

## **ВЛИЯНИЕ МАЯТНИКОВОЙ МИГРАЦИИ НА РАЗВИТИЕ МИНСКОГО РЕГИОНА**

**Хацкевич Г. А.**, д.э.н., профессор, зав. каф. бизнес-администрирования, Институт бизнеса, Белорусский государственный университет,  
**Забродская Н. Г.**, к.э.н., доцент, Белорусский государственный университет информатики и радиоэлектроники  
г. Минск, Республика Беларусь

В настоящее время для крупных городов мира и Минска, представляющих разнообразные, более высокооплачиваемые рабочие места, характерна большая маятниковая миграция.

Маятниковая миграция – регулярные (обычно – ежедневные) поездки с места жительства на работу или учебу из одного населенного пункта в другой, вызванные несоответствием размещения производства, организаций, учреждений и расселения населения.

В послевоенные годы в Минске наблюдались одни из самых высоких темпов роста городского населения в мире. По советским строительным нормативам метрополитен разрешалось строить только в городах с миллионным населением. Тогда, в конце 70-х годов в Минске разрешили прописаться всем работающим и фактически проживающим в городе. За несколько лет население столицы с 840 тыс. человек увеличилось до 1,1 млн постоянно проживающих жителей.

Маятниковая миграция характерна для пригородных зон мегаполисов, крупных городов и агломераций. Перепись населения, проведенная в 2019 г. в г. Молодечно, показала, что каждый третий житель трудоспособного возраста работает в Минске, ежедневно проводя в дороге от 2,5-й до 4-х часов. На практике в Республике Беларусь отсутствует точный учет маятниковой трудовой миграции, ее регистрируют органы Министерства внутренних дел, при добровольной подаче заявления человеком. Добровольно регистрируются не более 14–23 % работающих мигрантов. Еще более искажают картину открытые границы с Российской Федерацией и отмененный с 2020 года визовый режим.

Наблюдаются следующие негативные последствия маятниковой миграции: ухудшение экологии населенных мест, где 60–70 % загрязнения приходится на автомобильный транспорт; ухудшение здоровья и качества жизни населения; стрессы и непроизводительные потери времени в дороге; транспортные проблемы в часы пик, природных аномалий; нерациональное, социально неэффективное использование территории; нехватка парковок, гаражей, объектов инфраструктуры; высокий травматизм и смертность в дорожно-транспортных происшествиях.

Россия, Германия, сопредельные с Беларусью страны длительное время проводят политику привлечения молодых, квалифицированных кадров из Республики Беларусь. Принимаются целевые программы по поддержке квалифицированных мигрантов, предоставления им жилья, медицинского обслуживания, других социальных льгот, привлечению белорусской талантливой молодежи на учебу в лучшие вузы. 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.

Субурбанизация, образование спальных районов и пригородных предместьев приводят к развитию имущественной, социально-экономической сегрегации по направлению центр – периферия. Городская среда становится неоднородной, поляризуется за счет застраиваемых пригородов.

В настоящее время можно констатировать нахождение столичной агломерации на первой стадии урбанизации, что подтверждается статистикой городов-спутников. Проводимая политика их стандартной многоэтажной городской застройки потерпела фиаско из-за низкого качества инфраструктуры, отсутствия рабочих мест, достойного проведения досуга.

Города-спутники должны привлекать большей комфортностью проживания, рабочими местами. Необходимы индивидуальные программы развития городов спутников, разработанные при широком привлечении местной общественности, исходя из природных, социальных, экономических, культурных особенностей. Усадебное и танхаузное строительство, фриланс, стимулирование развития удаленной занятости в сфере информационно-коммуникационных

технологий, при развитии ипотечного кредитования и льготного подключения инженерных сетей, должно помочь решению, по нашему мнению, жилищной проблемы перенаселенного Минска.

Ошибкой власти БССР было решение разместить одно из самых вредных производств – кожевенное в непосредственной близости от столицы, в поселке Гатово. Надеялись на передовые итальянские технологии. Итальянская фирма, строившая завод, благополучно разорилась, не построив очистные сооружения, так как их стоимость сопоставима с ценой завода.

По нашему мнению, нецелесообразно было размещать под Минском в Столбцах, при преобладающей западной розе ветров, завод электропоездов «Штадлер». Строительство завода в Орше, также обладающей транспортной и логистической инфраструктурой, позволило бы дать импульс развитию региона, занять на высококвалифицированных рабочих местах безработное население.

Исходя из маятниковой, трудовой миграции и требований устойчивого развития регионов, создания зеленых городов, благоприятных для проживания, для повышения эффективности государственного и местного управления целесообразно изменить административно-территориальное деление Республики Беларусь. Целесообразно включить в состав Минска Минский район и ряд близлежащих промышленных и сельских поселений. Изучив результаты управления новым территориальным образованием Большого Минска, организовать широкое общественное обсуждение, изучить пожелания населения страны по присоединению их районов к столичной агломерации.

При провозглашенном курсе на сохранение зеленых зон в Минске широко распространена практика их застройки высотными домами из стекла и бетона, архитектурно не вписывающимися в облик столицы (высотная застройка гостиничного и торгового комплекса в историческом центре на проспекте Победителей, архитектурные недоразумения фасада громадины «Дома Чижа», закрывшего историческую панораму верхнего города, убожество здания на месте снесенного Музея Великой отечественной войны). Необходимо провести комплексное исследование минских панорам и районов исторической застройки, выделив наиболее ценные как исторически культурное наследие, не допускающее изменений.

Отдельного исследования заслуживает плотность жилищной застройки морально и физически устаревшими железобетонными коробками типовых серий, недопустимых для столицы европейского государства. В каменных джунглях дворов недостаточно места не только для создания комфортных зеленых зон отдыха жителей, но и спортивных и детских площадок. В спальнях районах Минска на одного проживающего приходится 2 м<sup>2</sup> территории (меньше, чем на кладбище). Даже в 10 млн Токио на каждого японца приходится значительно больше территории и зеленых насаждений.

Считаем необходимым законодательно запретить возведение в столице типовых железобетонных коробок и точечную застройку на месте зеленых насаждений, вызывающую справедливое возмущение местных жителей и социальные протесты. Целесообразно внедрить опыт Германии, где решения о направлениях развития земель и промышленности принимают местные власти совместно с общественностью, бизнесом, при участии церкви. Полезен опыт Швейцарии, решающей все вопросы, затрагивающие интересы населения на референдумах.

Устойчивое развитие Минской агломерации, решение долгосрочных социальных задач с меньшими издержками, улучшение экологии региона, возможно при активном участии местного населения, государственно частном партнерстве.