

РАЗВИТИЕ МИНСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ

Рахмедов А.А., Аль-Агбари Х. Х., студенты гр. 714301

*Белорусский государственный университет информатики и радиоэлектроники
г. Минск, Республика Беларусь*

Забродская Н.Г. – канд. экон. наук, доцент

Аннотация. Для 9,4 миллионной жителей Беларуси концентрация 2-х млн. населения страны на ограниченной территории Минска создает экологические, транспортные, экономические проблемы, требующие незамедлительного решения. Предлагается объединить столицу с прилегающими территориями Минского района, что позволит комплексно, эффективно развивать фактически стихийно сложившуюся минскую агломерацию, улучшить условия проживания городского и сельского населения.

Ключевые слова. Экология, транспорт, рост населения, формирование агломерации.

До XIX века недостаточное развитие транспорта сдерживало формирование крупных городских поселений. Проживание населения и места приложения труда находились, как правило, в пределах пешеходной доступности. В странах Европы, в том числе и на белорусских землях преобладало сельское население, жившее в деревнях и на хуторах, в непосредственной близости к местам приложения труда.

Исторически столичные функции на территории Великого Княжества Литовского (современной Беларуси) выполняли Гродно, Полоцк, Вильно, являясь крупнейшими городами страны. Они формировались как торговые, ремесленные, промышленные, образовательные, религиозные и культурные центры. В Российской империи Минск развивался как небольшой провинциальный город.

Индустриализация, строительство сети железных дорог коренным образом повлияло на градостроение. Исходя из огромных пространств Российской империи, стратегических соображений, постоянно ведущихся войн и угрозы нападения с западных сухопутных границ, Россия приняла отличный от мирового больший стандарт железнодорожной колеи, Минск превращается в узловой железнодорожный узел на Либаво-Ровенской железной дороге, построенной вскоре после небольшой первой ветки, соединившей Санкт-Петербург с Царским селом. Основное дорожное строительство велось в густонаселенной европейской части империи, способствуя быстрой индустриализации, развитию городских поселений и возникновению новых городов на железнодорожных магистралях (г. Барановичи). В промышленные центры империи, Москву, Санкт-Петербург требовались непрерывные поставки больших объемов бакинской нефти, уральских черных и цветных металлов, украинской и белорусской сельскохозяйственной продукции.

До Второй мировой войны расселение населения Беларуси характеризовалось преобладанием жителей села и небольших местечек (83 процента от общего количества проживающих), относительной равномерностью распределения по территории страны. Столица,

областные центры, крупные города насчитывали от 120 до 200 тыс. человек, г. Минск – 260 тыс. жителей.

История развития Минска как столицы Белорусской Советской Социалистической республики сначала в составе Советского Союза, а затем независимой Беларуси уникальна не только для европейских городов, но и мировых столиц. До Второй мировой войны Минск развивался устойчивыми темпами, находясь в непосредственной близости от границы великой державы Союза Советских Социалистических республик. Близость к государственной границе сдерживало приток союзных инвестиций в город. В связи со сложной международной обстановкой, незадолго до начала второй мировой войны в Москве было принято решение о переносе столицы БССР в г. Могилев, где даже построили точную копию минского здания Дома правительства.

Жилищная, административная застройка, инфраструктура только трех крупных городов мира была практически полностью разрушена во время войны: Варшавы, Минска и Сталинграда. В июле 1944 г., после освобождения, в Минске проживало немногим более 60 тыс. человек.

Восстановление Минска велось под руководством приехавших ленинградских и московских архитекторов. Генеральный план столицы республики задумывался как «Город солнца», визитная карточка для приезжающих в первую в мире коммунистическую державу рабочих и крестьян, при использовании в строительстве последних достижений градостроительной науки.

Интересна история Сталинского (Ленинского) проспекта, проходящего осевой линией через весь город с востока на запад, когда его планировку принесли на утверждение первому секретарю компартии республики Пономаренко, он спросил о его ширине: «Равна ширине Невского проспекта» - отвечали архитекторы. Последовало приказание сделать главный проспект столицы на 10 метров шире. В настоящее время проспект Независимости как целостный архитектурный ансамбль проходит процедуру экспертизы в ЮНЕСКО на присвоение статуса мировой архитектурной и культурно-исторической ценности.

В послевоенные годы в Минске наблюдались одни из самых высоких темпов роста городского населения в мире.

Низкие темпы роста экономики Беларуси, отставание в уровне доходов с сопредельными странами (за исключением Украины), отсутствие перспектив работы по специальности в малых городах и населенных пунктах, быстрого карьерного роста у молодых специалистов, материальные трудности с приобретением собственного жилья способствуют ускорению внешней миграции специалистов, студенческой молодежи, особенно из столицы.

Государству необходимо разработать стратегию и целевые программы привлечения квалифицированных мигрантов, репатриации уехавших ранее, систему льгот и преференций для сохранения за ними жилья, особенно актуальную в крупных городах и Минске.

Список использованных источников

1. Беляцкая, Т.Н. Электронная экономика: теория, методология, системный анализ / Т.Н. Беляцкая. – Минск: Право и экономика, 2017.–284 с.
2. Забродская, Н.Г. Предпринимательство. Организация и экономика малых предприятий/Н.Г. Забродская. – М.: ИНФРА-М, 2017.–263 с.
3. Беляцкая, Т. Н. Менеджмент электронного бизнеса / Н. П. Беляцкий, Т. Н. Беляцкая // Электронная экономика: теория, модели, технологии / Т. Н. Беляцкая [и др.]; под общ. ред. Т. Н. Беляцкой, Л. П. Князевой. – Минск, 2016. – С. 54–59.
4. Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: belstat.gov.by. Дата доступа: 31.08.2020.
5. Солодовников, С. Ю. Проблемы и перспективы развития социального капитала / С. Ю. Солодовников // Экономика и управление. – 2013. №3(11). – С. 33–38.
6. Хацкевич, Г. А. Статистическое оценивание динамики конкурентоспособности регионов Беларуси на основе интегрального показателя / Г. А. Хацкевич, В. И. Ляликова, А. А. Ланевская // Журн. Белорус. гос. ун-та. Экономика. 2017. № 2. С.25-32.
7. Хацкевич, Г. А. Демографический прогноз и миграционная политика в Республике Беларусь: проблемы и перспективы / Г. А. Хацкевич, Н. Г. Забродская // Бизнес. Инновации. Экономика. Сб. науч. ст. Вып. 2. – 2019. С. 19-28.
8. Беларусь и Россия. 2018 : Стат. сб. / Росстат, Белстат. М. : Росстат, 2018. 212 с.
9. Беляцкая, Т. Н. Взаимосвязь экономики города и предприятия / Т. Н. Беляцкая, Б. Войшнис // Горная механика. – 2008. – № 1. – С. 100-104.
10. Беляцкая, Т. Н. Маркетинг территорий / Менеджмент и маркетинг: опыт и проблемы // Минск, 2008