

Если экономика Республики Беларусь будет развиваться по инерционному варианту, опираясь лишь на организационные и инвестиционные факторы, то в перспективе ежегодные темпы роста ее ВВП не превысят 5 %. При таком сценарии развития белорусская экономика сможет догнать группу развитых стран по показателю производств ВВП на душу населения только в 2036 г., заняв при этом примерно 45 место в мире по ИРЧП, а в более далекой перспективе (до 2050 г.) при сохранении таких темпов развития она сможет приблизиться к среднему уровню прогрессивных стран, выйдя по ИРЧП на 40-е место в мире.

В то же время целевой (инновационный) вариант развития позволяет Беларуси существенно повысить темпы роста ВВП и уже в 2026 г. достичь нижней границы прогрессивных стран по уровню общественной производительности, заняв при этом 35 место в мире по ИРЧП. Сохранив и в дальнейшем высокие темпы роста (7 %) в год, страна сделает резкий скачок в своем экономическом развитии, войдя к концу 2050 г. в десятку высокоразвитых стран мира. Это и есть синергетический эффект от инноваций.

В целом до 2050 гг. синергетический эффект целевой инновационной политики в Беларуси, рассчитанный как разница между суммами ВВП страны по инновационному и инерционному вариантам развития, может составить 4120 млрд дол. Ускорение темпов роста ВВП ежегодно на 2 % за счет инновационного фактора приведет к его удвоению за 50 лет – это цена создания целевого механизма инновационного развития Беларуси в настоящий момент. Только ежегодное внедрение 20 тысяч инновационных рабочих мест в экономику позволит поддерживать целевые высокие темпы роста ВВП в стране. Процесс внедрения и распространения инноваций не действует автоматически даже в рыночных условиях. Для перехода на рассмотренный инновационный сценарий развития экономики государство всеми доступными методами должно поощрять инновационную предпринимательскую деятельность на всех предприятиях вне зависимости от их размеров и форм собственности. Ясное понимание целевого ускоренного развития государства на долгосрочную перспективу, выраженное в прогнозируемых количественных социально-экономических ориентирах, в разработке и внедрении целевой национальной инновационной программы, механизма управления ее реализацией, позволит Беларуси не только догнать в будущем высокоразвитые страны, но и войти в лидирующую десятку.

*М.Г. Солодка  
БНТУ (Минск)*

## **РОЛЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В РАЗВИТИИ ЭКОНОМИКИ ГОСУДАРСТВА**

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной системы страны. От уровня транспортно-эксплуатационного состояния и развития сети автомобильных дорог общего пользования, обеспечивающих

связи между населенными пунктами Республики Беларусь, во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста улучшения условий предпринимательской деятельности и повышения качества жизни населения. Выступая как элемент производственной инфраструктуры народного хозяйства, дорожная сеть влияет на структуру и рост ВВП. Ведь формирование валового внутреннего продукта по источникам доходов отражает первичные доходы, получаемые предприятиями, непосредственно участвующими в производстве, а также государственными учреждениями и некоммерческими организациями, обслуживающими домашние хозяйства. Возникает необходимость оценить экономическую целесообразность дополнительных капитальных вложений (дорожных расходов) в автомобильные дороги, что непосредственно отразится на национальной экономике Республики Беларусь. Обоснование необходимо осуществлять в двух направлениях. Во-первых, через оценку народнохозяйственной эффективности, путем расчета общественного эффекта, который характеризует социально-экономические последствия осуществления проекта для общества в целом, и, во-вторых, через оценку дорожных затрат за счет их возмещения. Данный расчет заключается в обосновании получения средств на восстановление дорог от потребителей на основе учета сбережений на транспорте. Для этого необходимо учитывать снижение совокупных затрат на основе исследования технического состояния автомобильных дорог от дорожной составляющей в транспортных перевозках по ним и исследования влияния условий движения транспортных средств на ее транспортную составляющую.

Создаваемые предприятиями агропромышленного комплекса в течение года материальные блага обеспечивают непрерывность производства, распределения, обмена и потребления. Поэтому деятельность предприятий, в частности автотранспорта, во многом зависит от состояния автомобильных дорог и развития дорожной сети, что, в свою очередь, оказывает прямое влияние на себестоимость транспортных перевозок, которая непосредственно участвует в формировании структуры и роста ВВП.

Роль дорожной сети как элемента инфраструктуры заключается, прежде всего, в обеспечении производственного цикла. Посредством ее сокращается время обращения, ускоряется оборот выделяемых ресурсов, тем самым, увеличивая валовой доход без дополнительного ввода производственных мощностей.

Результатом развития дорожной сети будет предотвращение и ликвидация возможных потерь материального производства. Очевидно, что транспортные расходы в условиях бездорожья увеличатся и вызовут рост себестоимости потребительских товаров, созданных в течение года. Кроме того, как правило, при транспортировке продукции происходят и натуральные потери. Следовательно, все эти расходы будут отражены и у производителей возникнут дополнительные затраты, что в итоге отразится на структуре ВВП.

Таким образом, состояние дорожной сети и ее развитие оказывает непосредственное влияние на структуру отраслей народного хозяйства. Транспортно-эксплуатационное состояние дорог влияет и на социально-экономические аспекты, поэтому при оценке экономической эффективности таких капиталов-

вложений необходимо использовать системный подход и исходить из показателей производительности автомобильного транспорта, себестоимости перевозок и сокращения стоимости грузовой массы, анализируя динамику этих показателей в зависимости от дорожных условий и погодно-климатических факторов. При решении комплексных вопросов будет очевидно, что основная цель заключается в нахождении зависимости экономики агропромышленного комплекса от качества путей сообщения. При наличии ограниченных финансовых ресурсах задачей дорожного хозяйства будет являться целенаправленные и поэтапные капитальные вложения дорожных фондов в существующую сеть автомобильных дорог, на основе обоснования наиболее рациональных вариантов с целью получения наибольшего экономического эффекта у потребителей.

*В.И. Станкевич*  
*Филиал БГЭУ (Бобруйск)*

### **ПОДХОДЫ К СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ СИСТЕМЫ СТИМУЛИРОВАНИЯ ТРУДА РАБОТНИКОВ РЕМОНТНО- МЕХАНИЧЕСКОГО ЦЕХА ОАО «БЕЛАРУСЬРЕЗИНОТЕХНИКА»**

Основным фактором, стимулирующим работников к высокопроизводительному труду, является его оплата. Для того чтобы существующую систему стимулирования труда ОАО «Беларусьрезинотехника» можно было оценить как прогрессивную, необходимо, чтобы материальное и моральное стимулирование работников зависело от конечных результатов труда как каждого работника в отдельности, так и всего коллектива в целом.

В табл. 1 приведено сравнение номинальной начисленной среднемесячной заработной платы работников ОАО «Беларусьрезинотехника» со средней заработной платой по промышленности и в целом по Республике Беларусь.

*Таблица 1. Динамика средней заработной платы*

Средняя заработная плата, тыс. р.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	январь-август 2010
Республика Беларусь	582,2	694,0	868,2	981,6	1149,6
Промышленность	617,4	745,6	957,7	1049,1	1286,0
ОАО «Беларусьрезинотехника»	626,7	745,8	640,2	747,9	934,1

Как видно из таблицы 1, среднемесячная заработная плата работников за 2008 год снизилась на 14,2 %. Это было обусловлено снижением спроса на продукцию, вследствие чего произошло уменьшение объемов производства, и количества отработанного времени. В 2009 году заработная плата работников выросла на 16,8 % и составила 747,9 тыс. р. Темп роста на уровне 108–117 % сохранился по всем категориям работников.

В тоже время, средняя заработная плата на предприятии значительно ниже, чем средняя заработная плата по промышленности и по республике в целом. Анализ структуры фонда заработной платы за 2009 г. показал, что в общем