

Потенциал региона в создании инноваций (первый блок) отражает наличие в регионе основных ресурсов для их создания (количественные параметры) и результативность использования (качественные параметры). В процессе создания инновационной продукции определяющее значение имеют человеческие ресурсы, которые являются основным источником генерации новых идей и разработок. Поэтому акцент в данном блоке сделан на параметрах, характеризующих количество и качество человеческих ресурсов в регионе (численность студентов, численность исследователей на 1 000 человек населения региона, удельный вес занятого населения с высшим профессиональным образованием в общей численности населения региона в трудоспособном возрасте, количество международных патентных заявок)

Второй блок - потенциал региона в коммерциализации инноваций - отражает финансовые и институциональные возможности региона в производстве конкурентоспособной и востребованной на рынке инновационной продукции. Соответствующий блок факторов отражает деятельность инновационных предприятий, в частности их затраты на проведение исследований и разработок, приобретение передового оборудования, а также использование в производственном процессе результатов интеллектуальной деятельности, поскольку эти факторы оказывают влияние на качество производимой инновационной продукции (доля организаций, осуществляющих технологические, организационные или маркетинговые инновации, в общем числе организаций; удельный вес вновь внедренных или подвергавшихся значительным технологическим изменениям товаров, работ, услуг организаций региона, в общем объеме отгруженных товаров, выполненных работ, услуг; удельный вес затрат на НИОКР в валовом региональном продукте, доля внебюджетных средств в затратах на НИОКР)

Третий блок факторов отражает результативность инновационной политики (вес 50%). Потенциал региона в создании и коммерциализации инноваций показывает созданные в регионе предпосылки для разработки и вывода на рынок новой продукции, услуг или технологий производства. Однако экономика региона является подлинно инновационной, если результаты инновационной деятельности достигают критического масштаба, когда они способны влиять на базовые характеристики экономической среды, вести к ее преобразованию. Критериями эффективной региональной инновационной политики являются: наличие конкурентоспособных инновационных проектов, благоприятной среды для развития бизнеса, в том числе и инновационного, современной отраслевой структуры со значительной долей высокотехнологичных секторов, а также повышение эффективности использования ресурсов. Показателями оценки могут служить: темп прироста числа малых предприятий (без учета микропредприятий и торговых предприятий), доля продукции высокотехнологичных видов экономической деятельности в общем объеме отгруженных товаров, выполненных работ, услуг; рост производительности труда и снижение затрат энергоресурсов в регионе.

Использование выбранной системы весовых коэффициентов (20%-30%-50%) имеет свое обоснование. Потенциал региона в создании инноваций был сформирован в большинстве регионов в прошлом и поэтому не отражает сложившиеся на данный момент возможности региона по его использованию. В связи с этим потенциалу региона в создании инноваций присваивается меньший вес (20%), чем потенциалу региона в их коммерциализации (30%). Третьему блоку присваивается вес 50%, поскольку он характеризует результаты инновационной деятельности в регионе. Соответственно, веса двух других блоков факторов – потенциала региона в создании инноваций и в коммерциализации инноваций устанавливаются также на уровне 50%.

#### ЛИТЕРАТУРА:

1. Концепция ГПИР на 2011-2015 годы [Электронный ресурс] / Гос. комитет по науке и технологиям Респ. Беларусь. – Минск, 2010. -- Режим доступа: <http://www.gknt.org.by/opencms/opencms/ru/innovation/inn2/>. -- Дата доступа: 28.03.2013.
2. ГПИР на 2011-2015 годы [Электронный ресурс] / Гос. комитет по науке и технологиям Респ. Беларусь. – Минск, 2010. -- Режим доступа: <http://www.gknt.org.by/opencms/opencms/ru/innovation/inn2/>. -- Дата доступа: 28.03.2013
3. Подходы к оценке инновационного развития территорий [Электронный ресурс] / Ассоциация инновационных регионов России. – Москва, 2013. -- Режим доступа: <http://www.i-regions.org/association/news/ratings/3002/>. -- Дата доступа: 13.03.2013

**Ткачук С.Н.,**

Брестский государственный технический университет,

г. Брест, Республика Беларусь

[yzq@yandex.ru](mailto:yzq@yandex.ru)

## ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА В БРЕСТСКОМ РЕГИОНЕ

Республика Беларусь является транзитной страной. Более 65 % экспорта ее услуг – это транспортные услуги. Рост товарооборота и грузопотоков через территорию страны с каждым годом увеличивается. Выгодное географическое положение страны обеспечивает ей конкурентное преимущество на международном рынке транспортных услуг.

В условиях вступления Республики Беларусь в Единое экономическое пространство на наших дорогах появляется все больше автомобилей с иностранными гражданами, которые приезжают в нашу страну, как с деловыми целями, так и

в качестве туристов. В большинстве своем туристы предпочитают личные автомобили или автобусы и для них комфорт в пути и во время отдыха очень важен. Также в этой связи наши дороги становятся все более привлекательными для инвесторов.

В настоящее время состояние придорожного сервиса в Беларуси характеризуется недостаточной развитостью и ограниченностью предоставляемых услуг, в связи с чем вопросы развития придорожного сервиса в Республике Беларусь приобретают все большее значение.

Через территорию Республики Беларусь, проходят 2 крупных автомагистралей: дорога М-1/Е30 Брест – Минск – граница Российской Федерации и дорога Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород, соединяющего Германию, Польшу, Беларусь и Россию. Протяженность дороги М-1/Е30 по территории республики составляет 610 км. Интенсивность движения на отдельных участках этой автомобильной дороги достигает 8500-10000 автомобилей в сутки. Сегодня автомобильная дорога М-1/Е30 по техническим параметрам отвечает международным стандартам, на ней применяются самые современные технологии и средства организации дорожного движения.[3] На некоторых участках увеличена разрешенная максимальная скорость движения до 120 км/ч, что позволяет увеличить пропускную способность дороги и улучшить экологическую обстановку.

В настоящее время в республике всего действует около 1300 объектов придорожного сервиса. В Брестской области, в частности, на автомобильной дороге Брест-Минск их 250, т.е. примерно 20 % от общего количества.[3] А в г.Бресте на 1 января 2012 года существует 13 объектов придорожного сервиса, к ним относятся:

- АЗС №1 СП «БелТрансОйл» ул. К. Бор, 111/а (М1/Е30);
- АЗС №1 РУП «Белоруснефть-Брестоблнефтепродукт» ул. Московская (въезд в г. Брест);
- АЗС №2 РУП «Белоруснефть-Брестоблнефтепродукт» ул. Л. Рябцева (Р-83);
- АЗС №4 РУП «Белоруснефть-Брестоблнефтепродукт» Ковельское шоссе (Р-17);
- АЗС №11 РУП «Белоруснефть-Брестоблнефтепродукт» КПП «Варшавский мост»;
- Магазин и кафетерий на АЗС №1 РУП «Белоруснефть-Брестоблнефтепродукт» ул. Московская (въезд в г. Брест);
- Магазин на АЗС №2 РУП «Белоруснефть-Брестоблнефтепродукт» ул. Л. Рябцева;
- Магазин и кафе «Гермес» ЧТУП «Римит» ул. Ковельская, 3 КПП «Варшавский мост»;
- Бар «Колор» ЧТУП «Фаворит Стиль» ул. Ковельская, 5 КПП «Варшавский мост»;
- 10.Закусочная (7 мест) КУП по оказанию услуг «Приграничный сервис» ул. Ковельская КПП «Варшавский мост»;
- 11.Кафе РУП «Белтаможсервис» КПП «Козловичи»;
- 12.Бар ЧТУП «Тевком» ул. К. Бор;
- 13.Кафе «Форсаж» ООО «Сеталар» ул. К. Бор, 111/а (территория АЗС СП «БелТрансОйл»).[6]

Однако стоит отметить, что такое количество объектов объективно мало и не удовлетворяет потребности пользователей.

Основными проблемами развития придорожного сервиса, как в Брестском регионе, так и в республике в целом являются:

1. Малое количество и недостаточное разнообразие оказываемых услуг в уже существующих объектах придорожного сервиса;
2. Большое количество бюрократических процедур, при открытии объектов придорожного сервиса;
3. Жесткая регламентация расположения объектов придорожного сервиса при новом строительстве:[4]
4. Недостаточная информированность предпринимателей о данном виде деятельности, льготах и преимуществах;
5. Невысокий уровень квалификации специалистов, предоставляющих информацию о данном виде деятельности;
6. Незащищенность объектов придорожного сервиса и их посетителей от преступных посягательств;
7. Большие экономические и финансовые риски для инвесторов, строящих объекты придорожного сервиса.

В связи с этим, для улучшения положения в сфере придорожного сервиса в 2008 году был издан Указ № 270 «О мерах по развитию придорожного сервиса», который предусмотрел следующие направления стимулирования развития придорожного сервиса:

1. Стоимость объектов придорожного сервиса не облагается налогом на недвижимость в течение двух лет с момента ввода их в эксплуатацию;
2. Прибыль организаций от реализации товаров на объектах придорожного сервиса не облагается в течение пяти лет с момента ввода в эксплуатацию налогом на прибыль и подоходным налогом;
3. Коммерческим банкам предложено предоставлять кредиты в белорусских рублях – в размере 2/3 ставки рефинансирования Национального банка;
4. Рекомендовано снижение в два раза ставок земельного налога и арендной платы за земельные участки, предназначенные для строительства объектов придорожного сервиса.[5]

Указ был принят к исполнению и мотивировал предпринимателей развивать эту сферу бизнеса, но, к сожалению, на данный момент вышеуказанные проблемы не потеряли своей актуальности. Получить кредиты, о которых говорилось в указе, на практике оказалось очень затруднительно, а точнее - невозможно.

Что касается льгот: законом об автомобильных дорогах и дорожной деятельности установлено, что к объектам придорожного сервиса относятся лишь те объекты, что расположены на расстоянии 100 метров от кромки проезжей части. В реальных условиях найти подходящее место для строительства, подпадающее под обозначенное расстояние, удалось лишь в нескольких случаях, где это позволял ландшафт. Таким образом, возникла практическая необходимость пересмотреть Указ №270, так как при расположении объекта придорожного сервиса далее 100 метров, он не попадает под действие Указа, а значит, инвестор лишается льгот.[1]

В данной сфере не хватает информации и далеко не все предприниматели знают, как правильно начинать собственное дело на дороге. И в этой связи союз предпринимателей мог бы совместно с заинтересованными государственными структурами, например, министерством транспорта и коммуникаций, организовать ознакомительные и обучающие курсы. Местные органы власти также могли бы оказать посильную помощь предпринимателям, определив перспективные места развития придорожного сервиса. И для обеспечения современного уровня комфорта подвести коммуникации, построить парковки и подъезды к объектам придорожного сервиса. Малый и средний бизнес не сможет сам этого сделать по причине небольшого собственного капитала. Поэтому на данном этапе развития придорожного сервиса необходима помощь государства. [7]

В 2011 году подписано постановление Совета Министров № 321, которое подразумевает государственно-частное партнерство в сфере развития придорожного сервиса. А законопроект о государственно-частном партнерстве в Беларуси дорабатывается и должен быть принят в 2013 году. В процессе обсуждения законопроекта о ГЧП высказывались возражения по поводу одного из его положений, которое, по мнению экспертов, может отпугнуть частный бизнес. Речь идет о проверке использования частником государственных денег, выделенных на его проекты. Говорилось, что через год после создания государственно-частного партнерства в установленном порядке будет проверяться как расходуются деньги. В Беларуси эту проверку должен будет осуществлять Банк развития.

Принятие данного закона необходимо. Так как инфраструктурные проекты: современные дороги, мосты, коммуникации, технологические структуры, очень дорогостоящие, реализовывать их только за бюджетные средства дорого, поэтому государство заинтересовано в привлечении средств частного бизнеса в такие проекты. К тому же частный предприниматель - хороший менеджер, он будет контролировать процесс, поделит риски с государством, не законсервирует объект, а будет скорее вводить его в эксплуатацию, чтобы получить доходы. Все это можно осуществить путем государственно-частного партнерства, учитывая, что такой опыт уже есть, в Беларуси было реализовано два проекта в дорожном строительстве через ГЧП, по указу Президента.[2]

В скором будущем на двух белорусских участках международных транспортных коридоров Берлин-Москва и Гомель-Калининград планируется строительство 76 объектов придорожного сервиса к Чемпионату Мира по хоккею в 2014 году.[1] В общем, по республике на всех автомобильных дорогах строящихся, проектируемых и предлагаемых для строительства объектов придорожного сервиса около 837, из них 241 объект - в Брестской области. Также, согласно Указу № 270, было обещано рассмотрение вопроса о направлении части средств, получаемых от сбора платы за проезд по автомобильной дороге М-1/Е 30, на создание инфраструктуры вышеперечисленных строящихся объектов придорожного сервиса.

Как отмечалось выше и на дорогах Брестского региона и по всей протяженности автомобильных дорог в Республике Беларусь ощущается острая нехватка в объектах придорожного сервиса по причине вышеперечисленных проблем. И начинать необходимо с улучшения качества предоставляемых услуг на уже существующих объектах, и только потом строить новые и создавать целую инфраструктуру. И для того чтобы придорожный сервис активно развивался необходимо:

1. Внесение дополнений и изменений в Указ №270;
2. Принятие закона о государственно-частном партнерстве в сфере развития придорожного сервиса;
3. Государственная поддержка на уровне законодательства, для привлечения иностранных инвесторов.
4. Доступность информации, о правилах ведения бизнеса в сфере придорожного сервиса, возможность обучения;
5. Привлечение (обучение) квалифицированных специалистов для консультирования и предоставления информации;
6. Сформировать обязательный минимальный перечень инфраструктуры вблизи объектов придорожного сервиса (гостиницы, сувенирные киоски, площадки для отдыха, пункты питания и автостоянки, санитарные устройства (туалеты, мусоросборники), объекты торговли, малые архитектурные формы, рекламно-информационные щиты).
7. Строительство бесплатные автостоянки с бесплатной телефонной связью на случай непредвиденных обстоятельств, оборудование автосервисов по мелкому ремонту автомобилей.[1]

Возможно после принятия этих мер ситуация в сфере придорожного сервиса изменится в лучшую сторону. Ведь придорожный сервис – «обликообразующая» сфера. От его уровня во многом будет зависеть восприятие нашей страны в глазах отечественных и зарубежных автопутешественников.

#### ЛИТЕРАТУРА:

1. Белорусский транспортно-логистический портал/ [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.transportal.by> – Дата доступа : 13.03.2013
2. Белорусское телеграфное агентство/ [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.belta.by/> – Дата доступа : 10.03.2013
3. Департамент Белавтодор/ [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://belavtodor.belhost.by/roadside> – Дата доступа : 24.03.2013
4. Земельный кодекс Республики Беларусь/ [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://kvadroom.info/code/> – Дата доступа : 23.03.2013
5. Лукашенко А.Г. Указ № 270 от 15 мая 2008 г. «О мерах по развитию придорожного сервиса»/ [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.president.gov.by/press43747.html#doc> – Дата доступа : 15.03.2013
6. Сайт Брестского исполнительного комитета/ [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://city.brest.by> – Дата доступа : 29.03.2013
7. Юридическая консультация в Беларуси/ [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.bel-jurist.com> – Дата доступа : 25.03.2013