

ТОП стран-инвесторов с ПИИ на чистой основе по итогам января-июня 2020 г.:

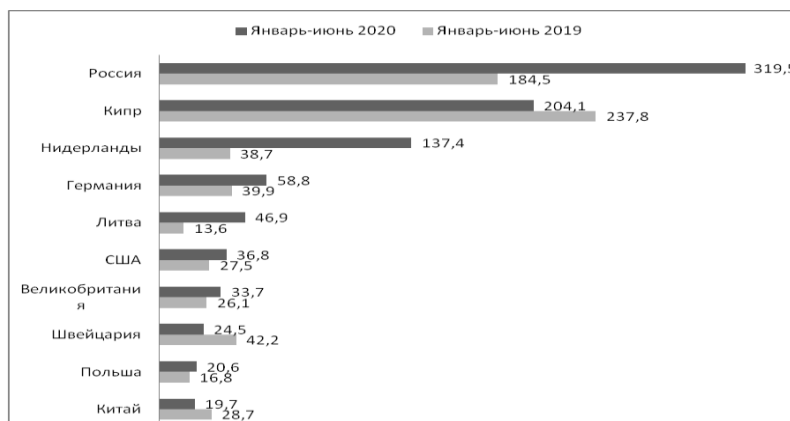


Рисунок 3 – Приток ПИИ на чистой основе, млн. \$

Таким образом, инвестиционная политика Республики Беларусь, на наш взгляд, должна включать в себя создание благоприятных условий для развития инвестиционной деятельности, а именно:

- совершенствование и упрощение налоговой системы государства, механизма начисления амортизации и использованных амортизационных отчислений;
- предоставление субъектам инвестиционной деятельности льготных условий пользования землей и иными природными ресурсами, не противоречащих законодательству Республики Беларусь;
- установление субъектам инвестиционной деятельности специальных налоговых режимов;
- создание и развитие информационно-аналитических центров, осуществляющих проведение рейтингов и публикацию рейтинговых оценок субъектов инвестиционной деятельности;
- расширение использования залогов при кредитовании.

Литература

1. Национальная экономическая газета. Раздел инвестиции. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.neg.by/>. – Дата доступа: 10.10.2020.
2. Министерство экономики Республики Беларусь. Раздел инвестиции. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.economy.gov.by/>. – Дата доступа: 11.10.2020.

УДК 338.46

Шалкевич В. В. , Кот А. С., студенты
УО «Брестский государственный технический университет»,
г. Брест, Республика Беларусь

ПРИДОРОЖНЫЙ СЕРВИС В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Придорожный сервис представляет собой совокупность услуг, предлагаемых для тех, кто находится в пути. Так как через территорию нашей страны проходят важнейшие транспортные магистрали Европы, то на сегодняшний

день развитие и совершенствование сервисного продукта является одной из актуальнейших задач для Республики Беларусь, в целях формирования имиджа страны на мировом рынке услуг.

Объекты придорожного сервиса – здания и сооружения, расположенные на придорожной полосе и предназначенные для обслуживания участников дорожного движения в пути следования.

К объектам придорожного сервиса относятся:

- охраняемая стоянка – место стоянки транспортных средств, представляющее собой специально оборудованное одноуровневое инженерное сооружение, предназначенное для хранения транспортных средств, их выдачи, а также сохранности и безопасности;

- автозаправочная станция предназначена для заправки транспортных средств топливно-смазочными материалами;

- станция технического обслуживания предназначена для круглогодичного производства мелкого ремонта и технического обслуживания различных видов транспортных средств;

- мойка предназначена для круглогодичной ручной или механизированной мойки транспортных средств пользователей дороги;

- пункт постояя предназначен для круглогодичного (гостиница, мотель) и (или) сезонного (кемпинг) приема и обслуживания пользователей дорог;

- пункт питания и торговли предназначен для приема пищи, а также возможности приобретения продуктов питания и иных товаров.

По данным Министерства, на начало 2019 года на республиканских дорогах функционировало 414 автозаправочных станций, 159 газозаправочных пунктов, 72 гостиницы, 45 автомоек, 101 охраняемая стоянка, 586 пунктов общественного питания, 74 пункта технической помощи и СТО. Существуют установленные критерии по расстоянию между объектами придорожного сервиса. Сегодня это расстояние выдерживается - 42 км между АЗС и 30 км между пунктами питания.

В целях создания благоприятных условий для развития республиканских автомобильных дорог и обеспечения эффективного использования транзитных возможностей в Республике Беларусь сформирована стабильная нормативно-правовая база, регламентирующая все этапы развития придорожного сервиса; минимизировано вмешательство государства в работу предприятий придорожного сервиса; не допускается ухудшение условий экономической деятельности объектов придорожного сервиса; установлены значительные налоговые и иные льготы для строительства объектов придорожного сервиса.

К основным документам, регулирующим вопросы организации придорожного сервиса, относятся следующие:

1. Закон Республики Беларусь от 2 декабря 1994 г. № 3434-XII «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» (в редакции Законов Республики Беларусь от 22 июля 2003 г. № 228-3, от 20 июля 2006 г. № 162-3, от 7 мая 2007 г. № 212-3, от 9 июля 2007 г. № 247-3, от 8 июля 2008 г. № 367-3, от 28 декабря 2009 г. № 78-3, от 14 июля 2011 г. № 293-3, от 4 января 2014 г. № 130-3).

2. Положение о порядке размещения, архитектурного оформления и оборудования объектов придорожного сервиса на автомобильных дорогах общего пользования, утвержденное постановлением Совета Министров Республики Бе-

ларусь от 10 сентября 2008 г. № 1326 «О некоторых вопросах размещения объектов придорожного сервиса» (в редакции постановления Совета Министров Республики Беларусь от 16 марта 2011 г. № 321).

3. Указ Президента Республики Беларусь от 15 мая 2008 г. № 270 «О мерах по развитию придорожного сервиса» (в редакции Указа Президента Республики Беларусь от 23 января 2009 г. № 53).

4. «Генеральная схема развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2020 года», утвержденная постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 24 марта 2016 г. № 13.

5. Технический кодекс установившейся практики ТКП 507–2014 (02190) «Автомобильные дороги. Размещение и обустройство объектов сервиса».

Была разработана концепция развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2020 года. Основными целями настоящей концепции развития придорожного сервиса в Республике Беларусь являются:

- создание благоприятных условий для строительства и функционирования предприятий придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах;
- повышение качества сервисного обслуживания пользователей дорог;
- обеспечение санитарной, гигиенической, пожарной и транспортной безопасности на объектах сервиса для пользователей дорог;
- обеспечение удовлетворения потребностей всех групп пользователей дорог.

Развитие сферы услуг придорожного сервиса планируется на основе международного опыта с учётом современных потребностей пользователей дорог, экономического потенциала и предполагает:

- дальнейшее продолжение развития комплексных объектов придорожного сервиса, включающих максимальное количество различных видов услуг и обязательным обеспечением рекомендуемых расстояний в соответствии с Генеральной схемой развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2020 года;
- комплексное развитие сервиса в первую очередь на платных автомобильных дорогах, входящих в международную сеть «Е»;
- создание благоприятных условий функционирования и увеличение количества объектов придорожного сервиса всех видов;
- благоустройство и оформление территории и сооружений объектов придорожного сервиса в придорожной полосе в современном стиле;
- улучшение информационного обеспечения пользователей дорог о предоставляемых услугах и месте расположения объектов сервиса;
- развитие дополнительных сервисных сопутствующих услуг.
- существенное расширение пунктов общественного питания среднего ценового диапазона с обеспечением горячим питанием;
- обеспечение условий для отдыха и пребывания на объекте детей в виде игровых комнат в помещении, игровых площадок на улице, детских стульчиков, пеленальных комнат со средствами ухода, детского меню в пунктах питания;
- расширение практики предоставления льготных кредитов для строительства и реконструкции объектов придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах.

Реализация положений настоящей концепции позволит обеспечить: повышение сервисного обслуживания пользователей дорог в пути следования; рост показателей розничного товарооборота и платных услуг, указываемых на объектах придорожного сервиса; повышение транзитной привлекательности автомобильных дорог Республики Беларусь; выполнение обязательного требования по обеспечению высокого уровня сервисного обслуживания на платных автомобильных дорогах; создание условий конкуренции, ведущей к существенному повышению качества обслуживания; создание дополнительных рабочих мест.

Литература

1. Нормативно - правовая база [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://mozyrisp.gov.by/ru/pridorserv>. – Дата доступа: 08.10.2020.
2. Концепция развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2020 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://econom.grodno-region.by/dfiles/000714_557738_konzept_2016.pdf. – Дата доступа: 02.10.2020.

УДК 330.1

Шапор Ю. А., магистрант кафедры Экономического
развития и менеджмента
Академия управления при Президенте Республики Беларусь,
г. Минск, Республика Беларусь

МЕХАНИЗМ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В СОЦИАЛЬНОЙ СФЕРЕ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Статья посвящена актуальности финансирования проектов в сфере социального развития с привлечением инструментов государственно-частного партнерства. Механизм привлечения частных инвестиций в государственный сектор в рамках проектов государственно-частного партнерства в Республике Беларусь реализуется недостаточно, а проектов в сфере создания объектов социальной инфраструктуры нет и вовсе.

Опыт развитых стран показывает, что в социально-экономическом развитии все большую роль играет налаживание системы частно-государственного партнерства. Такая форма сотрудничества возникает, прежде всего, в тех сферах, за которые государство традиционно несет ответственность: объекты общего пользования (транспортная, коммунальная, социальная инфраструктура, объекты культуры), ремонт, реконструкция и содержание объектов общего пользования, уборка территорий, жилищно-коммунальное хозяйство, образование, здравоохранение. Государство, как правило, не может полностью отказаться от своего присутствия в названных сферах экономики и вынуждено сохранять контроль либо над определенным имуществом, либо над определенным видом деятельности. Но для обеспечения сохранения и поддержания работоспособности, входящих в них объектов, недостаточно финансирования расходов за счет средств соответствующих бюджетов. Требуется привлечение дополнительного капитала, который и поступает посредством реализации форм сотрудничества государства