

3. По мнению автора, инновации – это нововведения, направленные на создание новых благ или модернизацию уже существующих с целью повышения уровня их конкурентоспособности, а также увеличения привлекательности для потребителя.

4. Проведенное нами исследование имело целью выявление сущности инноваций и раскрытие их роли в экономике.

5. В Республике Беларусь следует отметить рост организаций информационных технологий и деятельности в области телекоммуникаций и информационного обслуживания. Повышение этого показателя может способствовать экономическому развитию, что приведет к эффективному удовлетворению разнообразных информационных потребностей широкого круга пользователей. А также повысит эффективность общественного производства, использования природных ресурсов и собственности, улучшит социально – экономические условия жизни населения.

6. Предприятия добиваются конкурентных преимуществ посредством инноваций, изменяя технологии, которые могут создать новые возможности для разработки товара, новые способы маркетинга, производства или послепродажного обслуживания. В условиях инновационной экономики инновационная активность персонала организации становится ядром, определяющим инновационное развитие и конкурентоспособность организации.

7. Для эффективного использования инноваций в Республике Беларусь необходимо стимулировать инновационную деятельность. Государство осуществляет стимулирование инновационной деятельности путем проведения соответствующей бюджетно-финансовой, налоговой, денежно-кредитной, таможенной и иной политики.

8. Результаты исследования могут применяться для разработки нормативных документов в работе Министерства экономики и Министерства образования.

УДК 339.543

МЕЖДУНАРОДНАЯ ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ С ПРИМЕНЕНИЕМ КНИЖКИ МДП

Кунская А.Ф.

Минская городская нотариальная палата Белорусской нотариальной палаты
e-mail: lika_med@list.ru

Панков Н.Н.

Белорусский национальный технический университет
e-mail: pankou_mikalai@mail.ru

Abstract. *Customs Convention On International Transport of Goods Under Cover of TIR Carnets was adopted in November, 14, 1975 and entered into force in March, 20, 1978. The Republic of Belarus joined the Convention in October, 5, 1993. The authorized authority in the Republic of Belarus is Belorussian association of international road carriers "ВАМАР". The main idea of this Convention is that the goods may be transported from one country to another by a special procedure, significantly facilitating the customs formalities when goods cross several customs borders.*

В ноябре 1975 г. на итоговой конференции, состоявшейся под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), была представлена Конвенция МДП, 1975 г., вступившая в силу в 1978 году. С тех пор она остается одной из наиболее действенных международных транспортных конвенций и фактически единственной универсальной системой таможенного транзита. Основные идеи и принципы Конвенции МДП, 1975 г. и ее транзитного режима были положены в основу многих других транзитных систем, и, таким образом, прямо или косвенно, Конвенция МДП, 1975 г. способствовала упрощению международных транспортных перево-

зок вообще и автомобильных перевозок в частности, причем не только в Европе и на Ближнем Востоке, но также в таких регионах, как Африка и Латинская Америка.

Работа над созданием транзитной системы МДП началась под эгидой ЕЭК ООН вскоре после окончания Второй мировой войны. Первое Соглашение МДП было подписано несколькими европейскими государствами в 1949 г. Успех этого Соглашения предопределил принятие Конвенции МДП Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН в 1959 г., которая вступила в силу в 1960 г. Первая Конвенция МДП была доработана в 1975 г. с учетом накопленного в процессе использования системы опыта, технических достижений, изменений таможенных и транспортных правил.

В 1999 г. в Конвенцию МДП, 1975 г. были внесены изменения, направленные на усиление контроля со стороны государств-участников Конвенции.

Республика Беларусь присоединилась к Конвенции МДП 5 октября 1993 г.; уполномоченным органом в Республике Беларусь является белорусская ассоциация международных автомобильных перевозчиков (БАМАП).

Сущность данной Конвенции заключается в том, что товары могут перевозиться из одной страны в другую по специальной процедуре, значительно ускоряющей и облегчающей таможенные формальности при пересечении товарами несколько таможенных границ.

Система МДП была разработана с целью уменьшить трудности, с которыми сталкиваются перевозчики, и в то же время предоставить в распоряжение таможенных органов международную систему контроля, способную заменить традиционные национальные процедуры и защитить при этом каждое государство транзита от нелегального ввоза грузов.

Рассматриваемая система, несомненно, имеет преимущества для таможенных органов, поскольку она дает возможность сократить число требований, обычно предъявляемых национальным законодательством к перевозимым грузам. Вместе с этим она позволяет избежать необходимости проведения трудоемкого и дорогостоящего с точки зрения оборудования физического досмотра в государствах транзита и свести такой контроль к проверке печатей, пломб и внешнего состояния грузового отделения или контейнера. Кроме этого, отпадает необходимость в применении национальных гарантий и ведении особой национальной документации.

Следует отметить и то, что международные транзитные операции осуществляются по одному транзитному документу – книжке МДП, что значительно снижает риск представления таможенным органам недостоверной информации.

Преимущества для торговли и транспорта не менее очевидны. Грузы могут пересекать национальные границы с минимальным вмешательством со стороны таможенных органов. Уменьшая традиционные препятствия на пути движения грузов, система МДП способствует развитию международной торговли. Она позволяет значительно сократить транспортные расходы за счет сокращения задержек в пути.

Чтобы обеспечить беспрепятственное перемещение грузов с минимальными задержками в пути и в то же время обеспечить максимальную безопасность с точки зрения таможенных органов государств транзита, режим МДП с 17 февраля 1999 г. содержит пять основных элементов:

1. грузы должны перевозиться в безопасных транспортных средствах или контейнерах;
2. уплата таможенных пошлин и налогов, в отношении которых существует риск неуплаты, должна быть обеспечена международной гарантией;
3. грузы должны сопровождаться признанным всеми государствами-участниками Конвенции документом, принятым к оформлению в государстве отправления и служащим в качестве контрольного документа в государствах отправления, транзита и назначения;
4. меры таможенного контроля, принимаемые в государстве отправления, должны признаваться в государствах транзита и назначения;

5. доступ к процедуре МДП для национальных объединений (разрешение на выдачу книжек МДП и действовать в качестве гаранта); физических и юридических лиц (разрешение на использование книжек МДП); и международных организаций (ответственность за эффективную организацию и функционирование международной системы гарантий) должен контролироваться уполномоченными национальными органами или Административным комитетом МДП.

Цель секретариатов ЕЭК ООН и МДП состоит в продолжении работы в избранном направлении и в создании надежного международного механизма для дальнейшего совершенствования взаимодействия между государствами-участниками Конвенции МДП и транспортной отраслью. Необходимо постоянно развивать законодательную базу транзитной системы МДП и рационализировать ее работу таким образом, чтобы она всегда отвечала требованиям и транспортной отрасли, и таможенных органов.

ООН, как всемирная организация и депозитарий Конвенции МДП, предоставляет услуги по управлению Конвенцией и внесению в нее необходимых изменения. Практика показывает, что Конвенция МДП, являясь частью работы ЕЭК ООН по упрощению транспортного сообщения, служит интересам всех ее участников - таможенных органов и перевозчиков. Все это позволяет надеяться, что Конвенция МДП будет успешно работать и в будущем.

УДК 330.341

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НАУЧНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ПАРКОВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Лагутко М.М., Журкевич М.В., Трощая Н.Ю.

Белорусский национальный технический университет

e-mail: medved-009@mail.ru

***Abstract.** This article deals with the functioning and development elements of innovation infrastructure. It draws our special attention to the aims of technology parks. The conclusion deals with the development of technology parks as a non-profit structure.*

В течение последних двух десятилетий проблема инноваций постоянно находится в центре внимания экономистов и ученых разных стран мира. Способность к созданию и практическому использованию инноваций становится необходимым условием достижения качественного экономического роста. В настоящее время в Республике Беларусь действует ряд законодательных актов, направленных на регулирование вопросов инновационной деятельности, а также деятельности субъектов инновационной инфраструктуры.

В Национальной стратегии устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 года инновации названы одним из приоритетных направлений. Инновационная политика и практика в Республике Беларусь получили значительный стимул к развитию с принятием в 2012 году нового Закона о государственной инновационной политике и инновационной деятельности (далее Закон). Настоящий Закон направлен на определение правовых и организационных основ государственной инновационной политики и инновационной деятельности в Республике Беларусь. Государственные программы инновационного развития (ГПИР) являются программным средством реализации государственной стратегии и политики в сфере инноваций в соответствии с общим 5-тилетним циклом государственного планирования в Беларуси [1].

Беларусь уже выполнила две подобных программы: ГПИР 2008-2010 (с более коротким сроком реализации, так как она была принята в середине регулярного цикла планирования) и ГПИР 2011-2015. На данный момент в стране реализуется ГПИР 2016-2020. ГПИР 2016-2020 включает целый ряд амбициозных проектов и целей модернизации