

Важнейшим условием реализации новой модели занятости является финансовая стабилизация, экономический рост, увеличение ресурсов для инвестиционной активности и решения социальных вопросов. Учитывая интересы стратегически важных и в то же время наименее защищенных групп населения, не только решается проблема воспроизводства трудовых ресурсов, но и ускоряется создание нового механизма трудовых отношений.

### Литература

1. Боровик, Л.С. Структура занятости населения: территориальные и отраслевые пропорции / Л.С. Боровик; Л.С. Боровик // Экономический бюллетень НИЭИ Министерства экономики. - 2008. - №9. - С74-86.
2. Зенькова, И.В. Исследование рынка труда на современном этапе: функции, методологический инструментарий планирования трудовых ресурсов / И.В. Зенькова; Веснік Беларускага Дзяржаўнага Універсітэта. - 2007. - №2. - С. 102-107.
3. Планирование национальной экономики, отраслей и регионов, предприятий: справ. пособие / В.И. Борисевич [и др.]. - Минск: Современная школа, 2008. - 576 с.
4. Рынок труда: учебник / Под. Ред. В.С. Буланова и Н.А. Волгина. - 2-е изд. - М.: Изд-во «Экзамен», 2003. - 480 с.
5. Статистический ежегодник Республики Беларусь. - Минск: М-во статистики и анализа Республики Беларусь, 2010.

**Евсей Н.А.,**

УО «Гродненский государственный университет имени Янки Купалы»,  
г. Гродно, Республика Беларусь

[nadeva@inbox.ru](mailto:nadeva@inbox.ru)

### **ИНФРАСТРУКТУРНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ГРОДНЕНСКОГО РЕГИОНА**

Развитие транзита позволяет решать важнейшие социально-экономические задачи, стоящие перед государством, ведет к росту экономики, улучшает социально-бытовую сферу, положительно влияет на имидж государства в целом. Так, строительство дорог на приоритетных транзитных путях послужило толчком к развитию таких областных центров, как Брест, Гродно, Гомель.

Развитая инфраструктура способствует ускорению пресечения границы, обеспечивая бесперебойный поток пассажиров и грузов, позволяет более эффективно пресекать факты незаконного перемещения через автодорожные пункты пропуска товаров.

Подсистема транзитной инфраструктуры включает транзитные магистрали, контроль и разрешительную систему выдачи разрешения на проезд тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, а также транспортных средств с опасными грузами.

Основу транспортной сети республики составляют автомобильные дороги и железнодорожные пути, имеющие международное назначение. Ряд автомобильных дорог Беларуси включен в Перечень международных автомобильных дорог СНГ согласно Протоколу о международных автомобильных дорогах Содружества от 11 сентября 1998 года.

Протяженность всех дорог в стране – свыше 80 тыс. километров. Из 15 тыс. км наиболее грузонапряженных трасс республиканского назначения более чем на 10 тыс. уже превышены межремонтные сроки. Плотность автомобильных дорог с твердым покрытием – около 300 км/1000 км<sup>2</sup>, и причем под инфраструктурой занято в среднем 120 м<sup>2</sup> на одного жителя республики.

Эксплуатационная длина Белорусской железной дороги составляет свыше 5,5 тыс. км или 3,9 % от общей протяженности эксплуатационных железных путей общего пользования среди в странах СНГ.

Однако если учесть транзитное положение Беларуси, то следует отметить, что рассматриваемый вид инфраструктуры развит недостаточно. Для сравнения отметим, что в Польше, через которую также проходят международные транспортные коридоры, рассматриваемый показатель (214 м<sup>2</sup> на одного жителя) вдвое превышает уровень, достигнутый в Республике Беларусь. Более того, обеспеченность территории Беларуси автомобильными дорогами с твердым покрытием значительно ниже, чем в Украине, Молдове, странах Балтии, и из них только 50 % соответствуют требуемым нормам.

Обустройство границы является одним из важных направлений. С принятием в рамках Союзного государства Беларуси и России первой Программы первоочередного развития таможенной инфраструктуры пограничных пунктов пропуска было предусмотрено обустройство тех из них, что находились на главных международных магистралях. Для Гродненской области пограничные переходы «Каменный Лог», «Берестовица», «Брузги».

В первом квартале 2008 года завершающим этапом реализации союзной Программы первоочередного развития таможенной инфраструктуры стало открытие на территории Гродненской области пропускных пунктов «Брузги» и «Берестовица». После реконструкции эти пункты стали одними из ключевых в системе трансъевропейских международных автодорожных сообщений. Пропускная способность пункта «Брузги» увеличилась с 1 000 до 5 000 транспортных средств в сутки, а «Берестовица» теперь может пропускать до 3 800 автомобилей.

Что касается реконструкции железнодорожных пунктов пропуска, то в соответствии с Программой развития железнодорожных пунктов пропуска на Государственной границе Республики Беларусь на 2007-2015 гг., утвержденной постановлением Правительства Республики Беларусь, в 2008 году Белорусской железной дорогой выполнялись строительные работы по обустройству железнодорожных пунктов пропуска Гудогай, Гродно (последний уже введен в эксплуатацию). Также подготовлен проект по организации межгосударственного информационного стыка с использованием оптико-волоконной связи на участке Молодечно-Гудогай-граница Российской Федерации. Продолжается работа над проектом развития железнодорожного пункта пропуска Гудогай, над проектированием станции Гудогай-1, межгосударственной передаточной станции Молодечно.

В соответствии с законом Республики Беларусь «Об автомобильных дорогах и автомобильной деятельности» объектами придорожного сервиса являются здания и сооружения, расположенные в пределах полосы отвода и предназначенные для обслуживания участников дорожного движения (остановочные пункты автобусов, в том числе с павильонами; площадки для кратковременной остановки транспортных средств; площадки для отдыха со стоянками транспортных средств; устройства аварийно-вызывной связи и иные сооружения).

По состоянию на 1 апреля 2008 года в Гродненской области функционировало 212 объектов торговли придорожного сервиса или 17,4 % от общего количества в республике (автозаправочных станций, магазинов и объектов общественного питания), которые в основном, являются структурными подразделениями юридических лиц. За 2006 год объем розничного товарооборота, включая общественное питание, по объектам придорожного сервиса региона, составил 327 549,8 (28,6 %) млн руб., что составляет 9,6 % от общего объема розничного товарооборота торговых организаций Гродненской области. Общий объем розничного товарооборота, включая общественное питание, объектов придорожного сервиса в целом по области в 2006 году увеличился по сравнению с 2005 годом в сопоставимых ценах на 25,8 %, в том числе по объектам придорожного сервиса Белкоопсоюза – 20,6 %, по объектам концерна «Белнефтехим» – 21,6 % и по другим объектам придорожного сервиса – 37,4 %/

В целом наблюдается положительная тенденция роста развития придорожного сервиса в Гродненской области. Однако необходимо осуществить ряд мероприятий для дальнейшего развития придорожного сервиса.

Яркий пример тому – в Эстонии разработана концепция сервисного государства, реализация которой позволила резко увеличить удельный вес транспортных и сопряженных с транспортом услуг в валовом национальном продукте до 20-25 %. В Беларуси же из общей суммы поступлений от автомобильного транзита (150 млн долларов в год) за проезд по автодорогам составляет лишь 5,3 % (8 млн долларов), остальное – сервис.

В соответствии с Генеральной схемой развития придорожного сервиса до 2010 года в Беларуси предусмотрено строительство 600 объектов подобного назначения. Реализация, в том числе и этих планов, позволит значительно приблизиться к европейским нормативам.

Однако с учетом того, что в целом на дорогах интенсивность движения отнюдь не высокая, инвесторы не спешат вкладывать средства в создание придорожной сервисной инфраструктуры. Сервис, как известно, это производная движения: функционирование объектов, их активное развитие и рентабельная работа происходит при среднесуточной интенсивности движения более 8 тыс. автомобилей в сутки. На наших магистральных дорогах, по которым идет львиная доля перевозок, интенсивность, значительно меньше (немногим более 2 тыс.).

Законодательством предусмотрены налоговые льготы для владельцев объектов придорожного сервиса. Так, в соответствии с пунктом 1 Статьи 4 Закона Республики Беларусь «О налоге на недвижимость» предусмотрено, что стоимость объектов придорожного сервиса не облагается налогом на недвижимость в течение 2 лет с даты ввода в эксплуатацию. Кроме того, в течение 5 лет с даты ввода прибыль организаций, полученная на объектах, не облагается налогом на прибыль, а доходы индивидуальных предпринимателей, не являющихся плательщиками единого налога, соответственно, не облагаются подоходным налогом.

Важно и то, что 15 мая 2008 года был подписан Указ № 270 «О мерах по развитию придорожного сервиса» (в редакции Указа Президента Республики Беларусь от 23.01.2009 № 53), в котором рекомендовано местным органам власти вдвое снизить ставки земельного налога и арендную плату на земельные участки,

предоставляемые на период строительства и (или) реконструкции объектов придорожного сервиса и инженерной инфраструктуры к ним. В свою очередь, банкам, уполномоченным обслуживать государственные программы, предложено предоставлять на эти цели кредиты по ставкам в размере 2/3 ставки рефинансирования Национального банка и 8 % годовых (в иностранной валюте) на срок до 5 лет.

Необходимо отметить, что возникла конкурентная среда между прибалтийскими странами и Беларусью по привлечению международного транзита на свои территории, что, несомненно, принесет пользу и экономическую выгоду международным перевозчикам.

Таким образом, принимаемые меры по привлечению объемов транзитных перевозок могут быть эффективно реализованы только при условии слаженной работы всех звеньев транспортной сети, участвующих в процессе перемещения внешнеторговых грузов через Республику Беларусь и, в частности, через Гродненскую область. Это, прежде всего, обеспечение тесного взаимодействия всех видов транспорта с таможенными, пограничными и другими государственными структурами республики, развитие придорожного сервиса, модернизация и реконструкция дорог, а так же изучение мировых современных процессов, связанных с перевозками.

### Литература

1. О налоге на недвижимость (в ред. Законов Республики Беларусь от 29.12.2006 № 190-3, от 26.12.2007 № 302-3): Закон Республики Беларусь от 23 декабря 1991 года № 1337-XII / Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа. – <http://www.pravo.by>.
2. Об автомобильных дорогах и автомобильной деятельности: Закон Республики Беларусь от 8 июля 2008 года № 367-3 / Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа. – <http://www.pravo.by>.
3. Макович, В. Объединить усилия. На кого уповать при выполнении программы «Дороги Беларусь» / В. Макович // Мир тяжелых моторов. – 2008. – № 2 (254). – С. 6-7.
4. О развитии железнодорожного транспорта в странах Содружества: материалы Статкомитета СНГ // Общество и экономика. – 2008. – № 7. – С. 173-180.
5. Отчет «О работе объектов придорожного сервиса Республики Беларусь за I квартал 2008 года» / Министерство статистики и анализа Республики Беларусь. – Минск: 2008. – 31 с.
6. Пекун, А. Придорожный сервис приглашает инвесторов / А. Пекун // Компас экспедитора и перевозчика. – 2008. – № 5. – С. 40-41.
7. Прокофьева, Т. Формирование транспортно-логистической инфраструктуры России / Т. Прокофьева, С. Платонов // Контейнерный бизнес. - 2008. – № 8. – С. 10-17.
8. Халикова, Е. Визитные карточки Беларуси / Е. Халикова // Компас экспедитора и перевозчика. – 2008. – № 3. – С. 15-17.
9. Шабeka, К.Н. Перспективы развития транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом: таможенный аспект / К.Н. Шабeka // Экономика и управление. – 2008. – № 3. – С. 127-131.

**Сметюх А.В.**, старший преподаватель, **Веремейчук С.И.**  
УО «Брестский государственный технический университет»  
г. Брест, Республика Беларусь,  
[SashaSmetyukh@yandex.ru](mailto:SashaSmetyukh@yandex.ru)

### ЧАСТНО-ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПАРТНЕРСТВО И ЕГО РОЛЬ В ИННОВАЦИОННОМ РАЗВИТИИ РЕГИОНА

В целях укрепления процессов интеграции системы образования, науки и производства, обеспечивающих инновационное развитие, необходимо сформировать соответствующий экономический механизм. В мировой практике разработан и успешно используется механизм, позволяющий предприятиям, созданным на партнерской основе, привлекать для реализации крупных инновационных программ средства различных финансово-кредитных институтов. Сущность государственно-частного партнерства или частно-государственного партнерства предопределяет участие, как правило, двух партнеров:

государство (различные уровни его представительства — республиканский, региональный). Соподчиненность уровней властных отношений в данном случае совпадает с иерархией уровней собственности: республиканская собственность, собственность региона, обычно выступающие в качестве имущества общего пользования (в силу своего статуса: «изъятые из торгового оборота»). По этим же уровням формируется и бюджетная система Беларуси, и, соответственно, полномочия публично-властных структур;

частный собственник (коммерческая структура, предприятие, действующее на основе частного капитала).