Контуры макротерриторий в новой геометрии экономического пространства

Домнина Ирина Николаевна

Кандидат экономических наук, доцент, ведущий научный сотрудник
Институт экономики РАН, г. Москва, Российская Федерация
E-mail: indfin.61@mail.ru

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

макрорегион, макротерритория, экономическое пространство, пространственное стратегирование, федеральные округа, транспортный коридор, территория проникновения, стратегии пространственного развития

АННОТАЦИЯ

Трансформационные сдвиги в пространственной структуре экономики как ответ на новые вызовы развития и концептуальные изменения в системе управления экономическим пространством требуют своего теоретического обоснования. В статье освещаются методологические проблемы идентификации макротерриторий как самостоятельной единицы пространственной организации экономики и предлагаются пути их интеграции в систему стратегического планирования. Целью исследования является определение объектно-субъектного наполнение понятия макротерритории и контуров экономической модели ее развития в дискурсе новой геометрии экономического пространства. Гипотеза исследования состоит в том, что нерешенность проблемы институализации макротерритории как участника системы пространственного стратегирования имеет принципиальное значение в рамках выстраивания новой организации экономического пространства. Теоретической базой исследования послужили нормативно-правовые документы стратегического планирования, в том числе, Стратегия пространственного развития Российской Федерации до 2030г. с прогнозом до 2036г., стратегии социально-экономического развития макрорегионов и федеральных округов, а также научные труды в области системы пространственного стратегирования. На основе проведенного анализа показано изменение места макротерриториальных образований и их функциональной роли в пространственном развитии. Выделены правовые и институциональные проблемы мезоуровня стратегического планирования, нерешенность которых снижает эффективность государственной политики пространственного развития, а именно, отсутствие законодательно закрепленного статуса у макротерриторий в системе управления экономическим пространством, что приводит к сложностям в наполнении их собственным содержанием и инструментами реализации; сохраняющаяся правовая коллизия, связанная с представлением мезоуровня организации экономического пространства в системе пространственного стратегирования сразу двумя участниками – макрорегионами и федеральными округами. Сделан вывод о необходимости новых подходов к интеграции макротерриторий в систему управления экономическим пространством как подвижного территориального образования, имеющего общие функциональные задачи и наделенного специальными механизмами их реализации. Предложены три экономические модели развития, позволяющие преодолеть неопределенность стратегической повестки в отношении макротерриториальных образований и концептуализировать проектные принципы управления ими.

JEL codes: R58, R11, R50, H77, O21

DOI: https://doi.org/10.52957/2221-3260-2026-8-30-43

Для цитирования: Домнина, И.Н. Контуры макротерриторий в новой геометрии экономического пространства / И.Н. Домнина. – Текст : электронный // Теоретическая экономика. – 2026. – № 8. – С.30-43. - URL: http://www.theoreticaleconomy.ru (Дата публикации: 30.08.2026)

Введение

Принципиальные изменения политики регионального развития, непосредственно происходящие в текущем моменте и нашедшие отражение в Стратегии пространственного развития на период до 2030г., связаны с акцентированием внимания на превращении экономического пространства в пространство достижения национальных целей развития. Представляется, что

© Домнина И.Н., 2026

в рамках такого подхода пространство следует рассматривать как ресурс и точку приложения государственных усилий, ориентированных на поставленные цели.

В отношении пространственного развития национальные цели принимают форму стратегических приоритетов, определенных не менее, чем на десятилетнюю перспективу, и включают в себя: формирование практически по всей территории страны сети опорных населенных пунктов, превращающихся в объект пристального внимания со стороны органов государственной власти и научного сообщества; а также направления развития макротерриторий в границах федеральных округов, Арктики, а также новых регионов РФ и геостратегических территорий[1] [28].

Складывается впечатление, что в новых контурах организации экономического пространства приоритетной становится практически вся территория страны. На этом фоне актуализируются вопросы определения критериев выделения структурных элементов пространственной организации, играющих важную роль в обеспечении связанности территории, снижении угроз национальной безопасности и формировании нового экономического пространства, а также выбора инструментов управления ими.

Происходящая на наших глазах трансформация пространственной структуры экономики меняет роль крупнейших «игроков», а именно, макротерриторий, Однако, в отсутствии законодательно оформленной конотации актуализируется задача институализации этого понятия в качестве единицы пространственной организации. В экономической литературе сложилось понимание макротерритории как сложно структурированной части экономического пространства, которая включает территории нескольких близко расположенных субъектов федерации со схожими экономико-географическими условиями, тесными хозяйственными и историческими связями и, в большинстве случаев, имеющих административно-территориальную общность в границах федерального округа.

В новой Стратегии пространственного развития на период до 2030г. с прогнозом до 2036г. (Стратегия 2030) направления развития федеральных округов и Арктики, то есть территорий мезоуровня организации экономического пространства, выступают в качестве пространственных приоритетов[2][28]. Структурная перестройка как реакция на геополитические риски, приведшая к трансформации пространственной структуры экономики, с одной стороны, расширяет возможности интеграции макротерриторий в систему стратегического управления, с другой стороны, требует более четкой идентификации их целей и задач.

Подчеркнем, что в новой пространственной организации особую роль в реализации национальных целей развития будут играть те макротерритории, экономическое пространство которых задействовано в выстраивании трансграничного сотрудничества с сопредельными дружественными странами и которые несут специфическую геостратегическую нагрузку в обеспечении национальной безопасности страны.

Кроме того, важнейшим условием выделения макротерриторий на современном этапе развития российского экономического пространства является наличие таких целей региональной политики, которые не могут быть достигнуты в рамках иных территориальных образований. Иными словами, идентификация макрорегионов как единицы системы управления пространственным развитием возможна при четком их целеполагании в качестве «якорной» территории для достижения национальных приоритетов на основе интеграционного эффекта межрегионального взаимодействия.

Методы и материалы

1 Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2024 г. № 4146-р [Электронный ресурс] - URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/411143583/ (дата обращения: 15.07.2026)

2 Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2024 г. № 4146-р [Электронный ресурс] - URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/411143583/ (дата обращения: 15.07.2026)

В российской практике регионального развития формирование макротерриторий исторически происходило, прежде всего. в рамках процесса экономического районирования и имело целью структурирование пространства, исходя из особенностей экономико-географического положения и специфики народно-хозяйственного комплекса страны. В советский период экономическое районирование было неотъемлемым атрибутом народнохозяйственного территориального планирования и управления, претерпевая постоянные изменения. Так, уже в 1920г. в плане государственной электрификации страны было выделено 8 экономических районов[3], в 30-х гг. XXв. в целях народнохозяйственного планирования Госпланом СССР определено 13 основных экономических районов. В целом количество экономических районов в разные периоды времени измерялось разными цифрами (32. 24, 21, 18) [2],[6].

В современной литературе макротерриториальные образования рассматриваются, прежде всего, в рамках геоэкономики и схем размещения производительных сил [18]. Заметный блок исследований составляют вопросы межрегионального взаимодействия, в том числе, в рамках территориального планирования, что нашло отражение в работах таких ученых как А.Г.Аганбегян [1], А.Г.Гранберг [23], П.А.Минакир [17]. Представляет интерес проблема оценки суммарного эффекта интеграции региональных экономик в границах отдельных макрорегионов Стрябкова Е.А., Скребова А.В. [24]. При этом отсутствие ясного целеполагания и необоснованность критериев выделения макротерриторий приводят к неудачным результатам стратегического планирования в их отношении, в том числе, к сложностям их идентификации [19], [11], [12]. К сожалению, формальные признаки формирования и межтерриториальная неоднородность в границах макрорегионов затрудняют определению их места в системе управления экономическим пространством [13].

Итак, макрорегиональный подход предполагает рассмотрение субъектов федерации во взаимодействии друг с другом и создает основу для согласования региональных стратегий социально-экономического развития и учета в них национальных приоритетов пространственного развития[4]. Чаще всего, к макротерритории относят понятие макрорегиона, которое законодательно закреплено Указом Президента Российской Федерации от 16.01.2017 г. № 13 «Об утверждении Основ государственной политики регионального развития Российской Федерации на период до 2025 года», и подразумевает часть территории страны, включающую территорию двух и более субъектов федерации, где социально-экономические условия при разработке стратегических документов требуют определения отдельных приоритетов, целей и направлений развития[5].

Выделим нерешенные проблемы институционально-правового характера в отношении макротерриторий, влияющие на эффективность управления реализацией государственной политики пространственного развития.

Сохраняется методологическая проблема идентификации макротерриторий в системе пространственного стратегирования. Напомним, что в соответствии с предыдущей Стратегией пространственного развития до 2025г. (Стратегия 2025) был определен перечень из 12-ти макрорегионов, которые полностью покрывали российское экономическое пространство, но при этом они не были синхронизированы с границами 8-ми федеральных округов, также охватывающих всю территорию страны[6]. С принятием Стратегии 2030 понятие макрорегиона как таковое в ней не

3 Государственная комиссия по электрификации России (ГОЭЛРО).02.03.2020 [Электронный ресурс]- URL: https://ria.ru/20150221/1048580245.html (дата обращения: 11.07.2026)

4 План реализации Стратегии пространственного развития на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 11 августа 2025 г. № 2149-р. [Электронный ресурс] -URL:https://itpgrad.ru/upload/iblock/862/ctprcbykrew3ec7oonvxe5tce1yr9mss/Rasporyazhenie-Pravitelstva-RF-ot-11.08.2025-_-2149_r.pdf (дата обращения: 12.07.2026)

5 Об утверждении основ государственной политики регионального развития Российской Федерации на период до 2025 года. Указ Президента Российской Федерации от 16.01.2017 г. № 13. [Электронный ресурс] - URL: https://base.garant.ru/71587690/ (дата обращения: 10.07.2026)

6 Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025г. Распоряжение Правительства

сохранилось, а в качестве приоритетов пространственного стратегирования теперь рассматриваются все федеральные округа и Арктическая зона.

Иными словами, в новом документе стратегического планирования макрорегион как структурная единица пространственной организации экономики оказался вычеркнутым из системы управления. Теперь экономическое пространство макрорегиона, выступая в качестве родового понятия для обозначения макротерриторий, чаще всего. совпадает с территорией соответствующего федерального округа, так, например, Дальневосточный макрорегион укладывается в границы Дальневосточного федерального округа.

Не снята теоретическая коллизия, связанная с «дуализмом» системы управления экономическим пространством на мезоуровне, представленном двумя субъектами – макрорегионами и федеральными округами (ФО). Сравнительная характеристика Стратегии пространственного развития на период до 2025 г.[7] и новой Стратегии пространственного развития на период до 2030 г. с прогнозом до 2036 г.[8], представленная в таблице 1, свидетельствует о принципиальных изменениях в отношении макрорегионов и федеральных округов как участников стратегического планирования. И если первые в новой модели пространственной организации более не присутствуют как отдельная структурная единица экономического пространства, то пространственное стратегирование в разрезе федеральных округов, напротив, становится самостоятельным разделом документа, чего ранее не было (таблица 1).

Таблица 1 – Мезоуровень организации экономического пространства в Стратегиях пространственного развития

Виды макротерриторий	Стратегия пространственного развития на период до 2025	Стратегия пространственного развития на период до 2030с прогнозом до 2036г.
Макрорегионы	Приложение №2 (всего 12) Центральный, Центрально-Черноземный макрорегион, Северо-Западный, Северный, Южный, Северо-Кавказский, Волго-Камский, Волго-Уральский макрорегион, Уральско-Сибирский, Южно-Сибирский, Ангаро-Енисейский и Дальневосточный	Как отдельная категория исключен, но употребляется для обозначения различных макротерриторий, таких как федеральные округа, Арктическая зона и новые субъекты федерации

Российской Федерации от 13 февраля 2019г. №207-р. Приложению №2 [Электронный ресурс] - URL: http://static.government.ru/media/files/m UVAlqUtT 08o60RktoOXl22JjAe7irNxc.pdf (дата обращения: 05.07.2026)

7 Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025г. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019г. №207-р. Приложению №2 [Электронный ресурс] - URL: http://static.government.ru/media/files/m UVAlqUtT 08o60RktoOXl22JjAe7irNxc.pdf (дата обращения: 05.07.2026)

8 Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2024 г. № 4146-р [Электронный ресурс] - URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/411143583/ (дата обращения: 15.07.2026)

Виды макротерриторий	Стратегия пространственного развития на период до 2025	Стратегия пространственного развития на период до 2030с прогнозом до 2036г.
Федеральные округа	Не представлены	Раздел IX (всего 8) Дальневосточный ФО и Арктическая зона РФ Приволжский ФО Северо-Западный ФО Северо-Кавказский ФО Сибирский ФО Уральский ФО Центральный ФО Южный ФО

Источник: составлено автором на основе сравнительного анализа Стратегии 2025 и Стратегии 2030 [7].

Таким образом, ФО позиционируются как участники Стратегии 2030, но в тоже время в соответствии с Федеральным законом «О стратегическом планировании в Российской Федерации» от 28.06.2014 N172-ФЗ таковыми не являются[9]. Назрела необходимость «разведения» понятий федерального округа и макрорегиона в системе управления пространственным развитием. Представляется, что присутствие ФО в вертикали исполнительной власти дает объективные основания, связанные с административным ресурсом и наличием исполнительных органов власти, для включения их в число участников стратегического планирования. Следствием чего, должна стать подготовка Стратегий социально-экономического развития ФО до 2030-2036 гг.

Подчеркнем, что складывается парадоксальная ситуация, при которой макрорегионы не в состоянии реализовать свое законодательное право на разработку стратегий социально-экономического развития, а федеральные округа, имеющие для этого управленческие и финансовые возможности, в системе стратегического планирования этого права лишены. Приходится констатировать, что на поле реализации государственной политики регионального развития фактически не проводится различий между стратегиями федеральных округов и макрорегионов.

Так в качестве примера можно назвать лишь две официально оформленные макрорегиональные стратегии, одна из которых уже закончила свое действие, - «Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года»[10], другая действующая - «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года»[11]. Относительно стратегий федеральных округов, отметим, что на сегодня из восьми округов они разработаны только в двух: на Северном Кавказе стратегия действует до 2030 г.[12], а в Сибири до 2035г[13]. Проект Стратегии социально-экономического развития

9 О стратегическом планировании в Российской Федерации. Федеральный закон от 28.06.2014 N172-ФЗ [Электронный ресурс] - URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_164841/ (дата обращения: 10.07.2026)

10 Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года. Распоряжением Правительства РФ от 28 декабря 2009 г. N 2094-р [Электронный ресурс] - URL: http://government.ru/docs/33593/ (дата обращения: 17.07.2026)

11 О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года. Указ Президента Российской Федерации от 26.10.2020 г. № 645 [Электронный ресурс] -. URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/45972 (дата обращения: 17.07.2026)

12 Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Северо-Кавказского федерального округа на период до 2030 г. Распоряжение Правительства РФ от 30 апреля 2022 г. № 1089-р [Электронный ресурс] - URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/404484724/ (дата обращения: 17.07.2026)

13 Об утверждении стратегии социально-экономического развития Сибирского федерального округа до 2035 г. Распоряжение Правительства РФ от 26 января 2023 г. № 129-р. [Электронный ресурс] - URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/406164313/ (дата обращения: 17.07.2026)

Дальневосточного ФО до 2036 г. находится в стадии обсуждения[14].

Назовем еще одну значимую новацию пространственной организации российской экономики на период до 2030г. и на горизонте до 2036 г., обусловленную современными вызовами и угрозами развития. Это происходящая на наших глазах смена вектора федеральной региональной политики, нацеленная на ускоренное сотрудничество со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, что придает особый вес Дальневосточному макрорегиону. Он выступает в качестве своего рода экспериментальной площадки, позволяющей тестировать систему управления экономическим пространством на мезоуровне. Это первая макротерриторрия, где началась реализация мастер-планов опорных населенных пунктов (ОНП)[15].

Включая одиннадцать субъектов федерации и занимая 40% территории страны, Дальний Восток становится ключевым транспортно-логистическим хабом на восточном направлении, где формируется качественно новое экономическое пространство трансграничного взаимодействия и инвестиционного сотрудничества. В стратегических документах международная кооперация со странами Азиатско-Тихоокеанского региона определяется в качестве стратегической цели развития этого макрорегиона[16].

Итак, в пространственной структуре мезоэкономический уровень является необходимым уровнем организации и самоорганизации экономики [15]. Задача макротерриториальных объединений в системе пространственного стратегирования видится в формировании крупной единицы организации экономического пространства, позволяющей с точки зрения управляющей системы решать задачи национального развития, выходящие за пределы отдельных субъектов федерации и требующие межрегионального и межведомственного взаимодействия.

Результаты

Задействование потенциала макротерриторий для достижения пространственных приоритетов требует их спецификации в качестве самостоятельного объекта стратегирования и управления экономическим пространством. В этом контексте принципиальное значение приобретает поиск основания для «сцепления» экономик субъектов федерации, входящих в одну макротерриторию, позволяющего идентифицировать ее как оформленную часть пространственной структуры. Представляется, что в новых условиях доктрина управления мезоуровнем экономического пространства должна быть гармонизирована с теми экономическими моделями, которые стали важнейшим императивом развития макротерриторий в ответ на вызовы пространственного развития.

В качестве экономических моделей развития макротерриторий следует выделить:

- модель межрегионального и международного «транспортного коридора», предполагающую организацию устойчивого взаимодействия с соседними государствами, являющимися дружественными, для реализация транзитного потенциала российского экономического пространства в новой геополитической конфигурации. Подчеркнем, что реализация этой модели, базирующейся на развитии трансграничной транспортной инфраструктуры и устранении барьеров для увеличения товарооборота в качестве основного направления интеграции с соседними дружественными государствами, в том числе, в рамках инициативы Большого Евразийского партнерства, получает поддержку в Стратегии-2030;

- модель «территории проникновения», ориентированная на повышение конкурентоспособности региональных экономик за счет развития видов экономической деятельности, гарантирующих более

14 Обсуждение стратегии развития Дальнего Востока до 2030 года с прогнозом до 2036 года. [Электронный ресурс] - URL: https://dfostrategy.vostokgosplan.ru/ (дата обращения: 15.07.2026)

15 Совещание о ходе реализации мастер-плана Магадана. 15 августа 2025 года [Электронный ресурс] - URL: http://www.kremlin.ru/events/president/news/77784 (дата обращения: 17.07.2026)

16 Обсуждение стратегии развития Дальнего Востока до 2030 года с прогнозом до 2036 года. [Электронный ресурс] - URL: https://dfostrategy.vostokgosplan.ru/ (дата обращения: 15.07.2026)

тесные кооперационные связи с зарубежными соседями и обеспечение интересов национальной безопасности страны. Она актуальна для регионов, экономическое пространство которых благодаря новым возможностям приграничного сотрудничества с сопредельными государствами, превращается в «коридор развития»;

- модель «туристической макротерритории», в рамках которой формируется конкурентоспособный и узнаваемый на иностранных рынках туристический продукт, растут возможности межрегионального сотрудничества и вклад в повышение связанности экономического пространства как одного из актуальных приоритетов пространственного развития.

Анализ практической реализации проектов в рамках представленных моделей позволяет сделать вывод о новых подходах к управлению макротерриториями, возможных барьерах и инструментах пространственного стратегирования.

«Транспортный коридор». Идея формирования на макротерриториях, расположенных вдоль государственной границы, транспортного коридора, в пределах которого может осуществляться координация социально-экономического развития входящих в их состав субъектов федерации, была сформулирована еще в рамках предыдущей пространственной Стратегии 2025. Однако лишь сейчас в ходе реализации проектов по созданию новой сети коридоров, расшивке узких мест, развитию транспортной инфраструктуры просматривается логика интеграции отдельных субъектов федерации и муниципальных образований на соответствующей части экономического пространства на основе межрегионального и трансграничного сотрудничества.

Как ответ на новые вызовы в Стратегии 2030 появляется специальный раздел, посвященный стратегическому сотрудничеству со странами-партнерами. Учитывая тенденцию сокращения объема внешней торговли с недружественными странами, которое должно составить к 2030г. по сравнению с 2021г. 6 раз и одновременный рост оборота торговли с другими странами в 2,5 раза[17], формируется новая геометрия экономического пространства, фиксирующая качественное изменение роли макротерриторий, в первую очередь, расположенных в границах Дальневосточного федерального округа и Арктики.

Логика управления макротерриториями в рамках этой модели предполагает связанность экономического пространства вдоль логистической линии прохождения транспортного коридора на основе межрегионального взаимодействия и синтеза территориально-отраслевого и стратегического планирования. «Сцепление» территории достигается за счет расширения и удлинения имеющихся транспортных артерий, строительства вторых параллельных путей, реконструкции станций с целью повышения пропускной способности. Траектория крупнейших транспортных проектов выходит за границы отдельных административно-территориальных образований, сопровождаясь расширением транзитного потенциала регионов-участников на основе межрегионального взаимодействия, и формирует подвижные контуры макротерритории под конкретные задачи.

Примером реализации модели развития макротерритории как межрегионального транспортного коридора является Северный широтный ход (СШХ), глобальный проект, реализуемый в Арктической зоне. Его цель в создании стратегической железнодорожной магистрали, связывающей внутренние регионы Сибири с арктическими портами. Стыкуя Северную и Свердловскую железнодорожные ветки, он должен соединить западные регионы страны с территорией Ямало-Ненецкого автономного округа, обеспечив выход к Северному морскому пути.

Другим значимым для российской экономики транспортным коридором, имеющим статус международного, является проходящее по территории Дальневосточного ФО, так называемое, «Восточное направление». Прогнозируется, что на его долю в 2030г. будет приходиться 39

17 Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2024 г. № 4146-р [Электронный ресурс] - URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/411143583/ (дата обращения: 15.07.2026)

процентов во всех экспортно-импортных перевозках[18]. Основными барьерами реализации данной модели «транспортного коридора» являются состояние транспортной инфраструктуры. включая автомобильную дорожную сеть, а также речной и авиационный транспорт, в том числе, состояние подъездных дорог к пограничным переходам. Это не только тормозит грузооборот, но и приводит к бюджетным потерям за счет сокращения таможенных платежей. Так. например, на территории Приморского края, где таких переходов пять. потери федерального бюджета исчисляются 6 млрд рублей ежегодно[19].

Кроме того, из-за инфраструктурных ограничений на Восточном полигоне железных дорог появляются и другие риски, в том числе, связанные с усилением конкурентной борьбы между операторами реализуемых проектов. Так, например, из-за возникшей в 2024г. ситуации на рынке перевалки угля, являющегося в дальневосточном макрорегионе самым массовым товаром, произошло обострение между специализированными и универсальными морскими терминалами Приморского края, Предложение о перераспределении грузовой базы между ними грозило привести к увеличению стоимости грузов, ухудшению ситуации на рынке труда. Кроме того, возникающие риски срыва нормальной работы универсальных портов, имеющих к тому же мобилизационные задания, непосредственно увеличивают угрозы национальной безопасности.

Подчеркнем, что конфигурация транспортно-логистического комплекса в новой пространственной модели экономики такова, что более 50% грузооборота страны приходится на восточное направление. И подобные примеры лишь подтверждают, что повышение транспортной и иной связанности экономического пространства, по-прежнему, остается важнейшим стратегическим приоритетом, особенно для приграничных макрорегионов.

Анализируя практику принятия решений региональными органами власти в рамках целеполагания формирования «транспортного коридора», опробованную на территории Дальнего Востока. можно выделить наиболее актуальные для тиражирования инструменты формирования нового экономического пространства на основе межграничного и межрегионального взаимодействия. Так. для преодоления инфраструктурных проблем, приводящим к серьезным пространственным ограничениям развития, используется механизм концессионного соглашения, позволяющий привлечь наряду с бюджетным финансированием средства частных инвесторов. Обратим внимание, что именно дальневосточная и арктическая концессия имеет свою специфику, позволяя инвесторам компенсировать практически полную стоимость инфраструктурных объектов [21].

В условиях ограниченности возможностей бюджета для реализации затратных инфраструктурных проектов появляются концессионные инициативы, допускающие взимание платы с грузового транспорта и туристических автобусов, осуществляющих коммерческую деятельность. даже в отсутствии альтернативной бесплатной дороги, как, например, на территории Приморского края[20]. Ранее такой режим допускался только на территориях Крайнего Севера и приравненных к ним, на остальной же территории страны взимание платы осуществлялось только при наличии альтернативного бесплатного варианта проезда.

Достаточно уже широко опробованная в дальневосточном макрорегионе практика частно-государственного партнерства, дающая возможность покрывать капитальные затраты на

---

18 Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2024 г. № 4146-р [Электронный ресурс] - URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/411143583/ (дата обращения: 15.07.2026

19 Доклад Председателя Законодательного Собрания Приморского края о деятельности Законодательного Собрания Приморского края за 2024 год. [Электронный ресурс] - URL: https://www.zspk.gov.ru/upload/iblock/d21/imkx2dj0q9xvld05mkodrzkzn24bfgy6/2024.pdf (дата обращения: 15.07.2026)

20 Доклад Председателя Законодательного Собрания Приморского края о деятельности Законодательного Собрания Приморского края за 2024 год. [Электронный ресурс] - URL: https://www.zspk.gov.ru/upload/iblock/d21/imkx2dj0q9xvld05mkodrzkzn24bfgy6/2024.pdf (дата обращения: 15.07.2026)

реконструкцию автомобильной сети, в том числе, за счет средств Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики, средств Федерального дорожного агентства Министерства транспорта Российской Федерации, межбюджетных трансфертов, имеет хорошие перспективы масштабирования в проектах «транспортного коридора» на других макротерриториях. Можно утверждать, что современная модель частно-государственного партнерства эволюционирует, переходя от структурных к технологическим партнерствам, основывается уж не чисто на проектном подходе, но и на стратегическом, ориентируясь на цели государственных программ и национальных проектов [8], [16].

Следует выделить и блок прямых мер государственной поддержки, касающихся непосредственно предпринимателей, работающих в сфере промышленности и экспортирующих свою продукцию, производимую на территории соответствующего субъекта федерации.

«Территория проникновения». Данную модель следует рассматривать как адаптационную, в ответ на изменившиеся условия взаимодействия с внешним миром, экономические санкции, ограничения поставок в страну технологий и оборудования, имея ввиду, что геополитическая ситуация поставила требования национальной экономической безопасности в число приоритетных критериев при реализации различных институциональных проектов [25]. «Территория проникновения» нацелена на включение российского бизнеса в цепочки производства добавленной стоимости в рамках расширения торгово-экономического сотрудничества; на размещение производства в основных точках транзитного русла международных коридоров, проходящих по российской территории; на повышение конкурентоспособности предприятий регионов-участников путем создания транспортно-логистических хабов, промышленных кластеров для оказания полного комплекс услуг.

Именно та часть экономического пространства, для которой важным императивом развития всегда был уровень вовлеченности в международное сотрудничество, становится площадкой для реализации модели «территории проникновения». Через каналы приграничной торговли появляется возможность импортировать зарубежные технологии, которые охватывают не только сферу производства, но и сферу управления, логистики, входят в инфраструктурные решения [4] .Статистические данные свидетельствуют, что для регионов, расположенных вдоль государственной границы, всегда была характерна высокая теснота связей с сопредельными государствами, что является реалией их экономического уклада, сложившегося в силу географического положения и исторических связей с соседними государствами. Так, например, во внешнеторговом обороте некоторых субъектов федерации Дальневосточного федерального округа доля экспортных операций со странами дальнего зарубежья приближается к 100%, а импортные поставки из этих стран практически полностью покрывают потребности этих регионов[21].

Решение блока задач «территории проникновения» по налаживанию производственной кооперации и включению поставок российского бизнеса в транспортные коридоры опирается на проектные решения и механизмы преференций для субъектов хозяйственной деятельности, создавая связующую основу для взаимодействия регионов-участников. Отметим. что вопросы применения в системе управления экономического пространства различных преференциальных режимов для повышения экономического потенциала территорий с особенными условиями ведения хозяйственной деятельности получили широкое освещение в экономической литературе [14] [5], [20]. К их числу относятся свободные экономические зоны [3,], [10], территории опережающего развития [22], а также промышленные и индустриальные парки и другие.

В границах макротерртиорий ответом на запрос бизнес-сообщества как с российской стороны, так и со стороны соседних государств могло бы стать создание «трансграничных зон» с облегченным режимом деятельности для предпринимателей на территориях, примыкающих к государственной

21 Регионы России. Основные характеристики субъектов Российской Федерации [Электронный ресурс] - URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Region_Sub_2022.pdf (дата обращения: 08.07.2026)

границе. Формирование на соответствующих территориях преференциальных зон для ведения финансово-хозяйственной деятельности и торгового оборота со странами-партнерами, в том числе, создание зон свободной торговли является востребованным инструментом реализации этой модели. Уже сейчас почти 20% всего внешнеторгового оборота России осуществляется на преференциальных условиях[22].

С начала же 2026г. «территории проникновения» получают новый толчок к развитию благодаря введению в региональную практику новой формы преференциальных механизмов – международных территорий опережающего развития (МТОР). Цели МТОР созвучны целям «территории проникновения», поскольку содержат требование для резидентов заниматься производством именно продукции с высокой добавленной стоимостью, а также создают благоприятные условия для осуществления деятельности в сфере промышленности и реализации крупных инвестиционных проектов с иностранным участием[23].

Представляется, что экономическая модель «территории проникновения», не требующая формирования долгосрочных и тяжеловесных программных документов социально-экономического развития, а опирающаяся на проектные методы управления, позволяет интегрировать конкретные макротерритории в достижение целевых установок пространственного развития. При этом необходимо учитывать ее чувствительность к рискам, связанным с изменениями внешнеэкономической конъюнктуры, что может влиять на эффективность реализации.

«Туристическая макротерритория». Характеризуя управленческую доктрину, отвечающую целям этой модели, определим предъявляемые к ней требования: развивать территорию не точечно, а формировать связанное воедино привлекательное пространство, выстроенное под реализацию масштабного туристического проекта; использовать потенциал каждого из регионов-участников. оптимизируя распределение ресурсов для достижения поставленных целей. Содержательное наполнение модели – это расширение транспортного сообщения между крупными городами, интеграция курортных локаций, разработка межрегиональных туристических программ и мастер-планов, создание сети единых туристических маршрутов, туристических баз и кластеров.

Целей развития «инфраструктуры путешествий» планируется достигать через следующие управленческие решения: формирование программных продуктов (например, программы развития въездного туризма «Открой твою Россию», в которую отобрано 25 регионов-участников); инструменты финансовой поддержки со стороны государства на создание мест размещения (например, участие Правительства РФ в строительстве номерного фонда, в частности. модульных гостиниц, в том числе глэмпингов и кемпингов[24]), реализацию инвестиционных проектов по организации всесезонных курортов, в том числе, в новых регионах и особых экономических зонах туристско-рекреационного типа.

Практическим примером реализации управленческой модели, нацеленной на создание межрегиональной туристической макротерритории на основе схемы территориально-пространственного планирования, является макрорегион «Большой Урал» . Включающий в себя территорию нескольких субъектов федерации, расположенных в соседних федеральных округах – Уральском ФО (Свердловская, Тюменская и Челябинская области) и Приволжском ФО (Пермский край и республика Башкортостан), проект «Большой Урал» предлагает управленческие решения, нацеленные на формирование межрегиональных продуктов и выработку общих решений. Синхронизация региональных и отраслевых инициатив происходит в рамках единой туристической

22 Мишустин рассказал о перестройке логистических цепочек для бизнеса. 25.02.2026. РИА новости [Электронный ресурс] - URL: https://ria.ru/20260225/tranzit-2076654048.html (дата обращения: 07.07.2026)

23 О внесении изменений и дополнений в отдельные законодательные акты Российской Федерации. Федеральный закон от.31.07.2025 N285-ФЗ. [Электронный ресурс] URL:https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=511065&dst=100001#OrN2gNV5NpSHkvJQ (дата обращения: 11.07.2026)

24 Самый масштабный по протяженности на Урале туристический маршрут вырос еще на 1100 км. 31.10.2024. [Электронный ресурс] - URL: https://www.dk.ru/news/237212231 (дата обращения: 15.07.2026)

схемы макротерритории, разработанной и представленной в Правительство в 2024-2025гг.

Заключение

Анализ процессов трансформации пространственной структуры экономики, затронувшей, в том числе, и крупные формы пространственной организации экономики, относящиеся к объектам мезоуровня, подтверждает необходимость «донастройки» государственной политики регионального развития в отношении макротерриторий с целью интеграции их в новую модель организации экономического пространства.

Значимыми препятствиями на этом пути являются: неопределенность статуса макротерриторий в системе пространственного стратегирования; факт исключения категории макрорегиона из новой Стратегии 2030; структурирование целей и задач политики управления крупными территориальными образованиями в привязке к федеральным округам, законодательно не оформленным в качестве участников стратегического планирования.

Сделан вывод о необходимости присутствия в системе стратегического планирования в качестве самостоятельной единицы организации экономического пространства макротерриторий, экономическим императивом развития которых является межрегиональное и транснациональное взаимодействие регионов-участников. Использование предложенных выше модельных вариантов развития макротерриторий как «транспортного коридора», «территории проникновения», «туристической макротерритории» позволяет предложить новые подходы к выделению макротерриторий и интеграции их в систему стратегирования экономического пространства.

Представляется, что определение данных моделей в качестве общего экономического императива развития макротерриториальных образований приводит к следующим результатам:

- контуры макротерриторий, выстроенные исходя из целей достижения национальных приоритетов, становятся подвижными, что облегчает процесс идентификации этих территорий как объекта мезоуровня управления экономического пространства;

- проектный принцип формирования и функционирования макротерриторий, базирующийся на реализации проектных решений межрегионального и международного характера, становится базовым. Это позволяет задействовать потенциал регионов-участников в рамках инвестиционного сотрудничества и промышленной кооперации и отражает геоэкономический разворот российской экономики, материализуясь в масштабных проектах, реализуемых, прежде всего, на территории дальневосточного и арктического макрорегионов;

- облегчается процесс «разведения» макротерриторий и федеральных округов как участников системы стратегирования экономического пространства, имея ввиду, что в отличие от последних они не являются единицей административно-территориального деления со стационарными границами и органами управления. Напомним, что в нынешней пространственной Стратегии 2030, в отличие от предыдущей, стратегические планы развития ФО оформлены самостоятельными разделами.

С учетом выше изложенного заключим, что включение макротерриторий в целевой и инструментальный блок Стратегии 2030 на основе рассмотренных моделей развития, перечень которых может быть дополнен, безусловно. будет способствовать повышению эффективности управления экономическим пространством.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Аганбегян А. Г. (2019). Развитие Дальнего Востока: национальная программа в контексте национальных приоритетов // Пространственная экономика. Том 15. №3. С.165-181

2. Бухвальд Е. М., Валентик О. Н. (2019). Макрорегионы как новация стратегирования пространственного развития экономики России // Региональная экономика. Юг России. Т. 7, № 1. С. 18–28. DOI: https://doi.org/ 10.15688/re.volsu.2019.1.2

3. Виленский А.В. (2023). Особенности новых свободных экономических зон России. Федерализм. № 28 (3). С.137-151. https://doi.org/10.21686/2073-1051-2023-3-137-151

4. Виленский А.В. (2024). Российская приграничная торговля в условиях западных санкций // Вестник РАЕН. № 2. С. 33-36. DOI: 10.52531/1682-1696-2024-2-33-36

5. Домнина И.Н. (2023). «Включенность» преференциальных зон в систему стратегирования пространственного развития: проблемы и ограничения // Вестник Института экономики Российской академии наук, № 4. С. 25–44. DOI: 10.52180/2073-6487_2023_4_25_44

6. Домнина И.Н. (2024). Макрорегиональное регулирование экономического пространства: функциональные задачи и проблемы реализации // Бизнес. Образование. Право. Вестник № 3(68). С. 91-97 DOI: 10.25683/VOLBI.2024.68.1065

7. Домнина И.Н. (2025). Мезоуровень организации экономического пространства: что нового в модели пространственного развития 2030 // Экономика: вчера. сегодня. завтра. Том 15. № 8 А. С.243-255 DOI: 10.34670/AR.2025.77.21.025

8. Ерастов Д.Д., Анисимов А.Ю. (2026) Эволюция моделей государственно-частного партнерства в промышленности: от инфраструктурных проектов к технологическим и компетентностным партнерствам. π-Economy, 19 (2), 144–160. DOI: https://doi.org/10.18721/ JE.19208

9. Институциональные основы новой стратегии пространственного развития российской экономики (2023) / Отв. ред. д.э.н., проф. Е.М. Бухвальд; д.э.н. проф. А.В. Виленский. М.: Институт экономики РАН

10. Колесникова Е.В., Богданова Ж..А. (2023). Особенности развития крымской свободной экономической зоны // Тенденции развития науки и образования. No 95-4. С. 57–60. doi: 10.18411/trnio-03-2023-180

11. Крюков А.В., Селиверстов В.Е. (2022). Стратегическое планирование пространственного развития России и ее макрорегионов: в плену старых иллюзий // Российский экономический журнал. №5. С. 22–40. https://doi.org/10.33983/0130-9757-2022-5-22-40

12. Кузнецова О. (2019). Альтернативные подходы к определению роли макрорегионов России в системе государственного управления. // Федерализм. № 4. С. 112–125. https://doi.org/10.21686/10.21686/2073-1051-2019-4-112-125

13. Лаврикова Ю. Г. (2023). Неоднородность экономического развития российских макрорегионов / Ю. Г. Лаврикова, А. В. Суворова // Экономика региона. Т. 19, № 4. С. 934-948. DOI 10.17059/ekon.reg.2023-4-1.

14. Маевская Л.И. (2024). Преференциальные экономические зоны: потенциальные возможности и пути их реализации в условиях санкционной политики // Экономика: вчера, сегодня, завтра. Том 14. № 1 А. С. 257-270. DOI: 10.34670/AR.2024.37.14.055

15. Маевский В.И. (2018). Мезоуровень и иерархическая структура экономики. Journal of institutional studies // Журнал институциональных исследований. Т.10, № 3. DOI: 10.17835/2076-6297.2018.10.3.018-029

16. Мелюхин А.Н., Карпович Ю.В. (2025). Согласованность направлений проектов государственно-частного партнерства с реализуемыми в Российской Федерации национальными проектами // Вестник экономики, права и социологии. № 3. С. 79–84. DOI: 10.24412/1998-5533-2025-3-79-84.

17. Минакир П.А. (2021). «Восточная государственная социально-экономическая политика»:

миссия (не)выполнима? // Пространственная экономика. № 2. С. 7–15. https://doi.org/10.14530/se.2021.2.007-015

18. Митрофанова И.В. (2008). Макрорегион как утверждающаяся форма территориальной институции // Национальные интересы, приоритеты и безопасность. № 8 (29). С.30-40

19. Михеева Н.Н (2025). Приоритетные геостратегические регионы Стратегии пространственного развития России // ЭКО. Том 55(3). С.40-55. https://doi.org/10.30680/ECO0131-7652-2025-3-40-55

20. Одинцова А.В. (2023). Преференциальные территории в пространственном развитии Российской Федерации // Федерализм. Том 28. № 2 (110). С. 27-46. https://doi.org/10.21686/2073-1051-2023-2-27-46

21. Современные институты государственного управления: вызовы, адаптация, развитие (2024) / Под общ. ред. И.И. Смотрицкой, С.И. Черных. – М.: ИЭ РАН

22. Степанов Н.С. (2023). Институты развития регионального управления новой модели экономического роста (территории опережающего развития, территории опережающего социально-экономического развития) // Вестник университета. № 1. С.106 – 113. https://doi.org/10.26425/1816-4277-2026-1-191-200

23. Стратегии макрорегионов России: методологические подходы, приоритеты и пути реализации (2004) / Ред. академик А.Г.Гранберг // М.: Наука. 2004

24. Стрябкова Е.А., Скребова А.В. (2023). Оценка возможностей межрегиональной интеграции в стратегиях социально-экономического развития Центрально-Черноземного макрорегиона // Общество: политика, экономика, право. № 5. С. 101-106. - https://doi.org/10.24158/pep.2023.5.14

25. Экономическая безопасность России: теоретическое обоснование и методы регулирования (2023) /под общ. ред. А.Е. Городецкого, И.В. Караваевой. М.: Институт экономики РАН

Contours of macroterritories in the new geometry of economic space

Domnina Irina Nikolaevna
Candidate of Economic Sciences, Associate Professor
Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russian Federation
E-mail: indfin.61@mail.ru

KEYWORDS

macroregion, macroterritory, economic space, spatial strategy, federal districts, transport corridor, penetration territory, spatial development strategies

ABSTRACT

Transformational shifts in the spatial structure of the economy as a response to new development challenges and conceptual changes in the system of economic space management require their theoretical justification. The article highlights the methodological problems of identifying macroterritories as an independent unit of spatial organization of the economy and proposes ways of integrating them into the strategic planning system. The aim of the study is to determine the object-subject content of the concept of macroterritory and the contours of the economic model of its development in the discourse of the new geometry of economic space. The hypothesis of the study is that the unresolved problem of institutionalization of the macroterritory as a participant in the spatial strategy system is of fundamental importance in the context of building a new organization of economic space. The theoretical basis of the study was provided by regulatory documents on strategic planning, including the Strategy for Spatial Development of the Russian Federation until 2030 with a forecast until 2036, strategies for the socio-economic development of macroregions and federal districts, as well as scientific works in the field of spatial strategizing systems. Based on the conducted analysis, the change in the place of macroterritorial entities and their functional role in spatial development is shown. The article highlights legal and institutional issues at the mesolevel of strategic planning, the unresolved nature of which reduces the effectiveness of state spatial development policy, namely, the lack of a legislatively enshrined status for macroterritories in the economic space management system, which leads to difficulties in filling them with their own content and implementation tools; the ongoing legal conflict associated with the representation of the mesolevel of economic space organization in the spatial strategy system by two participants at once – macroregions and federal districts. A conclusion is made about the need for new approaches to the integration of macroterritories into the system of economic space management as a mobile territorial entity with common functional tasks and endowed with special mechanisms for their implementation. Three economic development models are proposed that make it possible to overcome the uncertainty of the strategic agenda in relation to macroterritorial entities and to conceptualize project principles for their management.