

ной отечественной экономике нуждаются в государственном сопровождении. Как положительный момент государственного регулирования следует отметить рост инвестиций в основной капитал в трудном 2009 г. свыше 25 %.

Для того чтобы в Беларуси стало возможным формирование инновационной системы, отвечающей вызовам новой экономики, необходимо серьезное изменение парадигмы развития. Концептуально задача ставится следующим образом: от сохранения традиционной структуры экономики, которая дает сегодня рост нашего ВВП, необходимо перейти к структурным изменениям. Структурная мобильность предполагает создание системы стандартов, государственных закупок, которая стимулирует спрос на высокие технологии, мобильность исследователей, постоянную систему переобучения и переподготовки кадров, систему финансирования, учитывающую потребности технологических фирм на различных стадиях развития, проведение постоянного мониторинга инноваций, формирование правового режима защиты объектов интеллектуальной собственности, нацеленного на завоевание глобального рынка; сотрудничество с европейскими программами.

В финансовой сфере одной из проблем инновационного развития является отсутствие внебанковской финансовой поддержки: нужны стартовые, гарантийные и венчурные фонды, учреждаемые с участием государства и способные обеспечить субъектам малого инновационного предпринимательства необходимые инвестиции. Одним из направлений решения проблемы является скорейшее создание в стране элементов инновационной инфраструктуры, целевым образом ориентированных на оказание финансовой поддержки инновационно активным организациям. В качестве такого рода института может выступить специализированный инновационный банк. Инициатива создания инновационного банка должна исходить от государства, которое на первоначальном этапе может владеть контрольным пакетом его акций.

Что касается ресурсов, необходимых для финансирования масштабной инновационной деятельности, то они могут поступить в страну от тех институтов, которые уже успешно работают в этом направлении – зарубежных инвесторов.

*Е.Н. Ефремова  
БГУТ (Гомель)*

## **ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ**

Инновации имеют первостепенное значение для развития транспортного комплекса и повышения эффективности его функционирования на перспективу. Инновационная деятельность на транспорте должна идти преимущественно по тем направлениям, которые определяют уровень его технического развития и которые в значительной мере определяют качество работы и производительность труда в отрасли. В первую очередь, это те направления, где наблюдается

техническое отставание отечественного транспорта от транспорта зарубежных стран. Решение задач по развитию транспорта страны должно иметь целью обеспечение наиболее полного и эффективного удовлетворения потребностей в перевозках пассажиров и грузов.

Важнейшими направлениями инновационной деятельности на транспорте являются переход транспорта на прогрессивные технологии пассажирских и грузовых перевозок, автоматизация, электронизация и информатизация всех звеньев транспортного комплекса, и в первую очередь процессов обслуживания клиентуры и управления.

Для реализации указанного комплекса мероприятий должен быть осуществлен переход от автоматизации отдельных операций к полной автоматизации процесса управления эксплуатационной деятельностью транспорта. Особое социальное значение имеет автоматизация операций, выполнение которых в настоящее время требует больших затрат ручного труда, так как низкая производительность труда снижает прибыль, а в условиях рынка это означает снижение конкурентоспособности транспортных услуг. Более высокая стадия автоматизации на транспорте связана с компьютеризацией, которая позволит перейти от изолированного решения отдельных задач планирования, учета, материально-технического снабжения к комплексному управлению всем транспортным процессом в регионе и в стране. Это даст возможность обеспечить согласованную работу всех звеньев транспортного комплекса, осуществлять необходимое маневрирование транспортными средствами, добиться наилучшего их использования, оперативно учитывать колебания спроса на рынке транспортных услуг, иметь надежную и доступную информацию о продвижении грузов. Автоматизация планирования и управления сокращает капиталовложения на развитие транспортного комплекса, повышает эффективность и снижает себестоимость перевозок. Информатизация неразрывно связана с совершенствованием организационной структуры управления транспортным комплексом.

От выбора типа инновационной политики зависит стратегия государственного управления инновационными процессами на транспорте. В условиях современного бюджетно-инвестиционного дефицита на транспорте необходим переход от фронтального, т.е. от развития по максимальному числу направлений, к селективному (избирательному) типу научно-технической политики (по опыту Японии и Южной Кореи). Мировой опыт доказывает, что селективная инновационная политика обеспечивает наивысшие инновационные результаты. При этом выделяются следующие задачи, решаемые инновационной политикой государства: определение в соответствии с общегосударственной экономической стратегией приоритетных направлений научно-технического развития транспорта; ресурсное, организационно-правовое, экономическое и социальное обеспечение избранных приоритетов; оценка результатов и корректировка целей; стратегическое прогнозирование и планирование. Главный критерий – это минимальные затраты для достижения поставленных целей развития транспортного комплекса страны и составляющих его видов транспорта.

Чтобы придать дестабилизирующим процессам экономического развития транспорта обратный ход, смягчить их – в условиях рынка воздействие мероприятий активной научно-технической политики должно носить директивный, компенсационный и дополняющий характер. Государство должно поощрять с учетом общезначимого значения такие проекты инновационных исследований и разработок на транспорте, которые:

- способствуют внедрению новых технологий в производстве технических средств транспорта;

- направлены на экономию ресурсов, особенно энергетических и сырьевых, или на освоение их новых видов;

- приводят к созданию технологии, которая сглаживает или полностью устраняет негативные последствия существующих технических средств транспорта или транспортных технологий для окружающей среды или для занятости населения.

В рыночных условиях государство осуществляет меры по стимулированию нововведений на транспорте тогда, когда усилия частного сектора экономики оказываются вообще недостаточными для реализации необходимых мероприятий или признаются несвоевременными.

Государственная концепция стимулирования инновационных процессов на транспорте включает два целевых аспекта: институциональный и технологический. Термин «институциональный» в узком смысле означает создание организационных условий, а в более широком смысле – социально-экономических условий (государственная организация, подготовка кадров, стимулирование и др.) для осуществления инноваций.

*Т.В. Зглюй*  
*ПолесГУ (Пинск)*

## **НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ И ИННОВАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ**

Исследования проблем эффективности инновационной деятельности предприятий показывают, что важным недостатком, тормозящим развитие инноваций, является высокий уровень налогообложения субъектов хозяйствования. Существенная величина налоговой нагрузки в реальном секторе экономики, несмотря на некоторое уменьшение ее размера в последние годы, остается на уровне, затрудняющем не только расширенное, но и простое воспроизводство.

Экономически обосновано, что с повышением налогового бремени снижаются стимулы производства, в результате чего величина валового внутреннего продукта, являющегося материальной основой налогов, сокращается и может доходить до самого низшего уровня.

Руководителей предприятий интересует, какая часть полученного дохода останется на нужды предприятия после расчетов с бюджетом и социальными фондами. Работников интересует не столько созданный ими продукт, сколько сумма, которую каждому из них выдадут на руки. Инвестор же обычно хочет