

Научный руководитель – кандидат экономических наук В. А. Акулич

ОЦЕНКА УРОВНЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ НА ОСНОВЕ МЕЖСТРАНОВЫХ СОПОСТАВЛЕНИЙ

В статье проведена оценка уровня развития транспортной инфраструктуры Республики Беларусь: железнодорожной и автомобильной, предложены пути совершенствования.

Развитие транспортной инфраструктуры оказывает заметное влияние на экономический рост любой страны и в то же время зависит от его темпов. В ходе исследования была поставлена задача: оценить уровень развития транспортной инфраструктуры Беларуси, в частности железнодорожной и автомобильной, и на последующем этапе исследовательской программы – определить его влияние на темпы экономического роста и развития экономики отдельных районов (регионов) Беларуси. На первом этапе исследования был проведен сравнительный анализ степени обеспеченности отдельных стран путями сообщения путем расчета индексов густоты транспортной сети.

Изначально были рассчитаны два показателя (по данным Всемирного банка за 2008 г.) – протяженность ж/д путей сообщения и автодорог относительно площади территории (на 1 тыс. км², $I_{пп}$) и относительно численности населения (на 10 тыс. чел., $I_ч$). Часто эти показатели можно встретить в энциклопедических словарях и других изданиях. Получается, что в Беларуси на 1 тыс. км² приходится 27,1 км ж/д путей и 412,9 км автодорог, а на 10 тыс. чел. – соответственно 5,7 км и 90,7 км. По этим показателям Беларусь опережает даже некоторые развитые страны (например, по протяженности автодорог на 1 тыс. км² – Норвегию, по протяженности автодорог на 10 тыс. чел. – Германию и Великобританию). Однако эти показатели дают завышенное представление об обеспеченности путями сообщения стран с относительно малой площадью территории и относительно низкой плотностью населения (как раз, 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_e), который представляет собой среднее геометрическое этих двух простых показателей густоты транспортной сети ($I_{пп}$ и $I_ч$). Из проведенных расчетов коэффициента Энгеля для разных стран следует, что Беларусь занимает 32-е место из 148-ми стран по густоте ж/д сети ($K_e = 12,4$) и 53-е место из 152-х стран по густоте сети автодорог ($K_e = 194$). Для сравнения, K_e по густоте сети автодорог составляет: для Швеции – 934, Японии – 588, Швейцарии – 408, Германии – 381, Великобритании – 344, Норвегии – 244, России – 62, т. е. население Беларуси хуже обеспечено автодорогами по сравнению с населением Швеции (в 5 раз), Японии (в 3 раза), Швейцарии (в 2,2 раза), Германии (в 2 раза), Великобритании (в 1,8 раза), Норвегии (в 1,3 раза), но лучше, чем население России (в 3 раза).

В ходе исследования была проанализирована динамика изменения протяженности ж/д путей и автодорог в Беларусь за последние 25 лет. Так, протяженность автодорог увеличилась в 2 раза (на 42 тыс. км), в то время как протяженность ж/д путей сократилась на 0,7 % (на 40 км).

Также при помощи построения уравнений регрессии на основе данных по группе стран было выявлено, что существует значимая взаимосвязь между показателями густоты железнодорожной сети и автомобильных дорог и ВВП на душу населения (рис. 1, 2).

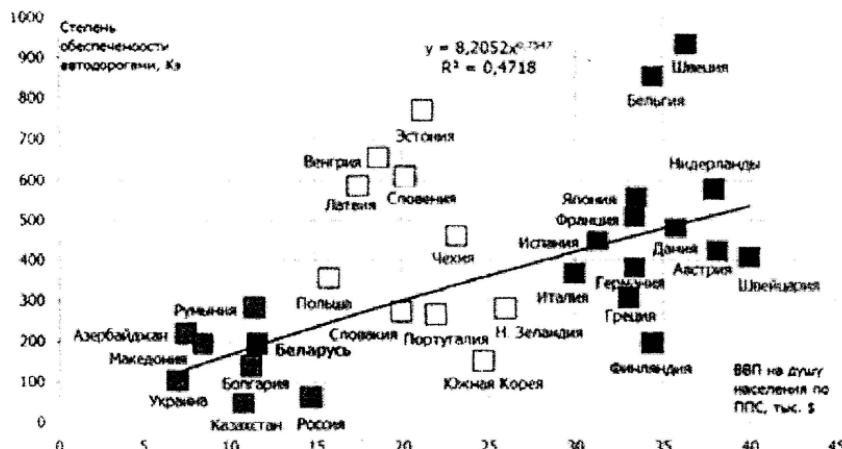


Рис. 1. Взаимосвязь между густотой автомобильных дорог и ВВП на душу населения

Примечание. Источник: собственная разработка по данным Всемирного банка.

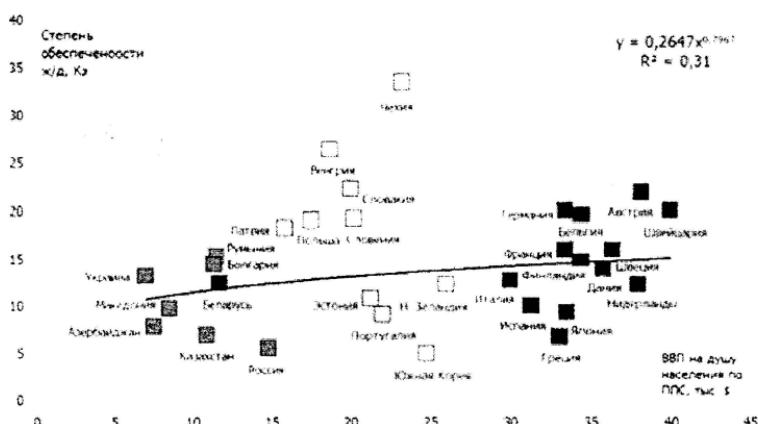


Рис. 2. Взаимосвязь между густотой железных дорог и ВВП на душу населения

Примечание. Источник: собственная разработка по данным Всемирного банка.

При увеличении ВВП на душу населения по ППС на 1 %, коэффициент густоты железнодорожной сети (Кэ) увеличивается на 0,8 %, а коэффициент густоты автомобильных дорог – на 0,75 %. В 1880 г. немецкий экономист Коль построил транспортную модель и обосновал тезис: «Иерархия дорог определяет иерархию городов». Эта модель представляет собой систему городов с выделением важнейших транспортных узлов и магистралей. Именно транспортная сеть формирует и закрепляет сложившуюся в стране структуру экономического пространства с его экономическими полюсами в виде крупных городов. По такому же принципу согласно действующей ГСКТО (принята в 2001 г.) определена иерархия городов Беларуси [1, с. 25]. В данном программном документе, трансъевропейские коридоры рассматриваются как оси планировочного каркаса Беларуси при определении значения и перспектив развития городов. Тем не менее, складывается ощущение, что действующая ГСКТО РБ «подгонялась» под существующее административно-территориальное деление и существующую транспортную сеть, то есть под уже сложившееся статус-кво. То есть не развитие транспортной сети определяет статус городов (как должно быть, если следовать модели Коля), а, наоборот, статус городов, который был утвержден и не менялся с 1954 г., определяет развитие транспортной сети. Хотя разработчиков документа вряд ли можно в чем-то упрекнуть, поскольку очевидно, что они были поставлены в определенные рамки (а именно – незыблемости существующего АТД РБ). Например, сами разработчики ГСКТО указали, что соединив хорошими транспортными магистралями, например – Минск, Барановичи и Лиду, или Бобруйск, Борисов и Полоцк, можно повысить значение этих городов, повысив тем самым эффективность территориальной организации Беларуси. Возможно, настало время, когда в качестве задачи нужно ставить не только прокладку 4-х полосных дорог из столицы в областные центры, а соединение автодорогами такого класса всех опорных городов Беларуси (примеч. 16 городов согласно действующей ГСКТО, то есть практически все города со стотысячным населением и более). В настоящее время, качество дорог определяется скоростью движения и временем передвижения из одного города в другой. Современное толкование понятия «производительность экономики» такжедается через категорию времени, то есть это количество добавленной стоимости, созданной за единицу времени. Соответственно время передвижения людей из одного крупного города в другой в Беларуси должно быть сокращено до такой степени, чтобы человек за один день мог успеть съездить по делам в любую часть Беларуси и вернуться обратно. Тогда качество дорог можно будет считать соответствующим уровню развитой страны. Очевидно также, что в северо-западной части Беларуси не хватает одного опорного города. Северо-западная часть Беларуси, если опираться на данные рейтинга 134-х городов и данные рейтинга 118-и районов, такая же депрессионная часть Беларуси, как и Полесье. Ни один из городов северо-западной части Беларуси (Шарковщина, Верхнедвинск, Глубокое, Миоры, Браслав, Поставы, Мядель) не входит даже в ТОП-50. Создание в этой части Беларуси опорного города позитивно повлияло бы на экономическое развитие всего этого региона. На наш взгляд, лучше всего подходит для этой

роли Глубокое или Поставы. Соответственно и транспортное сообщение, особенно качество автодорог, к этому новому опорному городу должно быть улучшено.

Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры в Беларусь соответствует текущему уровню развития экономики. Однако чтобы выйти на уровень среднеевропейской страны, как предусмотрено в Программе социально-экономического развития страны на 2011–2015 гг., то вместе с ростом ВВП до 26–27 тыс. долл. в 2015 году, должна пропорционально развиваться и транспортная инфраструктура.

Список литературы

1. Государственная схема комплексной территориальной организации Республики Беларусь: основные положения. – Минск. 2001. – 70 с.

O. A. Кравченко

Научный руководитель – кандидат экономических наук Н. М. Дорошкевич

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРУДОВЫХ РЕСУРСОВ НА ОСНОВЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ МАТЕРИАЛЬНОГО СТИМУЛИРОВАНИЯ РАБОТНИКОВ

В статье рассматриваются вопросы совершенствования материального стимулирования работников на основе использования различных форм и систем оплаты труда с учетом оценки квалификации работников, способствующие усилению их заинтересованности в конечных результатах труда.

В связи с высокими темпами развития Национальной экономики в Республике Беларусьстал вопрос дефицита трудовых ресурсов и их оптимального использования. Развитие рыночных отношений вносит существенные изменения в формирование политики в области оплаты труда. В настоящее время субъекты хозяйствования имеют право самостоятельно устанавливать формы, системы оплаты труда, определять размеры заработной платы и применять различные виды материального стимулирования.

Внедрить эффективную и в то же время простую и понятную систему оплаты труда в организации – задача довольно сложная. Сегодня коммерческие организации могут выбрать для своих работников оптимально гибкую систему оплаты труда с учетом своей специфики. В частности, можно установить:

- систему оплаты труда на основе тарифной сетки, разработанной в организации самостоятельно;
- комиссионную систему оплаты труда с расчетом ежемесячного вознаграждения, персональных условий, фиксированного вознаграждения за единицу реализованной продукции (товаров);
- систему оплаты на основе «плавающих окладов»;
- систему оплаты на основе грейдов.