

В целях усиления государственной поддержки инновационной деятельности в стране и для оказания финансовой поддержки при разработке и освоении принципиально новых видов продукции, высоких технологий Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 12.11.1998 г. № 1739 был создан Белорусский инновационный фонд. Его средства могут быть получены предприятием любой формы собственности в случае выполнения им проекта, связанного с освоением и организацией серийного производства новой продукции. При этом особенностью финансирования проектов за счет средств Белорусского инновационного фонда является его возвратный характер. Это значит, что после освоения и выпуска серийной продукции субъект хозяйствования должен возвратить фонду полученные ранее средства.

В 2004 г. Белорусским инновационным фондом проводились работы по 30 проектам, 9 из них находились на стадии выполнения НИОКР. При этом 27 проектов являлись переходящими с прошлых лет. 3 проекта в 2004 г. прошли государственную экспертизу и были включены в перечень финансируемых на возвратной основе из средств республиканского бюджета.

Для выработки мер по совершенствованию финансирования инновационных процессов в Беларуси представляется целесообразным еще раз акцентировать внимание на том, что на практике основная роль в современных условиях отводится собственным средствам предприятий. В такой ситуации инновационная политика белорусского государства должна быть объективно ориентирована на то, чтобы увеличить объем собственных средств субъектов хозяйствования, играющих роль финансового обеспечения внедрения инноваций. Этого можно добиться посредством соответствующего налогового стимулирования новаторской деятельности, которое следует увязать с масштабами инновационной активности, проявляемой национальными субъектами хозяйствования, глубиной, революционностью внедряемых ими прогрессивных нововведений.

*А.В. Стражев*, аспирант  
БГЭУ (Минск)

## **РОЛЬ И ЗАДАЧИ УЧЕТА И АНАЛИЗА В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ СОДЕРЖАНИЕМ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ**

Сущность любого управления заключается в активном воздействии управляющего органа на объект управления для достижения поставленной цели. Это возможно осуществлять, если в системе уп-

равления имеются как минимум четыре основные взаимосвязанные управляющие функции: планирование, учет, анализ и регулирование. С помощью учета создается необходимая информация о фактических результатах действия объекта управления, а с помощью анализа выясняются факторы и причины отклонений от нормативных данных объектов управления.

Автомобильные дороги как объект управления являются весьма сложной и значимой отраслью народного хозяйства. От ее технико-экономического состояния зависит эффективность всех сфер жизнедеятельности общества: производственной, торговой, социальной, культурной и др., включая национальную безопасность государства.

Транспортно-эксплуатационное состояние дорог обеспечивает своевременным ремонтом и содержанием. Последнее, включающее и текущий ремонт, составляет более трети (34,9 %) всех расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог. Этот вид хозяйственной деятельности дорожных организаций при недостаточности финансирования играет существенную роль в сохранении достигнутого уровня эксплуатационного состояния и качества автомобильных дорог. Основной задачей их содержания является постоянное поддержание на требуемом уровне транспортно-эксплуатационного состояния дороги и обеспечение на ней нормальных условий движения и безопасности автотранспорта и пешеходов в любое время года.

Технология и организация выполнения всех видов работ по содержанию автомобильных дорог имеет весьма сложную специфику, влияющую как на их транспортно-эксплуатационное состояние, так и на их экономические показатели. К наиболее существенным их особенностям относятся:

1. Большое количество разнообразных по технологии выполнения работ в зависимости от конструктивных элементов дороги. Для удобства управления их объединяют в семь групп по действующей классификации: полосе отвода, земляному полотну и водоотводу, включающей до десяти видов работ; дорожным покрытием — более 10 работ; искусственным сооружениям — 26; обустройству дорог, организации и обеспечению безопасности движения — 15; зимнему содержанию — 9; озеленению автомобильных дорог — 7; прочим работам по содержанию — 19 работ.

2. Зависимость выполнения работ от времени года, в связи с чем они подразделяются на весенне-летние и осенне-зимние.

3. Влияние погодных условий.

4. Большое разнообразие в методах выполнения работ и использовании материальных и трудовых ресурсов.

5. Множество разнообразных причин, вызывающих отклонение от требуемого уровня транспортно-эксплуатационного состояния дорог.

Все особенности работ по содержанию автомобильных дорог вызывают большие сложности в их нормировании и планировании по полноте, точности и своевременности и в их учете как в натуральных, так и стоимостных показателях. В связи с этим в отчетности они показываются по величине израсходованных финансовых ресурсов, что по существу не характеризует выполнения работ как по количеству, так и качеству. Подобная информация не может обеспечить реального управления этими работами. Особенно это касается системы оперативного экономического управления. Вот почему первостепенной задачей является разработка четких показателей указанных работ, методов их расчета и методик использования в планировании, учете и анализе.

*В.М. Строк*, аспирант

БГЭУ (Минск)

## **ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЭЛЕКТРОННОЙ ТОРГОВЛИ В РАМКАХ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

Вопрос экономического влияния интеграционных процессов в Республике Беларусь и Российской Федерации актуален. Однако внимание, уделяемое данному вопросу, на наш взгляд, распределено не совсем равномерно. Многие темы освещены наиболее полно. В то же время другие (например, совместное развитие электронной торговли и Интернет-пользования) проработаны недостаточно.

По наиболее реалистичным данным, совокупное количество Интернет-пользователей в названных странах в 2005 г. превысит 12,2 млн человек (более 2 млн — в Беларуси). Распространение сети Интернет в обоих государствах сильно ограничено географически. Интернет в основном остается прерогативой городских жителей, и основная часть их сконцентрирована в столицах (25 % российских пользователей проживают в Москве; более 78 % белорусских — в Минске). Несмотря на это, все же необходимо отметить сокращение доли столичных пользователей за счет более высоких темпов их роста из других городов и населенных пунктов.

Электронная розничная торговля в России более развита, чем в Беларуси. Об этом свидетельствуют следующие показатели соответственно: