

1. Тихонова, Л.Е. Анализ влияния миграции населения в рамках ЕЭП на рынок труда Республики Беларусь // Сборник материалов VI международной научно-практической конференции «Роль миграции в социально-экономическом и демографическом развитии посылающих и принимающих стран Евразии». - М.: Изд-во «Экон-Информ», 2014. – С.252 – 256.

2. Калининкова, И.О. Управление социально-экономическим потенциалом региона / И.О. Калининкова / Управление социально-экономическим потенциалом региона: учебное пособие. Стандарт третьего поколения. Изд-ва: Питер, 2009. 238 с.

3. Кельник, А. В. Регулирование внутренней миграции населения в аспекте регионального развития Республики Беларусь / А. В. Кельник. – Минск : Беларус. навука, 2012. – 161 с.

4. Артюхин, М.И. Основные проблемы миграции населения Республики Беларусь: социологический анализ / М.И. Артюхин, С.А. Пушкевич // Социологический альманах. Выпуск 6. 2015. С. 126 - 141

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК БРЕСТСКОГО РЕГИОНА

О.В. Дмитрачкова

Брестский государственный университет им. А.С. Пушкина

Транспортный сектор страны является одним из основополагающих для рационального развития национальной экономики в современном мире. Кроме того, что данный сектор является кровеносной системой национальной экономики, он приносит достаточно большую долю денежных средств в бюджет страны.

Доля транспортного комплекса Республики Беларусь в 2015 году в ВВП составила 6%, в инвестициях в основной капитал – более 8%, в экспорте услуг – 44,6%. Основной транспортный потенциал сосредоточен в Минске (40%), Гомельской (15%) и Брестской (13%) областях.

Брестская область располагает одной из самых развитых транспортных инфраструктур в Республике Беларусь, которая включает в себя Брестский железнодорожный узел (один из крупнейших в Центральной Европе), автомобильный транзитный коридор "М1/Е-30" Берлин – Варшава – Брест – Минск – Москва и т.д. (рис. 1) [1].

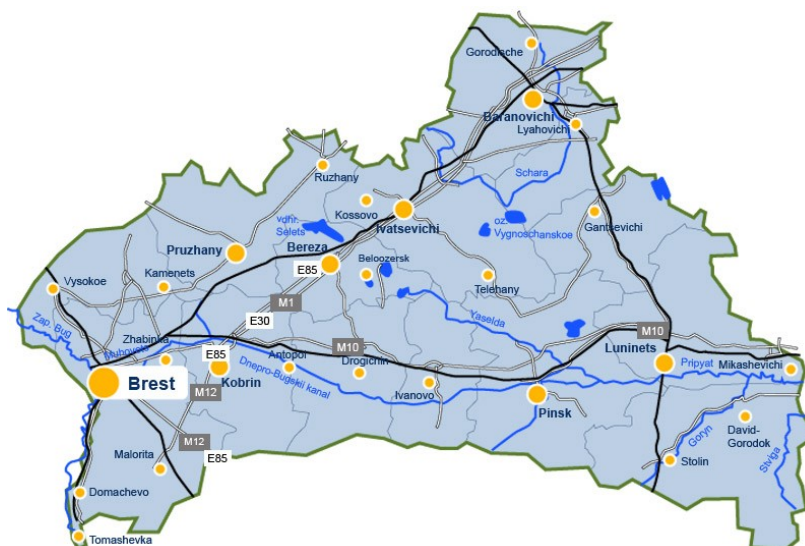


Рис. 1. Транспортная сеть Брестского региона

В регионе осуществляют свою деятельность 6 логистических центров, из них 5 по Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года (Программа):

- Транспортно-логистический центр «Брест-Белтаможсервис»
- Транспортно-логистический центр «Брест-Белтаможсервис-2»
- Транспортно-логистический центр «Брествнештранс»
- Транспортно-логистический центр «Транзит»,
- Логистический центр «Евроопт»;

и 1 логистический центр вне Программы - Торгово-логистический центр «Бугинком» [2].

Транспортно-логистическая инфраструктура региона, удобное расположение для хранения, перевалки и транзита грузов, высокая плотность транспортной сети обеспечивают необходимые условия для устойчивого развития транспортного сектора.

Анализ транспортной системы Брестского региона показывает, что в 2015 году по сравнению с 2010 годом снизилась эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования на 49 км, или 4,6%, и составила 1013 км, в то же время она осталась неизменна по отношению к 2014 году. Протяженность автомобильных дорог общего пользования в 2015 году по Брестской области равна 13,4 тыс. км, т.е. выросла на 2,7 тыс. км по сравнению с 2010 год, хотя в последние три года наблюдается замедление темпов ее роста. Качественный анализ автомобильных дорог демонстрирует преобладание дорог с цементно-бетонным и асфальто-бетонным покрытием (52%) (рис. 2).

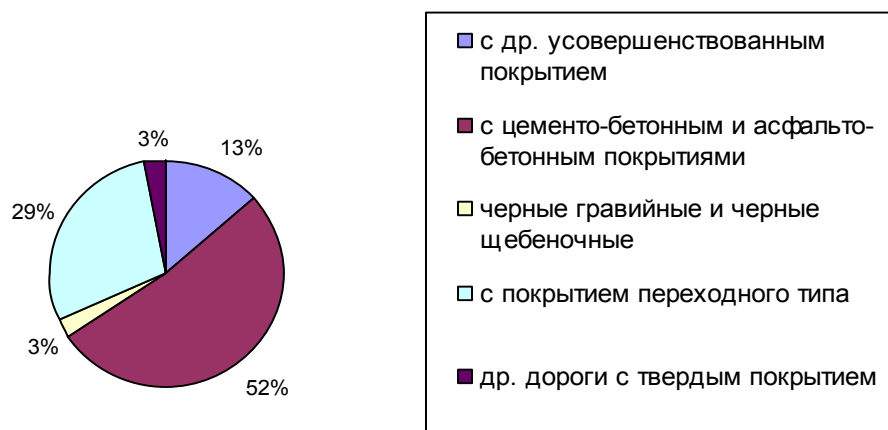


Рис. 2. Характеристика автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием по основным типам покрытия в 2015 году

Доля транспорта и связи в валовом региональном продукте в течение последних пяти лет неизменна – 10,2%. Грузооборот по всем видам транспорта в 2015 году составил 460,4 млн.т-км, что больше на 51,7%, чем в 2010 году. Перевозки грузов автомобильным транспортом по Брестской области в 2015 году снизились по отношению к 2010 году на 5,1 млн. т (на 32,6%) и на 1,7 млн.т (6,5%) по сравнению с предыдущим годом. В 2015 году объем перевозок по Брестскому региону составил 14% от общего по республике. Однако грузооборот автомобильного транспорта имеет положительную динамику с 2795 млн. т-км в 2010 году до 4646 млн. т-км в 2014 году (увеличение на 56%), наблюдается снижение показателя в 2015 году 71 млн. т-км (на 1,5%).

Речной порт Брестской области осуществляет транспортировку грузов к Черному морю через реку Пину и Днепровско-Бугский канал. Грузооборот внутреннего водного транспорта снизился на 86,5% в 2015 году и составляет 11 млн. т-км по отношению к 2010 году (79,5 млн.т-км) и на 60,7% по отношению к предыдущему году.

Инвестиции в основной капитал транспорта и связи уменьшаются: в 2010 году – 10,9%, в 2015 году – 7,8% от общего объема инвестиций; поступление иностранных инвестиций также имеет отрицательную динамику – в 2012 году – 21,3 млн. долларов, в 2015 году – 6 млн. долларов.

В последнее время наблюдается снижение объемов транзитных перевозок в целом по Республике Беларусь, и по Брестской области в частности. В 2011–2013 годах доходы от транзита Брестской области имели тенденцию к росту в среднем на 10-15%. Несмотря на это, в 2014 -2015 годах, а также в первой половине 2016 года наблюдается спад транзита (на 37-42%) на территории Брестского региона.

Таким образом, в 2015 году транспортный сектор Брестской области характеризуется снижением всех показателей транспортной сети, среди

прочего и численности работников данной сферы (рис. 3). 8,4% численности занятого населения приходится на транспорт и связь.

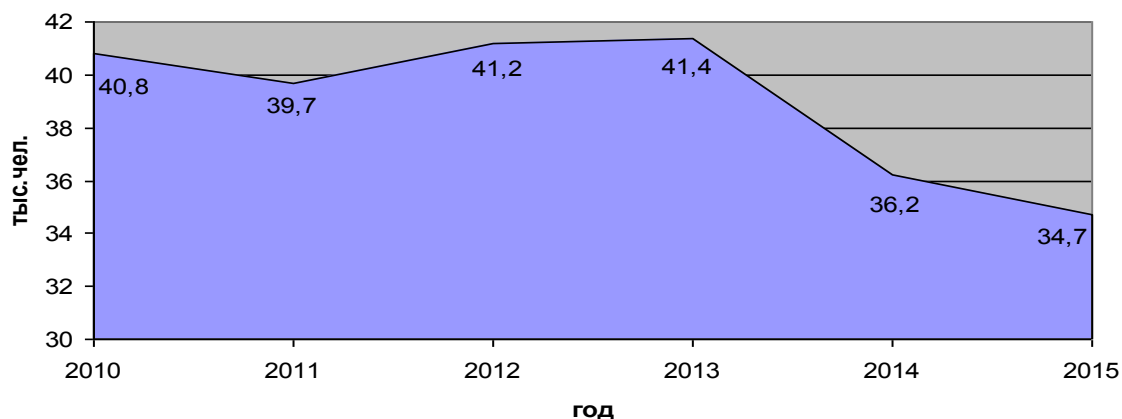


Рис. 3. Списочная численность работников транспорта по Брестской области за 2010-2015 гг.

Факторы, влияющие на снижение объема грузоперевозок в Брестском регионе, в том числе транзитных грузов:

- транспортно-логистическая инфраструктура;
- геоэкономические условия;
- политические условия;
- уровень логистического сервиса;
- налоговая система республики;
- таможенное регулирование грузопотоков.

Исходя из анализа сегодняшнего состояния транспортного сектора выделим основные направления его развития в Брестской области:

- максимальное использование географического положения региона (граница с Польшей и Украиной, наличие трансмагистральных сетей);
- формирование эффективного транспортного узла с большой пропускной способностью;
- развитие многопрофильных районных логистических центров интегрированных в сложившиеся транснациональные цепи поставок продукции и пассажиропотока (Строительство новой грузовой сортировочной станции на перегоне Кошелево – Харитоны, вынос туда грузовой станции Брест-Северный и частично Брест-Восточный) [3];
- электрификация участков Брест-Каменец, Брест-Высоко-Литовск с Польскими железными дорогами;
- развитие системы международных сообщений;
- усовершенствование системы документообеспечения транспортно-логистической деятельности через сокращение количества документов и их электронную форму;

что касается транзитных перевозок региона:

- участие в создании транспортно-логистических цепочек и логистических терминалов на территории от Алматы до Бреста;
- совершенствование перевозок грузов в контейнерах (контейнерный поезд «Находка – Брест»);
- увеличение количества складских комплексов первичной переработки груза при смешанных перевозках;
- увеличение количества логистических центров, особенно в рациональных местах – между границей с Польшей, Брестским аэропортом;
- необходимо предусмотреть размещение региональных транспортно-логистических центров общего пользования в свободной экономической зоне «Брест» [4].

ЛИТЕРАТУРА

1. Национальное агентство инвестиций и приватизации [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://www.occand.ru/ru/advantages/regions/brest/> - Дата доступа : 15.09.2016
2. Курочкин, Д.В. III ежегодное исследование современной логистической инфраструктуры в Беларуси по итогам 2015 года / Д.В. Курочкин. – Минск : Международный университет «МИТСО», Кафедра логистики, 2016. – 57 с.
3. Поддержка регионального и местного развития в Беларуси [Электронный ресурс] / Проект Стратегии устойчивого развития Брестской области на 2016 – 2025 годы. – Режим доступа : <http://www.regdev.by/ru/download/file/fid/140/> – Дата доступа : 17.09.2016.
4. Исследование транспортной и логистической системы Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Организация Объединенных Наций, Нью Йорк, Женева, 2013. - Режим доступа : http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/publications/Transport_Belarus_2013r.pdf – Дата доступа : 10.09.2016.

КЛАСТЕРНЫЙ ПОДХОД КАК ФАКТОР СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНА И ПОВЫШЕНИЯ ЕГО КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ В УСЛОВИЯХ СТАНОВЛЕНИЯ ЭКОНОМИКИ ЗНАНИЙ

Е.А. Костюченко

Полоцкий государственный университет

Ориентация экономики Республики Беларусь на инновационное развитие ставит разнообразные задачи, которые не могут быть реализованы без такого ресурса, как знания и компетенции специалистов. При этом уровень активности в инновационной сфере большинства белорусских организаций заметно уступает странам-лидерам мирового инновационного процесса. Например, в 2015 г. Республика Беларусь оказалась на 53-м месте с показателем 38,2 пункта в ряду из более чем 140 стран, попавших в Глобальный индекс инноваций (*The Global Innovation Index*). Первые места в данном рейтинге за-