



МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ
ОО «БЕЛОРУССКОЕ ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ОБЩЕСТВО»



РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКОЙ ШКОЛЫ БЕЛАРУСИ В XXI ВЕКЕ

Материалы чтений, посвященных 100–летию со дня рождения
профессора А.Я. Малышева

Минск, 5–6 декабря 2013 г.



Минск- 2014

УДК 33:911.3(476)(06)
ББК 65.04 я 73

Редакционная коллегия:

доктор географических наук, профессор *Е.А. Антипова* (председатель),
кагдидат географических наук *.В.П. Сидоренко*,
ассистент *И.И. Запрудский*

Рецензент:

доктор географических наук, профессор *П.С. Лопух*
доктор географических наук, профессор *М.Г. Ясовеев*

Развитие экономико-географической школы Беларуси в XXI веке : материалы чтений, посвященных 100-летию со дня рождения профессора А.Я. Малышева, 5–6 декабря 2013 г. / М-во образования РБ, БГУ, Геогр. фак., Белорусское геогр. о-во ; [редкол.: Е.А. Антипова (пред.), В.П. Сидоренко, И.И. Запрудский]. – Минск : БГУ, 2014. – 64 с.: ил. – Библиогр. в конце отд. ст.

В сборнике материалов чтений собраны материалы о жизни и научной деятельности профессора А.Я. Малышева. На протяжении многих лет А.Я. Малышев занимался изучением географии транспорта Беларуси и ее регионов. Особое внимание в своих работах он уделял вопросам мелиорации Полесья. Ряд его исследований был посвящен экономико-географическим проблемам развития городов и областей Беларуси, что нашло отражение в докладах представленных в материалах чтений.

Сборник адресован преподавателям, научным работникам, аспирантам, студентам вузов, преподавателям и слушателям системы повышения квалификации и переподготовки специалистов образования, педагогам и руководителям общеобразовательных школ, учреждений внешкольного воспитания.

УДК 33:911.3(476)(06)
ББК 65.04 я 73

© БГУ, 2014

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
Географический факультет
ОО «Белорусское географическое общество»



**МАТЕРИАЛЫ ЧТЕНИЙ, ПОСВЯЩЕННЫХ
100 – ЛЕТИЮ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ
ПРОФЕССОРА А.Я. МАЛЫШЕВА**

**МИНСК
2014**

А.Я. МАЛЫШЕВ: УЧЕНЫЙ, ОРГАНИЗАТОР, ЧЕЛОВЕК

Смоляков Г.С.

Белорусский государственный университет,

г. Минск

E-mail: economgeobel@gmail.com

Малышев Андрей Яковлевич родился 30 ноября 1913 г. в Минске в семье рабочего. Это было время перелома в судьбах людей. Неизвестно, что было бы с Андреем Яковлевичем в профессиональном плане, если бы не революции 17 года. Но, тем не менее, после школы ему пришлось всюду попробовать физический труд кочегара на паровозе. Не оттуда ли проявился интерес к географии транспорта? Как-то он мне говорил: «Как нашруешься углем в топку паровоза, никаких сил нет. Питание тогда было слабое». Решил он учиться дальше. Происхождение социальное его было «нормальное», да и сам он был рабочим, так что поступить ему в педагогический институт ему было несложно. Закончил ВУЗ в 1939 г. с отличием, а так как кадрами в то время было сложная ситуация, из-за репрессий и просто отсутствия их, его пригласили на работу сразу на должность зам. декана и преподавателя. В том же 1939 г. Андрей Яковлевич поступил в заочную аспирантуру. Перевод географов пединститута на геофак БГУ позволил ему продолжить учебу уже в очной аспирантуре. Таким образом, он был в числе первых аспирантов – экономико-географов БГУ (вместе с Романовским Н.Т., Труханом И.И., Акинчицем А.С., которые поступили в аспирантуру в 1938 г.). Во время войны судьба сложилась так, что ему пришлось возглавить геологоразведочные партии на Урале по поиску месторождений золота в районе Миасса, а также других стратегических полезных ископаемых в других районах. Как он мне говорил, тогда было очень сложное время: шла война, у геологов не было самого необходимого (инструментов, горючего, продовольствия, людей, наконец). В качестве рабочих присылали освобожденных из заключения уголовников, которые зачастую пытались навести свои порядки. Андрей Яковлевич ни днем, ни ночью не расставался с пистолетом, опасаясь за свою жизнь. Но рано или поздно относительный порядок был наведен, и геологоразведочная партия под его руководством выполнила государственное задание. Правда, кажется в 1942 г., с ним едва не приключилась беда. Как молодой крепкий человек, патриот своей страны он всячески рвался на фронт. Но у него была железная «броня», его никто не думал отпускать. Тогда он самовольно покинул геологоразведочную партию, где был зам. начальника, и уехал на фронт. Конечно, его задержали органы НКВД, кажется, в Перми и стали вешать обвинение в дезертирстве. Ему повезло. Отклики о его работе были весьма положительные. Его вернули назад в геологию, назначив начальником партии, но при этом пригрозили, что еще такой случай, и его расстреляют. Эта деятельность Андрея Яковлевича закалила его характер, научила быстро принимать верные решения. Он бы продолжал заниматься геологией, но появилась возможность завершить кандидатскую диссертацию «Полесская область: экономико-географическая характеристика, которую он защитил в 1952 г. в Московском областном педагогическом институте. Работа объемом 440 страниц была первой в Беларуси региональной экономико-географической диссертацией.

В октябре 1954 г. он был назначен проректором БГУ по учебной работе. Почти 30 лет (до 1979 г.) провел в стенах ректората, пройдя путь до первого проректора. При его активном участии преобразался учебно-методический процесс в БГУ и в т. ч. на геофаке. Он

способствовал приглашению на факультет ученых-географов из разных регионов СССР, которые впоследствии оставили заметный след в развитии в Беларуси географии. Результаты его деятельности в БГУ не остались незамеченными: он неоднократно награждался: ноябрь 1956 г. в связи с 35-летием БГУ награжден Почетной Грамотой Верховного Совета БССР, что давало право на персональную пенсию республиканского значения; 15 сентября 1961 г. получает Орден Трудового Красного Знамени, в 1971 г. присвоено звание заслуженного работника высшей школы 15 марта 1976 г. – за достигнутые успехи в выполнении заданий IX пятилетки по подготовке специалистов для народного хозяйства награжден высшей наградой СССР орденом Ленина, в 1980 он получил второй орден Трудового Красного Знамени. Получил он и вторую Почетную грамоту. Ни один преподаватель геофака не имел столько наград такого качества в мирное время. О наградах в военное время я ничего не знаю, видимо, ему припомнили тот побег на фронт.

Его организаторские возможности проявились и в других сферах. В октябре 1977 г. был создан Учебно-методический Совет БГУ в составе 12 профессоров, 65 доцентов, 30 преподавателей и работников ректората. Первым его председателем стал Андрей Яковлевич Малышев. Кроме того он являлся членом специализированного Совета по защитах диссертаций, членом Комиссии БССР по делам ЮНЕСКО, заместителем председателя Белорусского отделения общества советско-германской дружбы. Более 20 лет был депутатом Минского областного и Минского городского Совета депутатов трудящихся, где работал в комиссиях по образованию.

В 1956 г. участвовал в работе сессии ЮНЕСКО в Нью-Дели, которая предусматривала посещение различных объектов молодой независимой Индии. Летел он туда через Копенгаген, Рим. В перерыве работы сессии вместе с Михасем Лыньковым на такси совершил поездку по Центральной Индии. О своих впечатлениях мне рассказывал лично. Зато М. Лыньков в записках об этой поездке ничего не упоминает. Андрей Яковлевич подтрунивал над некоторыми качествами народного писателя, видимо он обиделся. О другой поездке на сессию ЮНЕСКО в 1970 г. в Париж от него узнал много интересного, но не буду об этом говорить. Кстати, в презентации имеется слайд с этого заседания (рядом в следующем ряду делегат от Китая).

В августе 1965 – июне 1966 г. он возглавлял кафедру экономической географии, которая располагалась на третьем этаже нашего корпуса. Пока об этом эпизоде я ничего не знаю. До недавнего времени считал, что это ошибка наших историков. Вернулся на кафедру экономической географии СССР в 1979 г., когда ректором был Белый Владимир Алексеевич.

В научной сфере им сделано лично немного (по современным представлениям). Его публикаций мы насчитали 17, но в некоторых изданиях отмечается, что их было более 30. Значит надо искать.

Он является соавтором учебника «География Беларуси» для ВУЗов (раздел «Транспорт»). Весьма интересна книга «Города и села Белорусской ССР» (в соавторстве с Жучкевичем В.А. и Рогозиным Н.Е.). Эта книга вышла раньше украинского издания, правда, по объему меньше. Вместе со своей аспиранткой Павлович Л.А. опубликовал небольшую книгу «Прамысловасць Мінска». Есть и другие работы по линии общества «Знание». Изданы статьи в Москве, что в то время было сделать трудно. Небольшое число публикаций было связано не только с занятостью организаторско-управленческой работой, но и ограничениями в изданиях, как из-за их малого числа, так и ограничений Главлита. В области экономической географии предполагалось наличие многих государственных тайн.

Мы планировали дать подробный анализ его трудов, но это тема другого доклада. Скажу в некоторых его статьях на фоне БГУ выделялись географические исследования. Читал курс лекций «География транспорта СССР».

Как о человеке у меня осталось только теплые воспоминания. Я познакомился с ним, когда ему было уже 55 лет, разница в возрасте большая. Но он относился ко мне весьма дружелюбно. Был оптимистом: за несколько дней до смерти мы посетили его в лечкомиссии, он и тогда верил, что вернется... Мог произнести крепкое словцо, имел некоторые слабости, как любой человек. А он и был Человеком

ПОЛЕССКАЯ ОБЛАСТЬ КАК ОБЪЕКТ ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ В.Я. МАЛЫШЕВА

Красовский К.К.

Брестский государственный университет имени А.С. Пушкина

г. Брест

E-mail: kkk777@tut.by

Корженевич С.В.

Пинский колледж УО «Брестский государственный университет имени А.С. Пушкина»

г. Пинск

E-mail: kate250884@mail.ru

Среди экономико-географических исследований Беларуси важное место занимает научная деятельность кандидата географических наук, профессора А.Я. Малышева – яркого представителя белорусской школы социально-экономической географии. Его труд «Полесская область БССР (экономико-географическая характеристика) стал одним из первых комплексных региональных исследований послевоенного времени. Проведенная в 1938 г. реформа административно-территориального деления БССР, присоединение Западной Беларуси к восточной части БССР, выступили в качестве объективной необходимости проведения региональных экономико-географических исследований. Однако массовые репрессии 1930-х гг., вторая мировая война кардинальным образом повлияли на развитие научной деятельности: многие исследования были прерваны более чем на 10 лет, некоторые пришлось начинать сначала [1, с. 9]. Экономико-географические исследования начала 1950-х гг. были направлены на изучение территориального размещения отраслей промышленности, сельского хозяйства, вопросов народонаселения и трудовых ресурсов, развития населенных пунктов. Особое место занимали проблемы развития транспортного обеспечения как одного из основных факторов развития экономики республики. В этой связи комплексное изучение Полесья, его отдельных областей, являлось одной из главных задач социально-экономической географии Беларуси. Еще в начале XX в. А.А. Смолич отмечал, что природа Полесья, его экономическая жизнь имеет столько особенностей, сколько не имеет ни один из регионов Беларуси: «Полесские районы резко выделяются среди всех районов Беларуси, прежде всего, наименьшей плотностью населения и наибольшими площадями земель, непригодными для хозяйственной деятельности» [2, с. 276]. Обладая специфическими особенностями, обусловленными экономическими, социальными, историческими и природными факторами, Белорусское Полесье рассматривался как регион с большим потенциалом для экономического развития БССР.

Полесская область была образована на территории Восточного Полесья 15 января 1938 г. на основании Закона СССР от 15.01.1938 об изменении и дополнении Конституции СССР. Регион располагался на юго-востоке БССР, граничил на западе с Пинской областью, на северо-западе – с Минской, на севере – с Могилевской, на востоке – с Гомельской, на юге – с областями Украины (Ровенской, Житомирской, Киевской, Черниговской). На момент создания Полесская область занимала территорию в 21,7 тыс. км², что составляло 10,4 % от всей площади республики. По результатам всесоюзной переписи 1939 г. в области проживало 672,4 тыс. чел. (7,6 % от всего населения БССР). Городское население составляло 11,2 %,

сельское население – 88,8 %. В области наблюдалось незначительное преобладание женщин (51 %) над мужчинами (49 %). Национальный состав характеризовался следующими показателями: белорусы – 85,2 %; евреи – 4,9 %; русские – 3,9 %; украинцы – 3,1 %; поляки – 1,8 %; немцы – 0,5 %. При этом следует отметить тот факт, что удельный вес евреев в городских поселениях составлял 32,1 %. В состав Полесской области входило 14 административных районов, из которых в трех районообразующими центрами являлись сельские поселения.

Таблица – Административно-территориальное устройство Полесской области на 1 января 1947 г. [сост. по 3]

№	Административный район	Районный центр	Площадь		Число городских поселений	Число сельсоветов
			тыс. км ²	удельный вес, %		
1.	Брагинский	п.г.т. Брагин	1,1	4,9	1	13
2.	Василевичский	с. Василевичи	1,8	8,1	–	15
3.	Домановичский	с. Озаричи	1,3	5,8	–	13
4.	Ельский	п.г.т. Ельск	1,8	8,1	1	11
5.	Житковичский	п.г.т. Житковичи	1,5	6,7	1	9
6.	Калинковичский	г. Калинковичи	1,8	8,1	1	12
7.	Комаринский	с. Комарин	1,0	4,5	–	15
8.	Копаткевичский	п.г.т. Копаткевичи	1,0	4,5	1	12
9.	Лельчицкий	п.г.т. Лельчицы	2,4	10,8	1	12
10.	Мозырский	г. Мозырь	1,7	7,6	1	10
11.	Наровлянский	п.г.т. Наровля	1,8	8,1	1	13
12.	Петриковский	г. Петриков	1,6	7,2	2	13
13.	Туровский	п.г.т. Туров	1,5	6,7	1	8
14.	Хойникский	п.г.т. Хойники	2,0	9,0	1	19

Развитие сети городских поселений во второй половине XX – начале XXI вв. привело к тому, что сельские населенные пункты Озаричи и Комарин впоследствии стали городскими поселками, а село Василевичи получило статус города. Только три районных центра области (Брагин, Копаткевичи, Лельчицы) не изменили свой статус, остальные поселки городского типа со временем стали городами. После освобождения Беларуси от немецко-фашистских захватчиков многие городские поселения были настолько разрушены, что их пришлось переводить в разряд сельских поселений. На территории Полесской области в разряд сел был переведен поселок городского типа Копцевичи [4, с. 47]. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 8 января 1954 года Полесская область была упразднена, большая часть ее отошла к Гомельской области, небольшие территории — к Минской и Могилёвской областям.

Литература

1. Аношко, В.С. Развитие географической науки в Беларуси (конец 19–20 в.) / В.С. Аношко // Географія: праблемы выкладання. – 1999. – № 2. – С. 9.
2. Смоліч, А.А. Географія Беларусі / А.А. Смоліч. – 4-е выд. – Минск : Беларусь, 1993. – 382 с.

3. СССР: административно-территориальное деление союзных республик на 1 января 1947 года. – Москва : Известия Советов депутатов трудящихся СССР, 1947. – 488 с.

4. Красовский, К.К. Урбанизация в Беларуси: экономико-географический анализ / К.К. Красовский ; БГУ, Брестский гос. ун-т. – Брест : Изд-во БрГУ, 2004. – 203 с.

ТЕНДЕНЦИИ В ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОМЫШЛЕННОСТИ БЕЛАРУСИ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

Козловская Л.В.

Белорусский государственный университет

г. Минск

E-mail: kozlovlv@bsu.by

Анализ статистических данных о развитии и размещении промышленности в Беларуси за годы ее суверенного развития (1991–2012 гг.) и основных направлений промышленного развития, предусматриваемых в государственных республиканских и региональных прогнозах и программах социально-экономического развития, а также в ГСКТО Республики Беларусь и других прогнозных документах, реализуемых на современном этапе (2011–2015 гг.) и разрабатываемых (в стадии проектов, концепций) на период до 2025 и 2030 гг., позволяет сделать некоторые выводы об особенностях и тенденциях в территориальной организации промышленности и о ее роли в обеспечении инновационного устойчивого социо-эколого-экономического развития как страны в целом, так и всех ее регионов.

Прежде всего необходимо подчеркнуть, что в течение всего периода суверенного развития Беларуси промышленность, несмотря на колебания темпов развития по годам и периодам, остается, как и было в стартовом 1990 г., ведущим сектором экономики не только страны в целом, но и каждого ее региона (всех шести областей и г. Минска), каждого города с численностью населения свыше 50 тыс. чел., а г. Минск остается самым крупным промышленным центром республики. Хотелось бы в этой связи обратить внимание на совместную научную монографию А.Я. Мальшева, 100-летию которого посвящены наши чтения, и Л.А. Павлович, заведовавшей много лет нашей кафедрой. Работа посвящена промышленности г. Минска и содержит очень профессиональный комплексный экономико-географический анализ факторов развития промышленности города, начиная с дореволюционного времени и до начала 1970-х годов. Работа не утрачивает актуальности до настоящего времени, так как характеризуются все конкурентные преимущества г. Минска, сделавшие его ведущим промышленным центром страны, и все негативные последствия, вытекающие из-за чрезмерной концентрации тяжелой промышленности, для экологии столичного города [1].

Вторая важная тенденция в развитии и размещении промышленности в республике заключается в том, что принципиально территориальная структура промышленности также осталась прежней, т.е. промышленный ландшафт в принципе не изменился. По-прежнему в территориальной структуре доминируют 14 крупных промышленных центров – города с численностью населения свыше 100 тыс. чел., а на долю 23 городов с численностью населения свыше 50 тыс. чел. приходится более 80 % всего объема промышленного производства, хотя их удельный вес в количестве городских поселений 12 %.

Но все же изменения есть – дифференциация в уровнях промышленного развития усилилась как между регионами, так и особенно – между городами разной величины, городскими поселениями и сельскими территориями. Более высокими темпами росло и продолжает расти промышленное производство в уже сложившихся крупных центрах и по-прежнему остается актуальной задача промышленного развития малых и средних городов.

Поэтому по-прежнему остается предметом научных дискуссий вопрос о путях преодоления асимметрии в уровнях социально-экономического развития регионов и роли в этом процессе территориальной организации промышленности. Считать ли усиление территориальной концентрации промышленности в крупных центрах негативной тенденцией, которую следует преодолевать, ограничивая в них создание новых предприятий и производств, вынося уже действующие экологически небезопасные производства в другие поселения. Или признать, что рост уровня территориальной концентрации промышленности – это объективный, экономически эффективный процесс, усиливающийся (а не ограничивающийся) современным переходом к «экономике знаний» и «зеленой экономике», и ориентироваться на получившую в настоящее время распространение модель поляризованной территориальной организации производства, позволяющую (при обоснованной региональной политике) реализовывать дополнительный эффект территориальной концентрации промышленности и использовать его на создание условий для устойчивого социально-экономического развития остальных территорий на основе максимально полной реализации их конкурентных преимуществ [2,3].

Анализ материалов реализуемых и разрабатываемых в настоящее время прогнозных и программных документов по развитию и размещению различных секторов экономики, в том числе и промышленности, как ее ведущего сектора, свидетельствует о том, что в них сочетаются рекомендации о концентрации, сосредоточении производства в крупных центрах, имеющих для этого благоприятные предпосылки (называемых «полюса роста») с рекомендациями об одновременной активизации процесса диффузии – рассредоточения не больших инновационных предприятий, а также филиалов специализированных цехов крупных предприятий, действующих в больших городах, по экономически перспективным малым и средним городским поселениям.

Такая модель размещения промышленности с целью выравнивания уровней социально-экономического развития регионов и городов реализовывалась и предлагалась на перспективу (достаточно вспомнить ГСКТО 1987 г.) еще в советское время, а сегодня ее элементы повторяются и в ГСКТО 2007 г. и в современных схемах территориальной организации областей и в отчете НИЭИ, посвященном стратегии регионального развития Беларуси [4].

Новыми тенденциями в обосновании территориальной организации промышленности в разрабатываемых прогнозно-программных документах стали рекомендации о формировании в каждом регионе кластеров на базе крупнейших предприятий, определяющих специализацию промышленности регионов, технопарков для размещения инновационных предприятий и привлечения инвестиций ТНК, региональных инкубаторов инноваций и новых технологий, создании систем профессиональной переподготовки кадров для организации высокопроизводительных рабочих мест и другие новшества.

Вместе с тем в современных прогнозных разработках о развитии промышленности в Беларуси слабо прослеживается пространственный аспект. Например, как повлияет на размещение новых производств и выбор вариантов реконструкции и модернизации действующих предприятий такие процессы как намечаемое масштабное разгосударствление предприятий, стимулирование развития малого и среднего бизнеса, государственно-частного партнерства, холдингизация, отраслевая кластеризация в контексте формирования ТНК в рамках ТС и Евразийского экономического союза, реструктуризация промышленности в связи с требованиями «зеленой экономики» и «экономики знаний». Все это – широкое поле

проблем для экономико-географических исследований, переосмысления условий, факторов, направлений оптимизации территориальной промышленности в современной Беларуси.

Литература

1. Паўловіч, Л.А. Прыгранічнасць Мінска : (экан.-геагр. нарыс) / Л. А. Паўловіч, А. Я. Малышаў. – Мінск : Выд-ва БДУ, 1972. – 120 с.
2. Козловская, Л.В. Территориальная концентрация промышленности (экономические и социальные аспекты) / Л. В. Козловская. – Минск : Наука и техника, 1975. – 160 с.
3. Доклад о мировом развитии 2009. Новый взгляд на экономическую географию. Издано для Всемирного банка. – Москва, 2009.
4. Социально-экономическое развитие регионов в контексте повышения конкурентоспособности национальной экономики : отчет / НИЭИ М-ва экономики Республики Беларусь. – Минск, 2012. – 66 с.

ДИФФЕРЕНЦИАЛЬНАЯ РЕНТА И ЛОГИСТИКА В СИСТЕМЕ ГЕОГРАФИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ

Томашевич А.В.

Белорусский государственный университет
г. Минск

В своих трудах Н.Т. Романовский, И.И. Трухан, А.Я. Малышев и другие классики белорусской географии неоднократно указывали на необходимость придания более четкого конструктивно-прикладного характера географических исследований. В условиях рыночной экономики эти рекомендации имеют особую актуальность. Географическая наука прочно встраивается в систему регулирования формирования и развития комплексов политического, социально-экономического, природного и культурно-просветительного характера.

В географических исследованиях, в связи с этим, должны быть широко использованы экономические категории и показатели, обеспечивающие прикладной характер их результатам на основе количественного анализа. К ним, в первую очередь, относятся стоимостные показатели, в том числе абсолютная и дифференциальная рента. По источникам образования ренты в литературе выделяется более ста типов, классов, видов и подвидов абсолютной и дифференциальной ренты, среди которых третья часть по своим генетическим признакам, принадлежит к источникам географического характера.

Это такие типы как земельная, горная, лесная, водная, экологическая, транспортная, территориальная, туристская, солнечно-энергетическая, термальная, ветровая, промышленная, строительная, монополярная, экспортно-импортная, торговая, финансовая (курсовая) и т. под.

Рентный подход позволяет дать стоимостную оценку любым природным ресурсам и их территориальным сочетаниям в целях определения приоритетов инвестирования и освоения. Он может быть задействован в изучении внешнеэкономических проблем, в том числе в целях расширения экспортного потенциала страны.

Природная абсолютная и дифференциальная рента реализуется в денежной форме в процессе сельскохозяйственного, промышленного, рекреационного или иного использования природных ресурсов.

Платежи за использование природных ресурсов (земельная рента, горная рента, водная рента, лесная, экологическая, транспортная и др.) являются источником гражданской или географической ренты.

Так, например, расчет и реализация экологической ренты, позволил получить сверхдоход хозяйству Беловежской пуши в размере 60 млрд. руб. для сохранения биоразнообразия пуши и повышения ее аттрактивности в целях развития туризма.

Транспортная рента, обусловленная освоением пространства в хозяйственных целях путем строительства и эксплуатации железных и шоссейных дорог, трубопроводов, линий электропередач, может быть как абсолютной, так и дифференциальной. Ее дифференциация обусловлена влиянием логистических систем, которые обеспечивают наиболее оптимальные условия транспортировки грузов, информации, финансов, услуг и производства в целом.

Принцип размещения логистических систем безусловно географичен. К наиболее географически обоснованным местам размещения и привязки таких систем являются следующие:

- зоны влияния международных транспортных коридоров;
- зоны влияния предприятий, специализирующихся в области экспорта и импортозамещения;
- территории концентрации смежных отраслей регионального и локального кластерного типа;
- приграничные территории с перспективой создания свободных экономических зон или интенсивной хозяйственной международной интеграции;
- природные объекты, в том числе месторождения полезных ископаемых, освоение которых связано с долгосрочным функционированием внутренних и внешних транспортных систем;
- новообразования типа технологических и научных парков, технополисов, инновационно-технологических центров и бизнес-инкубаторов;
- центры и узлы, специализирующиеся на перегрузочных работах относительно направлений движения и различных видов транспорта: автомобильного, железнодорожного, трубопроводного, авиационного, водного;
- территории долгосрочного сосредоточенного промышленного и гражданского строительства;
- крупномасштабные военные коммуникации стационарного типа и др.;

Логистика здесь выступает в качестве оптимизационного начала, обеспечивающего источник дифференциальной транспортной ренты.

Логистика в современном понимании, это взгляд (мировоззрение) на все социально-экономические процессы через призму затрат и результатов с целью их оптимизации во времени и пространстве, контроля и управления ими. С расширением круга интересов логистики, появляются новые (кроме транспортной) виды: экономическая, экологическая, финансовая, социальная, политическая, педагогическая, медицинская, экспортно-импортная, демографическая и др. Это дает полное основание для выделения такой категории, как географическая логистика с охватом широкого круга задач географии как конструктивно-прикладной науки.

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ГЕОГРАФИЯ В СТРАНАХ ЦВЕ В УСЛОВИЯХ ТРАНСФОРМАЦИИ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО ПРОСТРАНСТВА

Антипова Е.А.

Белорусский государственный университет,

г. Минск

E-mail: antipova@bsu.by

В условиях постиндустриального, информационного и наукоемкого развития мирохозяйственной системы происходит сжатие образовательного и научного пространства социально-экономической географии в странах ЦВЕ. Основные географические и структурные сдвиги в данной работе представлены на примере западной группы стран ЦВЕ. В основе трансформации лежит несколько групп факторов как эволюционно обусловленных, так и возникших в результате политической и социально-экономической трансформации Европы в 1990-х гг.; как дезинтегрирующих, так и интегрирующих СЭГ. К числу основных из них могут быть отнесены *фактор глобализации*, обусловивший формирование общих системных проблем развития социально-экономической географии в странах ЦВЕ; *фактор постиндустриализма*, характеризующийся смещением приоритетов научных исследований и спросом на высокотехнологичные виды продукции и специалистов в этих областях; *фактор политической трансформации*, в результате которого в конце XX века начала происходить дезинтеграция научных исследований в области СЭГ в странах ЦВЕ; *социально-экономический фактор*, который в условиях реформирования и последующего кризиса привел к резкому сокращению финансирования сферы образования и научных исследований в СЭГ и последовавшему за этим сокращению кадрового потенциала в академических и научных институтах; *демографический фактор*, обусловивший повсеместное старение профессорско-преподавательского и академического персонала и снижение мотивации среди молодежи получать образование в области социально-экономической географии, связанное с трансформацией спроса на рынке труда и низкой заработной платой; *фактор интернационализации рынка труда* Европы, под влиянием которого усилилась академическая и исследовательская мобильность профессоров и молодых ученых-экономико-географов в страны вне ЦВЕ с активным развитием прикладных направлений СЭГ (региональное прогнозирование, пространственное и территориальное планирование, картографическое обеспечение социально-экономических процессов, управление рынком недвижимости, логистика, и др.).

Наряду со сжатием и дезинтеграцией в образовательном и научном пространстве СЭГ стран ЦВЕ произошла интеграция, проявляющаяся на *организационном и исследовательском уровнях*. Организационный уровень интеграции заключается в создании системы партнерства ЦВЕ в рамках научных проектов и академической мобильности (MIRPAL, CARIM-East, Visegrad, The National Scholarship Programme of the Slovak Republic, Lithuanian state scholarships programme и др.). Исследовательский уровень интеграции проявляется в формировании системы рамочных научных проектов в общих для стран ЦВЕ проблемных областях социально-экономического и социально-демографического развития (системная отраслевая и пространственная трансформация экономики, интеллектуальная миграция и миграция трудовых ресурсов, демографические тренды и депопуляция, туризм как фактор экономического роста и др.).

За период 1991 – 2012 гг. в организационной структуре образовательного пространства стран ЦВЕ произошли радикальные изменения, основной формой которых стало сокращение либо объединение кафедр, отделений, департаментов, институтов в области социально-экономической географии. В то же время, учитывая длительный исторический опыт развития социально-экономической географии в ЦВЕ, в современной территориальной организации образовательного и научного пространства можно выделить страны четырех типов: 1) с системой исследований на базе университетов и институтов национальных академий наук (Польша, Словакия, Венгрия и др.); 2) с преобладанием университетской системы исследований (Чешская Республика, Болгария, Латвия, Литва, Сербия, Босния и Герцеговина); 3) с преобладанием академической системы исследований (Эстония); 4) с начальным уровнем развития системы исследований в области СЭГ (Хорватия, Молдова, Черногория, Македония, Албания).

Вместе с тем, при сужении географии и исследований в области социально-экономической географии в настоящее время в западной группе стран ЦВЕ приоритетными выступают научные проекты в области регионального управления и территориального планирования; географии и структуры интеррегиональной и внутрирегиональной миграции; региональных моделей туризма; инновационных циклов в географии транспорта; ревитализации депрессивных и периферийных регионов и городов; постиндустриальной пространственной и функциональной трансформации столиц и крупных городов.

В целом, располагая в области социально-экономической географии глубоким историческим опытом научных исследований, значительным научным потенциалом, владея инновационными географическими технологиями и сформировав в XXI веке международный авторитет, для повышения международного научного статуса Республики Беларусь и формирования имиджа устойчивого экономико-географического партнера в мировом образовательном пространстве следует активно реализовывать в БГУ стратегию тесной интеграции со странами ЦВЕ как в сфере академической мобильности, так и в научно-исследовательской среде.

ПЕРСПЕКТИВЫ СОЗДАНИЯ ИННОВАЦИОННО-ПРОМЫШЛЕННЫХ КЛАСТЕРОВ В СМОЛЕНСКОЙ ОБЛАСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ КАК ЭЛЕМЕНТОВ АКТИВИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА С ВИТЕБСКОЙ ОБЛАСТЬЮ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Барановский И. Ю.

Смоленский государственный университет

г. Смоленск

E-mail: i.u.baranovskiy@mail.ru

Смоленская область Российской Федерации и Витебская область Республики Беларусь представляют собой индустриальные старопромышленные регионы, имеющие сходные черты территориальной структуры хозяйства. В современных условиях промышленность является основой экономики этих приграничных области. Длительные взаимоотношения Смоленщины и Витебской области обусловили активное сотрудничество во многих сферах, в том числе и в отрасли промышленного производства. Смоленская область является лидером по числу производственных активов, которые принадлежат в России белорусским компаниям. В последнее десятилетие широкое развитие в Смоленской области получило создание различного рода совместных с белорусами предприятий, объединений, как на межрегиональном, так и на межгосударственном уровнях.

В настоящее время одной из наиболее распространённых теорий эффективного развития промышленности в странах с переходной экономикой выступает кластерный подход. Промышленные кластеры позволяют увеличить эффективность производства входящих в него предприятий посредством повышения производительности входящих в них фирм. В последние годы в Смоленской области также происходит осознание значимости кластерного подхода в решении задач модернизации и технологического развития промышленности. Развитие кластеров на территории региона позволит совершенствовать функционирование не только передовых, пропульсивных отраслей промышленности (электротехника, химическая и лесная промышленность), но и ряда отстающих на протяжении 1990-х годов (транспортное машиностроение, пищевая и строительная индустрия). Предпосылками для создания высокоэффективных производственных кластеров на территории Смоленской области, способствующих развитию международного сотрудничества с Витебской областью РБ, выступают: 1. Выгодное коммуникационное размещение и близость крупных мегаполисов; 2. Рост уровня промышленного производства и инвестиционной активности на протяжении последних 10 лет; 3. Наличие природных ресурсов для создания производств по переработке древесины, цемента, нефтепродуктов; 4. Конкурентоспособность на мировом рынке региональных производителей электроэнергии, ювелирной, химической, полиграфической и электротехнической продукции.

Смоленская область активно развивает экономические отношения в сфере промышленного сотрудничества с Витебской областью Р. Беларусь. Являясь третьим по важности экономическим партнёром Витебской области (после Москвы и МО), Смоленщина значительно опережает такие регионы РФ, как Санкт-Петербург и другие приграничные области с Белоруссией (Псковскую и Брянскую области). Смоленская область – важнейший плацдарм для белорусского бизнеса на российском рынке, который важен для организации производства. Многие белорусские бизнесмены размещают свои производственные активы

на Смоленщине. Сейчас в регионе действует несколько тысяч предприятий, которые учреждены белорусами или компаниями, принадлежащими белорусским бизнесменам. Чаще всего предприятия с участием белорусского капитала – это небольшие торговые и производственные предприятия. Сферы деятельности, которые наиболее привлекают белорусов на Смоленщине, – это пищевая промышленность, деревообработка, строительство. Наиболее весома доля белорусов в экономике Ярцевского района, а также г. Рудня, Сафоново, п. Красный. Много предприятий с белорусским капиталом и в Смоленске.

Активное промышленное сотрудничество с витебскими производителями осуществляют Рославльский автоагрегатный завод, Гагаринский светотехнический завод, «Сафоноводрев», «Бахус». Разработана единая для приграничных регионов модель территориального развития, которая носит рекомендательный характер и ещё весьма далека от реализации. В рамках данного проекта, предлагается развитие территорий, расположенных на магистральных трассах, связывающих Смоленскую и Витебскую области. Так, направление Витебск–Лиозно–Рудня–Смоленск должно стать приоритетным для развития легкой и пищевой промышленности, деревообработки, а по оси Орша–Дубровно–Красное–Гусино–Смоленск предполагается размещать предприятия тех же отраслей и машиностроения.

В настоящее время в пределах территории Смоленской области не сформировано пока ни одного современного промышленного кластера по классической инновационной модели. Развитию кластеров на территории области может способствовать создание транспортно-логистических терминалов в приграничной зоне с Витебской областью. Необходимо оказание государственной поддержки инвесторам, реализующим совместные инвестиционные проекты в сфере промышленности на территории Смоленской области.

Можно сделать вывод, что в ближайшее время для Смоленской области наиболее приоритетными (в рамках интеграционной модели сотрудничества с приграничной Витебской областью) являются следующие направления формирования инновационно-промышленных кластеров: производство стройматериалов и деревообработка, пищевая промышленность, производство пластмассовых изделий и прочей продукции химического производства; производство машин и оборудования; производство транспортных средств.

КОНЦЕПЦИЯ КРЕАТИВНОГО ГОРОДА КАК ПЕРСПЕКТИВНЫЙ СЦЕНАРИЙ РАЗВИТИЯ ГОРОДА В XXI ВЕКЕ

Голованова В. А.

Санкт-Петербургский Государственный Университет

г. Санкт-Петербург

E-mail: valenti92@yandex.ru

Понятие «креативный город» появилось в урбанистической науке в конце 1980-х годов на стыке социально-экономической географии, экономики и социологии. В качестве основной причины появления теории о креативных городах можно назвать потребность в преодолении кризиса, вызванного процессами глобальной трансформации индустриальной экономики в инновационную, который наиболее сильно отразился на городах - основных центрах промышленного производства. Креативный город, по мнению сторонников данной концепции, является одним из наиболее перспективных вариантов преодоления урбанистического кризиса.

Термин «креативность» характеризуется широким диапазоном точек зрения. С точки зрения Чарльза Лэндри креативность является многомерным прикладным понятием, являющимся необходимым и достаточным условием восприятия города как суммы его инфраструктур, включающей также совокупность инициатив экономической, социальной и культурной сфер [5]. Ричард Флорида понимает под креативностью интеллект человека и его творческие способности, результатом работы которых является появление новых и эффективных идей [4]. По мнению Терезы Амабайл креативность является производством новых идей, применимых для решения конкретных проблем. [1]

В основе теоретической составляющей концепции «креативного города» лежит ряд концепций, появившихся одновременно с ней и являющихся воплощением единой идеи на пересечении нескольких дисциплин. В качестве основных можно назвать две:

1. Концепция «креативной экономики», основоположником которой является Джон Хоукинс («The Creative Economy: How People Make Money From Ideas», 2001 год). Суть данной концепции заключается в исследовании взаимосвязи экономики и креативности на фоне сдвига экономических приоритетов от «финансов» к «идеям», «способностям» и «обучаемости», как основополагающим принципам экономического успеха [3].

2. Концепция «креативного класса», основоположник – Ричард Флорида («The Rise of the Creative Class. And How It's Transforming Work, Leisure and Everyday Life», 2002 г). Под креативным классом Р. Флорида понимает социальный слой, ориентированный на проектирование и создание инноваций [4].

Наиболее известными теоретиками «креативного города» являются Чарльз Лэндри и возглавляемая им организация «Comedia», а наиболее известным трудом, написанным по данной теме – «The Creative City. A Toolkit for Urban Innovator» (2000 г), где автор формулирует ряд подходов к креативному мышлению и поведению в контексте градостроительного проектирования.

Лэндри понимает креативный город как город, жители которого способны оценить свой творческий капитал, наращивать его и использовать как инструмент в конкурентной борьбе с другими городами [5].

В качестве основного структурного элемента креативного города как Лэндри, так и Флорида называют креативный класс, который является ключевой движущей силой экономического развития в постиндустриальных городах. В рамках исследования я выделяю внутри креативного класса две группы:

1. Представители научно-технических областей (научно-техническая составляющая креативного класса) – высококвалифицированные работники умственного труда - техническую интеллигенцию и представителей гуманитарных профессий - которые генерируют, трансформируют, передают и сохраняют интеллектуальный капитал.

2. Представители культуры и искусства (творческая составляющая) – к этой группе я причисляю людей, занятых в сфере обслуживания (образование, дизайн, мода, реклама, и т.д.) и духовного производства (музыка, литература, живопись, кинематограф, телевидение и радио и т.д.) и ориентированных на удовлетворение культурных потребностей.

Под креативными пространствами и зонами понимаются районы концентрации новых форм культурного и научного производства, генерации новых идей и обмена информацией [5]. Креативные пространства образуются на основе ядра, представляющего креативную сферу, и смежных сфер, обеспечивающих материальное и техническое обеспечение креативного процесса, оценку производимой научной или культурной продукции и ее последующее экспонирование (транспорт, коммунальное хозяйство и т.д.). [2]

На основании анализа процессов формирования креативных пространств в ряде европейских и российских городов я выделила два основных сценария их возникновения:

1. Креативные пространства и зоны, образованные «сверху» – результат проведения городской политики, направленной на решение проблемы депрессивных промышленных районов. Такие креативные пространства создаются искусственно в соответствии с градостроительной стратегией на территории прежних индустриальных зон, чаще всего в центральных районах города.

2. Креативные пространства и зоны, образованного «снизу» - это пространства, формирующиеся естественным образом в результате самоорганизации общества; их формирование обусловлено социальными, культурными, политическими процессами.

Таким образом, можно сделать вывод, что любой город, даже лишённый материальных ресурсов развития, обладает уникальными особенностями, значительным потенциалом и скрытыми ресурсами, в результате правильного использования которых возможно достижение им высших этапов городского развития.

Литература

1. Амабайл, Т. Креативное мышление в бизнесе / Т. Амабайл, Д. Леонард, Дж. Рейпорт. – Москва : Юнайтед Пресс, 2011. – 232 с.
2. Четтертон, П. Чем вымощена дорога в креативный город. Журнальный клуб Интелпрос // Неприкосновенный запас. – №2, 2010.
3. Howkins, J. The Creative Economy: How People Make Money From Ideas / J. Howkins. – Allen Lane, 2001, P. 14–22, 35, 45–47
4. Florida, R. The Rise of the Creative Class: And How it's transforming work, leisure, community and everyday life. – New York : Perseus Book Group. – 2002, P. 421–428.
5. Landry, C., The Creative City: A Toolkit for Urban Innovators, Earthscan Ltd, UK & USA, 2000, P. 14, 35-39, 182-189.

РАЗВИТИЕ ВОЗДУШНОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА ПОСТСОВЕТСКОГО ПРОСТРАНСТВА НА ПРИМЕРЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Бурмистров Г.В.

Санкт-Петербургский государственный университет

г. Санкт-Петербург

E-mail: Burka13@mail.ru

В условиях плановой экономики СССР, когда можно было с большой долей вероятности говорить о выполнении программ по развития транспортной сети, когда даже на нерентабельных направлениях государство обеспечивало связь между населёнными пунктами, пространство, охваченное сетью авиасообщения, с каждым годом становилось более густым.

В последние двадцать лет в отрасли воздушных пассажирских перевозок происходило множество изменений. Все изменения в начале 1990-х годов были связаны с переходом экономики страны с командного к рыночному типу. Единая система, обеспечивающая слаженную работу воздушного транспорта, разделилась на множество частей. Каждая часть стала самостоятельной единицей и использовала все возможные ресурсы для взаимодействия с другими частями отрасли воздушных перевозок. Прервалась прямая связь, осуществляемая воздушным транспортом, между многими соседними регионами.

За это время количество аэропортов, допущенных к обслуживанию пассажирских воздушных судов на постсоветском пространстве, постоянно уменьшилось. Основной причиной сокращения числа действующих аэропортов стало сокращение пассажиропотока в небольших городах.

До 1992 года вся потребность советской авиации в новых самолётах обеспечивалась мощностями заводов-производителей. Затем количество выпускаемой авиатехники на территории бывшего СССР стало сокращаться резкими темпами. К середине девяностых годов многие заводы практически остановили производство. Почти 10 лет количество выпущенных всеми авиапредприятиями страны гражданских самолётов не превышало 10 единиц в год [1].

С уменьшением выпуска потребность в обязательной замене парка самолётов нарастала не очень быстро, т.к. авиакомпании продолжали использовать стареющую технику преимущественно советского производства, с каждым годом искусственно продлевая сроки её эксплуатации. В начале 2000-х годов авиакомпании продолжали заменять свои парки самолётами отечественного производства, но это были подержанные реэкспортированные с социалистических стран более «молодые» суда.

Закупка самолётов импортного производства с начала 2000-х затрагивала только крупных перевозчиков, обслуживающих международные рейсы, а более мелкие региональные перевозчики продолжают использовать предельно изношенные самолёты до настоящего времени. В последние 3-4 года количество региональных перевозчиков, использующих зарубежную технику стало постепенно увеличиваться.

До 1991 года Аэрофлот был единственной в стране и крупнейшей в мире авиакомпанией. Но уже к 1992 году авиакомпания разделилась более чем на 200

независимых авиакомпаний. После 1995 года, когда насчитывалось до 387 авиакомпаний, их количество стало уменьшаться [2]. Эта тенденция продолжается до сих пор.

С 1990 до 1999 года количество людей, воспользовавшихся услугами авиакомпаний, уменьшалось рекордными темпами. Количество пассажиров за 9 лет сократилось в 4 раза (с 91 до 22 миллионов пассажиров в год). В последующие годы и до настоящего времени количество перевезённых российскими авиакомпаниями человек возрастало. Так, в 2012 российскими авиакомпаниями было перевезено 74 миллиона пассажиров, а рост составил 10 миллионов пассажиров за год [3]. Такая тенденция роста означает, что в ближайшие 1-3 года перевозка пассажиров воздушным транспортом вернётся к показателям советского времени.

Большинство тенденций, наблюдаемых отрасли пассажирских авиационных перевозках, указывают на постепенное развитие отрасли, возвращение утраченных показателей советского времени, но в то же время пассажирская авиация концентрируется в крупных городах. В небольших и отдалённых поселениях чаще происходит сокращение авиационной деятельности. Гражданская авиационная промышленность страны показывает очень медленные темпы роста производства. Количество выпускаемых самолётов несравнимо меньше показателей советского времени, но государство активно финансирует проекты по разработке современных конкурентоспособных пассажирских судов.

Литература

1. Годовой отчёт ОАО «ОАК». – 2011г. – С.44.
2. Некипелов, М. Математика и воздушный транспорт России / М. Некипелов // Авиатранспортное сообщение (статья с сайта)
3. Сайт Федерального Агентства Воздушного Транспорта РФ <http://www.favt.ru>

МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЙ И КОНСТРУКТИВНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ КОНЦЕПЦИИ РЕГИОНОПОЛИЗАЦИИ

Ридевский Г. В.

НИЭИ Министерства экономики Республики Беларусь,
г. Могилёв

E-mail: ridgeo@yandex.ru

Понятие «региополизация» впервые предложил Э.Б. Алаев в 1983 г. [1, с. 206]. Под региополизацией Э.Б. Алаев понимал процесс увеличения доли населения, проживающего в крупнейших городских центрах (региополисах) того или иного региона.

Региополизация у Э.Б. Алаева – форма урбанизации. Однако на наш взгляд, региополизация – это процесс не только преимущественного роста населения ведущего регионального центра, но и диверсифицированный центр-периферийный процесс повышения роли городского центра в социально-экономическом, демографическом, социокультурном и экологическом развитии региона. В силу этого, с 2004 г. мы предпочитаем использовать термины «региополизация» вместо «региополиса» и «региополис» вместо «региополиса» [2, с. 63-64]. Понятия «региополис» и «региополизация» более чётко отражают региональное звучание процесса региополизации.

Выявить и исследовать процессы региополизации на конкретной территории подчас не просто, поскольку их изучение должно быть основано на комплексном районировании территории. В Беларуси, например, существующая система административно-территориального деления на субнациональном уровне (шесть областей и город Минск) не позволяла это осуществить по той причине, что области страны – конгломераты внутриобластных систем расселения, хозяйствования и природопользования, исторически сложившихся вокруг крупнейших городских центров страны. Только осуществив социально-эколого-экономическое районирование Беларуси на основе оценки ресурсного потенциала административных районов страны и уровня его сбалансированности и работая с сеткой социально-эколого-экономических районов (СЭЭР) Беларуси, изучая процессы трансформации их территориальных структур расселения, хозяйствования и природопользования, явление региополизации как процесс повышения значимости региональных центров в развитии СЭЭР стало очевидным [3].

Процессы региополизации в наше время – основные процессы трансформации территориальных систем расселения, хозяйства и природопользования, в результате чего происходит расслоение пространства в двух основных формах, в форме в регионализации внутристранового пространства и в форме фрагментации внутререгионального пространства, что приводит к формированию СЭЭР и обособлению в них регионов экономического ядра, экономической полупериферии и экономической периферии.

Изучение процессов региополизации способно: актуализировать исследования географов, направленные на развитие методологии комплексного социально-эколого-экономического районирования; способствовать исследованию сложившихся и потенциальных кластерно-сетевых структур экономики СЭЭР; активизировать исследование городских и сельских поселений страны, муниципальных регионов с позиций их места и роли в региональном развитии, т.е. дать их подлинно научную функциональную типологию; изучать СЭЭР как реально формирующиеся территориальные социумы и региональные

рынки; выявлять основные тенденции и закономерности трансформации СЭЭР под воздействием процессов регионополизации и прогнозировать их развитие.

Очевидно, что полученные в рамках концепции регионополизации новые научные результаты, говорящие о регионализации пространства и его фрагментации на внутрорегиональном уровне, требуют кардинальной трансформации региональной политики. Трансформация региональной политики, учитывая объективный и закономерный характер процессов регионополизации, должна заключаться: в последовательном переходе к территориально-дифференцированной региональной политике, учитывающей глубокое расслоение регионов по большинству показателей социально-экономического развития; в признании в качестве основных объектов и субъектов региональной политики систем расселения, хозяйствования и природопользования, т.е. СЭЭР.

Оценивая состояние и развитие современной региональной социально-экономической географии, следует признать, что иной научной концепции, более продуктивной с точки зрения приращения новых экономико-географических знаний о регионах Беларуси, и конструктивной, с позиций оптимизации региональной политики в стране, чем концепция регионополизации в настоящее время в Республике Беларусь не просматривается.

Литература

1. Алаев, Э.Б. Социально–экономическая география: Понятийно–терминологический словарь / Э.Б. Алаев. – Москва : Мысль, 1983. – 350 с.
2. Ридевский, Г.В. Территориальная организация Республики Беларусь: социально-эколого-экономическая модель перехода к устойчивому развитию / Г.В. Ридевский. – Могилёв : МГУ им. А.А. Кулешова, 2007. – 525 с.
3. Ридевский, Г.В. Регионализация и расслоение пространства как основные итоги регионополизации в Белоруссии / Г.В. Ридевский // Российская глубинка – модели и методы изучения. – Москва : Эслан, 2012.– С. 193-208.

ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЙ СДВИГ В ПРОМЫШЛЕННОМ ПРОИЗВОДСТВЕ ВИТЕБСКОЙ ОБЛАСТИ

Строчко О.Д.

Витебский государственный университет имени П.М. Машерова
г. Витебск
E-mail: 1972geo@tut.by

Промышленность характеризуется значительными комплексо- и районообразующими функциями и является важной частью территориального планирования. Рациональность размещения промышленности существенно повышает эффективность социальной, экономической и экологической политики, обеспечивая экономическую результативность, социальную справедливость и экологическую безопасность территорий.

Промышленно-производственный потенциал в области размещен неравномерно с ярко выраженной территориальной диспропорцией. В начале 21 века роль трех крупнейших промышленных узлов (Новополоцко-Полоцкий, Витебский, Оршанский), расположенных на востоке области, перерабатывающих привозное сырье и характеризующихся высоким уровнем развития отраслей обрабатывающей промышленности, возростала. К 2005 году они производили 89,3% стоимостного объема промышленной продукции области. Кроме них в регионе были представлены и другие формы организации промышленности – промышленные пункты (12) и промышленные центры (26) [1,3].

Цель нашего исследования – определить наличие и направление территориального сдвига в размещении промышленности Витебской области после 2005 года. Для этого проанализирована статистика за период 2006-2010 гг. [2]. Рассчитаны и проанализированы средние темпы прироста объемов промышленного производства (ТППП) в городах областного подчинения (ГОП) и административных районах Витебской области (показатель наличия и направления сдвига), выделены основные тенденции, по которым предложена группировка территориальных единиц. Установлены конкретные территориальные проявления современного территориального сдвига – изменение доли административно-территориальных единиц (АТЕ) в объемах промышленного производства области и коэффициента локализации промышленности.

Установлено, что средние ТППП в Витебской области за исследуемый период составили 12,2% (с учетом ГОП – крупнейших промышленных центров – Новополоцк, Витебск, Орша, Полоцк). Рост объемов в административных районах был выше, чем в ГОП – 11,9% против 8,4% соответственно (в 1,4 раза). Выявлен наметившийся территориальный сдвиг промышленности из ГОП в административные районы. Он выражается в увеличении доли последних в общеобластном объеме производства промышленной продукции до 23,9% и соответствующем уменьшении данного показателя у ГОП до 86,1%. Предварительный расчет этих показателей за период до 2012 года подтверждает устойчивость выявленной тенденции.

Для группировки АТЕ по ТППП средний показатель определен на уровне 12,2% \pm 1,0-1,2%. В группу АТЕ с ТППП выше среднего входят те, чьи показатели прироста составляют более 13,5%, показатели ТППП 11,0-13,5% соответствуют среднему значению; низкие ТППП – менее 11,0%. Группировка АТЕ Витебской области по ТППП представлена в таблице 1.

Таблица 1. Группы административно-территориальных единиц по темпам прироста объемов промышленного производства, 2006-2010 гг.

Ниже среднего ТППП (менее 11,0%/год)	Средние ТППП (11,0-13,5%)	Выше среднего ТППП (более 13,5%)
Городокский	Верхнедвинский	Бешенковичский
Докшицкий	Глубокский	Браславский
Дубровенский	Полоцкий	Витебский
Лиозненский	Россонский	Лепельский
Миорский	Сенненский	Оршанский
Поставский		Толочинский
Ушачский		Шумилинский
Чашникский		г.Витебск
Шарковщинский		
г.Новополоцк		
г.Орша		
г.Полоцк		

Все районы, со средним (кроме, Полоцкого, здесь - уменьшение) и выше среднего ТППП характеризуются увеличением как доли в общеобластном объеме промышленного производства, так и ростом коэффициента локализации промышленности. В административно-территориальных единицах группы ниже среднего ТППП прослеживаются тенденции либо неизменного сохранения этих показателей, либо их очень незначительные колебания, позволяющие говорить о постоянстве.

Детальный анализ конкретных административных направлений сдвига требует дальнейшего изучения.

Литература

1. Мой регион – Витебская область / Р.Я Кострова [и др.] ; под общ. ред. Р.Я. Костеровой. – Витебск : Изд-во ВГТУ, 2005. – С. 41.
2. Регионы Республики Беларуси 2013. Статистический ежегодник. – Минск, 2013.
3. Строчко, О.Д. Территориальная структура реального сектора экономики Витебской области / О.Д. Строчко. – Витебск : Из-во ВГУ им. П.М. Машерова, 2008. – С.140–141, 148.

НАРКОМАНИЯ И АЛКОГОЛИЗМ: МИРОВЫЕ ТЕНДЕНЦИИ

Белковская Н.Г.
БГПУ им. М. Танка
г. Минск

Наркомания и наркопреступность относятся в настоящее время к числу глобальных, трудноразрешимых и крайне опасных социальных проблем для людей планеты Земля, которые ставят под угрозу здоровье и саму жизнь человечества. Тесно связаны с ними и такие заразные болезни, как венерические заболевания, гепатит, ВИЧ-инфекция, СПИД. Размеры этих негативных общественно опасных явлений во многих государствах мира достигли угрожающих масштабов. Специалисты Управления ООН по наркотикам и преступности (UNODC) во «Всемирном докладе о наркотиках» констатируют, что в 2010 г. около 230 млн. человек или 5 % взрослого мирового населения, по крайней мере, один раз употребляли какой-нибудь запрещенный наркотик. Причем, средний возраст людей, которые впервые употребили наркотические вещества, составляет от 12 до 17 лет. К категории проблемных наркопотребителей они относят примерно 27 млн. человек, что составляет 0,6 % мирового населения. Героин, кокаин и другие наркотики ежегодно убивают более 200 тыс. человек, разрушая семьи и принося бедствия тысячам других людей.

Таблица 1. Оценочное количество смертей, связанных с употреблением наркотиков, и коэффициенты смертности на миллион человек населения в возрасте 15-64 лет по регионам (2010 г.). (Данные ЮНОДК)

Регион	Общее количество наркопотребителей (тыс.)	Распространенность потребления (%)	Количество смертей, связанных с наркотиками	Коэффициент смертности на млн. чел. в возрасте 15-64 лет
Африка	22 000 – 72 000	3,8 – 12,5	13 000 – 41 700	22,9 – 73,5
Северная Америка	45 000 – 46 000	14,7 – 15,1	44 800	147,3
Южная Америка	10 000 – 13 000	3,2 – 4,2	3 800 – 9 700	12,2 – 31,1
Азия	38 000 – 127 000	1,4 – 4,6	14 900 – 133 700	5,4 – 48, 6
Европа	36 000 – 37 000	6,4 – 6,8	19 900	35,8
Океания	3 000 – 5 000	12,3 – 20,1	3 000	123,0
Всего в мире	153 000 – 300 000	3,4 – 6,6	99 000 – 253 000	22,0 – 55, 9

Согласно данным ЮНОДК за 2010 г. самая высокая степень распространенности наркопотребления отмечается в Океании (по максимальной оценке 21 % населения). На втором месте Северная Америка: в странах этого региона с употреблением наркотиков

связано по максимальной оценке 15,1 % населения. А вот в Азии, несмотря на максимально высокое абсолютное количество наркопотребителей, распространенность потребления невелика – 4,6 % населения. Из-за наибольшей численности общего населения среди других регионов мира, Азия лидирует и по общему количеству смертей, связанных с наркотиками – более 130 тысяч человек за 2010 год. Однако относительный показатель смертности, рассчитанный на 1 млн. жителей, свидетельствует, что наиболее высокий уровень смертности от потребления наркотических веществ среди населения в возрасте 15-64 лет отмечается в Северной Америке. Коэффициент смертности здесь составляет 147,3 ‰. За ней следует Океания с величиной коэффициента смертности 123,0 ‰.

Согласно данным ЮНОДК, несмотря на общие предпочтения мирового населения к определенным видам наркотических веществ, существует определенная разница в структуре их потребления по регионам мира. Абсолютным лидером в использовании каннабиса (психоактивные вещества, получаемые из конопли, — марихуана, гашиш и гашишное масло) среди наркопотребителей является Африка (81 % от всех видов потребляемых наркотических веществ). Лидером в потреблении амфетаминов выступает население Азии. На их долю приходится 18,6 % всех наркосодержащих веществ. В потреблении опиоидов и опиатов (героин, морфий, опий) лидирует Северная и Южная Америка – 21,4 % всех наркотических веществ. В этом же регионе наиболее высока доля кокаина - 10,3 % всех наркотических веществ. В 2010 г. абсолютным лидером в структуре наркопотребления по экстази выступила Океания. Хотя дополнительные источники свидетельствуют, что высокие темпы роста злоупотребления экстази отмечены и в Европе, а метамфетамина – в США.

Алкоголизм как и наркомания представляет собой настоящую чуму 21 века. Проблема алкоголизма существует во всем мире и признана третьей по количеству случаев со смертельным исходом болезнью. Опережают его только онкологические и сердечнососудистые заболевания. По оценкам экспертов от злоупотребления алкоголем ежегодно умирают 2,5 миллиона человек, что составляет 6,2% от всех смертей мужчин и 1,1% от всех смертей женщин. К началу XXI века во всех развитых странах большинство населения в возрасте старше 15 лет употребляло спиртные напитки, при этом около 1/6 мужчин и около 1/13 женщин употребляли алкоголь ежедневно.

Согласно оценкам Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) расходы в мире, связанные с алкоголизмом для общества составляют от 1 до 5% ВВП, а ежегодные убытки государств от пьющих сограждан составляют по всему миру около 500 миллиардов долларов.

Крупные эпидемиологические исследования алкоголизма проводятся с 80-х годов XX столетия. Они показывают, что распространённость алкоголизма и пьянства в различных странах значительно различается, и, несмотря на то, что проблема алкоголизма существует во всех странах мира, есть определенные страны, где вопрос об алкоголизме стоит наиболее остро. Как следует из данных, представленных ВОЗ, уже к началу 80-х годов в мире установился очень высокий уровень потребления спиртного, и в целом мировое потребление алкоголя за последние 20 лет выросло. Причем, самый высокий уровень потребления алкоголя среди взрослого населения (старше 15 лет) отмечается именно в развитом в социально-экономическом отношении Европейском регионе, где составляет 7—14 литров в год на человека.

Наиболее высокие показатели потребления алкоголя на душу населения отмечались в 2008 г. среди населения Европы в Ирландии (14,9 литров чистого спирта в год на душу

населения), Великобритании (13,2 литров), Финляндии (13,1 литров), Португалии (13 литров), Австрии (12,4 литров). Но эти показатели все же ниже, чем, потребление алкоголя на душу населения в странах бывшего социалистического лагеря. В этой группе стран уровень потребления алкоголя на душу населения среди взрослого населения в два раза превышает уровень, определенный специалистами ВОЗ как предельно допустимый для сохранения здоровья нации (напомним, что это 8 литров чистого спирта в год на душу населения). Вот группа стран, где уровень потребляемого чистого спирта среди взрослого населения превышает 16 литров в год: Молдова, Беларусь, Украина, Эстония, Румыния, Россия, Чехия, Венгрия, Литва.

Среди развитых стран вне Европейского региона лидерами в потреблении алкоголя на душу населения выступает Республика Корея с уровнем 14, 8 литров чистого спирта на человека в год, приближены к европейскому уровню Бразилия и Япония – 10,1 и 7,8 литров на человека.

Минимальные показатели потребления алкоголя в Европейском регионе длительный период отмечаются лишь на Мальте – 4,1 литра. Не достигает 8 литров в год потребление алкоголя в Грузии, Албании и Исландии. Снижение уровня потребления алкоголя населением (особенно в Италии) среди европейских стран отмечается по сравнению с серединой 80- х гг. только у Бельгии, Франции и Италии, что, несомненно, следует признать значительным успехом социальных институтов этих стран в защите здоровья своего населения.

В развивающихся странах уровень потребления алкоголя меньше, хотя и отмечается тенденция к его росту. Наименьшая алкоголизация населения (т.е. фактически можно говорить о непьющих нациях) отмечается в странах традиционного ислама, где важнейшим сдерживающим фактором выступает запрещение Кораном употребление спиртных напитков. Нет даже 1 литра чистого спирта на душу населения в год в Афганистане, Ираке, Кувейте, Саудовской Аравии, Ливии и др. мусульманских странах. Менее развитые страны Латинской Америки и Африки тоже не злоупотребляют употреблением крепких напитков, их потребление чистого спирта в год на человека варьирует в пределах 4-7 литров, т.е. это более - менее безопасный уровень для населения в целом. Однако вместо алкоголя в этих странах население регулярно употребляет наркотические вещества (жуют листья коки, курят гашиш и т.д.), поэтому нельзя ответить однозначно, что же лучше для сохранения здоровья нации: алкоголь или наркотические вещества (пусть даже легкие).

ГЕОГРАФИЯ РЕЛИГИЙ: PRO ET CONTRA

Озем Г.З.

БГУ

г. Минск

E-mail: Koordinatorium@mail.ru

Элементы религиозного характера присутствуют практически повсеместно. Поселенческие группы людей являются носителями определенной религиозно-культурной традиции, многие объекты и элементы социально-экономического ландшафта имеют религиозные стороны своего исторического развития и религиозную символику. Широкое распространение, значительная территориальная дифференциация деятельности религиозных институтов делают религиозную сферу интересной и для географии. Однако следует пояснить, что география религии является, скорее, отраслью географического знания, нежели религиоведческого. География рассматривает размещение объекта в окружающей среде, взаимосвязь его компонентов с другими элементами этой среды и развитие объекта, вытекающее из этой взаимосвязи. Поэтому религиозная сфера может быть подвергнута географическому анализу. Безусловно, этот анализ не может быть выполнен без основ знаний о религии в целом, что влечет за собой необходимость религиоведческой образованности географа, занимающегося данной научной областью.

Определение религии вне географии. Тем не менее некое осмысление понятия «религия» является неотъемлемой частью географического исследования религиозной сферы. Религия является компонентом любой социально-экономической системы. Ее структурные элементы, функции являются факторами, условиями, объектами, определяющими устойчивость исторического развития земной цивилизации. В рамках религиоведения и иных религиоведческих научных дисциплин на протяжении XIX–XX вв. произошло формирование современного смыслового контекста научного познания религии как социо-культурного феномена [1, 2]. Религия образует особый пласт социального наследия и действительности – религиозную культуру.

В религиозной культуре выражены четыре слоя.

Первый слой – константы, получившие среди приверженцев религии все-общее или широкое признание. В основе этого слоя находятся догматы, традиции, дарованные, с точки зрения верующих, «свыше», и «наработанные» в процессе исторического развития религии и формирующие религиозное сознание. Исследователю в области географии религии необходимо иметь, по возможности, более подробное представление об этом слое, так как он во многом определяет характер и особенности религиозной деятельности и религиозного поведения, в том числе и пространственные. Однако этот слой непосредственно лежит вне сферы его профессиональных интересов.

Второй слой – функционально-институциональная структура религии, включающая религиозные организации и процесс их социальной интеграции, в результате которой формируются религиозные отношения. Для географа наиболее важной профессиональной областью исследования данного слоя является выяснение территориальных особенностей развития религиозных институтов и закономерностей их динамических трансформаций.

Третий слой – символическая материальная оболочка религиозного культа. Для географа этот слой интересен, прежде всего, как составной элемент образа места, пространства и в некоторых случаях структурообразующий компонент территориальных социально-экономических систем и ландшафтов.

Четвертый слой – межрелигиозные и государственно-религиозные отношения и процессы трансформации религий. Основным конституирующим понятием этого слоя является религиозная ситуация. Понятие религиозной ситуации включает обобщающую характеристику всего комплекса религиозных проявлений на конкретном исследуемом

объекте (поселенческая, производственная, административная или территориальная единица) в определенный момент времени, в их взаимосвязи между собой и с социальной целостностью (социумом, другими сферами и сторонами общественной жизни). Формирование религиозной ситуации подчиняется рациональным пространственным закономерностям, обуславливается реальными социально-экономическими факторами и условиями, развивается в конкретных (материальных) пространственно-временных системах. Поэтому данный слой наиболее интересен классической географической науке, привыкшей к исследованию материального пространственно-временного континуума.

Представленная структура религиозной культуры может быть отражена в иерархической пространственной системе как объекте географического изучения.

Объектом изучения географии религий можно считать территориальную организацию религиозной сферы. Под территориальной организацией религиозной сферы нами понимается социокультурная и политико-институциональная и отчасти социально-экономическая система, включающая территориальные сочетания религиозных элементов (религиозные территориальные системы), состоящие из групп людей – носителей веры; объектов; общественных институтов и явлений, прямо или косвенно связанных с обслуживанием и воспроизводством религиозной сферы; религиозной символики. Территориальная организация религиозной сферы определяется «набором» религиозных течений, плотностью и разнообразием религиозных объектов разного типа и сочетанием зон активности конфессий (модель «центр – периферия») и связана с генезисом конфессионального пространства и воздействием внешних факторов.

Предмет изучения географии религий – закономерности функционирования и развития религиозных территориальных систем или компонентов религиозной сферы, обусловленные их собственной пространственной неоднородностью и неоднородностью социально-экономического и культурного окружения.

Достигнутый современный уровень развития и сложившаяся практика исследований позволяют рассматривать географию религий как самостоятельное междисциплинарное научное направление. Самостоятельность обеспечивается наличием собственно специфичного предмета и объекта, а также сопряженных с ними задач исследования. Основной целью географического исследования религиозной сферы является выявление ее пространственных особенностей функционирования – структурно-компонентной составляющей и ее территориальных аспектов связи с другими сферами социально-экономической жизни общества.

Комплексное географическое исследование религиозной сферы учитывает исследовательскую сущность религии как социокультурного феномена.

1. Сорокин, П.А. Главные тенденции нашего времени / П.А. Сорокин. – Москва : Наука, 1997. – 351 с.

2. Сорокин, П.А. Социокультурная динамика / П.А. Сорокин // Человек. Цивилизация. Общество. – Москва : Политиздат, 1992. – С. 427–504.

ПОДХОДЫ К ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКОЙ ТИПОЛОГИИ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ СТРАНЫ

Шавель А.Н.

Белорусский государственный университет

г. Минск

E-mail: alexxxshavel@gmail.com

Важнейшей задачей любого исследования является обобщение информации и синтез знаний. Одним из наиболее популярных методов итогового выражения обобщенных данных является проведение классификаций и типологий. Они, по сути, являются как методом, так и конечным результатом исследования.

Как метод исследования типология нацелена на выявление схожих в развитии территорий по конкретным качественным и количественным при-знакам. Если рассматривать типологию как результат исследования, то она показывает идентичные или близкие по уровню и характеру развития страны или регионы. Типология, наложенная на карту, в наилучшей степени отражает территориальные различия в развитии того или иного явления.

Внешняя торговля является тем экономическим явлением, которое легко подвергается типизации. Существует широкий перечень количественных и качественных критериев и показателей, которые могут быть положены в основу типологии территорий по особенностям развития внешней торговли.

Типология внешней торговли проводится на трех территориальных уровнях:

- страновой – типология стран мира по особенностям внешней торговли в целом или по взаимодействию с конкретной страной;
- региональный – типология административных регионов (федеральных единиц, областей, районов, муниципальных образований) по особенностям ведения внешнеторговой деятельности и месте территории в структуре внешней торговли страны;
- локальный – особенности деятельности конкретных предприя-тий/фирм во внешней торговле.

Для экономико-географа наибольший интерес представляет страновой и региональный уровень, так как здесь в наибольшей степени проявляются географические факторы и предпосылки развития внешней торговли. Синтезируя понятия тип и внешнеторговая деятельность, можно вывести следующее определение: тип района/страны – объективно сложившийся относительно устойчивый комплекс присущих им черт внешней торговли, характеризующий их роль и место во внешнеторговом обороте рассматриваемого государства.

В процессе проведения типологии немаловажным является верный выбор ее критериев. С нашей точки зрения, можно выделить три ключевых аспекта, наиболее интересующих экономико-географическое исследование:

- выделение места (роли) региона/страны – внешнеторгового партнера во внешней торговле страны;
- определение эффективности внешней торговли, оптимальности ее территориальной и отраслевой структуры;
- оценка устойчивости внешнеторговых связей региона/страны.

Данные три направления изучения внешней торговли являются важнейшими в специфических исследованиях. Но с точки зрения всесторонности рассмотрения проблемы наиболее оптимальной является комплексная типология, включающая многочисленные всеобъемлющие показатели, результат которой выражается через типы и подтипы территорий по особенностям организации и ведения внешней торговли.

Важнейшей задачей перед проведением типологии является отбор не-обходимых статистических данных, характеризующий внешнюю торговлю товарами и услугами страны или региона. Можно выделить четыре основные группы показателей развития внешней торговли:

1) Абсолютные объемные показатели (объем внешнеторгового оборота, экспорта и импорта, сальдо, в том числе из расчета на душу населения).

2) Структурные показатели (географическая (территориальная) структура, отраслевая структура).

3) Динамические показатели (темп роста/прироста, структурные (территориальные и отраслевые) сдвиги).

4) Относительные показатели (коэффициент концентрации/локализации).

В качестве методов типологии можно рассматривать три основных:

- статистическая группировка;

- иерархический анализ;

- кластерный анализ.

Первый метод является аналитическим, так как требует выделения типологических групп территорий, имеющих схожие показатели развития внешней торговли. Два последующих метода основаны на использовании программ статистического анализа (таких как, например, SPSS или Statistica).

Рассмотрим подходы к типологии стран мира по особенностям внешнеторгового взаимодействия с конкретной страной. К ключевым показателям можно отнести:

- объем внешнеторгового оборота между странами или доля ее во внешней торговле – отражает место конкретной страны во взаимоотношениях с данной страной (можно выделить ключевые, важные, средне- и малозначимые партнеры);

- сальдо внешнеторгового оборота – показывает направленность экспортно-импортных потоков (экспортонравленные, сбалансированные и импортонравленные отношения);

- товарная структура внешней торговли (монотоварная, битоварная и политоварная структура);

- динамика внешнеторговых отношений – демонстрирует развитие внешней торговли и устойчивость взаимоотношений между странами (опережающая, устойчивая и замедленная динамика).

Соответственно тип стран выделяется на основании объема внешнеторгового оборота, подтип – на основании сальдо, товарной структуры и динамики внешней торговли.

Другим объектом типологии по особенностям внешней торговли могут выступить административные районы Беларуси, в состав которых включаются и города областного подчинения. Задача типологии – выявление схожих по особенностям внешнеэкономической деятельности административно-территориальных единиц. Основным критерий типологии – территориальная диверсификация внешнеторговой деятельности внутри страны. Для создания полной картины необходимо использование разноплановых показателей, что отражает комплексность подхода. Для обобщения информации наиболее простым способом

в данном случае является типологическая группировка по причине широкого спектра используемых показателей.

К основным показателям, которые могут быть использованы для характеристики, относятся:

1) объем внешнеторгового оборота на душу населения (высокий, средний и низкий внешнеторговый потенциал);

2) внешнеторговый баланс (экспортноориентированные (сальдо положительное) и импортозависимые (сальдо отрицательное)).

3) географическая (страновая) диверсификация экспорта и импорта (расширенная, традиционная и суженная структура)

4) отраслевая (товарная) диверсификация экспорта и импорта (политоварная, битоварная и монотоварная структура)

5) темп роста (ускоренная (темпы роста превышают среднереспубликанские) и замедленная (темпы роста ниже среднереспубликанских) динамика).

Конечно, набор представленных показателей является примерным для типологизации административных районов. Необходимо оговорится, что он может отличаться в зависимости от задач, которые ставятся перед типологией.

Одна из главных проблем – выбор ключевого признака, по которому будет определяться тип района. Наиболее явным кажется показатель внешнеторгового оборота на душу населения, который определяет роль и величину административного района в территориальной структуре внешней торговли страны. Данный показатель можно дифференцировать в зависимости от разбежки максимальных и минимальных показателей. Это же определяет количество выделяемых типов районов. Спорным может показаться понятие внешнеторгового потенциала, которое имеет немного другую суть, однако для целей типологии допустимо его использование в нашем случае.

Альтернативным признаком выделения типа может выступить показатель географической диверсификации внешней торговли, который отражает оптимальность территориальной структуры внешней торговли района. Его значение лучше рассчитывать индексным способом. В качестве примера методики расчета географической диверсификации по аналогии может выступить индекс этнической мозаичности Б.М. Эккеля. За основу выделения каждой группы можно определить следующие значения: $I > 0,7$ – расширенная, $0,3 < I < 0,7$ – традиционная и $0,3 > I$ – суженная географической структура экспорта и импорта.

Остальные показатели можно рассматривать как основу выделения подтипов районов.

В частности, рассмотрение внешнеторгового сальдо возможно в двух плоскостях: с одной стороны, наиболее простой и эффективный вариант рассмотрения видится в выделении районов с положительным и отрицательным значением, которые показывает преобладающие внешнеторговые потоки. Исходя из этого, можно выделить экспортноориентированные и импортозависимые регионы. С другой стороны, дифференциацию внешнеторгового сальдо можно дополнить районами со сбалансированным внешнеторговым оборотом, где сальдо приближается к нулю.

Отраслевая структура внешней торговли административного региона, как и географическая, важна для определения экономической устойчивости территории. Ведь если территория имеет одного крупного внешнеторгового партнера и торгует с ним большими объемами однотипной продукции, есть вариант резкого сокращения спроса на ее, что может

привести к экономическим проблемам. Поэтому важно вычлениить те регионы, которые имеют монотоварную структуру экспорта (в торговле преобладает один товар), битоварную (два основных товара) и политоварную (достаточно разнообразие торгуемыми товарами). То же самое можно произвести и в отношении импорта, но цели такой дифференциации будут другие: определить целевое назначение импорта.

Еще одним показателем, который используется экономико-географами в отношении изменяющихся объектов, являются темпы роста, которые оцениваются по динамике внешнеторгового оборота региона. Они важны для оценки динамики внешней торговли и определения ее основной тенденции. В нашем случае абсолютные темпы роста показывают динамику развития внешней торговли, но большую смысловую нагрузку несет информация в сравнении с республиканским уровнем. Поэтому можно выделять районы ускоренной (темпы роста выше среднереспубликанского значения) и замедленной (темпы роста ниже среднереспубликанского значения) динамики. Возможно выделения районов устойчивой динамики (значение темпов роста близко к среднереспубликанскому уровню) и отрицательной динамики (наблюдается сокращение внешнеторгового оборота).

В заключении необходимо отметить важность применения типологического подхода для оценки развития внешней торговли, результаты которой непосредственно могут быть использованы органами государственного управления для выработки основных направлений внешнеторговой политики как во взаимодействии со странами мира, так и в реализации региональной политики по регулированию внешней торговли административных единиц.

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА БЕЛАРУСИ

Сидоренко В.П.

Белорусский государственный университет

г. Минск

E-mail: Rema1947@rambler.ru

В 2025 году железнодорожный транспорт мира отметит 200-летний юбилей своего развития. На протяжении более чем 150 лет он играл определяющую роль в континентальных экономических связях. Однако, усиливающаяся конкуренция между отдельными видами транспорта привела к тому, что за последние 20 лет в мире соотношение объема грузооборота железнодорожного и автомобильного транспорта изменилось с 2,1 к 1,0 до 1,1 к 1,0. Естественно, данный процесс отслеживается и в Беларуси, который несколько корректируется наследием плановой экономики и вхождением в 1990 г. республики в состав самого большого по площади территории государства, в котором железнодорожный транспорт играл определяющую роль в грузовых перевозках. Поэтому в Беларуси в 1990 г. соотношение объема грузооборота железнодорожного и автомобильного транспорта составляло 4,2 к 1, но в 2010 г в соответствии с общемировой тенденцией данное соотношение снизилось до 2,5 к 1. Общемировая тенденция «наступления» автотранспорта на позиции железнодорожного транспорта в грузовых перевозках значительно смягчается в государствах с большой площадью территории- России, США, Китае. В этой связи вхождение Беларуси в Таможенный союз подключает железнодорожную сеть республики к обслуживанию экономических связей этого огромного по площади территории и достаточно развитого интеграционного объединения. При этом следует ожидать не только увеличения объемов железнодорожных грузовых перевозок между субъектами Таможенного союза (одним из факторов усиления роли железнодорожного транспорта на территории Таможенного союза станет введение единых железнодорожных тарифов), но и роста транзитных железнодорожных перевозок, в первую очередь, по направлениям запад- восток и восток-запад, в обслуживании которых будет задействована железнодорожная сеть Беларуси.

Железнодорожный транспорт получает также новый импульс развития и за счет общемировых тенденций развития транспортного комплекса.

Во-первых, мировой транспорт относительно дешевеет за счет того, что доля транспортной составляющей в цене товара у потребителя неуклонно сокращается (в настоящее время в среднем она составляет около 10%) из за возрастания в грузовых перевозках доли более дорогих генеральных грузов .В связи с этим, расширяется международное разделение труда, в сферу экономических связей включаются и отдаленные территории. А в континентальных экономических связях на дальние расстояния железнодорожному транспорту нет альтернативы.

Во- вторых, усиливается контейнеризация мирового транспортного комплекса, которая стала основой стандартизации транспортных средств и оборудования по транспортировке и переработке контейнеров. Контейнеризация транспортного комплекса позволяет перевозить и перегружать генеральные (штучные) грузы с таким же эффектом, как и массовые (наливные, насыпные, навалочные). Железнодорожный транспорт Беларуси успешно

осваивает данное направление перестройки мировой транспортной системы. В настоящее время по территории Беларуси проходят маршруты ряда специализированных контейнерных поездов. Среди них отметим такие, как : Китай – Монголия- Россия- Беларусь- Германия, Калининград- Минск- Москва, Ильичевск- Колядичи –Клайпеда.

В-третьих, контейнеризация производственных и распределительных систем послужила базой для интермодализма-перевозки грузов двумя и более видами транспорта. А проявлением интермодализма стало формирование трансконтинентальных транспортных мостов – в частности транссибирского. По транссибирскому континентальному мосту идет доставка грузов из Японии в Западную Европу путем комбинации двух видов транспорта- морского и железнодорожного. При этом один из участков этого моста по маршруту Находка – Минск приходится и на железнодорожную сеть Беларуси

В условиях рыночной экономики на усиление процесса поляризации пространства значительное влияние оказывает такой фактор как транспортно-географическое положение. Транспортно-географическое положение в настоящее время является значимым условием конкурентоспособности региона или объекта. При этом роль железнодорожной составляющей транспортно-географического положения особенно важна для крупнотоннажных производств, как действующих, так и проектируемых, с большими объемами поставок сырья, полуфабрикатов и комплектующих и со значительными объемами вывоза готовой продукции. В этой связи определенные конкурентные преимущества получают железнодорожные узлы Беларуси. Характерный пример реализации данного конкурентного преимущества – г. Осиповичи, который является не только железнодорожным узлом, но и расположен в треугольнике Минск-Могилев-Бобруйск на расстоянии от этих крупных экономических центров страны в 40-100 км. В Осиповичах уже введен ряд крупных промышленных объектов, в частности завод по производству грузовых вагонов, завод бытовой химии и косметики. Также следует ожидать и более интенсивного развития промышленных комплексов в таких крупных железнодорожных узлах как Орша и Барановичи. Определенные конкурентные преимущества имеет и своеобразный Мозырско-Калинковичский транспортный узел, в котором железнодорожный узел Калинковичи, речной порт «Пхов» и автомобильный узлы Мозыря и Калинковичей обслуживают формирующуюся и интенсивно развивающуюся Мозырско-Калинковичскую городскую агломерацию

Таким образом, для железнодорожного транспорта Беларуси обозначились новые импульсы развития, которые, в первую очередь, будут способствовать росту внешних и транзитных грузовых перевозок.

СТРУКТУРНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИИ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА РЕГИОНОВ БЕЛАРУСИ

Казакова Т.Л.

Белорусский государственный университет

г. Минск

E-mail: KazarovaT_L@mail.ru

В сельском хозяйстве Беларуси в 90-годы прошлого столетия произошли структурные тенденции, свидетельствующие о снижении значения отрасли для экономики республики. Их возникновение связано с изменением отношений собственности и другими преобразованиями в переходный период.

Наиболее важной структурной тенденцией является сокращение доли сельского хозяйства в общем объеме производимого валового внутреннего продукта страны. В 1990 году отрасль занимала второе место после промышленности в производстве ВВП и вклад ее в валовой национальный продукт был весьма значительным – более 20% [1]. К 1995 году доля сельского хозяйства сократилась более чем на треть, а к 2000 году в два раза. Это обусловлено кризисными явлениями в экономике, сокращением сельскохозяйственного производства, потерей рынков сбыта продукции, а также возрастанием значения таких отраслей как торговля, транспорт, связь и др.

В настоящее время удельный вес сельского хозяйства в ВВП составляет 8,4% и по этому показателю отрасль не является ведущей в экономике Беларуси [1]. Динамика доли сельского хозяйства в валовом региональном продукте областей республики отражена в таблице 1.

Таблица 1. Динамика удельного веса сельского хозяйства в валовом региональном продукте в регионах республики в % [1].

Нпп	области	2008	2009	2010	2011	2012
1	Брестская	15,2	14,1	15,3	15,8	17,6
2	Витебская	14,4	13,7	12,8	15,0	11,8
3	Гомельская	10,8	10,5	13,9	11,0	10,3
4	Гродненская	16,5	16,4	13,3	16,4	17,5
5	Минская	13,6	14,6	17,4	13,3	13,7
6	Могилевская	15,0	13,7	16,5	15,1	14,0

Среди регионов республики наиболее высокая доля сельского хозяйства в валовом региональном продукте характерна для Брестской и Гродненской областей, имеющих более высокий уровень развития сельского хозяйства. Минимальный удельный вес сельского хозяйства в ВРП отмечается в Витебской и Гомельской областях [1].

Необходимо отметить, что тенденция сокращения доли сельского хозяйства в производстве валового внутреннего продукта характерна для всех стран мира. В Беларуси и ее регионах в последние годы темпы роста в этой отрасли были ниже, чем в других отраслях. Это связано с последствиями Чернобыльской катастрофы, сокращением численности населения, с ростом городов и выводом в связи с этим из оборота сельскохозяйственных земель и другими причинами.

Важной структурной тенденцией в развитии сельского хозяйства Беларуси и ее регионов является сокращение доли занятых в отрасли, так как уменьшилось количество работников. За период с 1990 по 2012 годы среднесписочная численность работников сельскохозяйственного производства сократилось почти в три раза. Соответственно снизился удельный вес занятых в сельском хозяйстве (включая крестьянские (фермерские) хозяйства) – в 2000 г -13,2%, в 2010 г -8,8%, в 2013г. – 8,5%. Аналогичная тенденция характерна для всех регионов республики. Больше всего работников сельскохозяйственного производства трудятся в Минской и Брестской областях, меньше – в Гомельской и Могилевской.

Среди других структурных тенденций в развитии сельского хозяйства Беларуси и ее регионов следует отметить сокращение стоимости основных производственных фондов. Удельный вес отрасли в стоимости основных фондов различных отраслей экономики по сравнению с 1990 годом уменьшился примерно в два раза. Это обусловлено изношенностью машинно-тракторного парка, сокращением закупок новой техники, уменьшением численности продуктивного стада и площади многолетних насаждений, а также снижением объемов инвестиций.

В республике доля инвестиций в основной капитал, направленных на развитие сельского хозяйства в их общем объеме по сравнению с 1990 годом уменьшилась в два раза. Вообще в отрасли процесс сокращения объемов инвестиций проходил значительно интенсивнее, чем в других отраслях экономики [2]. В 2012 году среди регионов больше всего инвестиций было направлено в Минскую, Брестскую и Гродненскую области. Эти же регионы являются лидерами по производству и экспорту сельскохозяйственной продукции в республике.

Несмотря на произошедшие структурные изменения, сельское хозяйство Беларуси и ее регионов, по-прежнему, будет обеспечивать население республики продуктами питания, а перерабатывающие отрасли страны сырьем. Сельское хозяйство объявлено одним из приоритетов экономики страны и объем экспорта сельскохозяйственной продукции будет неуклонно возрастать.

Литература

1. Сельское хозяйство Республики Беларусь – 2013 : стат. сб. / Национальный статистический комитет Республики Беларусь. – Минск, 2013. – С. 23–26, 176, 203.
2. Дулевич, Л.И // Аграрная экономика. – 2011. №5. – С. 12.

ФОРМИРОВАНИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЫНКА ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ

Богино Н.И.

Белорусский государственный университет,
г. Минск

E-mail: nbogino@yandex.ru

Формирование региональной инфраструктуры рынка интеллектуальной собственности (ИС) является важным инструментом стимулирования экономического роста регионов Беларуси в условиях глобальной конкуренции.

Для того, чтобы институт ИС приобрел функции инструмента саморегуляции региональных инновационных систем, способного поддерживать их устойчивость по отношению к деструктивным воздействиям, необходимо наличие достаточно развитого рынка ИС. При этом критериями «зрелости» данного сектора рыночной экономики являются не только количество заключенных договоров о передаче прав на объекты ИС, доля высоких технологий в структуре экспорта и другие экономические характеристики, но и уровень развития территориальной организации рынка ИС, степень рассредоточения административных функций через синтез децентрализации и координации. Следовательно национальный и региональный рынки ИС должны формироваться синхронно, а не последовательно.

На национальном уровне сформирована законодательная база в области ИС, и в настоящее время основной проблемой является коммерциализация объектов ИС, максимизация прибыли за счет использования монопольных прав. Таким образом, приоритеты в сфере управления ИС смещаются в сторону экономических аспектов. Это вызывает необходимость формирования рынка ИС, включая инфраструктуру.

Региональная инфраструктура привлекательна для субъектов рынка ИС по следующим причинам: во-первых, она территориально ближе к потребителю услуг в области ИС и, соответственно, может быть выстроена с учетом их потребностей; во-вторых, есть возможность объединения усилий и кооперации, что немаловажно ввиду слабости и неустойчивости финансового и кадрового (менеджмент ИС) потенциалов большинства субъектов хозяйствования.

Элементы инфраструктурного обеспечения инновационного развития региона можно классифицировать по видам обслуживания, на которые направлена их деятельность: информационный, технологический, финансово-маркетинговый, образовательный.

Информационный элемент в регионах представлен в основном консультативными центрами на базе областных филиалов Республиканской научно-технической библиотеки и в офисе Национального центра ИС. Его дальнейшее развитие целесообразно в форме создания интернет-ресурса, объединяющего все субъекты управления ИС (государственные органы управления; коммерческие и некоммерческие организации, предоставляющие услуги в области ИС; субъекты хозяйствования, заинтересованные в покупке или продаже прав собственности; авторы создаваемых объектов; учебные центры; инвесторы и др.). Таким образом, в форме интернет-ресурса создается региональный электронный рынок ИС.

Технологическая инфраструктура призвана создавать условия для доступа субъектов хозяйствования (прежде всего малых) и заинтересованных физических лиц к

производственным ресурсам. Сюда относятся технопарки, инновационно-технологические центры, инновационно-технологические комплексы.

Финансовые элементы инфраструктуры помогают обеспечить доступ к недостающим кредитным и другим финансовым ресурсам и извлечь максимальную прибыль из результатов интеллектуальной деятельности: бизнес-инкубаторы, центры трансфера технологий, фонды содействия патентованию изобретений за границей, а также регистрации коллективных товарных знаков и т.д.

Маркетинговая инфраструктура должна сопровождать рынок ИС на всех этапах жизненного цикла объекта ИС: от формулировки задачи по созданию объекта до реализации инновационной продукции, созданной на его основе. Так как эта продукция обладает высокой степенью новизны (возможно даже абсолютной), то механизм ее продвижения на рынок отличается от классического (товар неизвестен покупателю, а цена относительно высокая). В этой связи целесообразно создание организационных структур, обслуживающих субъекты хозяйствования региона по коллективному выходу на рынки товаров и услуг, созданных на основе объектов ИС.

Региональные центры трансфера технологий и содействия патентованию ИС за рубежом целесообразно создавать на базе областных технических вузов. Они также могут выполнять функции контактного бюро в сделках по ИС, регистрации коллективных товарных знаков между заинтересованными субъектами хозяйствования.

Образовательный элемент региональной инфраструктуры рынка ИС необходимо формировать через: открытие в областных вузах новых специальностей в сфере менеджмента ИС (включая правовые, экономические, организационные и информационные аспекты управления), развитие дополнительного образования не только в форме образовательных курсов национального центра ИС, но и дистанционного обучения по программам академии Всемирной организации ИС.

ДЫНАМІКА САЦЫЯЛЬНА-ЭКАНАМІЧНАГА РАЗВІЦЦЯ РЭГІЁНАЎ БЕЛАРУСІ

Запрудскі І.І.

Беларускі дзяржаўны ўніверсітэт

г. Мінск

E-mail: Sufler1@tut.by

Сацыяльна-эканамічнае развіццё рэгіёнаў Беларусі на пачатку XXI стагоддзя адрознівалася станоўчым ростам усіх рэгіёнаў, што суправаджалася стабілізацыяй эканамічнай сітуацыі ў краіне і згладжваннем адрозненняў у рэгіянальным развіцці. Аднак ва ўмовах зніжэння канкурэнтных пераваг нацыянальных тавараў на рынках ЕС, а таксама патрэба ў мадэрнізацыі прамысловасці, якая ўзмацняецца з кожным годам, прывялі да павышэння ўзроўню дыферэнцыяцыі тэмпаў росту сярод рэгіёнаў краіны. Найбольшы ўзровень тэмпаў росту эканомікі быў характэрны рэгіёнам арыентаваным на продаж прадукцыі нафтаперапрацоўкі ў краіны ЕС, а таксама рэгіёны, якія адрозніваюцца больш дыферэнцыраванай структурай эканомікі. Пры гэтым сацыяльна-эканамічнае развіццё Рэспублікі Беларусь за перыяд з 2008 па 2012 гады зведала істотныя якасныя змены, звязаныя з Сусветным фінансавым крызісам і яго наступствамі. Таму цікавасць сярод эканомгеографіаў выклікае рэакцыя рэгіёнаў Беларусі на змяненні кан'юктурных умоў на сусветным рынку і прасторавая дыферэнцыяцыя дынамікі сацыяльна-эканамічнага развіцця за апошнія 5 гадоў.

Для аналізу дынамікі сацыяльна-эканамічнага развіцця рэгіёнаў Беларусі былі выбраны 5 асноўных паказчыкаў, якія фіксуюцца Нацыянальным статыстычным камітэтам Рэспублікі Беларусь: валавы рэгіянальны прадукт, аб'ём прамысловай вытворчасці, прадукцыя сельскай гаспадаркі, рознічны таваразварот гандлю праз усе каналы рэалізацыі, а таксама інвестыцыі ў асноўны капітал [1]. Пры гэтым трэба адзначыць, што для дасягнення большай інфарматыўнасці, дакладнасці і нагляднасці вынікаў ўсе адзначаныя абсалютныя паказчыкі былі пераведзены ва ўдзельныя (падзелены на душу насельніцтва).

Табліца 1. Дынаміка ВРП на душу насельніцтва па рэгіёнам Беларусі, дол. ЗША [1]

Рэгіён	2008	2009	2010	2011	2012	Сярэдняе
Брэстская вобласць	4156,8	3590,4	4129,4	4175,1	4168,9	4044,1
Віцебская вобласць	4339,3	3643,7	4004,5	4516,2	4850,1	4270,8
Гомельская вобласць	4935,3	4022,2	4340,1	4905,3	5159,5	4672,5
Гродзенская вобласць	4518,2	3855,5	4147,6	4564,4	4788,1	4374,8
Магілёўская вобласць	4282,5	3422,6	3996,8	4169,4	4432,5	4060,8
Мінская вобласць	6208,5	4478,6	5417,1	6779,2	6682,2	5913,1
горад Мінск	7733,0	6309,7	7040,8	9172,1	8055,7	7662,3

У 2008 г. па ўзроўню ВРП на душу насельніцтва вылучалася сталіца Беларусі, другое месца займала непасрэдна Мінская вобласць, найменшы паказчык быў характэрны Брэстскай і Магілёўскай абласцям. Аднак за перыяд з 2008 па 2009 гг. найбольшы тэмп спаду ВРП характэрны якраз Магілёўскай, Мінскай абласцям і гораду Мінску, што тлумачыцца рэзкім змяншэннем вытворчасці ў рэгіёнах-лакаматывах Беларусі, звязаны са стратай побыту на беларускае абсталяванне і высокатэхнічныя прылады. Трэба адзначыць, што Мінская

вобласць найбольш моцна рэагуе на змены рыначнай кан'юктуры, ёй характэрны найбольшыя спады ў 2009 годзе і найбольшыя тэмпы росту ў 2010 і 2011 гг., што звязана з размяшчэннем у гэтым рэгіёне адных з важнейшых вытворчасцей рэспублікі, такіх як ААГ “БелАЗ” і ААГ “Беларуськалій”. У адносінах да 2011 ў 2012 годзе спад ВРП характэрны гораду Мінску і Мінскай вобласці, што гаворыць пра змяншэнне дыферэнцыяцыі ў узроўні сацыяльна-эканамічнага развіцця рэгіёнаў Беларусі (табл. 1).

За перыяд з 2005 па 2006 гг. найбольш высокія паказчыкі рознічнага таваразвароту гандлю праз усе каналы рэалізацыі на душу насельніцтва характэрны Гродненскай вобласці і гораду Мінску, найменшыя – Гомельскай і Магілёўскай. Пры аналізе дынамікі дадзенага паказчыка высветлілася, што абсалютна ўсім абласцям характэрны блізкі узровень тэмпаў росту пры спадах у 2009 і 2012 гг.

Па ўзроўню інвестыцый у асноўны капітал на душу насельніцтва за перыяд з 2005 па 2012 гг. лідарамі сярод рэгіёнаў з'яўляюцца Мінская вобласць і горад Мінск, найменшыя паказчыкі характэрны Гомельскай і Віцебскай абласцям. Пры гэтым Віцебскай вобласці на працягу 2008 – 2012 гг. характэрны стабільнае змяншэнне інвестыцыйнай актыўнасці і павялічэнне тэмпу спаду ад 0,77 у 2009 г. да 0,56 у 2012 г.

Пры аналізе дынамікі даследуемых паказчыкаў можна прыйсці да выніку, што сацыяльна-эканамічнае развіццё рэгіёнаў Беларусі з'яўляецца сбалансаваным і ўраўнаважаным, без асаблівых перакосаў у развіцці асобных рэгіёнаў, акрамя горада Мінска. Пры гэтым неабходна адзначыць, што найбольш залежным рэгіёнам Беларусі ад сусветнага рынку з'яўляецца Мінская вобласць, якой характэрны найбольшыя спады і тэмпы росту прамысловасці і сельскай гаспадаркі за перыяд з 2005 па 2012 гг.

Літаратура

1. Регионы Республики Беларусь в цифрах 2006-2012 гг. // Национальный статистический комитет Республики Беларусь. [Электронный ресурс]. – 2013. Режим доступа: <http://belstat.gov.by>. – Дата доступа: 06.08.2013.

АНАЛИЗ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ РЕГИОНОВ БЕЛАРУСИ

Демьянов С.А.

Белорусский государственный университет,

г. Минск

E-mail: damienne@mail.ru

В современных условиях рыночных отношений актуальность исследований региональной конкурентоспособности в Беларуси значительно возросла. Связано это, прежде всего, с усилением территориальной дифференциации регионов в социально-экономическом развитии. Мировой опыт показывает, что общее повышение конкурентоспособности страны невозможно без повышения конкурентоспособности регионов, а для эффективного использования конкурентного потенциала региона необходимо оценить реальный уровень региональной конкурентоспособности.

Растущая популярность комплексной оценки конкурентоспособности регионов во многом связана с необходимостью совершенствования региональной экономической политики и выработки конкурентной стратегии регионов. Ранжирование регионов, исходя из качественных и количественных характеристик, позволяет проследить тенденции диспропорциональности в социально-экономическом развитии регионов, определить негативные или позитивные тенденции в уровне развития и выработать более эффективную стратегию развития с учетом сложившейся экономической ситуации в регионе.

Проведя анализ многочисленных методик, следует отметить, что в мировой практике отсутствует единый подход к методике оценки уровня региональной конкурентоспособности. Связано это с рядом методических проблем: большим числом лимитирующих факторов, ограниченной эффективностью комплексной оценки конкурентоспособности, сложностью оценки качественных параметров развития, высокой степенью субъективности исследования.

Для оценки конкурентоспособности регионов Беларуси нами была выбрана методика комплексной оценки региональной конкурентоспособности Л.Н. Чайниковой [1]. Выбор методики аргументирован необходимостью комплексной оценки конкурентоспособности регионов и алгоритма расчета интегрированных показателей с учетом весовых коэффициентов.

На первом этапе расчетов были выбраны единичные показатели оценки региональной конкурентоспособности, проведено ранжирование показателей по степени значимости и определен их весовой коэффициент в интегральном индексе.

Следующим этапом являлся расчет единичных показателей по регионам Беларуси за период 2008-2012 гг. Данный период был выбран исходя из методической необходимости (т.к. расчет ВРП начинается только с 2008 г.).

На третьем этапе для каждого из единичных показателей был рассчитан индекс, основанный на идентификации региона-лидера с максимальным значением показателя (принималось за 100%). Единичные показатели в отношении региона-лидера по каждому региону рассчитывались в процентном соотношении.

Следующий этап посвящен своду единичных показателей и весовых коэффициентов в интегральный показатель конкурентоспособности региона. Расчет производился по следующему алгоритму: приведенный единичный показатель рассчитывался как произведение единичного показателя и соответствующего ему весового коэффициента, а интегральный показатель – как

сумма приведенных единичных показателей для каждого региона. Результаты расчетов интегральных показателей для каждого региона представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Интегральный индекс конкурентоспособности регионов Беларуси

Регион	2008	2010	2012
Брестский	0,64	0,63	0,59
Витебский	0,63	0,67	0,67
Гомельский	0,74	0,73	0,70
Гродненский	0,58	0,64	0,62
Минский	0,66	0,67	0,65
Могилевский	0,59	0,62	0,64
Минск	0,98	0,99	0,99

Исходя из данных таблицы, наиболее конкурентоспособным является г. Минск (регион-лидер). Уровень региональной конкурентоспособности выше среднего отмечен в Гомельском регионе, однако его региональная конкурентоспособность падает. Витебский и Минский регионы относятся к группе со средним уровнем конкурентоспособности, причем Витебский регион характеризуется значительным ростом в период 2008-2010 гг., в то время как Минская область снизила позиции в период 2010-2012 гг.

Группа регионов с удовлетворительным уровнем конкурентоспособности представлена Могилевским, Гродненским и Брестским регионами. Причем в Брестской области отмечается устойчивая тенденция снижения региональной конкурентоспособности, а в Могилевской – устойчивый рост региональной конкурентоспособности.

Литература

1) Чайникова, Л.Н. Методологические и практические аспекты оценки конкурентоспособности региона / Л. Н. Чайникова. – Тамбов : Изд-во Тамбовского гос. техн. ун-та, 2008. – 148 с.

ЭКСКУРСИОННЫЙ ТУРИЗМ КАК ВАЖНЫЙ ФАКТОР РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ

Федорцова Т.А.

Белорусский государственный университет

г. Минск

E-mail: fedortsova@mail.ru

Имеющийся историко-культурный потенциал Беларуси позволяет развивать как внутренний, так и въездной экскурсионный туризм. На территории нашей страны учтено 14392 недвижимых материальных памятника истории и культуры, из числа которых 2542 имеют национальное значение, а отдельные объекты и памятные места представляют международный интерес. Это открывает большие возможности для разработки экскурсий самого различного содержания, как для разных категорий местного населения, так и иностранных туристов из разных регионов мира. Важным моментом является и то, что распространены эти ресурсы экскурсионного туризма повсеместно, что дает возможность развивать его повсеместно.

Чтобы создать на основе имеющегося культурно-познавательного туристского потенциала страны конкурентоспособный продукт, необходимо формировать пакет экскурсионных маршрутов, отвечающих интересам различных категорий туристов (школьников, студентов, взрослых, пенсионеров, иностранных туристов и др.). Задача заключается в дифференцированном подходе к формированию экскурсионного продукта. При этом следует учесть, что восприятие современного экскурсанта больше ориентировано на активное участие, а не на пассивное созерцание. Поэтому в каждой предлагаемой экскурсии должен присутствовать этнический акцент, и аутентичность. Большое внимание при разработке экскурсий следует уделить интерпретации культурного наследия Беларуси и внедрению в практику их проведения анимационных элементов (рыцарские турниры, обрядовые праздники и т.п.). Кроме этого следует иметь полную свободу выбора маршрута и возможность мобильного изменения программы (ориентируясь на определенный сегмент туристского рынка).

При создании новых экскурсионных маршрутов нужно также учитывать, что современный период является периодом развития новых тенденций в культурной жизни, когда возрождаются ранее забытые имена, памятники и события, раскрываются новые аспекты в оценке исторического наследия. Это расширяет экскурсионную тематику, возможности разработки новых экскурсий.

Перспективными направлениями развития внутреннего экскурсионного туризма в нашей стране могут быть:

- учебные экскурсии для школьников и студентов в соответствии с учебными программами по географии, истории, биологии, культуре, литературе и т.д., которые станут частью учебного процесса;
- внеучебные экскурсии для школьников и студентов, направленные на их всестороннее развитие: интеллектуальное, культурное, духовное эмоциональное;
- тематические экскурсии для разных слоев населения по этнокультурным регионам страны (Поозерью, Понеманью, Поднепровью, Центральной Беларуси, Восточному и Западному Полесью), по местам военных событий разных времен, по замкам и дворцам, местам, связанным с выдающимися личностями и т.д.

Немаловажной причиной использования экскурсионного туризма как важного фактора развития регионов является то, что для его развития не требуется больших затрат. На первое время можно даже обойтись той скромной инфраструктурой, которая есть в каждом районном центре страны. В тоже время он открывает хорошие перспективы для экономического развития регионов. Они проявляются через постепенное развитие инфраструктуры, создание рабочих мест, развитие отраслей хозяйства, обеспечивающих жизнедеятельность экскурсантов (питание, транспорт и др.), рост благосостояния местного населения, поступления в государственный бюджет.

Таким образом ориентация нашей страны на развитие экскурсионного туризма (как одного из основных видов туризма) может стать одной из возможностей экономического, социального и культурного подъёма в ряде регионов, увеличение доли финансовых поступлений от международного и национального туризма.

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ТИПЫ ДЕМОГРАФИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ СЕЛЬСКОЙ МЕСТНОСТИ БЕЛАРУСИ И ВЕНГРИИ (1991-2011)

Фокеева Л.В.

Белорусский государственный университет
г. Минск
E-mail: fokeeva@bsu.by

Михневич О.К.

Белорусский государственный университет
г. Минск

Типологии по характеру демовоспроизводственных процессов сельской местности Беларуси и Венгрии основывались на выявленных пространственных закономерностях основных демографических процессов: по характеру динамики естественного движения; особенностям возрастной структуры; интенсивности сокращения абсолютной численности сельского населения. В результате в Республике Беларусь было выделено 3 типа районов, которые имеют чёткие географические ареалы распространения.

Устойчивый тип 1 имеет наиболее благоприятные демографические характеристики (динамика условного коэффициента депопуляции (УКД) от 2,1 в 1991г. до 4,1 в 2011 г.) и потенциальную возможность демографического саморазвития. Тип объединяет 2 подтипа (табл.1). *Подтип 1.1* с естественной убылью ниже средней, со снижающимся уровнем регрессии возрастной структуры и со стабильной или растущей долей в общей численности населения. В подтип входят: Минский, Брестский, Гомельский, Лунинецкий и Столинский районы. *Подтип 1.2* с естественной убылью ниже средней, с низким уровнем регрессии возрастной структуры, с низкими темпами снижения доли в общей численности населения. В подтип входят: Молодеченский, Пуховичский, Смолевичский, Барановичский и др. районы.

Таблица 1. Параметры типов районов Республики Беларусь по характеру демовоспроизводственных процессов в сельской местности [сост. авторами по 1,2]

Тип/ подтип	Число районов	Доля населения		УКД		КРВС		Индекс динамики	
		1991 г.	2011 г.	1991 г.	2011 г.	1991 г.	2011 г.	1991- 1999 гг.	1999-2011 гг.
Тип 1	21	25,4	29,9	1,1	1,6	1,2	1,3	0,9	0,8
Подтип 1.1	5	10,2	13,9	0,7	1,2	1,2	0,8	0,8	0,8
Подтип 1.2	16	15,2	16,0	1,2	1,8	1,2	1,4	1,0	0,9
Тип 2	65	49,3	47,3	1,4	2,6	1,3	1,6	0,9	0,7
Подтип 2.1	18	10,1	10,1	1,2	2,4	1,3	1,4	0,9	0,8
Подтип 2.2	47	39,2	37,2	1,5	2,7	1,3	1,8	0,8	0,7
Тип 3	32	25,3	22,8	1,7	3,7	1,5	2,2	0,9	0,6
Подтип 3.1	21	12,0	11,0	1,6	3,3	1,4	2,1	0,9	0,7
Подтип 3.2	11	13,3	11,8	2,1	4,1	1,5	2,2	0,9	0,6

Стабильный тип 2 охватывает почти 50% населения и характеризуется среднереспубликанскими демографическими показателями. Тип объединяет 65 районов со средними значениями естественной убыли сельского населения (УКД от 1,4 в 1991 г. до 2,6 в 2011 г.), средними значениями регрессии возрастной структуры (КРВС от 1,3 в 1991 г. до 1,6 в 2011 г.), уменьшением численности населения с увеличивающейся интенсивностью. Районы распространены равномерно по всей республике. Тип объединяет 2 подтипа.

Подтип 2.1 включает в себя районы, для которых характерна средняя или немного ниже средней естественная убыль (УКД от 1,2 до 2,4), с уровнем регрессии немного ниже среднего (КРВС от 1,3 до 1,4) и темпами сокращения численности населения ниже среднего (Лельчицкий, Петриковский, Логойский и др.).

Подтип 2.2 объединяет районы со среднереспубликанскими показателями демографического развития: УКД от 1,5 в 1991 г. до 2,7 в 2011 г.; КРВС от 1,3 в 1991 г. до 1,8 в 2011 г. (Добрушский, Березинский, Бобруйский и др.).

Депрессивный 3 тип характеризуется самыми негативными демографическими параметрами. Тип включает в себя районы с показателями естественной убыли выше средней (УКД от 1,7 до 3,7), резко нарушенной возрастной структурой (КРВС от 1,5 до 2,2), снижающейся долей численности населения с увеличивающейся интенсивностью.

Районы занимают в основном западную часть республики, и частично восточную ее часть. Тип представлен 2 подтипами.

Подтип 3.1 представлен 21 районом, для которых характерны наименее благоприятные демографические показатели: естественная убыль выше средней (УКД от 1,6 до 3,3), уровень регрессии возрастной структуры также немного превышает среднереспубликанские показатели (КРВС от 1,4 до 2,1), убыль населения выше средней по республике. В ближайшее время велика вероятность перехода этих районов в следующий подтип (Глубокский, Бешенковичский, Пружанский, Брагинский, Воложинский и др.).

Подтип 3.2 охватывает 11 районов с наиболее негативным по республике демографическим развитием: очень высокая естественная убыль (УКД от 2,1 в 1991 г. до 4,1 в 2011 г.), чрезвычайно высокий уровень регрессии возрастной структуры (от 1,5 в 1991 г. до 2,2 в 2011 г.), очень резкая убыль населения (ИД от 0,9 в 1991 г. до 0,6 в 2011 г.) (Новогрудский, Дятловский, Кореличский, Лидский и др. районы).

В Республике Венгрия также было выделено 3 типа районов, имеющих определённые географические ареалы распространения (табл. 2).

Устойчивый 1 тип охватывает наибольшее число районов Венгрии – 93 района и включает почти 70% сельского населения. Данный тип обладает наиболее благоприятными демографическими характеристиками: естественная убыль сельского населения ниже средней по республике (УКД от 1,0 в 1991 г. до 1,4 в 2011 г.), уровень регрессии возрастной структуры также ниже среднего (КРВС от 0,9 в 1991 г. до 1,3 в 2011 г.). Районы данного типа сосредоточены преимущественно в центральной и восточной частях Венгрии. Тип включает 2 подтипа.

Подтип 1.1 включает в себя 54,4 % населения Венгрии и 70 районов, которые отражают самые позитивные демографические тенденции в республике: самую низкую естественную убыль сельского населения (от 1,0 в 1991 г. до 1,2 в 2011 г.), самые низкие диспропорции в возрастной структуре (КРВС от 0,9 в 1991 г. до 1,1 в 2011 г.) и меньшую убыль населения в целом за исследуемый период (ИД от 1,2 до 0,8). Большая часть районов сосредоточена в центре и на востоке страны (почти все районы области Пешт, содержащей

город Будапешт, а также районы Дебрецени, Мишкольци, Кечкемети и др. районы где есть крупный город, областной центр).

Таблица 2. Параметры типов районов Республики Венгрия по характеру демовоспроизводственных процессов в сельской местности [сост. авторами по 3-5]

Тип	Число районов	Доля населения		УКД		КРВС		Индекс динамики	
		1991 г.	2011 г.	1991 г.	2011 г.	1991 г.	2011 г.	1991-1999 гг.	1999-2011 гг.
Тип 1	93	68,3	61,4	1,0	1,4	0,9	1,3	1,3	0,8
Подтип 1.1	70	54,4	48,2	1,0	1,2	0,9	1,1	1,2	0,8
Подтип 1.2	23	13,9	13,2	1,1	1,5	1,0	1,6	1,5	0,7
Тип 2	24	0,0	9,2	1,2	1,6	1,2	1,4	1,2	0,7
Тип 3	56	31,8	29,5	1,5	2,3	1,3	1,7	1,3	0,6
Подтип 3.1	49	29,7	27,0	1,4	2,3	1,2	1,5	1,3	0,6
Подтип 3.2	7	2,1	2,5	1,6	2,9	1,5	2,3	1,6	0,5

Подтип 1.2 охватывает 14% сельского населения и 23 района, которые также характеризуются низкой естественной убылью (УКД от 1,1 до 1,5 в 2011 г.), но большей диспропорцией в возрастной структуре населения (КРВС от 1,0 в 1991 г. до 1,6 в 2011 г.) и большей интенсивностью снижения численности сельского населения (ИД от 1,5 в 1991 г. до 0,7 в 2011 г.). Районы в своем большинстве находятся на периферии областей: Пушпокладани, Фехердьярмати, Карчаги, Эделень, Озди и др.

Стабильный 2 тип включает в себя 10% сельского населения и наименьшее число районов (24 района), которые отражают общереспубликанские демографические тенденции: средняя естественная убыль сельского населения (УКД от 1,2 до 1,6), средний уровень регрессии возрастной структуры (КРВС от 1,2 до 1,3) и убыль сельского населения немногим выше среднего (ИД от 1,2 до 0,7). Это районы дисперсно расположенные на территории республики: Мезотури, Сентлоринчи, Эрчи, Адоньи, Хайдубосорменю, Деречке-Летавертеши и др.

Депрессивный 3 тип охватывает 30% сельского населения и представлен 54 районами, которые отражают наиболее негативную и нестабильную демографическую обстановку: очень высокий уровень естественной убыли (УКД от 1,5 в 1991 г. до 2,3 в 2011 г.), наибольшие диспропорции в возрастной структуре сельского населения Венгрии (КРВС от 1,3 в 1991 г. до 2,3 в 2011 г.) и очень высокий уровень снижения сельского населения (ИД от 1,3 в 1991 г. до 0,6 в 2011 г.). Районы полностью заняли южную и западную части республики, и частично центрально-восточную. Тип представлен 2 подтипами.

Подтип 3.1 представлен большинством районов 3 типа и охватывает почти 30% населения. Для данного подтипа характерна естественная убыль ниже средней (УКД от 1,4 в 1991 г. до 2,3 в 2011 г.), но уровень регрессии возрастной структуры и убыль сельского населения близкий к средней по республике.

Подтип 3.2 охватывает лишь 7 районов, но они характеризуются наиболее негативными демографическими показателями: чрезвычайно высоким уровнем естественной убыли (УКД от 1,6 в 1991 г. до 2,6 в 2011 г.), наибольшими по республике диспропорциями в возрастной структуре (КРВС от 1,5 в 1991 г. до 2,3 в 2011 г.) и чрезвычайно высоким уровнем снижения численности сельского населения (ИД от 1,6 в 1991 г. до 0,5 в 2011 г.).

Подтип представлен следующими районами: Петервашарай, Сарваши, Ленти, Орисентперети, Чепреги и др.

Таким образом, в результате пространственно-временного анализа основных демографических параметров было выявлено, что сельская местность Беларуси и Венгрии имеет существенные внутриреспубликанские различия. Пространственное демографическое развитие сельской местности обеих стран имеет ярко выраженные центр-периферийные свойства и характеризуется тенденцией усиления поляризации.

Литература

1. Регионы Республики Беларусь : стат. сборник. – Минск : Национальный статистический комитет Республики Беларусь, 2011. – 810 с.
2. www.belstat.gov.by официальный сайт Национального Статистического Комитета Республики Беларусь. Дата доступа – 23.03.2013 г.
3. www.ksh.hu - официальный сайт Центрального Статистического Управления Венгрии. Дата доступа – 23.03.2013 г.
4. Magyar Demográfiai Évkönyv 1991 / Központi Statisztikai Hivatal / Faluvégi Albert [és más]. – Budapest, 1992. – 350 о.
Magyar Demográfiai Évkönyv 2011 / Központi Statisztikai Hivatal / Faluvégi Albert [és más]. – Budapest, 2012. – 325 о.

ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ И ОТРАСЛЕВАЯ СТРУКТУРА ЧЕРНОЙ МЕТАЛЛУРГИИ МИРА

Зайцев В.М.

Белорусский государственный университет,
Минск
E-mail: zaitsauu.@bsu.by

Жигальская Л.О.

Белорусский государственный университет,
Минск
E-mail: zhigalsk.geo1@mail.ru

Черная металлургия – одна из базовых отраслей промышленности, или отраслей ее «нижнего этажа», связанного с переработкой различных видов сырья, главным образом минерального. Ее значение, даже в условиях конкуренции других отраслей, определяется тем, что стальной прокат продолжает оставаться главным конструкционным материалом для промышленности (одна треть производимого металла идет в машиностроение) и строительства (четверть производимого металла). [1]

В течение ряда лет металлургический комплекс переживал довольно тяжелый период приспособления к структурным сдвигам в экономике, в связи с чем доля черной металлургии в мировом ВВП снизилась до 4,7%. При этом в развитых странах этот показатель находится на уровне 4% и имеет тенденцию к уменьшению, в развивающихся, наоборот, повышается, составляя около 7%, в то время как в странах с переходной экономикой имеет устойчивую динамику (около 8 – 9 %). [3]

Изменившиеся технологии производства и виды используемого оборудования, характер спроса на продукцию отрасли сопровождались широкомасштабной реконструкцией и модернизацией предприятий. Особенно сильное воздействие оказало создание мини- и миди-заводов мощностью в 0,1-1,0 млн. т металлопродукции в год. Являясь узкоспециализированными, они вырабатывают качественные стали и разнообразный сложный прокат, используя обычно для своих электродуговых печей вторичное сырье.

В эпоху НТР снижение металлоемкости народного хозяйства за счет существенного повышения качества металла, конкуренции пластмасс и синтетических смол, ряда цветных металлов, с одной стороны, и быстрый рост промышленного производства и строительства, с другой, оказали сильное воздействие на развитие черной металлургии и изменение ее отраслевой и территориальной структуры.

Анализ динамики производства чугуна позволяет сделать вывод, что по основным параметрам она совпадает с динамикой добычи железной руды. С 1950 по 1970 гг. его выплавка увеличилась в 3,3 раза (до 436 млн т), с 1970 по 2000 гг. – всего в 1,3 раза (до 576 млн т). Впоследствии, только за десятилетие, она выросла почти в 1,8 раза (до 1035 млн т), а в 2012 г. достигла 1,1 млрд т.

Аналогичная картина имела место и с выплавкой стали. С 1950 по 1970 гг. она быстро нарастала (почти в 3 раза, достигнув 565 млн т), затем, особенно с 1975 по 1990 гг., оставалась почти стабильной (в пределах 650-850 млн т), что связано с экономическими кризисами этого периода и последствиями второго этапа НТР. За последующее десятилетие

она увеличилась более, чем в 1,2 раза, составив 1429 млн т, а в 2012 г. уже превысила 1,5 млрд т.

Прокат – конечный продукт цикла черной металлургии. Его стоимость, в зависимости от сортамента, в 2-5, а иногда и более раз, превышает стоимость стали, и именно он идет непосредственно потребителям во все отрасли народного хозяйства. Прокат также – главный товар внешней торговли продукцией черной металлургии. Мировая статистика не приводит стоимостных показателей выпущенного проката, ограничиваясь только его весом. Изделия из проката очень разнообразны, их сортамент в странах развитого машиностроения достигает 20 – 30 тыс. наименований и продолжает расти и обновляться в зависимости от требований рынка. Производство проката в 2012 г., по сравнению с 2000, увеличилось более, чем в 1,8 раза и составило 1443,9 млн т. [2].

В начале XXI в. важным фактором размещения новых предприятий черной металлургии становится комбинация стоимости железосодержащего сырья и цен на сталь, дифференцированных по странам и регионам мира. Сдвиги в размещении предприятий определяются изменением в пространственной организации ТНК. При этом главным принципом размещения является ориентация на прибыль (инвестиционные бизнес-проекты).

Географические сдвиги в производстве продукции черной металлургии заключаются в постепенной «миграции» этой отрасли из экономически развитых в развивающиеся страны. Они вызваны комплексом причин, две из которых являются определяющими. Это быстрая индустриализация ряда стран Азии, Африки и Латинской Америки, а также стремление развитых государств переместить часть своих металлургических мощностей в развивающиеся страны, прежде всего, по экологическим обстоятельствам.

Тенденции региональных сдвигов одинаковы для производства чугуна и стали и сводятся к переходу от биполярной к однополярной модели. Если в середине XX в. на Западную Европу и Северную Америку приходилось 93% производства чугуна и немногим более 80% выплавки стали, то к его завершению первенство перешло к Зарубежной Азии (без СНГ). В 2012 г. она обеспечила более 75% производства чугуна и свыше 65% выплавки стали в мире.

Как следствие, если в 1970 г. развивающиеся страны, включая Китай, производили всего 56 млн. т стали (10 % общемировой), то в 2012 г. – уже более 1100 млн. т (свыше 70 %). Явным лидером здесь является Китай (716 млн т, 46,3% мировой выплавки), далее идут Япония (107 млн т), США (87 млн т), Индия (77 млн т) и Россия (71 млн т).

Крупнейшим производителем чугуна также является Китай, где в 2012 г. его было выплавлено 654 млн т (почти 60% мирового производства). Остальные страны первой пятерки Китаю существенно уступают: Япония (81 млн т), Россия (50,5 млн т), Индия (42,3 млн т), Республика Корея (42 млн т). [2].

Монополизация производства в черной металлургии выражена слабо. На пять ведущих ТНК в этой отрасли: ArcelorMittal (Люксембург), Nippon Steel (Япония), Hebei Steel Group и Baosteel Group (Китай), POSCO (Республика Корея) приходится лишь 17,2% выплавки стали в мире.

Крупные регионы мира, с точки зрения особенностей развития черной металлургии, можно подразделить на три группы. В первую входят страны СНГ, где после длительного и стабильного роста этой отрасли в бывшем СССР, в 1990-х гг. произошел резкий спад производства. В этой же группе - Северная Америка и Зарубежная Европа, где производство черных металлов также почти не растет. Ко второй группе относится Зарубежная Азия, доля

которой в мировой выплавке на протяжении полувека постоянно возрастала, а к третьей – остальные регионы, в которых динамика почти не прослеживается. По всем прогнозам подобная расстановка сохранится и на ближайшую перспективу.

Литература

1. Максаковский, В.П. Географическая картина мира. – В 2 кн. Кн. 1. Общая характеристика мира / В.П. Максаковский. – Москва : Дрофа, 2008. – 495 с.
2. <http://www.worldsteel.org>. – Международный институт железа и стали.
3. [http:// www.cia.gov](http://www.cia.gov). – Книга фактов ЦРУ.

УРОВЕНЬ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЫ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Воронкова Н.Ф.

Белорусский государственный университет,
Минск

Транспорт играет важную роль в развитии страны, обеспечивая социально-экономические связи между секторами экономики, регионами, а также другими странами. Транспортный комплекс Республики Беларусь представлен всеми видами транспорта, кроме морского: железнодорожным, автомобильным (пассажирским и грузовым), городским электрическим, воздушным, водным (речным), магистральным трубопроводным (транспортировка нефти и газа).

На конец 2012 года в республике было 8404 организаций транспорта, в которых работало 256 тысяч человек, или более 6 % от численности работников организаций республики. Протяженность путей сообщения в 2012 году составила: железнодорожного – 5503 км, автомобильных – 86 491 км, трамвайных путей – 84 км, троллейбусных линий – 607 км, метрополитеновых путей – 43 км, магистральных газопроводов – 7502 км, магистральных нефтепроводов – 2983 км. Развитие же придорожного сервиса происходит неудовлетворительными темпами, особенно напряженная ситуация сложилась с количеством гостиниц и мотелей, количество которых за последние 6 лет увеличилось всего на 1 единицу.

В экономике каждой страны значимое место занимают логистические услуги (около 12-13 % ВВП). В отдельных странах эта цифра достигает 20-25 % ВВП по причине того, что либо логистические операции не оптимизированы (ими занимается сам производитель, как в большинстве случаев происходит в Беларуси), либо из-за того, что страна имеет важное транзитное положение как Германия или Беларусь и чистый экспорт транспортных услуг дает значительную прибавку ВВП. В экспорте услуг транспортные составляют в Германии – 30 %, в Беларуси – около 70 %.

В Беларуси наблюдается значительное отставание в развитии логистики. Об этом свидетельствует показатель транспортноёмкости экономики: для производства 1долл. ВВП требуется примерно 3т/км, в то время как в странах ЕС в среднем 0,3 т/км в Беларуси. Правда, в России этот показатель в 3 раза выше, чем в Беларуси (территориальная разобщенность и ресурсный «тяжелый» ВВП дают негативный эффект [3].

По мнению Всемирного Банка в государствах-членах ЕврАзЭС, в том числе Беларуси, высокий уровень логистических издержек обусловлен следующими факторами:

1. неэффективное использование грузового автотранспорта (согласно оценкам экспертов, его средняя производительность в 4 раза ниже по сравнению с развитыми странами);
2. значительная доля парка автомобилей характеризуется низким техническим уровнем, высокой степенью изношенности в эксплуатации, несоответствием структуре перевозимых грузов и другим эксплуатационным требованиям;
3. недостаточное развитие логистических систем, слабая координация работ при осуществлении смешанных перевозок с участием других видов транспорта;
4. отсутствие эффективных перевозочных технологий на грузообрабатывающих узлах и на междугородных маршрутах обусловили значительное сокращение использования большегрузных автотранспортных средств и неадекватное

увеличение на этих перевозках малотоннажного автопарка, при полной ликвидации системы загрузки порожних автомобилей грузом в попутном или обратном направлении [1].

В 2012 году согласно Индексу качества логистики (Logistics Performance Index-2012 (LPI)) Всемирного Банка, Беларусь занимала 91-е место в мире с 2,61 баллами. Для сравнения, по этому показателю Украина занимает 66 место, Казахстан – 86-е, Россия – 95-е, Молдова – 132-е место (в то время как Польша – 30-е место, Литва – 58-е, Латвия – 72-е место). [2]

Беларусь, занимая важное геостратегическое положение (три из девяти европейских коридоров заходят в Беларусь), имеет значительный транзитный потенциал. Пропускная способность коридоров используется примерно на одну треть, и только коридор II Берлин-Москва имеет несущую способность по нагрузке на ось в 11,5 тонн. Экспорт транспортных услуг из Беларуси прямо зависит от товарооборота России и ЕС, а экспорт автотранспортных и железнодорожных грузоперевозок от импорта России из ЕС. Если до 2009 г. экспорт грузовых транспортных (авто- и железнодорожных) услуг Республики Беларусь составлял 0,72 % от российского импорта из ЕС, то начиная с 2010 г. он начал зависеть еще от существенно выросшего транзита Калининград-Россия и грузопотоков в Казахстан и другие страны Средней Азии, а также потоков в направлении Украина- страны Балтии. Согласно долгосрочным прогнозам, следует ожидать значительного роста грузопотоков из Китая через Казахстан, Россию, Беларусь в страны ЕС. Его может снизить только стремительное развитие российских портов Усть-Луга, Приморск, Высоцк и транспортной инфраструктуры, ведущей к этим портам. Следует отметить, что в связи с принятыми планами по развитию западного Китая, китайские логисты уже проявляют активность по развитию сухопутных транспортных связей между Азией и Европой. Определенный риск для Беларуси могут создать намерения России замкнуть строящийся автомобильный маршрут Китай-Казахстан-Россия на Санкт-Петербург.

В рамках реализации программы Логистика-2015 в Беларуси планируется создать 50 транспортных логистических центров (ТЛЦ). Создание объектов логистической инфраструктуры предполагается в каждой области республики: в Минской – 16, Витебской – 13, Брестской – 7, Гродненской – 6, Могилевской и Гомельской – по 4 объекта. Кроме того, предусматривается возможность выделения инвесторам земельных участков для размещения логистических объектов, не указанных в программе Логистика-2015. К сожалению, программа Логистика-2015 не ставит целей создания ТЛЦ за рубежом, что не соответствует мировой практике. В этой части программа нуждается в доработке с целью интеграции разрозненных товаропроводящих сетей белорусских экспортеров в современные логистические системы с зарубежными ТЛЦ.

Логистический потенциал Беларуси использован лишь на 25-30 %. Потенциальный объем обработки грузов в транспортно-логистических центрах может составить 30 млн. т в год. [2]

Значимость экспорта транспортных услуг в экономике Беларуси необходимо рассматривать в контексте того, что мы являемся страной с высоким коэффициентом транзитивности территории, что является следствием её геополитического положения.

Интеграция Республики Беларусь в мировую экономику требует адекватной перестройки транспортной инфраструктуры, реализации потенциала Беларуси как

транзитной державы, повышения конкурентоспособности отечественных перевозчиков и развития экспорта транспортных услуг.

Потенциал сферы экспорта транспортных услуг в условиях Беларуси в значительной степени определяется тенденциями международной торговли, формирующимися в Евроазиатском регионе.

Литература

1. Дзикович, Н.Г. Республика Беларусь в мировой транспортной системе / Н. Г. Дзикович [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://elib.bsu.by/bitstream> - Дата доступа: 02.07.2013
2. Logistics Performance Index 2012/ Word Bank [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://lpiurvey.worldbank/org/> - Дата доступа: 20.07.2013.
3. Господарик, Е.Г. Перспективы Беларуси как транспортно-логистического центра / Е.Г. Господарик, К.А. Колесник [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.bsu.by/Cache/pdf/146143.pdf> - Дата доступа: 21.07.2013.

РАЗВИТИЕ ПАССАЖИРСКИХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК БЕЛАРУСИ В 2003-2011 гг.

Безрученко А.П.

Белорусский государственный университет
г. Минск

E-mail: geo.bezruche@gmail.com

В воздушном пространстве Республики Беларусь в 2011 г. эксплуатировалось 78 маршрутов обслуживания воздушного движения, 72 % из которых регулярно использовалось для транзита. При этом протяженность сети международных маршрутов, проходящих через территорию Беларуси за 2003-2011 гг. увеличилась на 12,8% с 25 до 28,2 тыс. километров.

В период с 2003 по 2011 гг. количество пассажиров, перевозимых воздушным транспортом в Беларуси, увеличилось более чем в 2 раза, с 0,4 до 1 млн. пассажиров. При этом пассажирооборот в 2003-2011 гг. вырос на 296 %, с 565 до 1643 млн. пасс-км. Рост среднего расстояния, на которое осуществлялись перевозки пассажиров составил 114 % (при этом максимальное значение данный индикатор составил 2140 км в докризисном 2009 г.). Это можно объяснить расширением авиатранспортной сети национального авиаперевозчика «Белавиа» и его партнеров за рассматриваемый период. Индекс авиационной подвижности населения Республики Беларусь (отношение пассажиров, перевозимых воздушным транспортом к общей численности населения республики) с 2003 по 2011 г. увеличился на 250% с 0,04 до 0,10, что свидетельствует о значительном интересе к осуществлению авиаперелетов, однако данный показатель по-прежнему является наименьшим в регионе (для сравнения, его значение для Молдовы и Украины составляет порядка 0,28).

За 2003-2012 гг. общее количество авиакомпаний, которые занимались организацией пассажирских авиаперевозок в Беларуси, увеличилось на 12,5% до 16. По разным оценкам от 68,9 до 80% всех авиаперевозок в период с 2003 по 2011 гг. приходилось на долю авиакомпании «Белавиа». Около 20-35% перевозимых пассажиров в 2011 г. приходилось на иностранные авиакомпании (airBaltic, Czech Airlines, Lufthansa, др.), которые совершали рейсы в соответствии с двухсторонними государственными договоренностями о частотах рейсов и объемах перевозок.

Необходимо отметить, что авиатранспортная сеть Республики Беларусь в рассматриваемый период была тесно интегрирована с деятельностью Минского авиаузла. В 2003 году данный авиаузел обслуживал 31 маршрут, или 96,7% сети регулярных пассажирских маршрутов Республики Беларусь. В свою очередь, в 2003-2004 гг. в состав Минского авиаузла входили международные аэропорты Минск-2 (87% всех маршрутов сети Минского авиаузла – всего 26 направлений) и Минск-1 (13% маршрутов сети – 4 направления: Гомель, Калининград, Киев и Москва).

Территориальная специфика воздушного пассажирского сообщения Республики Беларусь за 2003-2011 г. претерпела ряд изменений. Во первых, с 2009 года, в связи с закрытием аэропорта Минск-1 для регулярных авиарейсов, сеть пассажирского авиасообщения Минского авиаузла сконцентрировалась на 100% в международном аэропорту Минск-2. Во вторых, с 2011 года прекратила свое существование сеть внутриреспубликанских пассажирских авиаперевозок в связи с прекращением всех рейсов авиакомпанией «Гомельавиа».

В 2011 году авиатранспортная сеть Республики Беларусь насчитывала 43 маршрута при этом на долю аэропорта Минск-2, через который осуществлялось 100 % регулярных рейсов Минского авиаузла, приходилось 93% сети. На долю Бреста, Гомеля и Гродно приходилось 7% сети пассажирских авиаперевозок (3 маршрута). В целом по сравнению с 2003 г. за счет расширения сети маршрутов Минского авиаузла общее количество маршрутов Республики Беларусь увеличилось на 138,7%.

Поскольку около 80% пассажирских авиаперевозок в 2003-2012 гг. осуществлялись из аэропорта Минск-2, нами считается целесообразным дать оценку его регионального статуса в региональной авиатранспортной сети. В данном исследовании был использован подход, связанный с использованием модели размещения авиахабов в пространстве, принимающий во внимание морфологический вид транспортной сети авиаперевозчика. В зависимости от морфологических особенностей выделяют 2 вида сетевой организации авиаперевозок: прямые (point-to-point) и централизованные (hub-and-spokes) сети.

Территориально, наряду с аэропортами Литвы, Латвии, Польши, России (Калининград) и Украины Минск является связующим звеном между сетью азиатских и европейских аэропортов. По классификации Е.С. Гинсбурга, Минск-2 можно отнести к центральному аэропорту макрорегиональной системы авиатранспорта, к которому отнесены аэропорты, в которых количество ежегодно отправляемых пассажиров превышает 500 тыс. человек [1]. Однако оценка аэропорта по одному показателю является неполной, и в данном случае комплексная оценка позволяет более точно оценить статус аэропорта в региональной авиатранспортной сети. Так, согласно классификации Airports Council International, по количеству отправок рейсов в год (5-20 тыс.) аэропорт Минск-2 был отнесен к категории малых аэропортов [2]. Оценка географии направлений, величины пассажирского трафика (1,4 млн. пасс.), средней продолжительности (2,6 часа, что по классификации авиакомпании Thomas Cook) и протяженности (1699,5 км) рейсов, выполняемых в 2011 г. из аэропорта, позволила отнести аэропорт Минск-2 к типу международного аэропорта мезорегионального значения.

Литература

1. Гинсбург, Е.С. Совершенствование пространственной организации авиационного транспорта России / Е.С. Гинсбург // автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата географических наук. – 2009 г
2. http://www.airports.org/cda/aci_common/display/main/aci_content07, вебсайт Airports Council International

ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ МИГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ В БЕЛОРУССКОМ ПРИГРАНИЧЬЕ В ПОСТСОВЕТСКИЙ ПЕРИОД

Коротяев В.К.

Белорусский государственный университет

г. Минск

E-mail: korotajev@gmail.com

В соответствии миграционной теорией Эдварда Ли “притягивания-выталкивания” была выполнена оценка факторов миграции, аналитическим путём, а затем посредством корреляционного анализа определены факторы, притягивающие мигрантов из Украины в приграничное пространство Беларуси.

Для определения пространственно-временных закономерностей в белорусско-украинском приграничье был проведён корреляционный анализ, который показал, что на въездной поток влияет:

- рынок труда (уровень безработицы по переписи в 2009 году составлял 6,1 %, а в Украине по методологии МОП 8,8 %);
- структура вакансий на рынке труда (поток мигрантов направлен в районы с высокой долей вакансий в сельском хозяйстве);
- этнодемографическая структура (украинцы едут в те районы, в которых доля украинцев изначально высока);
- доля сельского населения.

Корреляционный анализ показал значительную роль неформальных этнических сетей, которые усиливают влияние этнодемографических характеристик, то есть усиление иммиграции в те районы, где и так уже проживает большое количество украинцев, что показывает структура мигрантов по причинам прибытия.

Исходя из этого можно определить, что происходит усиление роли фактора этнодемографической структуры (от 0,12 до 0,8). С 2005 по 2009 гг. происходила трудовая миграция «без семьи», а с 2009 по 2011 гг. происходила вторая волна миграции, целью которой было воссоединение семей с последующим трудоустройством. Это подтверждается и данными экспертного опроса руководителей ключевых СПК [1,2].

Мигранты из Украины едут в районы с более высокой безработицей, что связано с диспропорциями спроса и предложения на рынке труда, что в свою очередь связано со специализацией этих районов. По экономико-географической типологии районов Белорусской ССР, которую произвёл И.И. Пирожник в 1986 г., приграничные районы Беларуси относятся к районам экстенсивного ведения сельского хозяйства [3].

Оценка факторов показала что граждане Украины мигрируют в районы с менее эффективным растениеводством, но с более эффективным животноводством (Малоритский, Кобринский, Ивановский).

Большое количество граждан Украины привлекается на сезонные работы в Каменецком районе и Пружанском районе. В общем 34 % трудовых мигрантов из Украины заняты в сельском хозяйстве, 32 % - в строительстве. В 2012 году в Брестском районе было выдано 119 специальных разрешений на ведение трудовой деятельности, в Пинском районе – 10, Малоритском – 40, Гомельском – 70. Подавляющее большинство мигрантов в Пинском районе занято в сельском хозяйстве. По ходатайству сельских советов мигрантам возможно

предоставление вида на жительство. Также им наравне с белорусскими специалистами может быть предоставлено служебное жильё – квартиры.

Одной из основных сфер приложения труда мигрантов из Украины является животноводство. В Малоритском районе на предприятии ЧУП «Савушкино», занимающемся сельским хозяйством, трудятся граждане Украины. Все они заняты в сфере животноводства и занимаются неквалифицированным трудом. Основная причина их миграции в Беларусь – отсутствие работы в сельской местности в Украине. С другой стороны привлечение мигрантов в эту сферу связано с нехваткой местного трудоспособного населения, что вызвана в большей степени социальными факторами, нежели демографическими. Гомельский район в 2012 год привлёк 70 граждан Украины на работы, связанные в основном со строительством дорог.

На протяжении последних пяти лет в Пинске наблюдается сокращение количества трудовых мигрантов из Украины. Основной сферой занятости трудовых мигрантов была торговля.

Одним из важных факторов для данного региона является экологический, в особенности в восточной его части, который во многом является причиной исчерпания миграционного потенциала на более ранних этапах

В целом характер трудовой миграции из Украины в Брестскую область можно описать как миграция на низкоквалифицированные рабочие места.

В результате проведенного анализа было установлено определяющее влияние на пространственную дифференциацию миграционных потоков из Украины в Беларусь экономического и демографического факторов.

Литература

1. Материалы Статистического управления Брестской обл. Таблица МР-1 - Основные итоги миграции населения 1999-2010 гг.
2. Материалы Статистического управления Гомельской обл. Таблица МР-1 - Основные итоги миграции населения 1999-2010 гг.
3. Пирожник, И.И. Экономико-географическая типология районов Белорусской ССР / И. И. Пирожник // Вестник БГУ. – Серия 2, хим., биол., геогр., 1986. – № 3, С. 63–68.

ОГЛАВЛЕНИЕ

<i>Смоляков Г.С.</i> А.Я. Малышев: ученый, организатор, человек	4
<i>Красовский К.К., Корженевич С.В.</i> Полесская область как объект экономико-географического исследований А.Я. Малышева	7
<i>Козловская Л.В.</i> Тенденции территориальной организации промышленности Беларуси на современном этапе	10
<i>Томашевич А.В.</i> Дифференциальная рента и логистика в системе географических исследований.....	13
<i>Антипова Е.А.</i> Социально-экономическая география в странах ЦВЕ в условиях трансформации образовательного пространства	15
<i>Барановский И. Ю.</i> Перспективы создания инновационных промышленных кластеров Смоленской области Российской Федерации как элементов активизации международного сотрудничества с Витебской областью Республики Беларусь	17
<i>Голованова В.А.</i> Концепция креативного города как перспективный сценарий развития города в XXI веке	19
<i>Бурмистров Г.В.</i> Развитие воздушного пассажирского транспорта постсоветского пространства на примере Российской Федерации	21
<i>Ридевский Г.В.</i> Методический и конструктивный потенциал концепции регионополизации	23
<i>Строчко О.Д.</i> Территориальный сдвиг в промышленном производстве Витебской области	25
<i>Белковская Н.Г.</i> Наркомания и алкоголизм: мировые тенденции	27
<i>Озем Г.З.</i> География религий: Pro et Contra	30
<i>Шавель А.Н.</i> Подходы к типологии регионов Беларуси по уровню развития внешней торговли	32
<i>Сидоренко В.П.</i> Тенденции развития железнодорожного транспорта	36
<i>Казакова Т.Л.</i> Структурные тенденции в развитии сельского хозяйства регионов Беларуси	38
<i>Богино Н.И.</i> Формирование региональной структуры рынка интеллектуальной собственности	40
<i>Запрудский И.И.</i> Дынаміка нераўнамернасці развіцця рэгіёнаў Беларусі	42
<i>Демьянов С.А.</i> Анализ конкурентоспособности регионов Беларуси.....	44
<i>Федорцова Т.А.</i> Экскурсионный туризм как важный фактор развития регионов...	46

<i>Михневич О.К., Фокеева Л.В.</i> Региональные типы демографического развития сельской местности Беларуси и Венгрии (1991–2011)	48
<i>Зайцев В.М., Жигальская Л.О.</i> Территориальная отраслевая структура черной металлургии мира	52
<i>Воронкова Н.Ф.</i> Уровень развития транспортной сферы в Республике Беларусь...	55
<i>Безрученко А.П.</i> Развитие пассажирских воздушных перевозок Беларуси в 2003 – 2011 гг.	58
<i>Кортаев В.К.</i> Экономико-географические факторы миграционных процессов в белорусском приграничье в постсоветский период	60