В качестве финансовых стимулов по развитию инновационного сектора промышленности предлагается софинансирование (государственное частное партнерство) и широкое применение схем лизинга.

В заключение можно отметить, что активизация инновационной деятельности промышленных предприятий возможна только при изменении системы управле¬ния всей цепочкой инновационного процесса, создании инновационной системы на каждом предприятии и эффективной её организации. Предприятия наряду с традиционной конкуренцией в масштабах производства должны учитывать временной фактор, то есть фактор опережения конкурентов во времени.

Список использованных источников

1. *Герасенко, В. П.* Модернизация управления промышленными предприятиями в условиях региональной интеграции хозяйствующих субъектов: монография / В. П. Герасенко. – Пинск: ПолесГУ, 2010. – 283 с.

2. *Безрукова, Т. Л.* Производственное и инновационное развитие промышленных предприятий на основе повышения эффективности экономической деятельности / Т. Л. Безрукова, И. И. Шанин // Общество: Политика. Экономика. Право. – 2012. – № 2. – С. 52–59.

К. И. Згурская
Научный руководитель – доктор юридических наук
Д. М. Демичев

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Транспорт является связующим звеном в экономике любого государства и представляет собой единый комплекс, который охватывает все виды общественного производства, распределения и обмена. По своему значению, по объему перевозок железнодорожный транспорт занимает первое место среди других видов транспорта Республики Беларусь. Такое положение обусловлено географическими и климатическими особенностями нашей страны, за счет чего и повышается роль всей транспортной системы. В 2013 г. железнодорожный транспорт сохранил свои лидирующие позиции в транспортном комплексе Республики Беларусь: его доля составила в грузообороте – 68,4 %, в пассажирообороте – 42 %. Обеспечено выполнение всех заявок на перевозки грузов в объеме более 1 млн вагонов.

Организационно-технологические особенности железнодорожного транспорта: единая сеть железнодорожных путей, взаимосвязанная экономика отделений железных дорог, необходимость централизованного управления движением поездов и др. – обусловливают объективную це-

БДЭУ. Беларускі дзяржаўны эканамічны універсітэт. Бібліятэка.
БГЭУ. Белорусский государственный экономический университет. Библиотека.
BSEU. Belarus State Economic University. Library.
http://www.bseu.by elib@bseu.by

лесообразность и необходимость централизованного государственного регулирования производственной деятельности всего железнодорожного транспорта. Законодательство, регулирующее порядок и функционирование железнодорожного транспорта, развивается в настоящее время чрезвычайно динамично. Структурная реформа на железнодорожном транспорте ставит проблемы, которые никогда раньше не решались отечественной наукой транспортного права. В Гражданский кодекс Республики Беларусь включены основные принципиальные положения, регулирующие договор перевозки, которые представляют собой правила, применимые в равной степени к отношениям, связанным с перевозкой грузов, пассажиров и багажа различными видами транспорта.

Правовые вопросы, возникающие из международных железнодорожных перевозок, регулируются путем заключения соответствующих двусторонних соглашений о грузовых и пассажирских сообщениях. Республика Беларусь, не являясь участницей универсальных международных конвенций (МГК, МПК и КОТИФ), имеет двусторонние соглашения по вопросам железнодорожных перевозок со многими государствами как ближнего, так и дальнего зарубежья. В них решаются вопросы координации железнодорожных перевозок и особенности правового регулирования деятельности предприятий, учреждений и организаций железнодорожного транспорта. В соглашениях со странами СНГ констатируется сохранение действующего порядка осуществления международных перевозок грузов и пассажиров железнодорожным транспортом. Они сохраняют сложившиеся технологические связи между железными дорогами, устанавливают систему ответственности за нарушение технологических параметров перевозочной работы.

В Республике Беларусь экономические, правовые и организационные основы деятельности железнодорожного транспорта определяет Закон Республики Беларусь от 6 января 1999 г. № 237-З «О железнодорожном транспорте» [1]. В соответствии с указанным Законом организация перевозок пассажиров, грузов, грузобагажа и багажа в международном железнодорожном сообщении, развитие международных транспортных связей и внешнеэкономическая деятельность осуществляются республиканским органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта – государственным объединением «Белорусская железная дорога», подчиненным Министерству транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Правовые и организационные основы осуществления транспортно-экспедиционной деятельности в Республике Беларусь в целях создания условий для обеспечения потребностей экономики и населения в транспортно-экспедиционных услугах определяет Закон от 13 июня 2006 г. №124-З «О транспортно-экспедиционной деятельности» [2].

Отношения, возникающие при перевозке опасных грузов, осуществляемой на территории Республики Беларусь, регулируются Законом Ре-

спублики Беларусь от 6 июня 2001 г. №32-З «О перевозке опасных грузов»[3]. Белорусская железная дорога осуществляет функции управления в области перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом общего пользования. Во исполнение данного Закона разработаны Правила по обеспечению безопасной перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом по территории Республики Беларусь, утвержденные постановлением Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь от 28 декабря 2012 г. № 73. Данные Правила определяют общие требования и основные условия обеспечения безопасности перевозок опасных грузов железнодорожным транспортом, обязанности участников перевозки опасных грузов. Они являются обязательными для всех субъектов перевозки опасных грузов – перевозчиков, грузоотправителей, грузополучателей, участвующих в процессе перевозки опасных грузов, а также субъектов хозяйствования, независимо от форм собственности, занимающихся изготовлением, техническим обслуживанием и ремонтом подвижного состава и контейнеров (контейнеров-цистерн) для перевозки опасных грузов, транспортно-экспедиционным обслуживанием [4].

Отношения, возникающие между Белорусской железной дорогой, ее организациями и грузоотправителями, грузополучателями, пассажирами, другими физическими и юридическими лицами при пользовании ими услугами железнодорожного транспорта общего пользования, их права, обязанности и ответственность, а также порядок составления, заключения и выполнения договоров на железнодорожные перевозки, основные условия перевозок пассажиров, грузов и багажа, основные правила эксплуатации подъездных путей, а также отношения Белорусской железной дороги, ее организаций с организациями других видов транспорта регулируются Уставом железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденным постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 2 августа 1999 г. № 1196 «Об утверждении Устава железнодорожного транспорта общего пользования». Согласно п. 2 данного Устава железнодорожный транспорт общего пользования призван обеспечивать во взаимодействии с другими видами транспорта потребности экономики и населения в перевозках и связанных с ними работах и услугах, безопасность движения транспортных средств, охрану окружающей среды, формирование рынка транспортных работ и услуг [5].

Социально-экономическое значение железнодорожного транспорта обуславливает важность нормативно-правового обеспечения его деятельности. Нельзя сказать, что данная сфера отличается стабильностью. Главной правовой проблемой продолжает оставаться углубление противоречий между тенденциями развития базового (в том числе гражданского) законодательства страны и основами правового регулирования железнодорожного транспорта, базирующегося на принципах командно-административной системы. Данная оценка во многом справедлива и в настоящее время.

Действующие законы недостаточно проработаны и не меняют модель правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта. Существует необходимость приведения таких законов в соответствие с международными договорами Республики Беларусь.

В настоящее время очевидна необходимость по совершенствованию железнодорожного законодательства. Первым шагом должно стать скорейшее принятие изменений и дополнений в Закон Республики Беларусь от 6 января 1999 г. № 237-З «О железнодорожном транспорте», действующая редакция которого имеет ряд существенных недостатков. Прежде всего, это общий, декларативный характер правовых норм, что неприемлемо для определения правил государственного регулирования. Представляется целесообразным разработка Закона Республики Беларусь «О внесении изменений и дополнений в некоторые законы Республики Беларусь по вопросам железнодорожного транспорта» с целью приведения Закона Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» в соответствие с международными договорами Республики Беларусь, в частности, с Соглашением о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики, от 9 декабря 2010 г., Техническими регламентами Таможенного союза.

В целях приведения Закона «О железнодорожном транспорте» в соответствие с Указом Президента Республики Беларусь от 25 апреля 2012 г. № 202 «О мерах по развитию перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования» [6] требуется включить в указанный Закон такие термины, как городское сообщение (городские линии), коммерческое сообщение (коммерческие линии), межрегиональное сообщение (межрегиональные линии), региональное сообщение (региональные линии). Кроме того, на наш взгляд, необходимо включить в Закон «О железнодорожном транспорте» нормы о государственном регулировании в области железнодорожного транспорта, с уточнением полномочий Совета Министров Республики Беларусь и Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь в области железнодорожного транспорта.

Список использованных источников

1. Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 1999. – № 4. – 2/12; 2012. – № 1. – 2/1878.

2. Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2006. – № 93. – 2/1221; 2010. – № 289. – 2/1747.

3. Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2001. – № 56. – 2/775; Нац. правовой интернет-портал Респ. Беларусь. – 24.07.2013. – 2/2060.

4. Нац. правовой Интернет-портал Респ. Беларусь. – 19.03.2013. – 8/26797; 23.12.2013. – 8/28173.

5. Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. –1999. – № 67. – 5/1506; Нац. правовой интернет-портал Респ. Беларусь. – 22.03.2014. – 5/38574.

5. Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2012. – № 49. – 1/13473.

БДЭУ. Беларускі дзяржаўны эканамічны універсітэт. Бібліятэка.
БГЭУ. Белорусский государственный экономический университет. Библиотека.
BSEU. Belarus State Economic University. Library.
http://www.bseu.by elib@bseu.by