

увеличение составило 33,3%, а по сравнению с 2021 годом выросли на 5410 руб. или в 1,152 раза, таким образом рост составил 15,2%.

Общая площадь жилых помещений, приходящихся в среднем на 1 жителя Белгородской области в 2022 году по сравнению с 2018 годом увеличилась на 8 м² или в 1,296 раза, таким образом увеличение составило 29,6%, а по сравнению с 2021 годом выросла на 0,9 м² или в 1,026 раза, то есть увеличилась на 2,6%.

В ходе проведенного исследования нами была дана оценка основных показателей пространственного развития Белгородской области. Несмотря на то, что 2022 год является очень сложным как в экономическом, так и социальном развитии страны в целом и отдельных ее регионов, Белгородская область не снизила свои позиции и продолжает развиваться на достаточно высоком уровне.

Литература

1. Веприкова Е.Б., Кисленок А. А., Гулидов Р. В., Методика оценки уровня социально-экономического развития муниципальных образований региона на основе выявления признаков локальной депрессивности // Власть и управление на Востоке России. 2022. №3 (100).

2. Добродомова, Т. Н. Оценка социально-экономического развития региона в рамках стратегического планирования и прогнозирования / Т.Н. Добродомова, С.В. Васильев // Экономико-управленческий конгресс : Сборник статей по материалам Международного научно-практического мероприятия НИУ "БелГУ", Белгород, 10–11 ноября 2022 года / Отв. редактор: В.М. Захаров. – Белгород: Белгородский государственный национальный исследовательский университет, 2022. – С. 304-309. – EDN OMVGNP.

3. Регионы России. Социально-экономические показатели 2023. [Электронный ресурс]. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13204> (дата обращения: 15.09.2024).

УДК 338.47

ПРОСТРАНСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ РОССИИ В УСЛОВИЯХ ИЗМЕНЕНИЯ ГЕОПОЛИТИЧЕСКОЙ РЕАЛЬНОСТИ

В. Д. Пашенцев,

Г. Белгород, Россия

Федеральное государственное бюджетное

образовательное учреждение высшего образования

«Белгородский государственный технологический университет

имени В. Г. Шухова»

В статье рассмотрены аспекты перспективного пространственного развития России с представленными рекомендациями в области пространственной реорганизации в соответствии с обеспечением заданных социально-экономических показателей и приемлемого уровня национальной безопасности в условиях реализации выгодного международного сотрудничества.

Ключевые слова: пространственный потенциал, пространственное развитие, пространственная реконфигурация, транспортная инфраструктура, транспорт, транснациональный макрорегион.

SPATIAL ORGANIZATION OF RUSSIA IN THE CONTEXT OF CHANGING GEOPOLITICAL REALITY

V. D. Pashentcev,

Belgorod, Russia

Educational Institution of Higher Education

Belgorod State Technological University

named after V. G. Shukhov

The article considers aspects of the prospective spatial development of Russia with the recommendations presented in the field of spatial reorganization in accordance with the provision of specified socio-economic indicators and an acceptable level of national security in the context of beneficial international cooperation.

Keywords: spatial potential, spatial development, spatial reconfiguration, transport infrastructure, transport, transnational macroregion.

Начиная с февраля 2022 г., в отношении нашей страны, с определенной периодичностью, интенсивно проводились программы введения санкционного давления, затрагивающие широкий перечень корпоративных (бизнес) и принципиально-бытовых областей жизни, составив уже на октябрь список из 10 тыс. деструктивных для наших реального сектора экономики, торговли, промышленности, финансового и банковского секторов позиций. Характерные изменения, вызванные введенными ограничениями по различным экономическим и социальным направлениям взаимодействия со стороны западных стран, нашли свое отражения во многих отраслях экономики нашего государства.

Среди наиболее восприимчивых к таким «шокам» оказались финансовые отрасли и отрасли перерабатывающей (обрабатывающей) промышленности в целостном образе государственной экономики, часть из которых уже сумела адаптироваться к сложившимся обстоятельствам и обеспечить условия для своего качественного развития и наращивания количественных показателей функционирования в микро-, макро- и мезо-окружении.

Согласно совокупной статистике в области промышленного производства, общий объем внутреннего валового продукта (ВВП) в 2022 г. составил около 97 % от его объема за 2021 г [1]. Во многом такое снижение, реальный мгновенный показатель которого на момент введения первого санкционного пакета был намного выше общего годового, определенного уже после прохождения первичных стадий адаптации производства, объясняется снижением объемов импорта, повышения цен на импортные продукты, объясняющее снижение объемов их потребления в долгосрочной перспективе. Показатели производства зарубежных компаний на территории Российской Федерации экстремально снизились ввиду проводимой ими политики выхода из нашего социально-экономического пространства. Однако, данная проблема во многом была решена за счет реконфигурации иностранных реальных активов, которые на сегодняшний день функционируют в пределах экономических и юридических зон ответственности и компетенций российских компаний.

Общий объем импорта из ЕС в Россию был снижен на почти 50% в сравнении с годами ранее 2022 г., а объем импорта товаров двойного назначения снизился на 78%. Данные показатели является внушительными, способными привести и приведшими к возникновению кризисной ситуации, взятой под строгий стратегический контроль «новой реальности» со стороны государства [2].

Обрыв многих экономико-логистических связей с западными странами (Европейский Союз, США) являет собой фундамент переориентации торгово-деловых отношений «на Восток», обуславливая выработку эффективных бизнес-инструментов, эффективная проекция которых возможно как на внутренних, так и на международных социально-экономических рынках [3].

Расширение торгово-экономических соглашений и, как следствие данных соглашений, связей со странами Евразийского экономического союза является крайне перспективной экономической кампанией, обеспечивающей взаимовыгодное сотрудничество посредством взаимовыгодного предоставления необходимых ресурсов, обеспечивающих создание высокотехнологического промышленного комплекса, представляющего собой совокупность объектов макроэкономических и транснациональных экономических единиц.

Наиболее перспективным партнером согласно общей социально-экономической и геополитической ситуации, а также географической обстановки, является Китайская Народная республика (КНР), реализующая огромные объемы производства всестороннего перечня продукции массового и элитарного потребления, имеющая, при этом, адекватную подобной реализации состояние финансовой устойчивости: уровень государственного долга Китая составляет около 4,2 трлн. дол. США наряду с уровнем ВВП в 21,4 трлн. дол. США [4][5]. Отношение госдолга к ВВП в Китае составляет около 20 %. Для сравнения, В США данный показатель составляет около 129 %, превышая тем самым отношение соответствующих китайских индикаторов почти в 6 раз [6][7].

С 2015 по 2022 г. мы можем отметить следующие внешнеэкономические торговые тенденции в сотрудничестве между Китаем и Россией: российский экспорт увеличился в своем показателе в 2,4 раза (с 28,61 до почти 68 млрд. долл. США); импорт увеличился в 2,1 раз (с почти 35 до 72,68 млрд. долл. США). Общий объем Китая в товарообороте России вырос с 12,1% до 17,9%. Общая структура товарного профиля по импортному лобби «из-Китая-в-Россию» во внушительном объеме представлена промышленными объектами транспортной и производственной специализации: машины, оборудование и транспортные средства (около 61% в общем объеме принимаемого импортного пакета продукции) [8].

Подобные вызовы определяют уже отмеченную в стратегиях федерального значения необходимость комплексного и системного социально-экономического развития территориально-административных единиц, представляющих собой транснациональные регионы и смежные к ним субъекты в направлении «на Восток» [9] [10]. Пространственная организация социально-экономического федерального поля с интенсивным развитием Сибирских и Дальневосточных регионов являет собой стратегический инструмент общегосударственного развития в условиях реполяризации новых перспективных экономических центров, способных реализовать устойчивое и конкурентоспособное макроэкономическое транснациональное пространство, обеспечивающее противовес западным государствам.

Для создания необходимой и обладающей деловой привлекательностью конфигурации приграничных к внешне-экономическим партнерам территорий, необходимо, прежде всего, осуществить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры, определяющей пропускную способность, деловую мобильность населения и, что немаловажно в условиях закрытых «границ» с бывшими часто-посещаемыми нашим населением быстро-доступными туристическими центрами (время полета до наиболее посещаемых европейских городов и пригородов составляет в среднем полтора часа), туристическую привлекательность данных административно-территориальных субъектов, являющую собой одну из статей источников формирования консолидированного регионального бюджета и снижения уровня финансирования стратегических программ обеспечения минимально-приемлемого инфраструктурного уровня качества в таких регионах за счет межбюджетных трансфертов. Туристическая привлекательность рассматриваемых к проектному стратегическому развитию территорий сформирована, прежде всего, богатством и качественным содержанием их природных ресурсов и, так называемых, реальных «живописных пейзажей»: данный контекст обеспечивает необходимый для долгосрочного сохранения национальной деловой активности моральный и физический отдых.

При этом, говоря о транспортной инфраструктуре, мы имеем в виду формирование стратегического фокуса, прежде всего, на железнодорожном и авиационном транспорте. Автомобильный транспорт с необходимыми для его эксплуатации инфраструктурными объектами может быть рассмотрен в своем наибольшем потенциале применимости к максимизации туристической перспективы территорий, реализуя элементарную связанность, формируя, в свою очередь, перспективу спроса, являющегося логическим следствием векторной (по критерию непрерывности создания и процессу поддержания в эксплуатационном качестве автомобильного инфраструктурного поля) и точечной (по критерию селекции рассматриваемого территориального поля) политики развития.

В критериях реализации промышленно-логистической связанности транснационального макрорегиона, выгодную позицию занимает железнодорожный транспорт, обеспечивая необходимые показатели грузоподъемности (от 68 до 71 т, в зависимости от модификации ж/д транспорта: вагон, полувагон, платформа и т.д.). Сроки реализации поставок посредством данного транспорта являются приемлемыми во всех отношениях производственно-циклических процессов. С целью максимизации уровня бесперебойности производственных процессов производятся специальные соглашения, характеризующие качество промышленно-логистической связки и перечень «форс-мажорных» обстоятельств, интерпретирующих саму вероятность в количественном показателе и сроках возможно возникающих задержек.

При рассмотрении критериев площади покрытия и «легкости» фактора мобильности, обеспечиваемого объектами транспорта, мы можем утверждать, что ж/д транспорт проигрывает автомобильному. Однако, данный критерий может быть гармонично компенсирован «красивой» манипуляцией в области обеспечения единой промышленно-логистической системы, включающей в себя наиболее рациональное расположение инфраструктурного ж/д обеспечения и территориально-промышленных комплексов (ТПК). Такая рационализация может быть достигнута через эффективное картографическое расположение объектов. При этом, если часть инфраструктурных объектов уже существует, следует рассмотреть проектную реконфигурацию их системного перечня и провести аналитический расчет новой транспортно-промышленной конфигурации в альтернативу дооснащению уже существующей исключительно в долгосрочном стратегическом горизонте (15-20 лет). Интегрируя в общую стратегию такую временную перспективу планирования, следует также проводить интеграцию модификации самих ж/д путей, которые могут быть включены в перечень влияния факторов общемировых тенденций и должны оказаться способными обеспечить на себе эксплуатацию перспективного (в зависимости от прогнозного инструментария и качественных оценок) ж/д транспорта, с учетом, насколько это возможно, минимизации модификационных мероприятий, необходимых для последующего апгрейда промышленно-логистической связки.

Авиационный транспорт имеет еще более точечную характеристику размещения своих инфраструктурных объектов, обладающих меньшей площадной квадратурой в сравнении с ж/д и автомобильным транспортом, обеспечивающим более высокое территориальное покрытие при рациональной селекции мест расположения посадочных площадок, аэродромов и других объектов, но меньшее значение того же показателя в сравнении с автомобильным транспортом. По характеристикам грузоподъемности и пассажира-вместимости, авиационный транспорт в преобладающем объеме представленных на рынке модификаций проигрывает ж/д транспорту и, в то же время и в том же качественном рыночном содержании, занимает лидирующую над автомобильным транспортом позицию.

Однако, немаловажным с точки зрения обеспечения именно деловой активности в соответствии условиям максимизации эффективной отдачи по критерию времени, авиационному транспорту на сегодняшний день нет аналогов. За то же время, определенное количество единиц воздушных судов, способно обеспечить кратное

количественное содержание пассажиропотока, взятое от поезда. Однако, преимущественная экономия временного ресурса при перемещении в пределах составных территориальных единиц транснационального макрорегиона должна быть таргетирована на интеграцию высокой подвижности и гибкости перспективных бизнес-процессов, протекающих в рамках переориентации стратегического развития в контексте торгово-экономических отношений и соглашений в направлении, преимущественно, Сибири и Дальнего Востока.

Внутри-рыночным ограничением эффективной эксплуатации воздушного пространства с целью покрытия совокупного перечня территориальных единиц в формировании достойной современным вызовам авиатранспортной инфраструктуры, существующим на сегодняшний день, является отсутствие достаточного объема выпуска собственных единиц воздушной техники, обеспечившего моральную и техническую обновляемость отечественных авиапарков в сегментированном разрезе специализированных самолетов, снижающих себестоимость эксплуатации авиационной техники на внутрирегиональных линиях.

В условия новой реальности, национальная пространственная реорганизация должна быть построена на специализированных цифровых автоматизированных системах управления организационно-производственными и финансово-техническими аспектами в промышленном контексте выгодного торгового сотрудничества. Подобные системы реализуют в себе перспективу снижения девиации организационно-производственных переменных от установленных (заданных) значений, обеспечивая тем самым минимизацию финансово-технических потерь и их негативного влияния на социальную производственную структуру, состояние стабильности которой является одним из ключевых факторов устойчивости функционирования и развития промышленного предприятия (совокупности предприятий). Особенно важным данный вопрос является в обеспечении взаимовыгодного сотрудничества с представителями стран, глубоко интегрирующих в свою культуру критерий ответственности и дисциплины, являющих собой неотъемлемую часть их корпоративной и бытовой жизни и позволяющих им построить наиболее рационально-результативную социально-экономическую промышленно-производственную систему.

Таким образом, целостное развитие транспортной инфраструктуры с интеграции передовых компьютеризированных программ сбора, обработки и формирования данных различных форм, содержаний и специализаций, как инструмент по всем возможным альтернативным видам транспорта реализует политику снижения нагрузок на консолидированные бюджеты депрессивных регионов в долгосрочной перспективе, минимизацию последствий демографического кризиса в области устойчиво-формирующейся диспропорции качества и численности населения, обеспечивая фундамент поддержания и последующего роста социально-экономических показателей данных территориальных субъектов, формирующих частную совокупность общего комплекса социально-экономических индикаторов.

Литература

1. Социально- экономическое положение России, Январь 2023 г. / [Электронный ресурс] // Федеральная служба государственной статистики : [сайт]. – URL: <https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/osn-01-2023.pdf> (дата обращения: 23.11.2024).
2. Боррель заявил о «беспрецедентном» падении объемов торговли России и ЕС / [Электронный ресурс] // РБК : [сайт]. – URL: <https://www.rbc.ru/politics/26/08/2023/64ea5eda9a7947dfb0e20cae> (дата обращения: 23.11.2024).
3. Оценка интеграционных процессов ЕАЭС в сфере торговли: 2023 [Текст] : междунар. докл. к XXIV Ясинской (Апрельской) междунар. науч. конф. по проблемам развития экономики и общества, Москва, 2023 г. / М. К. Глазатова (рук. авт. кол.),

С.С. Аветисян, Д. А. Алешин и др. ; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». – М. : Изд. дом Высшей школы экономики, 2023. – 306 с.

4. China National Government Debt / [Электронный ресурс] // CEIC : [сайт]. – URL: <https://www.ceicdata.com/en/indicator/china/national-government-debt> (дата обращения: 23.11.2024).

5. China GDP History1960-2023 / [Электронный ресурс] // Country Cassette: [сайт]. – URL: <https://countrycassette.com/china-gdp/> (дата обращения: 23.11.2024).

6. United States GDP 2024 / [Электронный ресурс] // Country Cassette : [сайт]. – URL: <https://countrycassette.com/united-states-gdp/> / (дата обращения: 23.11.2024).

7. United States Government Debt / [Электронный ресурс] // Trading View : [сайт]. – URL: <https://www.tradingview.com/symbols/ECONOMICS-USGD/> / (дата обращения: 23.11.2024).

8. Ревенко Николай Сергеевич Российско-китайская торговля: состояние, тенденции, перспективы // Российский внешнеэкономический вестник. 2023. №2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rossiysko-kitayskaya-torgovlya-sostoyanie-tendentsii-perspektivy> (дата обращения: 23.11.2024).

9. Распоряжение Правительства РФ от 06.06.2020 №1512-р / [Электронный ресурс] // Правительство России : [сайт]. – URL: <http://static.government.ru/media/files/Qw77Aau6IOSEluQqYnvR4tGMCy6rv6Qm.pdf> (дата обращения: 23.11.2024).с

10. Распоряжение Правительства РФ от 13.02.2019 №207-р / [Электронный ресурс] // Правительство России : [сайт]. – URL: <http://static.government.ru/media/files/UVA1qUtT08o60RktoOXl22JjAe7irNxc.pdf> (дата обращения: 23.11.2024).

УДК 330.341

ОБЗОР РЕЗУЛЬТАТОВ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА РФ «ЦИФРОВАЯ ЭКОНОМИКА»

**Н.А. Пензев,
Ю.И. Селиверстов**
г. Белгород, Россия

Белгородский Государственный Технологический Университет им. В.Г. Шухова

В статье рассмотрены аспекты развития экономики Российской Федерации в рамках ее цифровизации, проведено исследование результатов национального проекта «Цифровая экономика».

***Ключевые слова:** цифровизация отношений, цифровая экономика, государственная поддержка развития цифровизации.*

REVIEW OF THE RESULTS OF THE NATIONAL PROJECT OF THE RUSSIAN FEDERATION "DIGITAL ECONOMY"

**N.A. Penzev,
Y.I. Seliverstov**
Belgorod, Russia

Belgorod State Technological University named after V.G. Shukhov

The article considers aspects of the development of the economy of the Russian Federation within the framework of its digitalization, and studies the results of the national project "Digital Economy".