

- Разработка индивидуальных стратегий развития населенных пунктов, городов и районов Гомельской области;
- Выявление и развитие потенциала населенных пунктов области (туристско-рекреационного, агроресурсного, транспортно-логистического и др.);
- Стимулирование развития частного предпринимательства (производство потребительских товаров, оказание бытовых услуг) в малых населенных пунктах области;
- Обеспечение приоритетного развития производств и видов деятельности, ориентированных на использование местных ресурсов и достопримечательностей;
- Формирование имиджа малого города как социокультурного центра, способствующего замедлению и прекращению нежелательных миграционных потоков;
- Развитие социальной инфраструктуры малых населенных пунктов Гомельской области.

Таким образом, целенаправленные комплексные мероприятия региональной социально-экономической политики, ориентированной на установление причин и нивелирование различий уровня жизни населения, являются основой реализации стратегических целей государства по повышению благосостояния населения Республики Беларусь и устойчивому развитию в целом.

### **Литература**

1. Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2020 г. / Национальная комиссия по устойчивому развитию Республики Беларусь. Редколлегия: Я.М. Александрович и др. — Мн.: Юнипак. — 200 с.
2. Хаврукова, С. В. Управление в социальных и экономических системах: материалы XXIV международной научно-практической конференции, г. Минск, 14 мая 2015 г. / редкол.: Н.В. Суша (предс.) и др.; Минский ун-т управления. — Минск: Минский университет управления, 2015. — С. 57–59.

## **Актуальность развития инфраструктуры электрического железнодорожного транспорта**

*Хорошевич А. А., асп. АУнПРБ,  
науч. рук. Харевич Г. Л., канд. эк. наук, доц.*

Эффективный транспортный сектор является важнейшей составляющей глобального и национального экономического развития. Железнодорожный транспорт Республики Беларусь является ведущим элементом транспорт-

ной системы страны и в ближайшем будущем в ее экономике будет играть доминирующую роль, которая определяется: необходимостью вывоза экспортных грузов массовой отгрузки нефтепродуктов, удобрений, химических грузов, строительных материалов, лесных грузов, потребностью ввоза значительного количества ресурсов критического импорта, значительной долей валютных поступлений в страну и налогового наполнения ее бюджета. Поэтому стратегическое планирование в железнодорожной отрасли является одной из приоритетных государственных задач.

20.12.2010 г. Советом Министров республики Беларусь (далее РБ) была утверждена Государственная программа развития железнодорожного транспорта РБ на 2011–2015 гг., которая была реализована.

Целью программы было определено: развитие железнодорожного транспорта для формирования условий устойчивого развития страны, полного транспортного обеспечения потребностей населения, усиления транзитного потенциала, повышения конкурентоспособности экономики.

Задачи Государственной программы предусматривали: обеспечение безопасности движения поездов, обновление подвижного состава, модернизацию железнодорожной инфраструктуры, создание новых и совершенствование действующих технологий перевозок грузов и пассажиров, организацию ремонта и технического обслуживания подвижного состава, устройств пути, систем автоматики, телемеханики и связи.

В дальнейшем развитие железной дороги определяется Государственной программой развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 гг., утвержденной постановлением Советом Министров РБ № 148 23.02.2016 г.

Одним из мероприятий инновационного плана развития, проводимых для решения поставленных задач, является развитие железнодорожной инфраструктуры, электрификация железнодорожных путей РБ.

Электрификация железнодорожных путей решает значимые социально-экономические и экологические проблемы. Например, при перевозках грузов и пассажиров на участках пути Осиповичи — Жлобин — Гомель, Жлобин — Калинковичи ежегодно используется около 29 тыс. тонн дизельного топлива, в атмосферу выбрасывается около пяти тысяч тонн вредных веществ. 1,5 миллиарда рублей в год составляют только экологические выплаты. Электрификация серьезно уменьшит данные расходы. Кроме того, она снизит негативный уровень нагрузки на окружающую среду, малые и большие города. Электротяга в том числе вдвое уменьшит потребность в локомотивных бригадах за счет повышения веса поездов. Электрификация позволит создать единую электрифицированную транспортную сеть для эффективной эксплуатации электропоездов в грузовом и пассажирском движении, повысить качество услуг для потребителей, снизить себестоимость

перевозок. Кроме того, она позволит использовать суперсовременный подвижной состав (электрическая тяга даст возможность значительными темпами развивать высокоскоростное движение) тем самым намного улучшить комфорт передвижения по железной дороге.

В свете растущих требований к условиям эксплуатации и развития транспортного хозяйства европейские железнодорожные компании уделяют серьезное внимание проблемам уменьшения потребления электроэнергии и сокращения энергопотерь, в том числе полной компенсации реактивной мощности, стабилизации напряжения в контактной сети и уменьшению вредных гармоник. Решение этих проблем позволяет избежать платы за реактивную энергию, сократить энергопотери, увеличить возможность нагрузки тяговой сети и пропускную способность движения поездов.

С учетом вышеизложенного можно сказать, что развитие железнодорожной инфраструктуры по средствам электрификации сети дороги является действенным инструментом для решения поставленных главой государства задач перед железнодорожниками и достижения высокого имиджа железной дороги как современного производителя транспортных услуг.

### **Литература**

1. Государственная программа развития железнодорожного транспорта Республики Беларусь на 2011–2015 годы. Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 20 декабря 2010 г. № 1851.
2. Экономика железнодорожного транспорта: Учеб. Для вузов. / Н. П. Терешина, Б. М. Липидус, М. Ф. Трихункова ; — М.: 2005. — 245 с.
3. Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.mintrans.by>.

## **Анализ притока прямых иностранных инвестиций в АСЕАН**

*Хромец Е. П., студ. IV к. БГЭУ,  
науч. рук. Петрушкевич Е. Н., канд. эк. наук, доц.*

В настоящее время довольно актуальным направлением в процессе развития мировой экономики являются интеграционные процессы в Восточной Азии. Одним из наиболее быстроразвивающихся и конкурентоспособных регионов в мире является АСЕАН — Ассоциация государств Юго-Восточной Азии. Данная Ассоциация была образована в 1967 г. в ходе подписания пятью странами-основательницами (Индонезия, Малайзия, Сингапур, Таиланд, Филиппины) Бангкокской декларации с целью сотрудничества в экономической, социальной, культурной областях, а также упрочения мира