

исполнительной власти и управленческих структур области обеспечить выполнение мероприятий, предусмотренных в программах по поддержке экологически ценных территорий и экосистем региона и на основе постоянного мониторинга выполнения составляющих SWOT-анализа осуществить реализацию направлений охраны окружающей среды территории области.

Список использованных источников:

1. Агропромышленный комплекс Украины: состояние, тенденции и перспективы развития. Информационно - аналитический сборник. - Вып. 6 / Под ред. Саблука П.Т. - М. : ИАЭ УААН, 2003. - 746 с.
2. Дьяченко Б.И. Ресурсный потенциал отдельных наиболее распространенных видов продукции не древесного растительного происхождения лесного комплекса Закарпатья / Б. И. Дьяченко, П.Ю. Студеняк, И.Б. Дьяченко// Научный вестник УжНУ. Серия "Экономика". Вып. 9, 2001. С. 451-459 .
3. По индексу человеческого развития Украина занимает 76 позицию из 187 стран. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.undp.org.ua/ua/media/>
4. Закарпатье - санатории и туризм: статистический сборник / Главное управление статистики в Закарпатской области; под ред. Г. Д. Грибник. - Ужгород, 2013. - 103 с.
5. Паспорт Закарпатской области: Статистический бюллетень. - Ужгород, 2012. – 29 с.
6. Статистический ежегодник Украины за 2000 год / Государственный комитет статистики Украины, за ред. А. Г. Осауленко. - Киев : "Техника", 2001. - 598 с .
7. Статистический ежегодник Украины за 2010 год / Государственный комитет статистики Украины, за ред. А. Г. Осауленко. - Киев, ООО "Август Трейд", 2011. - 559 с.
8. Статистический ежегодник Закарпатья за 2011 год/Главное управление статистики в Закарпатской области, под ред. Г.Д. Грынык. - Ужгород, 2012. - 543 с.
9. Стратегия экономического и социального развития области до 2015 года. - Ужгород. 2006. - 48 с.

УДК: 332.1:327

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННО- ЭКОНОМИЧЕСКОГО МЕХАНИЗМА РАЗВИТИЯ ТРАНСГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

*Галавач Д.О., ассистент кафедры менеджмента
УО «Витебский государственный технологический университет»
г. Витебск, Республика Беларусь*

Одной из основных тенденций во взаимодействии между приграничными территориями является активное развитие трансграничного сотрудничества смежных территорий. Трансграничное сотрудничество является процессом, при помощи которого приграничные регионы или органы местной власти и самоуправления соседних стран объединяют свои усилия в целях совместного решения проблем, несмотря на разделяющую их государственную границу.

Анализ недостатков и проблем, возможностей и преимуществ, развития городов, еврорегионов с участием Республики Беларусь позволил определить следующие основные цели их развития:

- определение совместной стратегии согласованного и взаимовыгодного развития приграничных городских поселений различных типов в новой геополитической и экономической реальности с учетом региональной специфики; разработка согласованных дифференцированных стратегий и мероприятий по их возрождению и развитию;
- эффективное и взаимовыгодное использование природного и историко-культурного потенциала городских и сельских поселений;
- предупреждение возможных негативных эффектов или их нейтрализация;

- улучшение местных связей в процессе межрегионального трансграничного обмена информацией и знаниями, сотрудничества и координации деятельности в области территориального планирования [1, с. 116].

Для достижения вышеуказанных целей и совершенствования организационно-экономического механизма развития трансграничного сотрудничества целесообразно формирование системы государственного регулирования трансграничных мирохозяйственных связей по нижеизложенным направлениям.

1. Нормативно-правовая база. В рамках совершенствования нормативно-правовой базы трансграничного сотрудничества целесообразно было бы принять закон, обозначающий экономический и правовой статус приграничных территорий Республики Беларусь, а также комплексные программы социально-экономического развития регионов Республики Беларусь. В качестве примера будет полезно изучение Программы социально-экономического развития приграничных муниципальных образований Ростовской области в рамках еврорегиона «Донбасс» на 2013 – 2015 гг., в которой проведен детальный анализ социально-экономического развития приграничных образований Ростовской области, предполагаемых результатов выполнения Программы, а также даны конкретные мероприятия и направления по совершенствованию развития приграничных территорий в рамках еврорегиона.

2. Информационное обеспечение. Анализ информационного обеспечения развития трансграничного сотрудничества в Республике Беларусь показал, что при сборе трансграничной статистической информации возникают трудности в получении идентичной информации по годам, по содержанию, а также методике расчета. Так, например, отсутствует информация о перемещениях населения между административно-территориальными единицами Польши и Беларуси. Поэтому сложно обобщить информацию по реализации конкретных мероприятий и проектов трансграничного сотрудничества в сфере развития рынков труда. Такая информация не подается статистическим органам и должна прорабатываться в информационных центрах или представительствах еврорегионов, участниками которых являются субъекты трансграничных рынков труда, и в соответствующих подразделениях государственных органов власти и самоуправления.

В данном случае будет полезен опыт поляков. На сайте польского министерства статистики изложены статистические данные, а также методические рекомендации, где подробно представлена методика оценки результатов исследования движения товаров и услуг через границы и других статистических показателей.

На сегодняшний день функционирует сайт «Еврорегионы Беларуси», который явился итогом реализации проекта МТП при поддержке Фонда Евразия за счет средств, предоставленных Министерством иностранных дел и по делам Содружества Королевства Великобритания и Агентством США по Международному Развитию (USAID). Он требует дальнейшего развития и выхода на другие стороны.

3. Экономическое регулирование, включающее вопросы таможенного и налогового регулирования, валютно-финансовые условия трансграничной торговли, создание привлекательного инвестиционного климата для предприятий и фирм, участвующих в трансграничном сотрудничестве под гарантии региональной администрации. Государственная поддержка должна заключаться в совокупности решений и действий центральных органов законодательной и исполнительной властей организационного, правового и финансового характеров, направленных на обеспечение выполнения программ трансграничного сотрудничества регионов Республики Беларусь. Она должна осуществляться по следующим направлениям:

- 1) прямое государственное финансирование проектов развития еврорегионов как на платной, так и на безвозмездной основе;
- 2) содействие доступу субъектов трансграничного сотрудничества к каналам государственной поддержки;
- 3) помощь в целевом привлечении средств иностранных кредитных линий международной технической помощи и специализированных фондов международных организаций;
- 4) предоставление правовой, информационной, методической и организационной поддержки местным органам исполнительной власти органам местного самоуправления относительно их участия в развитии трансграничного сотрудничества и еврорегионов [2, с. 93]

4. Территориальное развитие. В современных условиях ограничения материальных и финансовых ресурсов наиболее эффективным следует считать установление дифференцированного подхода к развитию населенных мест и территорий.

Исходя из анализа поселений региона по условиям расселения и характеру урбанизационных процессов можно предположить, что определяющую роль в территориальном развитии трансграничного регионов играют города Брест, Гомель и Гродно в Беларуси, Чернигов в Украине, Люблин в Польше, а также большие города регионального значения – Пинск, Мозырь и Барановичи (Беларусь), имеющие наиболее высокий градостроительный и ресурсный потенциал (производственную базу, трудовые ресурсы, социально-культурную, транспортную и инженерную инфраструктуры, кадровый потенциал) и расположенные на важнейших коммуникационных осях европейского и межгосударственного значения, т.е. агломерации, формирующиеся на базе крупных городов.

В остальных поселениях необходимо основные усилия сосредоточить на мобилизации и стимулировании использования внутренних ресурсов, на расширении социального потенциала. Для этого необходимо:

- стимулировать развитие предприятий малого бизнеса, в том числе основанного на местных ресурсах и традиционных промыслах;
- обеспечить с помощью целевого кредитования создание и развитие небольших предприятий по переработке сельскохозяйственного сырья; создание условий для многофункционального развития сельской местности;
- сосредоточить государственное финансирование в основном на обеспечение и поддержание установленного социально гарантированного жизненного стандарта для всего населения.

5. Развитие транспортной и технической инфраструктуры. Мировой опыт подтверждает то, что количественная и качественная сторона погранпереходов играет существенную роль для нормального сотрудничества приграничных территорий и контактов местных жителей. Анализ транспортного и технического инфраструктурного обеспечения трансграничного сотрудничества приграничных регионов Республики Беларусь свидетельствует о том, что существует недостаточная обеспеченность границы наличием пограничных переходов на белорусско-украинской границе, а также, несмотря на значительную протяженность государственной границы Республики Беларусь, показатель обеспеченности разных участков границы Республики Беларусь не соответствует потребностям пограничного движения. Для решения этой проблемы необходимо создание: 1) условий для обеспечения пропускной способности автодорожных пунктов пропуска, соответствующей перспективным транспортным потокам; 2) необходимой инфраструктуры автодорожных пунктов пропуска для проведения в полном объеме операций таможенного, пограничного и других видов контроля транспортных средств, пассажиров и товаров, пересекающих Государственную границу Республики Беларусь; 3) благоприятных условий для привлечения и обеспечения транзитных потоков, развития туризма путем создания необходимой инфраструктуры автодорожных пунктов пропуска, отвечающих современным международным требованиям, с перспективой их дальнейшего развития.

6. Охрана окружающей среды. Важнейшим условием формирования благоприятной экологической обстановки в приграничных регионах является сбалансированное развитие природных и урбанизированных систем при обеспечении приоритета охраны уникальных и ценных природных комплексов, биологического и ландшафтного разнообразия. В настоящее время по разные стороны границы действуют различные режимы охраны, в той или иной степени не совпадающие с требованиями природоохранного законодательства сопредельных государств. Например, не в полной мере учитываются интересы охраны природного комплекса Беловежской Пуши как единой экосистемы. Государственная граница с особыми режимами препятствует миграции генофонда, что негативно отражается на состоянии генофонда экосистемы в целом, слабо развита инженерная инфраструктура малых городов и сельских населенных пунктов на приграничных территориях, не осуществляется повсеместный мониторинг состояния окружающей среды приграничных территорий и населенных мест. Для разрешения указанных проблем необходима разработка и реализация предложений по взаимной увязке охранного зонирования и режимов природопользования на приграничных территориях, особенно на особо охраняемых природных территориях и природных экосистемах.

В целом реализация вышеизложенных мероприятий экономического регулирования позволит вывести на качественно новый уровень участие регионов Республики Беларусь в трансграничном сотрудничестве, будет содействовать решению актуальных социально-экономических, экологических, транспортно-коммуникационных и других проблем развития приграничных территорий, обеспечит дальнейшее развитие евروهгионов, созданных с участием Беларуси.

Список использованных источников:

1. Литвинюк, А. И. Трансграничное сотрудничество и евروهгиональная кооперация: монография / А. И. Литвинюк; под науч. ред. д-ра экон. наук Л. Н. Давыденко. – Минск: БГПУ, 2009. – 182 с.
2. Давыденко, Л. Н. Трансграничное сотрудничество: экономические и институциональные основы : пособие / Л. Н. Давыденко, А. И. Литвинюк. – Минск : БГПУ, 2006. – 207 с.

УДК 656.01

РАССТОЯНИЕ ПЕРЕВОЗКИ И СКОРОСТЬ ДОСТАВКИ КАК ФАКТОРЫ КОНКУРЕНЦИИ МЕЖДУ АВТОМОБИЛЬНЫМ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

*Гедрис С.М., аспирант,
УО «Белорусский национальный технический университет»,
г. Минск, Республика Беларусь*

В современных условиях на распределение перевозок между видами транспорта большое влияние оказывает такой фактор, как скорость доставки грузов. В пособиях и учебниках по логистике указывается, что более высокая скорость доставки (а также более высокая оперативность работы и возможность доставки «от двери до двери») является конкурентным преимуществом автомобильного транспорта по сравнению с железнодорожным. В качестве преимуществ железнодорожного транспорта указывается, в первую очередь, низкая себестоимость при перевозке больших объёмов груза на большие расстояния.

Однако, скорость доставки грузов железнодорожным транспортом – это величина, которая может изменяться в значительном диапазоне за счёт изменения плана формирования поездов, без изменения существующей технической базы (пути и подвижного состава), а так же и за счёт других факторов.

Низкая скорость продвижения вагона с грузом по железнодорожной сети обусловлена тем, что большую часть времени вагоны с грузом простаивают на технических станциях в ожидании накопления состава на нужное направление, и лишь малую часть времени находятся в движении.

Скорость продвижения вагона по сети повышается, если не дожидаться накопления составов максимально допустимой массы или длины, а отправлять более короткие составы. Очевидно, что при этом возрастает себестоимость перевозки. Однако, начиная с определённого расстояния, возросшая себестоимость железнодорожной перевозки всё равно будет ниже, чем себестоимость перевозки автомобильным транспортом, при сопоставимой скорости доставки груза.

Таким образом, оптимизируя работу интегрированной транспортной сети в целом, а не отдельных видов транспорта, можно обеспечить повышение скорости доставки грузов при одновременном снижении её себестоимости.

При всём многообразии проводившихся ранее исследований, задачи по совершенствованию (повышению эффективности) работы различных видов транспорта решались, в основном, по отдельности, обособленно друг от друга. Специалисты по железнодорожному транспорту совершенствовали железнодорожную перевозку, а специалисты по автомобильному – автомобильную. При этом задачи развития и организации работы железной дороги решались, в первую очередь, с позиций минимизации расходов на перевозку, и лишь затем с позиций увеличения скорости доставки.