

пасти» / Л. Н. Нехорошева // Стратегия развития экономики Беларуси: вызовы, инструменты реализации и перспективы : сб. науч. ст. : в 4 ч. / Нац. акад. наук Беларуси, Ин-т экономики НАН Беларуси ; редкол.: В. И. Бельский [и др.]. — Минск, 2017. — Ч. 1. — С. 95–110.

4. *Нехорошева, Л. Н.* Новые возможности, глобальные вызовы и перспективы развития бизнеса в контексте Четвертой промышленной революции / Л. Н. Нехорошева // Социально-экономическое развитие организаций и регионов Беларуси: эффективность инноваций : материалы докладов Междунар. науч.-практ. конф., Витебск, 25–26 окт. 2017 г. / Витеб. гос. технол. ун-т ; редкол.: А. А. Кузнецов [и др.]. — Минск, 2017. — С. 15–22.

5. Innovation Policies for Sustainable Development // Innovation for Sustainable Development Review of Belarus. — UNITED NATIONS, NewYork and Geneva, 2017.

*Н. А. Овсянко, аспирант
БГЭУ (Минск)*

К ПРОБЛЕМЕ ФОРМИРОВАНИЯ «УМНОГО ГОРОДА» В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

По состоянию на 2019 г. в мире насчитывается 28 мегаполисов, где проживает 453 млн чел. В то же время 54 % населения мира, живущего сейчас в городских районах, испытывает целый ряд проблем, связанных с возрастающей миграцией между городами и сельской местностью. К ним относятся острая нехватка базовых удобств, экологические кризисы и растущие уровни загрязнения — все это грозит разорвать швы уже задущенных городов и их устаревающей инфраструктуры. В настоящее время Республика Беларусь с долей городского населения 78 % является наиболее урбанизированной среди стран СНГ. Порядка 70 % городского населения сосредоточено в крупных городах с численностью населения 100 тыс. чел. и более [1].

Урбанистические заинтересованные стороны сталкиваются с дилеммой: следует ли продвигать города в качестве движущих сил экономического роста или уделять внимание вопросам, связанным с растущим населением, таким как чрезмерное использование ресурсов и зависимость от них. Города обычно могут составлять до 75–80 % валового внутреннего продукта страны и считаются первичными двигателями глобального экономического роста [2]. Глобально интегрированный, основанный на услугах мир экономики означает, что бизнес развивается там, где сосредоточен капитал — как человеческий, так и физический, т.е. в городах. Города имеют более высокий уровень физического и человеческого капитала с высшим образованием, так и работодателей, увеличивая свою ценность посредством специализации и профессионализации. Города являются процессорами информации, которая играет ведущую роль в инновациях, обеспечивая устойчивый рост. В целях повышения конкурентоспособности городов Беларуси в борьбе за человека, за своего жителя, необходим комплекс мероприятий, выполнение которых позволит вывести города на качественно новый уровень и даст им право называться «умными». Построение городов с использованием принципов разумного роста, эффективных моделей городского планирования и ИКТ может помочь создать более пригодные для жилья и эффективные городские центры. Чтобы иметь дело с растущими тенденциями урбанизации, необходимо разработать более разумные способы управления городскими сложностями, сократить расходы городов, повысить энергоэффективность и улучшить качество жизни городских жителей.

В рамках принятой государственной концепции построения IT-страны предполагаются цифровизация всех сфер жизнедеятельности Республики Беларусь и формирование Smart Cities — «умных городов». В Республике Беларусь концептуализация умных городов должна варьироваться от города к городу в зависимости от уровня развития, готовности к изменениям и реформам, от ресурсов и стремлений жителей города. Согласно основной концепции формирования «умного города» цель состоит в том, чтобы продвигать города, которые обеспечивают основную инфраструктуру, достойное качество жизни для своих граждан, чистую окружающую среду и применение «умных решений». На данный момент основная задача в стране состоит в том, чтобы взглянуть на компактные территории, создать воспроизводимую модель (в качестве пилотного проекта), которая послужит маяком для других городов Беларуси.

Источники

1. Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://belstat.gov.by/>.
2. Департамент по экономическим и социальным вопросам [Electronic resource] // Организация Объединенных Наций. — Режим доступа: <https://www.un.org/development/desa/publications/2018-revision-of-world-urbanization-prospects.html>.
3. Regions at a glance [Электронный ресурс] // OECD. — Режим доступа: <https://www.oecd.org>.

*E. S. Ogorodnikova, Cand. Econ. Sci., assoc. professor
USUE (Ekaterinburg, Russian Federation)*

FACTORS FOR THE FORMATION OF EFFECTS OF THE INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT

Currently, the problem of assessing the majority of external effects from the construction or upgrading of road infrastructure is very important, which is increasingly causing scientific and practical interest in scientific research. This is mainly due to the fact that using direct counting methods it is practically impossible to evaluate the various manifestations of improving road conditions for the socio-economic development of individual territories. However, there are research results from World Bank staff who found that in countries with a high level of economic development, the length of roads per million inhabitants is 59 times higher than in countries with a low level of development.

In confirmation of this, researchers in various countries found that an increase in the density of highways affects not only the growth of generalized economic indicators of the regions, but also such indicators as an increase in the level of education of the population, an increase in agricultural production (milk, meat, grain) and many others, as well as the development of small businesses, and if we consider rural areas, then peasant (farmer) farms and personal subsidiary farms. It can be stated that the development of the road network is one of the significant factors in the development of the economy, both at the level of municipalities and at the level of regions and the country. In this regard, it seems appropriate to assess most types of non-transport effects from the development and improvement of individual road objects not directly by the factors that determine them, but by the specific contribution of specific road activities to providing a common, non-transport effect created at the level of an administrative entity [1].

The following arguments are in favor of just such a methodical approach to the assessment of the extra-transport effects of improved road conditions: