THROUGH THE SILK ROAD ECONOMIC BELT

©**Raimbekov Zh.**, Dr. habil., L. N. Gumilyov Eurasian National University,
Astana, Kazakhstan, zh_raimbekov@mail.ru

©**Syzdykbayeva B.**, Dr. habil., L. N. Gumilyov Eurasian National University,
Astana, Kazakhstan, bakyt_syzdykbaeva@mail.ru

©**Azatbek T.**, Dr. habil., L. N. Gumilyov Eurasian National University,
Astana, Kazakhstan, tolkyn_d2005@mail.ru

Аннотация. Рассмотрены основные теории полюсов экономического роста и развития. Раскрыто их краткое содержание, выделены их положительные стороны для практического использования. Экономически обосновано использование теории оси развития для создания экономических коридоров в рамках экономического пояса Шелкового Пути.

Обоснована возможность использования экономических коридоров (осей) для развития экономики регионов, расположенных вдоль экономического пояса Шелкового Пути (ЭПП) на основе кластерного подхода, на протяжении всего ЭПП.

Abstract. This article examines the main theories of economic growth poles and development. Their outlines are disclosed, positive aspects are singled out for practical use. Use of the theory of the axis of development to create economic corridors within the economic belt of the Silk Road is economically justified.

A case has been made for the possibility of using economic corridors (axes) for economic development of the regions located along the Silk Road Economic Belt based on the cluster approach for the whole span of the economic belt.

Ключевые слова: теория экономического роста, полюс роста и развития, ось развития, кластерный подход.

Keyword: theory of economic growth, a pole of growth and development, an axis of development, cluster approach.

На фоне многообразия исследований по региональной экономике проблема полюсов роста и их многообразии остаются актуальными для государственного управления и востребованными в научной литературе. Особенно это касается времени, когда идет активное участие в экономической интеграции регионов Казахстана, в рамках экономического пояса Шелкового Пути.

Наиболее яркими представителями теории полюсов роста являются Г. Мюрдаль, Ф. Перру, Ж. Будвиль, П. Потье, Х. Р. Ласуэн, Х. Ричардсон, Дж. Фридман и др. Основу их моделей составляют такие базовые положения как возникновение центров роста и каналы их распространения в пространственной экономике, образование агломерации и центральных мест, диффузия нововведений, развитие периферийных территорий, неравномерный рост в условиях свободной конкуренции [1]. В состав пространственных факторов роста экономики включены специализация или территориальное разделение труда, транспортные издержки, мобильность факторов производства, инновация и другие нововведения, каналы их распространения и индивидуальные особенности регионов.

Впервые концепция полюсов роста была выдвинута французским экономистом Ф. Перру. Согласно ей рост экономики во всех регионах не происходит равномерно, он появляется в некоторых пунктах или полюсах роста. С изменяющейся интенсивностью он распространяется по различным каналам и с определенным переменным эффектом - на всю экономику [2, с. 60]. В полюс роста Перру включил три компонента [3]:

1) ведущую отрасль, обладающей мощным потенциалом роста, т.е. отрасль с большим мультипликационным эффектом (такие отрасли иногда называют пропульсивными отраслями);

2) группу отраслей местного значения, связанную с ней через системы отношений «затраты-выпуск». Эти отношения и служат средством передачи эффекта ведущей отрасли на всю экономику;

3) пространственную агломерацию производства, обеспечивающую получение предприятием «внешней экономии».

Ф. Перру произвел и обосновал классификацию отраслей производства по тенденциям развития, разделив их на три группы.

1. Отрасли, развивающиеся медленно, деградирующие, с тенденцией постоянного снижения их доли в структуре экономики страны. Таковы, например, старые отрасли промышленности в большинстве экономически развитых странах: угольная, текстильная, судостроительная.

2. Отрасли с высокими темпами развития, которые не оказывают существенного влияния на развитие остальных отраслей хозяйства, — производство предметов потребления, не требующих дальнейшей промышленной переработки.

3. Отрасли, которые не только быстро растут, но и порождают цепную реакцию возникновения роста промышленных центров, вызывая общее индустриальное развитие страны. Это многие отрасли машиностроения, химической промышленности, электроэнергетика. Там, где получают развитие эти отрасли, и возникает «полюс роста».

Особенное внимание Перру привлекают отрасли промышленности, которые развиваются более быстро, чем вся экономика. Среди них он выделяет современные отрасли (химия, общее машиностроение, нефтепереработка), имеющие высокие темпы роста и производительности труда, и удельный вес которых в промышленном продукте нации увеличивается — эти отрасли являются моторами, движущими силами.

Концепция полюсов роста Ж. Будвиля [4] есть дальнейшее развитие региональной теории роста Ф. Перру. В качестве полюсов роста можно рассматривать не только совокупности предприятий лидирующих отраслей, но и конкретные территории, выполняющие в экономике страны или региона функцию источника инноваций и прогресса.

Ж. Будвиль показал, что экономическое пространство функционально связано с географическим. Из этого следует, что региональный центр или узел является полюсом роста, если в нем представлены пропульсивные лидирующие отрасли, и он способен к самостоятельному развитию в течение длительного времени, контролирует свое окружение и сообщает импульсы развития.

На основании этого обосновал, что в качестве полюсов роста можно рассматривать не только совокупности предприятий лидирующих отраслей, но и конкретные территории (населенные пункты), выполняющие в экономике страны или региона функцию источника инноваций и прогресса.

Теория полюсов роста Х. Р. Ласуэна. Он выделяет следующие виды точки роста в экономике региона:

- 1) полюсом роста может быть региональный комплекс предприятий, связанный с экспортом региона;
- 2) система полюсов и каждый из них в отдельности растут за счет импульсов, рожденных общенациональным спросом, передающимся через экспортный сектор региона;
- 3) импульс роста передается второстепенным отраслям через рыночные связи между предприятиями, а также географической периферии [5].

Концепция теории роста получила дальнейшее развитие в работах П. Потье об осях развития. Его идея заключается в том, что территории, расположенные между полюсами роста и обеспечивающие транспортную связь, получают дополнительные импульсы роста благодаря увеличению грузопотоков, распространению инновации, развитию инфраструктуры. Поэтому они превращаются в оси (коридоры) развития, определяющие вместе с «полюсами роста» пространственный каркас экономического роста большого региона или страны.

Особое теоретическое значение для разработки Стратегии развития регионов имеют работы П. Потье об осях развития как составной части теорий полюсов роста [6].

Роль оси развития состоит в том, что территории, расположенные между полюсами роста и обеспечивающие транспортную связь, достигают дополнительного эффекта роста за счет распространения инноваций, развития инфраструктуры, увеличения грузопотоков. В Концепции инновационное и социальное направления долгосрочного социально-экономического развития Казахстана определяются, в частности, развитием крупных транспортно-логистических узлов в рамках формирования опорной национальной транспортной сети, обладающей необходимым потенциалом пропускной способности и обеспечивающей целостную взаимосвязь центров экономического роста, с постепенной ее интеграцией в развивающиеся мировые транспортные системы.

Теория городской агломерации Х. Ричардсона. Основным фактором роста является скопление производственной деятельности в городах, являющихся крупными промышленными центрами, своеобразными полюсами роста [7]. По его мнению, именно региональная агломерационная экономия играет ключевую роль, стимулируя технический прогресс и рост производительности труда, оказывая сильное воздействие на процессы размещения предприятия.

Теория «центр-периферия» Дж. Фридмана. Экономический рост концентрируется исключительно в городах [8]. Выделяет четыре стадии формирования центров роста в стране:

- 1) наличие большого числа локальных ядер, мало влияющих на окружающие их территории;
- 2) появление одного наиболее мощного ядра, формирующего полюс роста, влияющий на обширную периферию;
- 3) развитие еще нескольких ядер, приводящее к образованию полицентрической структуры полюсов роста;
- 4) слияние ядер в урбанистическую полиареальную структуру с мощной периферией.

В современной экономике под «полюсами роста» понимают фирму, отрасль, комплекс отраслей, обладающих сильным «эффектом увлечения», которые образуют «зоны развития» в регионе или стране. Активизация «полюсов роста» способствует созданию конкурентных преимуществ региона, решает задачи минимизации транзакционных и производственных издержек за счет развития интеграции субъектов региона, развития инновационной инфраструктуры [9-13].

Теория кластеров М. Портера. Суть предложенной М. Портером теории кластеров заключается в том, что все отрасли на территории региона взаимосвязаны, так как продукт одной отрасли используется для нужд других. В результате чего между отраслями возникают устойчивые связи, способствующие развитию общей экономики региона [14].

Согласно теории Портера [15] производственная структура конкретного региона должна развиваться по направлению, позволяющему использовать продукт одной отрасли для нужд нескольких групп. Таким образом, между всеми отраслями, представленными в данной местности, создаются устойчивые связи, позволяющие поддерживать эти отрасли и способствующие развитию общей экономики региона.

Западные экономисты показали, что в качестве полюсов можно рассматривать не только совокупности предприятий лидирующих отраслей, но и конкретные территории (населенные пункты), выполняющие в экономике страны или региона функцию источника инноваций и прогресса.

По их определению, региональный полюс роста представляет собой набор развивающихся и расширяющихся отраслей, размещенных в урбанизированной зоне и способных вызывать дальнейшее развитие экономической деятельности во всей зоне своего влияния. Таким образом, полюс роста можно трактовать и как географическую агломерацию экономической активности или как совокупность городов, располагающих комплексом быстро развивающихся отраслей. Примером региональной экономической политики, основанной на концепции полюсов экономического роста, является Германия. До объединения полюса роста выделялись в проблемных регионах, а после объединения была разработана система центров осей роста для новых земель в целом, причем для достижения лучшего результата все центры развития было предложено связать единой транспортно-коммуникационной инфраструктурой.

Идея «полюсов роста» стала исходной для разработки конкретных программ региональной политики во многих странах мира. В 60-е и особенно 70-е годы прошлого века во Франции, Великобритании, Бельгии, Италии, Испании осуществлялись десятки программ организации «полюсов роста» в экономически отсталых, преимущественно аграрных районах, где в «полюса роста» концентрированно направлялись новые инвестиции.

Таким образом, теоретические положения концепции Ф. Перру используются во многих странах при разработке стратегий пространственного экономического развития. При этом идеи поляризованного развития существенно по-разному применяются для хозяйственно освоенных регионов и новых регионов хозяйственного освоения.

В современной практике концепция «полюсов роста» успешно адаптируется к условиям глобализации мировой экономики и находит свое применение при создании свободных экономических зон, полюсов конкуренции, технополюсов, технопарков, активизации объектов гуманитарного профиля.

Сегодня идеи теории полюсов роста применяются в стратегиях социально-экономического развития, как в целом республики, так и отдельных регионов Казахстана. Среди них, к примеру, можно выделить Алматинскую, Южно-Казахстанскую области, гг. Астана и Алматы, и др. Популярность теории полюсов роста объясняется тем, что она способствует концентрации ограниченных ресурсов в определенных районах, которые затем путем запуска механизма саморазвития способствуют экономическому росту всего региона.

Основные положения и выводы теории полюсов роста могут быть использованы для построения и развития экономического пояса Шелкового Пути, который проходит через территории нескольких регионов Казахстана.

Согласно теории оси развития Потье территории, расположенные между полюсами роста, получают дополнительные импульсы развития, в результате чего они превращаются в оси (коридоры) развития. И эти «оси (коридоры) развития», вместе с полюсами роста, образуют пространственный каркас экономического роста региона.

В полной мере в качестве оси развития в Стратегии выступает проект «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП), который проходит как через несколько коридоров внутри одной страны, так и через многие страны мира, то есть транспортные, энергетические и информационные коридоры.

В рамках проекта ЭПШП, проходящей через Казахстан, его основным компонентом является новый международный транспортный коридор (МТК) «Западная Европа-Западный Китай», где предусмотрено строительство дороги, дорожной инфраструктуры, терминально-логистических центров в крупных городах и транспортных узлах, модернизация существующих инфраструктуры. Такой состав проекта позволит предоставлять полный спектр современных транспортно-логистических услуг.

В Стратегии территориального развития РК до 2015 года было предложено использовать оси территориального развития Казахстана — Северную, Южную, Центральную, которые свяжут как сложившиеся, так и создаваемые региональные и субрегиональные территориально-хозяйственные системы, а также обособленные экономические узлы и территории между ними, что наряду с формированием локальных межосевых сетей обеспечит единство внутреннего экономического пространства страны. Однако оси не были созданы и не были развиты для использования в экономике страны.

Мы предлагаем следующие стратегические оси (экономические коридоры) территориального развития: южную, северную и центральную оси развития, которые свяжут как региональные, так и субрегиональные территориально-хозяйственные системы с соответствующими инфраструктурами: каждая ось (экономические коридоры) имеет соответствующую инфраструктуру: транспортно-логистическую, энергетическую, инфокоммуникационную, торговую, инвестиционную, трудовую. Причем полюса роста находятся не только в соответствующих узлах (промышленных, торговых, транспортных и т.д.), они имеют продолжение, создавая поля роста на всем протяжении экономического

пояса, как по вертикали, так и по горизонтали, добиваясь бесперебойного функционирования экономических коридоров.

На наш взгляд, формирование осей развития должно идти в следующих направлениях.

Южная ось развития сложится в направлении граница Китайской Народной Республики (Достык, Хоргос) — Талдыкорган — Алматы — Тараз — Шымкент — Кызылорда — Атырау, Актау с выходом по всему периметру на приграничные регионы центрально-азиатских государств. В зоне ее влияния расположено 7 крупных субъектов РК, производящих около 55% ВВП страны. Как транспортная система Казахстана в целом, так и ее часть — транспортный коридор «Север-Юг» — характеризуются неравномерным развитием, однако с точки зрения потенциала именно данный транспортный коридор характеризуется положительными тенденциями в развитии факторов производства, необходимых для обеспечения экономического роста страны, формирования ее конкурентных преимуществ и эффективного функционирования рынка транспортных услуг Казахстана.

Северная ось развития сложится в направлении Усть-Каменогорск — Семей — Павлодар — Астана — Костанай (Кокшетау, Петропавловск) — Актобе — Уральск с выходом на Каспийскую (Атырау, Актау) и Алматинскую (Талдыкорган, Достык) территориально-хозяйственные системы и по всему периметру оси — на приграничные регионы Российской Федерации. Здесь проходит мощный грузопоток. В зоне ее влияния расположены 4 области, производящих около 23% ВВП страны; как транспортная система РК в целом, так и ее часть — транспортный коридор Северный ТАЗМ.

Центральная ось развития сложится в направлении Астана — Караганда — Алматы с ответвлениями на Балхаш, Достык и выходом на Китай, а также на Жезказган с перспективой выхода в направлении морских портов Западного Казахстана.

При этом основной акцент нужно делать на дифференциацию узлов (энергетических, транспортных, инвестиционных с соответствующим разграничением выполняемых ими функций, а также зон влияния (зон обслуживания) на узлы (точки роста) международного, республиканского и регионального (межрегионального) уровней. У Южной оси статус международного присваивается приграничному транспортному узлу Достык, Алматинскому, Актаускому мультимодальным транспортным узлам, у Северной оси — Актюбинскому транспортному узлу. Остальные транспортные узлы, расположенные на территории того или иного региона или оси, получают статус региональных (областных, районных и т.д.) или межрегиональных мультимодальных транспортных узлов.

Такая градация, на наш взгляд, является несколько условной, но вполне обоснованной. К примеру, Алматинский, Актюбинский, Южно-Казахстанский, Кызылординский и Жамбылский мультимодальные транспортные узлы, расположенные в зонах тяготения к ТАЗМ ЭПШП и обеспечивающие как региональные, так и межрегиональные, республиканские и международные перевозки грузов, наряду с приграничным мультимодальным транспортным узлом Достык имеют общегосударственное и международное значение.

Данная концепция полюса роста (экономические коридоры в рамках ЭПШП) можно реализовать, исходя из теории кластера М. Портера, т.е. экономические коридоры, проходящие через ЭПШП, будут развиваться как кластеры, в частности, как логистический кластер, но с некоторыми уточнениями. В классическом виде кластер функционирует на

территории компактного размещения хозяйствующих субъектов, то мы исходим из того, что кластер может функционировать вдоль экономического коридора, например ЭПШП.

Данное утверждение требует практического подтверждения, но оно исходит из нашего анализа транспортно-логистического кластера [20].

Проведенные нами исследования понятия транспортно-логистического кластера позволили выполнить систематизацию основных определений ТЛК, сформулированных отечественными учеными [20].

Логистический кластер — это устойчивое взаимодействие независимых географически сконцентрированных рыночных субъектов, реализующих логистические функции, усилия которых направлены на поддержание полного цикла основных и сопутствующих потоков и сквозную оптимизацию ресурсов от исходных поставщиков до конечных потребителей [16, с. 78].

Транспортно-логистический кластер предполагает объединение отдельных регионально, функционально и экономически связанных между собой логистических звеньев: международных транспортных коридоров, транспортных узлов магистральной инфраструктуры, транспортно-распределительных логистических центров, магистральных, региональных и локальных путей сообщения в единую систему перевозочного процесса, способного предоставить качественный логистический сервис внутренним и внешним потребителям при минимизации общих логистических издержек, в том числе на базе железнодорожного транспорта как ключевого компонента [17].

По мнению С. И. Гриценко, транспортно-логистический кластер предполагает объединение отдельных регионально, функционально и экономически связанных между собой логистических звеньев: международных транспортных коридоров, транспортных узлов магистральной инфраструктуры, транспортно-распределительных логистических центров, магистральных, региональных и локальных путей сообщения в единую систему перевозочного процесса, способную предоставить качественный логистический сервис внутренним или внешним потребителям при минимизации общих логистических издержек, в т.ч. на базе железнодорожного транспорта как ключевого компонента.

Анализ данных определений позволяет сделать вывод о том, что авторы в предложенных ими дефинициях ставят акцент на какой-либо одной стороне функционирования транспортно-логистического кластера: инфраструктуре, взаимосвязанных участниках логистического и сопутствующих процессов, географической концентрации, отраслевой принадлежности. Однако охват функционирования ТЛК включает в себя все эти составляющие, которые рассматриваются в совокупности и во взаимодействии.

Для транспортно-логистического кластера не является обязательным элементом наличие географически близких групп взаимосвязанных компаний. Для него характерна группа взаимосвязанных компаний, рассредоточенных на обслуживании международных транспортно-коммуникационных коридоров, которые географически проходят через многие страны.

Отсюда можно сделать вывод: кластеры могут формироваться на базе наиболее развитых и приоритетных направлений транспортных коридоров. Например, транспортно-логистический кластер «Трансазиатская железная дорога Казахстана».

Исходя из выше изложенного следует: понятие «транспортно-логистический кластер» означает устойчивое партнерство взаимосвязанных предприятий промышленности, транспорта и логистики, включающих транспортные, складские услуги и комплексы за счет их непосредственной интеграции и размещения вдоль транспортных коридоров [20].

Резюмируя вышеизложенное, можно отметить, что транспортно-логистический кластер, как объект макрологистической системы Казахстана, формируется не только в границах отдельно взятого региона, но по всему пути следования международного транспортного коридора (МТК). Основным ядром кластера должны быть региональные хабы.

Вдоль ЭПШП и вокруг «точек роста» формируется конкурентоспособное окружение предприятий, образуется критическая масса инновационных решений для создания на рынке конкурентоспособной продукции. На этой основе создаются предпосылки возникновения кластерного образования. Каждый участник кластерного взаимодействия внутри «точек роста» и за ее пределами становится необходимым элементом в замкнутой цепочке создания конкурентоспособной инновационной продукции.

Существует тесная взаимосвязь между развитием экономики регионов, где проходят экономически коридоры, и пространственным распределением экономической активности. При этом надежный, устойчиво развивающийся экономический пояс (коридор) является инструментом, который способен внести существенный вклад в «исправление» экономического дисбаланса в развитии регионов.

В этом ключе задачи экономического развития регионов, лежащих вдоль ЭПШП, могут быть сгруппированы по следующим основным направлениям:

- решение экономических задач (транспортных, инвестиционных, энергетических) геополитического значения, связанных с формированием на территории региона участков международных транспортных коридоров для обеспечения экспортно-импортных перевозок и международного транзита;
- развитие внутриказахстанского межрегионального товарного рынка;
- возрождение рекреационных возможностей региона.

Таким образом, в статье рассмотрен пример использования теории полюсов роста и тесно связанной с ними теории кластеров в подготовке стратегического документа по развитию экономического пояса Шелкового Пути. Разумеется, критерием правильности такого использования могут быть в конечном счете только результаты реализации выбранной стратегии, степень достижения целевых макроэкономических индикаторов долгосрочного социально-экономического развития регионов. Имеющиеся к настоящему времени данные по реализованным и реализуемым проектам на территории регионов подтверждают реалистичность соответствующих теорий региональной экономики в современных условиях. Это обстоятельство, несомненно, свидетельствует об устойчивости принятых стратегических направлений развития региона, в том числе, в определенной степени, и как средства преодоления кризисных ситуаций.

**Работа выполнена в рамках научного проекта, финансируемого Министерством образования и науки Республики Казахстан на 2018-2020 гг., проект № AP05131498.*

Список литературы:

1. Гаджиев Ю. А. Зарубежные теории регионального экономического роста и развития // Экономика региона. 2009. №2. С. 45-62.
2. Perroux F. Economic space: theory and applications // The Quarterly Journal of Economics. 1950. V. 64. №1. P. 89-104.
3. Perroux F. Note on Concept of “Growth Poles” // Regional Economics: Theory and Practice. New-York: The Free Press, 1970. P. 93-103.
4. Boudeville J. Problems of regional economic planning. Edinbyrgh, 1992. 192 p.

5. Lasuen J. On growth poles // *Urban Studies*. June, 1969. P. 2.
6. Pottier P. Axes de communication et développement économique // *Revue économique*. 1963. С. 58-132.
7. Richardson H. W. Growth pole spillover: the dynamics of backwash and spread // *Regional Studies*. 1976. №5. P. 1-9.
8. Friedmann J. A Generalized theory of polarized development // *Growth Centers in Regional Economic*. 1972.
9. Darwent D. F. Growth poles and growth centers in regional planning - a review // *Environment and Planning*. 1969. V. 1. P. 5-32. <https://doi.org/10.1068/a010005>.
10. Berea R. C., Precupa I. B., Cătălin I. S. On Growth Poles from EU Countries in the Framework of Europe 2020 // *Procedia Economics and Finance* 23. 2015. P. 920–925.
11. Pysar N. The concept of the polarized space formation in the economy of the region with resource potential // *Baltic Journal of Economic Studies*. 2017. Vol.3. №2. P.107-112.
12. Mair A. New growth poles - just-in-time manufacturing and local economic-development strategy // *Regional Studies*. 1993. V. 27. №3. P. 207-221.
13. Bretschger L. New theories on the growth effects of economic integration // *Jahrbucher fur nationalokonomie und statistic*. 2002. V. 222, No 1, P. 64-79.
14. Porter M. E. *The Competitive Advantage of Nations*. New York: Free Press 1990. P. 5–11.
15. Портер М. Конкурентное преимущество: Как достичь высокого результата и обеспечить его устойчивость. М.: Альпина Бизнес Букс, 2008. 715 с.
16. Евтодиева Т. Е. Кластерная форма интеграции логистики в современных условиях. Germany: LAP LAMBERT Academic Publishing GmbH & Co. KG. 2011.
17. Пятаев М. В. Оценка эффективности формирования транспортно-логистических кластеров (на примере Новосибирской области): автореферат дисс. ... канд. экон. наук. Новосибирск, 2010. 23 с.
18. Смирнов И. Г. Процессы транспортно-логистической кластеризации в Европейском Союзе и Украине: региональный аспект. Режим доступа: clck.ru/DnXNZ.
19. Гриценко С. И. Перспективы развития транспортно-логистических кластеров в Украине // *Сб. науч. тр. Донец. гос.ун-та*. 2007. С. 68.
20. Раимбеков Ж. С., Сыздыкбаева Б. У. Механизмы развития транспортно-логистических кластеров в Казахстане: Монография. Deutschland: LAP LAMBERT Academic Publishing, Saarbrucken, 2014. 164 с.

References:

1. Gadzhiev, Yu. A. (2009). Foreign theories of regional economic growth and development. *The economy of the region*, (2). 45-62.
2. Perroux, F. (1950). Economic space: theory and applications // *The Quartelly Journal of Economics*. Vol. 64. No 1. P. 89-104.
3. Perroux, F. (1970). Note on Concept of “Growth Poles”. *Regional Economics: Theory and Practice*. New-York: *The Free Press*, 93–103.
4. Boudeville, J. (1992). Problems of regional economic planning. *Edinbyrgh*, 192.
5. Lasuen, J. (1969). On growth poles. *Urban Studies*, June, 2.
6. Pottier, P. (1963). Axes de communication et développement économique. *Revue économique*, 58-132.
7. Richardson, H. W. (1976). Growth pole spillover: the dynamics of backwash and spread. *Regional Studies*, (5), 1–9.

8. Friedmann, J. A. (1972). Generalized theory of polarized development. *Growth Centers in Regional Economic*.
9. Darwent, D. F. (1969). Growth poles and growth centers in regional planning - a review. *Environment and Planning*, (1). 5-32. <https://doi.org/10.1068/a010005>
10. Berea, R. C., Precupa, I. B., & Cătălin, I. S. (2015). On Growth Poles from EU Countries in the Framework of Europe 2020. *Procedia Economics and Finance*, (23). 920–925
11. Pysar, N. (2017). The concept of the polarized space formation in the economy of the region with resource potential. *Baltic Journal of Economic Studies*, 3 (2). 107-112
12. Mair, A. (1993). New growth poles - just-in-time manufacturing and local economic-development strategy. *Regional Studies*, 27 (3). 207-221.
13. Bretschger, L. (2002). New theories on the growth effects of economic integration. *Jahrbucher fur nationalokonomie und statistic*, 222 (1), 64-79.
14. Porter, M. E. (1990). *The Competitive Advantage of Nations*. New York: *Free Press*, 5-11.
15. Porter, M. (2008). *Competitive Advantage: How to achieve a high result and ensure its stability*. Moscow: *Alpina Business Books*, 715.
16. Evtodieva, T. E. (2011). Cluster form of integration of logistics in modern conditions. Germany: *LAP LAMBERT Academic Publishing GmbH & Co. KG*.
17. Pyataev, M. V. (2010). Evaluation of the efficiency of the formation of transport-logistical clusters (on the example of the Novosibirsk Region): *the abstract of the Cand. econ. sciences*. Novosibirsk, 23.
18. Smirnov, I. G. The processes of transport-logistical clustering in the European Union and Ukraine: a regional aspect. Access mode: clck.ru/DnXNZ.
19. Gritsenko, S. I. (2007). Prospects for the development of transport and logistics clusters in Ukraine. *Sb. sci. tr. Donetsk. State*, 68.
20. Raimbekov, Zh. S., & Syzdykbaeva B. U. 2014. Mechanisms of development of transport-logistical clusters in Kazakhstan: Monograph. Deutschland: *LAP LAMBERT Academic Publishing, Saarbrucken*, 164.

Работа поступила
в редакцию 21.06.2018 г.

Принята к публикации
25.06.2018 г.

Ссылка для цитирования:

Раимбеков Ж. С., Сыздыкбаева Б. У., Азатбек Т. А. Теоретический анализ полюсов роста экономики регионов Казахстана, проходящих через Экономический пояс Шелкового пути // Бюллетень науки и практики. 2018. Т. 4. №7. С. 342-351. Режим доступа: <http://www.bulletennauki.com/raimbekov> (дата обращения 15.07.2018).

Cite as (APA):

Raimbekov, Zh., Syzdykbaeva, B., & Azatbek, T. (2018). Theoretical analysis of economic growth poles of the regions of Kazakhstan, passing through the Silk Road Economic Belt. *Bulletin of Science and Practice*, 4(7), 342-351.