

научно-образовательной, инновационной политике, содействие международному сотрудничеству в сфере исследований и разработок.

Литература

1. О разработке и реализации Национальной технологической инициативы. Решения по итогам заседания президиума Совета при Президенте Российской Федерации по модернизации экономики и инновационному развитию России от 20 июня 2015 г. [Электронный ресурс] // Правительство России. — Режим доступа: <http://government.ru/orders/selection/401/18547/>. — Дата доступа: 23.06.2017 г.

2. Ключевые гипотезы Национальной технологической инициативы: версия 1 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://nti.wikivote.ru/attachments/1/76c681ba-fbc4-4c9d-9f49-bbb48a8b738e/Стратегия_НТИ_версия_2_.pdf. — Дата доступа: 23.06.2017.

*Т.А. Сигаева, канд. юрид. наук, доцент
БГЭУ (Минск)*

СПОСОБЫ ЗАЩИТЫ ПРАВ УЧАСТНИКОВ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Сущность договора обуславливает, по общему правилу, широкое усмотрение участниками выбора действий по защите права, основанное на принципах диспозитивности договора, эффективности защиты; избрание конкретного способа защиты формируется по критерию соответствия способа защиты правовой сущности нарушенного права, а также характеру и степени нарушения. Особенностью выбора способа защиты прав, возникающих из соглашений по подаче транспортных средств и предъявлению груза к перевозке железнодорожным транспортом, является то, что действие принципов здесь сведено до минимума. В основном учитывается вышеуказанный критерий.

Нарушения прав на этапе организации перевозки грузов таковы, что требуют использования штрафных способов защиты, являющихся по правовой природе мерами ответственности. Если нормативными правовыми актами или соглашением сторон не предусмотрены меры ответственности, то для защиты прав используются любые способы, не являющиеся мерами ответственности.

Применительно к судебной форме защиты прав и охраняемых законом интересов можно выделить следующие действия по защите прав участников организации перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Право перевозчика на предъявление груза, в том числе в согласованном объеме, обеспечивается применением такого способа защиты как взыскание исключительной неустойки в виде штрафа. Размер штрафа различается в зависимости от способа учета грузов и вида транспортных средств. Законодательство не содержит нормы о сроке, по истечении которого груз считается непредъявленным. Полагаем, его следует предусмотреть.

Традиционно за нарушение сроков исполнения обязательства законодательством или соглашением предусматривается взыскание неустойки. За нарушение права на соблюдение сроков предъявления груза законодательство не предусматривает мер ответственности. Способы защиты, не являющиеся мерами ответственности, не представляются востребованными в виду правовой природы и характера нарушения права. Наличие юридической возможности, не обеспечиваемой адекватной эффективной судебной защитой, не соответствует состоянию и тенденциям развития законодательства. Действие по защите права на соблюдение сроков предъявления груза должно определяться, в том числе, с учетом технологических особенностей перевозок.

За нарушение права грузовладельца на представление транспортных средств, в том числе, в согласованном количестве, законодательство предусматривает взыскание штрафа. В нормативных правовых актах отсутствует срок, по истечении которого транспортные средства можно считать непредъявленными. Представляется целесообразным его предусмотреть.

Как и за нарушение права на соблюдение сроков предъявления груза, законодательство не предусматривает мер ответственности за нарушение права на соблюдение сроков подачи транспортных средств.

Законодательством предусмотрен способ защиты права перевозчика на приемку транспортных средств в виде взыскания штрафа. В то же время за нарушение права грузоотправителя на приемку груза в согласованном объеме, на соблюдение сроков приемки ответственность перевозчика не предусмотрена. Позиция законодателя, вероятно, обусловлена тем, что посредством перевозок обеспечивается удовлетворение потребностей населения и экономики, и процесс должен осуществляться непрерывно; перевозка представляет собой вид предпринимательской деятельности, являющейся источником прибыли перевозчика, и он не заинтересован в необоснованном отказе в приемке грузов. Эти обстоятельства были актуальны в советский период, когда данные правила об ответственности и были закреплены в законодательстве. Сегодня вопрос требует переосмысления с учетом произошедших геополитических, экономических и правовых реформ.

*Г. В. Сидунова, канд. экон. наук, доцент
БГЭУ (Минск)*

А. В. Горбатовский

Институт системных исследований в АПК НАН Беларуси (Минск)

*Е. А. Шахан
БГЭУ (Минск)*

РЕЗЕРВЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПОТЕНЦИАЛА ОТРАСЛИ ЖИВОТНОВОДСТВА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Производственный потенциал отрасли животноводства представляет собой способность произвести и реализовать максимально возможный объем животноводческой продукции заданного ассортимента и качества при условии эффективного использования вовлеченных ресурсов с целью получения дохода и решения других задач.

Для расчета резервов повышения эффективности производственного потенциала был использован таксонометрический способ, учитывающий степень отклонения фактических показателей от эталонной модели. Было проведено нормирование таких показателей, как производительность труда и производительность 1 балло-га, фондоотдача, продуктивность животных. Эталонное значение показателя по каждому региону определили по формуле

$$Z_{\text{эт}} = Z_{\text{ф}} + S,$$

где $Z_{\text{эт}}$ — эталонное значение показателя; $Z_{\text{ф}}$ — фактическое значение показателя; S — стандартное отклонение.

Резерв роста эффективности использования каждого вида ресурсов по отрасли животноводства в республиканском и областном разрезах рассчитали следующим образом: