

*И. А. Шумская*

Научный руководитель – кандидат экономических наук В. А. Акулич  
БГЭУ (Минск)

### **ОЦЕНКА УРОВНЯ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ БЕЛАРУСИ НА ОСНОВЕ МЕТОДА МЕЖСТРАНОВЫХ СОПОСТАВЛЕНИЙ**

Развитие транспортной инфраструктуры оказывает влияние на экономический рост любой страны и в то же время зависит от его темпов. В ходе исследования была поставлена задача оценить уровень развития автомобильной транспортной инфраструктуры Беларуси на основе сравнительного анализа обеспеченности отдельных стран автодорогами.

Изначально на основе данных Всемирного банка были рассчитаны два показателя – протяженность автодорог относительно площади территории (на 1 тыс. км<sup>2</sup>,  $I_{пл}$ ) и относительно численности населения (на 10 тыс. чел.,  $I_{ч}$ ). Так, в Беларуси на 1 тыс. км<sup>2</sup> приходится 412,9 км, а на 10 тыс. чел. – 90,7 км автодорог. По этим показателям Беларусь опережает некоторые развитые страны (например, по протяженности автодорог на 1 тыс. км<sup>2</sup> – Норвегию, а по протяженности автодорог на 10 тыс. чел. – Германию и Великобританию). Однако эти показатели дают завышенное представление об обеспеченности автодорогами стран с относительно малой площадью территории и низкой плотностью населения (как в случае с Беларусью, которая занимает по площади территории 84-е место, а по плотности населения – 127-е место в мире).

Чтобы устранить эти искажения, используют коэффициент Энгеля ( $K_3$ ), который представляет собой среднее геометрическое этих двух простых показателей густоты транспортной сети ( $I_{пл}$  и  $I_{ч}$ ). Из проведенных в ходе исследования расчетов коэффициента Энгеля для 152 стран следует, что Беларусь по густоте сети автодорог занимает 53-е место ( $K_3=194$ ). Для сравнения:  $K_3$  по густоте сети автодорог составляет для Швеции – 934, Швейцарии – 408, Германии – 381, Великобритании – 344, Норвегии – 244, России – 62, т. е. Беларусь хуже обеспечена автодорогами, чем Швеция (в 5 раз), Швейцария (в 2,2 раза), Германия (в 2 раза), Великобритания (в 1,8 раза), Норвегия (в 1,3 раза), но лучше, чем Россия (в 3 раза).

На основе выборки данных было построено уравнение регрессии (рис. 1).

Таким образом, развитие автомобильной транспортной инфраструктуры в Беларуси соответствует текущему уровню развития экономики. Однако чтобы выйти на уровень средневропейской страны, как предусмотрено в Программе социально-экономического развития страны на 2011–2015 гг., вместе с ростом ВВП до 26–27 тыс. долларов в 2015 г., должна пропорционально развиваться и автомобильная транспортная инфраструктура. Как

видно из рис. 1, это предполагает увеличение  $K_3$  до 350, что достижимо при увеличении протяженности автодорог в Беларуси с нынешних 85,7 тыс. км до 153 тыс. км.

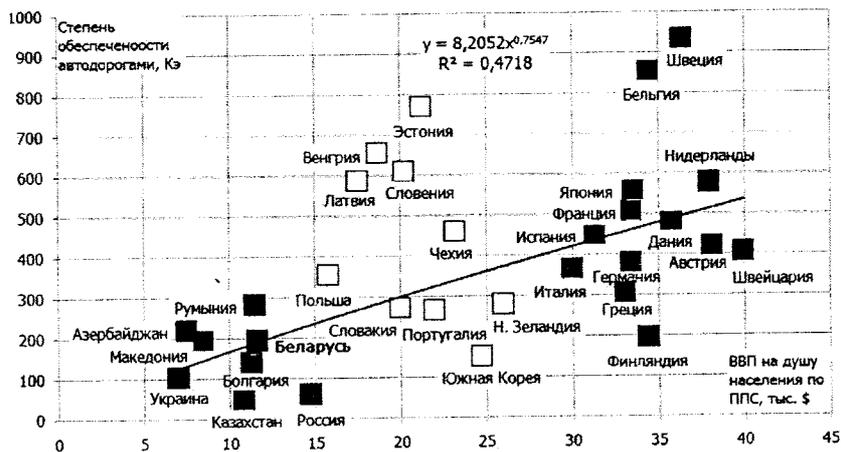


Рис. 1. Взаимосвязь между густотой сети автодорог и ВВП на душу населения

Учитывая, что за последние 25 лет протяженность автодорог в Беларуси увеличилась на 42 тыс. км, а за 1997–2005 гг. – всего на 1,3 тыс. км, то очевидно, что объемы строительства автодорог требуется увеличить в четыре раза (при условии выхода на  $K_3 = 350$  к 2020 г.). Несмотря на то, что на развитие дорожного хозяйства направляется значительный объем средств госбюджета (второе место после сельского хозяйства), их пока явно недостаточно. В этой связи важно задействовать другие возможные источники финансирования строительства автодорог, в том числе с участием частного бизнеса в рамках системы государственно-частного партнерства.

□□□□□□□□ □□□□□□□□ □□□□□□□□ □□□□□□□□.  
 □□□□□□□□.  
 □□□□□□□□ □□□□□□□□□□□□ □□□□□□□□□□  
 □□□□□□□□□□. □□□□□□□□□□.