

Механизм создания результата инновационной деятельности вуза – инновационного продукта – включает две стадии: 1) «научные мероприятия»; 2) «инновационные мероприятия». В рамках каждой стадии целесообразно выделять этапы в зависимости от целевого назначения проводимых мероприятий. Так, стадия научных мероприятий объединяет в себе первые два этапа: 1) «научные исследования (по видам – фундаментальные и (или) прикладные научные исследования)»; 2) «разработки». Стадия инновационных мероприятий – третий, четвертый и пятый этапы: 3) «правовая охрана научных и научно-технических продуктов»; 4) «трансфер технологий»; 5) «внедрение». Для определения вклада фундаментальных и прикладных научных исследований в создание стоимости инновационных продуктов и формирование доходов от научно-инновационной деятельности вузов, затраты по указанным видам научных исследований предложено рассматривать отдельно. На основе установленного механизма можно определить последовательность формирования затрат и фактической себестоимости инновационного продукта.

Таким образом, теоретическое обоснование экономической сущности инновационного продукта обеспечивает теоретический задел для формирования единого, непротиворечивого представления об инновационном продукте как новой единице управления, представляющей собой значимый актив организации, способный обеспечивать доходные поступления в результате его реализации, а также дополнительные экономические и (или) иные выгоды при его использовании. Вышеизложенное актуально и применимо не только для учреждений высшей школы, но и для учреждений, специально созданных для организации научных исследований и проведения опытно-конструкторских разработок.

Список использованных источников

1. Медведева, Г. Б. Инновационные аспекты деятельности вуза / Г. Б. Медведева // Перспективы инновационного развития Республики Беларусь: материалы междунар. науч.-практ. конф., Брест, 23 окт. 2009 г. / Брестский гос. техн. ун-т; редкол. : А. М. Омелянюк [и др.] – Брест: Издательство БрГТУ, 2009. – С. 123 – 124.
2. System of National Accounts 2008 – 2008 SNA // United Nations Statistics Division [Электронный ресурс] – 2011. – Режим доступа : <http://unstats.un.org/unsd/nationalaccount/sna2008.asp>. – Дата доступа : 02.09.2011.

УДК 346(476)

ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

**Ю.А. Амельчя, доцент,
Академия управления при Президенте Республики Беларусь,
г. Минск, Республика Беларусь**

В контексте реализации положений Директивы Президента Республики Беларусь от 31.12.2010 г. № 4 «О развитии предпринимательской инициативы и стимулировании деловой активности в Республике Беларусь» (подп. 2.3 п. 2) и создания благоприятных условий для развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах, обеспечения эффективного использования транзитных возможностей Республики Беларусь с принятием Указа Президента Республики Беларусь от 13.06.2011 г. № 245 «О внесении изменений и дополнения в указы Президента Республики Беларусь от 15 мая 2008 г. № 270 и от 1 марта 2010 г. № 101» (далее – Указ № 245) существенно расширен спектр преференций для субъектов, осуществляющих строительство, реконструкцию объектов придорожного сервиса

и не только, и расширены категории самих объектов, подпадающих под определение объектов придорожного сервиса и соответственно претендующих на применение новых льгот.

Основным нормативным правовым актом, регулирующим основы придорожного сервиса, является Указ Президента Республики Беларусь от 15.05.2008 г. № 270 «О мерах по развитию придорожного сервиса» (далее – Указ № 270). Помимо названного акта следует отметить Программу «Дороги Беларуси» на 2006 – 2015 годы, утвержденную постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 06.04.2006 г. № 468, в которой определено, что для достижения международных нормативов в соответствии с Европейским соглашением о международных автомагистралях (СМА) и соглашением о трансъевропейских автомагистралях (ТЕМ) необходимо увеличение количества объектов придорожного сервиса, включая автозаправочные станции, станции технического обслуживания, пункты постоя.

Кроме того, в стратегии развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011 - 2015 годы, утвержденной постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 09.08.2010 г. № 1181, в качестве решения задачи по развитию инфраструктуры международных транспортных коридоров, проходящих по территории республики, предложено развитие придорожного сервиса.

Таким образом, с учетом актуальности данного направления развития республики для использования транзитных возможностей предложенные в Указе № 245 новеллы можно назвать существенными для дальнейшего совершенствования специального правового режима для придорожного сервиса.

В первую очередь отметим, что Указом № 245 скорректирован перечень объектов придорожного сервиса и приведен в соответствие с законодательством, регулирующим дорожную деятельность, и расширен за счет включения в состав понятия новых объектов. Так, в соответствии с Указом № 245 под объектами придорожного сервиса понимаются капитальные строения (здания, сооружения), расположенные на придорожной полосе (в контролируемой зоне) республиканских автомобильных дорог, а также расположенные на земельном участке, часть которого находится на придорожной полосе (в контролируемой зоне), а другая часть непосредственно прилегает к придорожной полосе (контролируемой зоне) республиканских автомобильных дорог, и предназначенные для обслуживания участников дорожного движения в пути следования (мотели, хостелы (или иначе – молодежные гостиницы), гостиницы, кемпинги, станции технического обслуживания, объекты торговли и общественного питания, мойки, охраняемые стоянки, стоянки для автофургонов и автоприцепов для жилья), за исключением объектов, расположенных на земельных участках, предоставленных для строительства и (или) обслуживания автозаправочных станций.

Следует отметить, что в приведенном перечне объектов придорожного сервиса с принятием Указа № 245 впервые обозначены хостелы, охраняемые стоянки, стоянки для автофургонов и автоприцепов для жилья, и из прежнего перечня в Указе № 270 исключены объекты, расположенные на земельных участках, предоставленных для строительства и (или) обслуживания автозаправочных станций.

Еще с принятием Указа № 270 для объектов придорожного сервиса определены квалифицирующие признаки – место расположения объектов и цель их использования. Речь идет о нахождении объекта в придорожной полосе или в так называемой контролируемой зоне республиканских автомобильных дорог. Однако территория места нахождения объекта расширена за счет того, что в соответствии с Указом № 245 такие объекты могут располагаться еще и на земельном участке, часть которого находится на придорожной полосе (в контролируемой зоне), а другая часть непосредственно прилегает к придорожной полосе (контролируемой зоне) республиканских автомобильных дорог.

Цель использования объектов придорожного сервиса – обслуживание участников дорожного движения в пути следования.

Частью пятой статьи 39 Закона Республики Беларусь от 02.12.1994 г. № 3434-ХІІ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» (далее – Закон N 3434-ХІІ) определяется, что расходы на проектирование, развитие (строительство, реконструкцию), содержание и ремонт подъездов к объектам придорожного сервиса, стоянок, площадок для остановки автомобильных транспортных средств, водоотводных устройств, санитарных и других сооружений, необходимых для функционирования объектов придорожного сервиса, несут их владельцы. С учетом изменения состава объектов придорожного сервиса на отдельные из указанных объектов (например, на стоянки) будут распространяться льготы, предоставленные Указом № 245, что необходимо рассматривать как положительный момент в правовом регулировании соответствующих отношений.

Поскольку функционирование объектов придорожного сервиса и осуществление деятельности с их использованием урегулировано специальными нормами, то можно говорить о специальном правовом режиме для таких объектов, в рамках которого помимо прочего применимы льготы, преференции, преимущества:

1. Указ № 245 закреплено освобождение от земельного налога земельных участков, предоставляемых для строительства объектов придорожного сервиса и инженерной инфраструктуры к ним, в течение периода проведения проектных работ и осуществляемых в пределах нормативных сроков, определенных в проектной документации, строительных работ, а также земельных участков, занятых объектами придорожного сервиса, в течение двух лет после ввода таких объектов в эксплуатацию.

Тем самым выделены две категории «льготных» земельных участков, и земельный налог не уплачивается за:

во-первых, земельные участки, предоставляемые для строительства объектов придорожного сервиса и инженерной инфраструктуры к ним, в течение периода проведения проектных работ, то есть с момента начала проектирования до даты окончания, а также на период проведения строительных работ, но осуществляемых в пределах нормативных сроков, определенных в проектной документации;

во-вторых, земельные участки, занятые объектами придорожного сервиса, в течение двух лет после ввода таких объектов в эксплуатацию.

Иными словами, освобождение может применяться фактически с начала осуществления проектных работ и до истечения двухлетнего периода после ввода объектов в эксплуатацию.

2. Для тех организаций, которые осуществляют строительные работы по строительству объектов придорожного сервиса и инженерной инфраструктуры к ним, установлено освобождение от обязательных отчислений в инновационные фонды, образуемые в соответствии с законодательством в части себестоимости указанных строительных работ (подп. 1.2 п. 1 Указа № 270 в ред. Указа № 245).

3. Строительство объектов придорожного сервиса и инженерной инфраструктуры к ним осуществляется без возмещения потерь сельскохозяйственного и (или) лесохозяйственного производства, вызванных изъятием сельскохозяйственных земель и земель лесного фонда для целей, не связанных с ведением сельского и лесного хозяйства.

При этом банки, уполномоченные обслуживать государственные программы, вправе предоставлять кредиты организациям и индивидуальным предпринимателям для строительства и (или) реконструкции объектов придорожного сервиса и инженерной инфраструктуры к ним на срок до пяти лет по следующим ставкам:

- по кредитам в белорусских рублях – в размере 2/3 ставки рефинансирования Национального банка Республики Беларусь;
- по кредитам в иностранной валюте – в размере 8 процентов годовых.

Компенсация банкам потерь от предоставления вышеуказанных кредитов производится путем уменьшения суммы подлежащего уплате банками налога на прибыль (п. 2 Указа № 270).

4. Для организаций, осуществляющих эксплуатацию объектов придорожного сервиса, помимо указанных выше действуют льготы, предусмотренные налоговым законодательством. Так, в соответствии с подп. 1.12 п. 1 ст. 140 Налогового кодекса Республики Беларусь освобождается от налога на прибыль прибыль, полученная от реализации товаров (работ, услуг) на объектах придорожного сервиса, – в течение пяти лет с даты ввода в эксплуатацию таких объектов.

5. Для индивидуальных предпринимателей в соответствии с подп. 1.47 п. 1 ст. 163 Налогового кодекса Республики Беларусь освобождены от подоходного налога доходы, полученные от реализации товаров (работ, услуг) в объектах придорожного сервиса в течение пяти лет с даты ввода в эксплуатацию таких объектов.

6. Для плательщиков налога на недвижимость в соответствии с подп. 1.16 п. 1 ст. 186 Налогового кодекса Республики Беларусь освобождены от налога на недвижимость объекты придорожного сервиса в течение двух лет с даты ввода их в эксплуатацию.

В заключение отметим, что приведенные новеллы несомненно необходимы и логичны в нынешних экономических условиях, но следует подчеркнуть, что механизм их действия будет работать только тогда, когда остальные нормы законодательства будут приведены в соответствие с Указом № 245. Речь идет как о законодательных актах, так и об иных нормативных правовых актах, включая постановления Совета Министров Республики Беларусь.

УДК 332.13

ГРАВИТАЦИОННАЯ МОДЕЛЬ ВНУТРЕННЕЙ ДИНАМИКИ КЛАСТЕРА

*Ю.Н. Андросик, аспирант,
УО «Белорусский государственный технологический университет»,
г. Минск, Республика Беларусь*

Изначально истоки кластерных образований изучались в экономике агломераций, экономике локализации и в теории размещения производства. На современном этапе развития кластерной теории ее дополняют теорией отношений, сетевой теорией, новой теорией роста, а также концепцией конкурентных преимуществ.

Выявление причин и механизмов кластерной динамики является трудоемкой задачей. А суждение о том, что внутренняя динамика кластера в основном зависит от уровня интенсивности конкуренции, инновационной активности и отношений сотрудничества поверхностно и не отражает глубинных причин проблемы. Понимание причин и механизмов кластерообразования помогут на практике при создании и проектировании кластера, прогнозировании его развития, выявления границ кластера и определении потенциальных предприятий, входящих в кластер.

Кластерные образования обладают довольно важным свойством: совместные усилия предприятий и организаций в определенных сферах ведут к синергетическому эффекту, который усиливается географической близостью и формированием особого типа социального взаимодействия (сетей) и институтов. К сосредоточению предприятий в каком-либо регионе приводят желание работать в выгодных для предприятия условиях, накопление социального капитала, формирование привлекательного инвестиционного климата и отношений доверия. Поэтому кластер обладает определенной привлекательностью, что является основной движущей силой и основным мотивом в стремлении предприятий в