

Трансформация транспортной инфраструктуры в Республике Беларусь

Научный руководитель – Шавель Алексей Николаевич

Фесько Виктория Игоревна

Студент (специалист)

Белорусский государственный университет, Географический факультет, Кафедра экономической географии Беларуси и государств Содружества, Минск, Беларусь

E-mail: viktoria.fesko@gmail.com

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 Европе и транзитная роль. Из десяти трансъевропейских транспортных коридоров по территории страны проходят два - №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. протяжённость автомобильных дорог с твёрдым покрытием в Беларуси составляла 46,3 тыс. км. С 1990-х гг. строительство автотрасс с твёрдым покрытием в стране началось вестись ускоренными темпами за счёт как реконструкции существующих автодорог международного и республиканского значения (минимум две полосы в одну сторону, разъединительная полоса, новое покрытие), так и расширения сети местных автодорог в административных районах.

На данный момент протяжённость автомобильных дорог с твёрдым покрытием в республике достаточно высока и составляет 87,6 тыс. км, при общей протяжённости - 101,6 тыс. км. Вместе с тем плотность автодорог с твёрдым покрытием в республике ещё значительно ниже, чем в развитых странах - 422,1 км на 1000 км² (во Франции и Германии - 1800-1830 км, в США - 670 км). Также чётко 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. При этом важной задачей является не только дальнейшее увеличение протяженности автомобильных дорог с твёрдым покрытием, но и улучшение их технического состояния.

Среди последних значимых выполненных проектов в развитии транспортной инфраструктуры страны следует отметить реконструкцию автодорог М4 (Минск-Могилёв) и М5 (Минск-Гомель). После реконструкции данные автодороги переведены в категорию 1-го класса с допустимой скоростью передвижения 120 км/ч. Также получила свое развитие сеть платных автомобильных дорог с национальной системой электронного сбора платы за проезд - «BelToll». За 2015 г. введена плата за проезд по новым участкам общей протяженностью 323 км. С 1 ноября 2016 г. появились новые участки на трассах: М5/Е271 (Минск-Гомель) протяжённостью 82 км и Р23 (Минск-Микашевичи) - 19 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. Значимым событием в развитии

транспортной инфраструктуры республики является подписание соглашения с Всемирным банком по привлечению займа на реализацию проекта реконструкции автомобильной дороги М6 (Минск-Гродно), которую планируется закончить до 2020 г.

По состоянию на 1 января 2016 г. в текущем ремонте нуждается 27% дорожного полотна страны, а в капитальном - 16%. За 2016 г. в республике было собрано около 140 млн. долл. госпошлины за допуск автомобилей к участию в дорожном движении, которые будут направлены на ремонт автодорог.

Транспортная инфраструктура республики построена на эффективном использовании географического положения. Расширение сети платных дорог в Беларуси способствует развитию транспортной инфраструктуры благодаря дополнительным источникам финансирования для ее дальнейшей модернизации и обслуживания за счет использования транзитного потенциала.