

Министерство образования Республики Беларусь
Белорусский государственный университет
Географический факультет

ДЕМОГРАФИЧЕСКИЕ РИСКИ XXI ВЕКА

(к Международному дню народонаселения)

Материалы
IV Межвузовской студенческой конференции
с международным участием
12 мая 2017 г., Минск, Беларусь

УДК 314+33:911.3+338.48(063)

ББК 60.7+65.04+65.433я431

ДЗ1

Рекомендовано Советом географического факультета

27 апреля 2017 г., протокол № 10.

Редакционная коллегия:

зав. кафедрой экономической географии зарубежных стран,
доктор географических наук, проф. *Е.А. Антипова (главный редактор)*;
преподаватель кафедры экономической географии зарубежных стран
Л.О. Жигальская (ответственный секретарь)

Рецензенты:

доктор географических наук, профессор *А.А. Лобжанидзе*
(Россия, Московский государственный педагогический университет);
кандидат географических наук, доцент *В.М. Зайцев*
(Беларусь, Белорусский государственный университет)

ДЗ1 **Демографические риски XXI века:** (к Международному дню народонаселения):
материалы IV Межвузовской студенческой конференции, 12 мая 2017 г., Минск, Беларусь
/ БГУ, Геогр. фак. ; редкол.: Е.А. Антипова (гл. ред.). – Минск : Белсэнс, 2017. – 269 с. : ил. –
Библиогр. в конце ст.

ISBN 978-985-6946-77-9

В издании отражены научно-методические и практические результаты научных исследований
в области современных проблем географической науки, демографических рисков и социально-
экономического развития стран и регионов мира, современных проблем развития туризма и
геоэкологии.

Адресуется преподавателям, научным работникам, студентам и аспирантам вузов.

УДК 314+33:911.3+338.48(063)

ББК 60.7+65.04+65.433я431

Подготовлено в рамках проекта «Поддержка реализации национальной
программы демографической безопасности Республики Беларусь»,
финансируемого Правительством Российской Федерации,
Фондом ООН в области народонаселения (ЮНФПА) и Детским Фондом ООН (ЮНИСЕФ).
Национальное исполнительное агентство – Министерство труда и социальной защиты Республики Беларусь.

ISBN 978-985-6946-77-9

© Оформление. ООО «Белсэнс», 2017

Трансформация транспортной инфраструктуры в Республике Беларусь (на примере автомобильного транспорта)

Важнейшим элементом транспортной инфраструктуры является дорожная сеть. Республика Беларусь имеет достаточно развитую сеть автомобильных дорог, чему способствует выгодное экономико-географическое положение страны: компактность территории, центральность положения в Европейском регионе и транзитная роль как посредника во взаимоотношениях между Европейским союзом и странами СНГ. Из 10-ти трансъевропейских транспортных коридоров по территории страны проходят 2 – № 2 и № 9 с ответвлением № 9В.

Современная дорожная сеть республики представлена всеми типами дорог. Основной каркас автодорожной сети Беларуси был создан в советский период. В конце 1980-х гг. протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием в Беларуси составляла 46,3 тыс. км. С 1990-х гг. строительство автотрасс с твердым покрытием в стране началось вестись ускоренными темпами за счет как реконструкции существующих автодорог международного и республиканского значения (минимум 2 полосы в одну сторону, разъединительная полоса, новое покрытие), так и расширения сети местных автодорог в административных районах.

На данный момент протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием в республике достаточно высока и составляет 87,6 тыс. км при общей протяженности автомобильных дорог 101,6 тыс. км. Однако в стране высока и степень неравномерности размещения транспортной сети с твердым покрытием по регионам, меньше всего – в Могилевской области (11,6 тыс. км), а наивысшая – в Минской (20,7 тыс. км). Вместе с тем плотность автодорог с твердым покрытием в республике еще значительно ниже, чем в развитых странах – 422,1 км на 1000 км² (во Франции и Германии – 1 800–1 830 км, в США – 670 км). Четко прослеживается региональная дифференциация: наивысшая плотность в Гродненской области (538,9 км), а наименьшая – в Гомельской (314,9 км).

Развитие транспортной инфраструктуры должно быть связано с увеличением плотности транспортной сети в тех регионах, где она ниже среднереспубликанской. Поэтому необходимо довести автодороги с твердым покрытием до каждого населенного пункта, при этом важной задачей является не только дальнейшее увеличение протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием, но и улучшение их технического состояния.

Среди последних значимых выполненных проектов в развитии транспортной инфраструктуры страны следует отметить реконструкцию автодорог М4 (Минск–Могилев) и М5/Е271 (Минск–Гомель). После реконструкции данные автодороги переведены в

категорию 1-го класса с допустимой скоростью передвижения 120 км/ч. Завершен капитальный ремонт на трассах М1/Е30 (Брест–Минск–граница РФ), М7/Е28 (Минск–Ошмяны–граница Литвы), М8/Е95 (граница РФ–Витебск–Гомель–граница Украины). Также получила свое развитие сеть платных автомобильных дорог с национальной системой электронного сбора платы за проезд – «BelToll». С 1 ноября 2016 г. появились новые участки на трассах М5 (Минск–Гомель) и Р23 (Минск–Микашевичи), после чего общая протяженность сети платных автодорог составила 1 613 км.

В 2015 г. освоена технология строительства дорог с цементобетонным покрытием, которая была применена при создании второй кольцевой дороги вокруг г. Минска. Кроме того, внедрена технология скоростного строительства дорожных одежд с цементобетонным основанием и покрытием с использованием современных бетоноукладочных комплексов и высокопроизводительных бетоносмесительных установок. Не менее значимым событием в развитии транспортной инфраструктуры республики является подписание нового соглашения с Всемирным банком по привлечению займа на реализацию проекта «Модернизация транзитного коридора», в состав которого входит реконструкция автомобильной дороги М6 (Минск–Гродно), завершить реконструкцию которой планируется в 2020 г. В 2017 г. совместно с ЕБРР планируется также провести реконструкцию автомагистрали М10 (граница РФ–Гомель–Кобрин), которая станет альтернативным коридором автотрассе М1.

По состоянию на 1 января 2016 г. в текущем ремонте нуждается 27 % дорожного полотна страны, а в капитальном – 16 %. По данным Министерства транспорта за 2016 г. в республике было собрано около 140 млн долларов госпошлины за допуск автомобилей к участию в дорожном движении. Все эти средства будут направлены на капитальный и текущий ремонт республиканских автодорог.

Транспортная инфраструктура республики построена на эффективном использовании географического положения. Расширение сети платных автомобильных дорог в Беларуси способствует развитию транспортной инфраструктуры страны, позволяющей находить дополнительные источники финансирования для ее дальнейшей модернизации и обслуживания за счет использования транзитного потенциала.