

Жаркевич Д.В.

Белорусский национальный технический университет

Проблема обеспечения хорошей транспортной доступности свободных экономических зон (СЭЗ) в крупных городах нашей страны весьма актуальна в настоящее время. В Республике Беларусь создание и развитие СЭЗ было вызвано необходимостью стимулирования притока инвестиций, в том числе иностранных, с целью развития экономики страны в целом и для развития отдельных регионов в частности. Из существующих подходов к организации СЭЗ – территориального и функционального – для нашей страны предпочтение было отдано территориальному подходу. Согласно ему, СЭЗ рассматривалась как обособленная территория, включающая производственную, экспортную и таможенную подзоны, где все предприятия-резиденты пользовались льготным режимом хозяйственной деятельности. Так как существенным фактором успешного развития СЭЗ было признано их экономико-географическое положение, то СЭЗ «Минск», СЭЗ «Гомель-Ратон», СЭЗ «Брест», СЭЗ «Витебск» создавались в непосредственной близости от трансъевропейских транспортных коридоров № 2 и № 9, и от действующих аэропортов (в г. Бресте и г. Минске). Были задействованы территории существующих предприятий, располагающих свободными производственными площадями и довольно высоким технологическим потенциалом. Именно на незагруженных производственных площадях этих предприятий были созданы предприятия-резиденты зон с наиболее крупным, высокотехнологичным производством, ориентированным на экспорт.

Несмотря на это, основными социально-экономическими проблемами развития СЭЗ в Беларуси стали: отсутствие инженерной инфраструктуры, необустроенность территории, плохое транспортное обеспечение, неблагоприятная для здоровья сотрудников экологическая ситуация.

Для развития транспортной инфраструктуры СЭЗ в нашей стране автором были предложены следующие мероприятия: организация бесперебойного сообщения общественным транспортом с городами-спутниками, создание системы пассажирских терминалов, осуществляющих пересадки пассажиров (работники свободной экономической зоны) с индивидуального автотранспорта на рельсовый общественный транспорт и перехват автомобилей. Это позволило бы выйти на новый уровень в качестве транспортного обслуживания СЭЗ и повысило привлекательность таких зон для инвесторов.