

В рамках принятой государственной концепции построения IT-страны предполагаются цифровизация всех сфер жизнедеятельности Республики Беларусь и формирование Smart Cities — «умных городов». В Республике Беларусь концептуализация умных городов должна варьироваться от города к городу в зависимости от уровня развития, готовности к изменениям и реформам, от ресурсов и стремлений жителей города. Согласно основной концепции формирования «умного города» цель состоит в том, чтобы продвигать города, которые обеспечивают основную инфраструктуру, достойное качество жизни для своих граждан, чистую окружающую среду и применение «умных решений». На данный момент основная задача в стране состоит в том, чтобы взглянуть на компактные территории, создать воспроизводимую модель (в качестве пилотного проекта), которая послужит маяком для других городов Беларуси.

#### Источники

1. Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://belstat.gov.by/>.
2. Департамент по экономическим и социальным вопросам [Electronic resource] // Организация Объединенных Наций. — Режим доступа: <https://www.un.org/development/desa/publications/2018-revision-of-world-urbanization-prospects.html>.
3. Regions at a glance [Электронный ресурс] // OECD. — Режим доступа: <https://www.oecd.org>.

*E. S. Ogorodnikova, Cand. Econ. Sci., assoc. professor  
USUE (Ekaterinburg, Russian Federation)*

### FACTORS FOR THE FORMATION OF EFFECTS OF THE INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT

Currently, the problem of assessing the majority of external effects from the construction or upgrading of road infrastructure is very important, which is increasingly causing scientific and practical interest in scientific research. This is mainly due to the fact that using direct counting methods it is practically impossible to evaluate the various manifestations of improving road conditions for the socio-economic development of individual territories. However, there are research results from World Bank staff who found that in countries with a high level of economic development, the length of roads per million inhabitants is 59 times higher than in countries with a low level of development.

In confirmation of this, researchers in various countries found that an increase in the density of highways affects not only the growth of generalized economic indicators of the regions, but also such indicators as an increase in the level of education of the population, an increase in agricultural production (milk, meat, grain) and many others, as well as the development of small businesses, and if we consider rural areas, then peasant (farmer) farms and personal subsidiary farms. It can be stated that the development of the road network is one of the significant factors in the development of the economy, both at the level of municipalities and at the level of regions and the country. In this regard, it seems appropriate to assess most types of non-transport effects from the development and improvement of individual road objects not directly by the factors that determine them, but by the specific contribution of specific road activities to providing a common, non-transport effect created at the level of an administrative entity [1].

The following arguments are in favor of just such a methodical approach to the assessment of the extra-transport effects of improved road conditions:

- strict localization of the territorial boundaries of their accounting within the frameworks of the respective administrative-territorial entities (districts, subjects of the federation, federal districts), which, with appropriate state reporting, makes it possible to significantly simplify the collection of the necessary initial information for calculating these effects [2];

- the possibility of taking into account the synergistic (multiplicative) nature of non-transport effects, which can be identified and quantified at the level of highly aggregated economic systems [3];

- the ability to use administrative resources to improve the system of statistical and management accounting in the development and improvement of the regional road network, as well as the socio-economic implications of improved road conditions [4].

Some authors point out the correlation between the economic dynamics and the formation of the infrastructure of the territory, explaining this relationship by the organization's determined efficiency of specific solutions and transaction costs depending on the development of the infrastructure framework of the economy.

The assessment of external effects is not so straightforward, because it depends on the specific conditions of the implementation of road projects, and requires the collection of additional information on the specific conditions of manifestation.

#### References

1. *Knyazev, D. V.* Methodological scheme for assessing the socio-economic effectiveness of investment projects / D. V. Knyazev // Modern problems of science and education. — 2014. — № 4. — P. 444.

2. Methodological features of a comprehensive assessment of the effectiveness of infrastructure projects for the development of satellite communications / T. A. Kuzovkova [et al.] // A Century of Quality. — 2017. — № 1. — P. 97–109.

3. *Kabashova, Ye. V.* Problems of choosing the indicator of the standard of living of the population / Ye. V. Kabashova // Russian electronic scientific journal. — 2013. — № 1. — P. 64–73.

4. *Sidorenko, M. M.* Strategic imperatives of the development of road facilities : a monograph / M. M. Sidorenko, E. S. Ogorodnikova. — Ekaterinburg : USUE, 2011. — 134 p.

*С. В. Орехова, д-р экон. наук, доцент*

*Е. В. Кислицын*

*УрГЭУ (Екатеринбург, Россия)*

### **МАЛЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИИ: УРОВЕНЬ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ**

Основные направления деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2024 года от 29 сентября 2018 г. в качестве одного из стратегических векторов предполагают «вхождение Российской Федерации в число пяти крупнейших экономик мира, обеспечение темпов экономического роста выше мировых при сохранении макроэкономической стабильности...» (направление 6). Реализацию этого направления создатели документа коррелируют с «ростом совокупной факторной производительности труда, в том числе не связанной с новыми инвестициями». Это означает, что Правительство РФ надеется обеспечить развитие государства за счет технологического прогресса, а не за счет экстенсивных факторов роста. Однако при описании ключевых действий отсутствуют алгоритм или механизм реализации этого направления и конкретные цифровые нормативные значения. Данный факт следует трактовать как полное непонимание