

3. Наука и инновационная деятельность в Республике Беларусь, 2015. Статистический сборник.
4. Регионы Республики Беларусь. Социально-экономические показатели, 2014 (том 1). Статистический сборник.

УДК 339

## УРОВЕНЬ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ КАК ФАКТОР КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

*Дубенецкий Н.А., к.э.н., доц.*

*Витебский государственный технологический университет,  
г. Витебск, Республика Беларусь*

**Ключевые слова:** коэффициент автомобилизации, конкурентоспособность национальной экономики, среднедушевой ВВП.

*В статье анализируется взаимосвязь между уровнем автомобилизации страны и степенью конкурентоспособности ее экономики. В качестве частного критерия конкурентоспособности национальных экономик предлагается показатель среднедушевого производства ВВП по паритету покупательной способности в долл. США.*

Исследование факторов конкурентоспособности национальных экономик в XXI веке весьма актуально и в теоретическом, и практическом аспектах. Расчет интегрального индекса конкурентоспособности национальных экономик является необходимым элементом современных исследовательских программ влиятельных структур ООН и «независимых» международных агентств [2].

Кроме интегрального могут продуктивно использоваться и частные индексы конкурентоспособности. Последние должны быть конкретизированы относительно того или иного значимого результата достигнутого национальной экономикой. В качестве частных индексов конкурентоспособности могут выступать, например: стабильность курса национальной валюты, сальдо торгового баланса, уровень безработицы, темпы экономического роста и др.

В предлагаемом исследовании в качестве частного индекса конкурентоспособности национальных экономик выступает *показатель среднедушевого производства ВВП*, рассчитанный по паритету покупательной способности (ППС) в долл. США [1]. Данный показатель – при прочих равных условиях - является важнейшим с точки зрения уровня материального благосостояния населения и представляет несомненный интерес для правительства любой страны вне зависимости от ее государственного строя и политического режима.

Целью предлагаемого исследования является определение влияния уровня автомобилизации на частный критерий конкурентоспособности национальной экономики – среднедушевой ВВП.

К задачам исследования относятся: обоснование и расчет коэффициента автомобилизации; установление степени корреляции между коэффициентом автомобилизации и среднедушевым уровнем ВВП; расчет с помощью линейного уравнения регрессии потенциальных значений среднедушевого ВВП национальных экономик.

Весьма значимым фактором, влияющим на величину среднедушевого производства ВВП, является *коэффициент (уровень) автомобилизации*. При любой исходной производственной инфраструктуре доступный автотранспорт повышает конкурентоспособность всех отраслей национальной экономики, позволяя достигать удаленных источников сырья и топливно-энергетических ресурсов. Автомобилизация является мощным фактором экономического роста любой экономики. Без автомобилей нет рынка, нет мобильности труда и капитала, нет эффективного частного предпринимательства, нет возможностей для глубокой специализации и кооперация производства.

Коэффициент автомобилизации можно рассчитать по следующей формуле:

$$Ka = (A / H) \times K,$$

где  $Ka$  – коэффициент автомобилизации;  $A$  – численность автомобилей всех видов в стране [3];  $H$  – численность населения страны;  $K$  – коэффициент качества автодорог.

Для доказательства тезиса о значительном влиянии коэффициента автомобилизации на величину среднедушевого производства ВВП разработана однофакторная корреляционная модель. Она позволила определить коэффициент корреляции ( $r$ ), между уровнем автомобилизации и фактическим значением среднедушевого ВВП. В объем выборки вошли 50 стран, общая площадь которых составляет 90% от территории суши. В качестве статистических показателей используются данные 2013 г., когда большинство экономик преодолели докризисный уровень ВВП 2008 г.

Корреляционный анализ показал высокую тесноту связи между коэффициентом автомобилизации и среднедушевым производством ВВП:  $r = 0,857$ . С помощью линейного уравнения регрессии были рассчитаны потенциальные значения среднедушевого ВВП для 50-ти стран, вошедших в выборку. Сопоставляя потенциальные и фактические значения среднедушевого ВВП можно дать оценку фактической конкурентоспособности национальных экономик.

Если фактическое значение среднедушевого ВВП отклоняется от потенциального в диапазоне (-10%, +10%), то такой размах вариации можно считать признаком *нормальной* фактической конкурентоспособности. Если фактическое значение среднедушевого ВВП меньше потенциального на величину, превышающую 10%, то такое отклонение можно рассматривать как признак *низкой* фактической конкурентоспособности национальной экономики. Если фактическое среднедушевое ВВП больше потенциального на величину, превышающую 10%, то такое превышение будет признаком *высокой* фактической конкурентоспособности национальной экономики.

Авторские исследования о фактической и потенциальной конкурентоспособности 5-ти крупных по территории и населению стран, а также Беларуси и Казахстана нашли отражение в таблице 1.

Таблица 1 – Рейтинг стран по фактической конкурентоспособности национальных экономик в 2013 г. по частному критерию конкурентоспособности

№ п/п	Страна	Фактический ВВП на душу населения по ППС (долл. США)	Потенциальный ВВП на душу населения по ППС (долл. США)	Относительное отклонение фактического среднедушевого ВВП от потенциального (в %)	Фактическая конкурентоспособность
1	Соединённые Штаты Америки (США)	46 817	43282	8	нормальная
2	Россия	20 387	19979	2	нормальная
3	Беларусь	15488	19775	-22	низкая
4	Казахстан	15 435	15005	3	нормальная
5	Бразилия	10 380	11070	-6	нормальная
6	Китайская Народная Республика (КНР)	6 013	5301	13	высокая

Коэффициент автомобилизации в Беларуси составил в 2013 г. – 0,265. Величина потенциального среднедушевого ВВП в Беларуси определена по линейному уравнению регрессии в размере 19 775 долл. Однако, фактическое производство ВВП на душу населения составило в Беларуси за 2013 г. 15 488 долл. [1].

Как видно из таблицы, Беларусь по значению потенциальной конкурентоспособности значительно отстает от США, но сопоставима с Россией и Казахстаном. Однако в отличие от России и Казахстана, имеющих *нормальную* фактическую конкурентоспособность, фактическая конкурентоспособность белорусской экономики оценивается как *низкая*.

Для Республики Беларусь актуально прежде всего повышение фактической конкурентоспособности с оценки *низкая* до *нормальная*. Это требует поиска таких решений, которые связаны в ближайшей перспективе не столько с дополнительной автомобилизацией нашей экономики, сколько с повышением фондоотдачи, снижения энергоёмкости и материалоемкости белорусских предприятий.

Список использованных источников

1. ВВП стран мира по паритету покупательной способности [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.yestravel.ru/world/rating/economy/gdp\\_purchasing\\_power\\_parity/](http://www.yestravel.ru/world/rating/economy/gdp_purchasing_power_parity/). – Дата доступа: 18.08.2015.
2. Индекс глобальной конкурентоспособности. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа. - <http://gtmarket.ru/ratings/global-competitiveness-index/info>. – Дата доступа - 28.12.2014.
3. Список стран по количеству автомобилей. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://ru.wikipedia.org/wiki/Список\\_стран\\_по\\_количеству\\_автомобилей\\_на\\_1000\\_человек](http://ru.wikipedia.org/wiki/Список_стран_по_количеству_автомобилей_на_1000_человек). – Дата доступа - 23.08.2015.

УДК 658.152

## МЕТОДЫ ОЦЕНКИ И АНАЛИЗА ИННОВАЦИОННОГО ПОТЕНЦИАЛА

*Дулебо Е.Ю., ст. преп., Дулебо И.И., выпускник  
Витебский государственный технологический университет,  
г. Витебск, Республика Беларусь*

Ключевые слова: инновационный потенциал, показатели, критерии, компоненты, индикаторы, оценка, анализ

*В статье обосновывается возможность оценки инновационного потенциала коммерческой организации как функции пяти критериев: финансово-экономического, технико-технологического, управленческого, кадрово-интеллектуального и информационного. При этом в применяемой модели учитывается зависимость каждого из критериев от соответствующих им компонентов и индикаторов, а также уровень инновационного потенциала исследуемого объекта по отношению к максимально возможной величине инновационного потенциала аналогичного объекта в сопоставимых условиях.*

С определенной степенью достоверности характеризовать инновационный потенциал коммерческой организации и любой инновационной системы можно с помощью нескольких групп формализованных показателей:

- кадровые показатели;
- материально-технические показатели;
- информационные показатели;
- организационно-управленческие показатели;
- результирующие показатели инновационной деятельности субъекта хозяйствования, инновационной системы.

Создать единую методологическую основу изучения инновационного потенциала организации помогает разработанная О.В. Иншаковым эволюционная теория факторов производства, в которой производственная функция обозначена следующим образом:

$$Q = f(A, T, M, Ins, O, Inf), \quad (1)$$

где  $Q$  – произведенный продукт (в том числе инновационный);

$A$  – человеческий;

$T$  – технико-технологический;

$M$  – материальный;

$Ins$  – институциональный;

$O$  – организационный;

$Inf$  – информационный факторы его создания.

Исходя из данной производственной функции, можно допустить, что максимально возможный произведенный инновационный продукт ( $Q\phi$ ), будет определяться следующей функцией:

$$Q\phi = f(A\phi, T\phi, M, Ins\phi, O\phi, Inf\phi), \quad (2)$$

где  $A\phi$  – инновационный человеческий фактор;