

Министерство образования Республики Беларусь
Белорусский государственный университет
Географический факультет

Демографические риски XXI века **(к Международному дню народонаселения)**

Материалы
III Межвузовской студенческой конференции
с международным участием
13 мая 2016 г., Минск, Беларусь

Минск



БЕЛСЭНС

2016

УДК 314+33:911.3+338.48(063)
ББК 60.7+65.04+65.433я431
ДЗ1

Рекомендовано Советом географического факультета
28 апреля 2016 г., протокол № 9

Редакционная коллегия:
зав. кафедрой экономической географии зарубежных стран,
д-р геогр. наук, проф. *Е.А. Антипова*
(главный редактор);
доц. кафедры экономической географии зарубежных стран,
канд. геогр. наук *Л.В. Фокеева*
(зам. главного редактора).

Рецензенты:
канд. экон. наук *С.В. Ионцева* (Россия, МГУ им. М.В. Ломоносова)
канд. геогр. наук, доц. *В.М. Зайцев* (Беларусь, БГУ).

ДЗ1 **Демографические риски XXI века:** (к Международному дню народонаселения): материалы III Межвузовской студенческой конференции с международным участием, 13 мая 2016 г., Минск, Беларусь / БГУ, геогр. фак. ; редкол.: Е.А. Антипова (гл. ред.). – Минск : Белсэнс, 2016. – 219 с. : ил. – Библиогр. в конце ст.

ISBN 978-985-6946-64-9

В издании отражены научно-методические и практические результаты научных исследований в области современных проблем географической науки, демографических рисков и социально-экономического развития стран и регионов мира, современных проблем развития туризма и геоэкологии, картографического обеспечения демографических и социально-экономических процессов.

Адресуется преподавателям, научным работникам, студентам и аспирантам вузов.

УДК 314+33:911.3+338.48(063)
ББК 60.7+65.04+65.433я431

Подготовлено в рамках проекта «Поддержка реализации национальной программы демографической безопасности Республики Беларусь», финансируемого Правительством Российской Федерации, Фондом ООН в области народонаселения (ЮНФПА) и Детским Фондом ООН (ЮНИСЕФ).
Национальное исполнительное агентство –
Министерство труда и социальной защиты Республики Беларусь.

ISBN 978-985-6946-64-9

© Оформление. ООО «Белсэнс», 2016

А.С. Савицкая

Белорусский государственный университет, г. Минск

E-mail: alex_savickaya@tut.by

Экономико-географическое положение как фактор конкурентного преимущества (на примере ОАО «Новоселки-Лучай»)

Экономико-географическое положение (ЭГП) – важнейшая интегральная географическая категория, которая может выступить ключевым фактором развития производства. И.Э. Майергоз выделял промышленно-географическое, аграрно-географическое, транспортно-географическое, сбыто-географическое и демо-географическое положение.

Транспортно-географическое положение – это важнейшая составляющая ЭГП, отражающая отношение размещения объекта по отношению к магистральным транспортным сетям и узлам. Основной проблемой оценки транспортно-географического положения является его количественное измерение. В подавляющем большинстве случаев транспортно-географическое положение оценивается как благоприятное или неблагоприятное.

Одним из направлений оценки транспортно-географического положения является балльная оценка, которая применяется для сравнения транспортно-географического положения двух и более объектов. В этом случае выставляются баллы по отдельным параметрам транспортно-географического положения.

Оценить количественно транспортно-географическое положение можно и через систему рентных отношений. В этом случае вводится понятие «рентное поле», которое индуцируется на территории тем или иным объектом. Из совокупности объектов формируется совокупное рентное пространство территории. Суммарный рентный потенциал рентных объектов и характеризует количественную оценку транспортно-географического положения. Рентные отношения в сельскохозяйственном производстве рассматриваются с двух позиций:

- 1) с точки зрения плодородия почв, т. е. чем плодороднее почвы, тем больше размер ренты;
- 2) с точки зрения транспортно-географического положения, т. е. расположение вблизи крупных населенных пунктов упрощает сбыт готовой продукции и повышает рентные платежи.

В качестве объекта рассмотрения выступили сельскохозяйственные предприятия Поставского района. Так как сельскохозяйственные производители района используют для транспортировки сбыта готовой продукции и получения запасных частей, топлива, минеральных удобрений автотранспорт, то рентная составляющая будет рассчитана на 1 км расстояния.

Себестоимость транспортных затрат можно представить в виде следующей формулы:

$$C = M + T + A,$$

где М – материальные затраты, Т – оплата труда,

А – амортизационные отчисления.

На основании этой формулы была рассчитана себестоимость перевозки грузовым автотранспортом на примере 2012 г. (как относительно финансово-экономически стабильной) и автомобиля МАЗ грузоподъемностью 10 т. Исходя из расчетов, итоговая себестоимость перевозки грузов автотранспортом составила 920 рублей на 1 км.

В качестве объектов формирования рентного поля Поставского района были определены центры СПК. На основании затрат на 1 км пробега автотранспорта и расстоянии от центров СПК до г. Поставы был рассчитан потенциал этих центров (табл. 1).

Таблица 1. Распределение центров хозяйств по отдаленности от Постав

Название хозяйства	Центр хозяйства	Расстояние до Постав, км	Стоимость перевозки, руб.	Категория
ДКУАСП «Рассвет Поставский»	г. Поставы	0	0	1
ОАО «Знамя Победы-Агро»	д. Юньки	5	4 600	1
ОАО «Хотилы-Агро»	д. Хотилы	6	5 520	1
ОАО «Новоселки-Лучай»	д. Новоселки	15	13 800	2
ОАО «Курополье-Агро»	д. Курополье	16	14 720	2
ОАО «Ярево-Агро»	д. Ярево	18	16 560	3
СПК «Андроны»	д. Андроны	18	16 560	3
ОАО «Камайский-Агро»	д. Камаи	19	17 480	3
ОАО «Вереньки-Агро»	д. Вереньки	26	23 920	4
КУСП «Дуниловичи-Агро»	д. Дуниловичи	28	25 760	4
Ф-л «Нефтезаводмонтаж-Агро»	д. Ляховщина	35	32 200	5
ОАО «Яновица-Агро»	д. Полесье	37	34 040	5
ОАО «Голубые озера-Агро»	гп Лынтупы	38	34 960	5
ОАО «Париж-Агро»	д. Осино-городок	40	36 800	5

ОАО «Новоселки-Лучай» ежегодно поставляет в районный центр около 10 тыс. т. зерна, 6 тыс. т молока и 1 тыс. т мяса – всего 17 тыс. т. Для перевозки этого объема понадобится 1700 рейсов (17 тыс. т/10 т). В соответствии с данными табл. 1 общая себестоимость транспортных затрат составит 46,92 млн руб. (1700 рейсов × 13,8 тыс. руб. × 2). Аналогичные объемы перевозки сельскохозяйственной продукции из наиболее отдаленного ОАО «Париж-Агро» составят 125,12 млн руб. (1 700 рейсов × 36,8 тыс. руб. × 2). То есть конкурентное преимущество транспортно-географического положения ОАО «Новоселки-Лучай» по сравнению с ОАО «Париж-Агро» составит 78,2 млн руб.