

Правоприменительная практика опосредования трудовых отношений с участием приемных родителей и родителей-воспитателей содержит случаи использования как срочной, так и бессрочной форм трудового договора. Чаще всего такие отношения облекаются в форму контракта с учетом общегосударственной тенденции к его применению в 90 % случаев.

Следует отметить, в части регламентации срока действия трудовых отношений с приемными родителями и родителями-воспитателями в Положении о приемной семье и Положении о детском доме семейного типа предусматривается, что трудовой договор заключается на срок действия договора об условиях воспитания и содержания детей. Данное условие является достаточно важным при выборе вида трудового договора, заключаемого с данной категорией работников.

Договор об условиях воспитания и содержания детей заключается на срок от одного месяца до достижения ребенком возраста 18 лет или до достижения совершеннолетия и поступления ребенка в учреждение профессионально-технического, среднего специального или высшего образования. Таким образом, определен срочный характер таких отношений, а также обозначена связь данных договоров, которая требует дополнительного научного осмысления.

Следовательно, текущее состояние правоприменительной практики и правового регулирования труда приемных родителей и родителей-воспитателей характеризуется отсутствием единства подхода в части определения срока, заключаемого трудового договора. Специальные нормы семейного законодательства регламентируют отдельные трудовые вопросы, например, в части установления срока трудового договора в привязке к договору об условиях воспитания и содержания детей. Трудовой кодекс Республики Беларусь не содержит на указанный счет каких-либо особенностей, а его общие положения не могут быть применимы в полной мере.

<http://edoc.bseu.by/>

*Н.Н. Артюшенко, канд. юрид. наук, доцент  
artmasha2012@gmail.com  
БГЭУ (Минск)*

## **КОРПОРАТИВНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В СФЕРЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ В ЕДИНОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ ЕАЭС**

Отличительной чертой современности стала возрастающая тенденция к сближению экономических интересов государства и субъектов хозяйствования. В ходе глобализационных и интеграционных процессов интересы взаимовыгодного сотрудничества, особенно в энергетической, торговой и транспортной деятельности, уже давно выходят за рамки государственных границ и регионов. Следовательно, изменяется основа мирового сосуществования: все большее значение приобретают возможность объединения капиталов, распределение рынка производительных сил и сбыта товаров, работ и услуг. На смену анархии систем национальных государств приходит международный корпоративный порядок [1, с. 13].

Международной корпорацией могли бы стать железные дороги стран ЕАЭС. Подобный проект развития трансконтинентальной железнодорожной инфраструктуры — Трансъевразийский пояс — Razvitie «Европа—Азия», предусматривающий создание протяженного кластера, уже существует [2], однако его реализация не начата. По нашему мнению, создание такого образования возможно в ближайшей перспективе, в настоящее время существуют необходимые предпосылки:

- создано единое экономическое и коммуникационное пространство ЕАЭС;
- решены проблемы таможенного и расчетно-финансового регулирования;

- железные дороги функционируют в формате одной колеи, общих правил технического и технологического обслуживания;
- по единым путям сообщения ЕАЭС следуют одинаковые транзитные грузы;
- сохранились корпоративные связи железнодорожников в постсоветских республиках;
- создан в правовом поле ЕАЭС системный ресурс, заложенный еще Соглашением о принципах формирования транспортного пространства и взаимодействия государств — участников Содружества Независимых Государств в области транспортной политики [3].

Геоэкономическая новизна позволяет формировать новый полюс генерации, а геокультурный аспект создает неиндустриальный союз транспортных корпораций, безбарьерное пространство в трансконтинентальном железнодорожном коридоре с развитием совместной собственной базы, в чем заинтересованы страны-транзитеры.

Образование международной железнодорожной корпорации позволит провести перезагрузку содержания белорусского участка железнодорожного транспорта на эту структурную единицу ЕАЭС, что обеспечит рациональное использование финансовых взносов названных объединений, кооперировать усилия на модернизацию железной дороги не только Беларуси, но и ЕАЭС.

Создание международной железнодорожной корпорации ЕАЭС, без выбытия железных дорог из собственности их владельцев, позволит на локальном уровне решить важнейшую задачу ЕАЭС — повышение эффективности перевозки железнодорожного груза как транзитного характера, так и на местном уровне.

Для решения организационно-правовых проблем формирования такой структуры необходимо:

1. Внедрить прогностическую волю глав государств, входящих в ЕАЭС, и инициативу руководства наднациональных органов.

2. Подчинить созданную корпорацию формату Универсального кодекса поведения транснациональных корпораций ООН с учетом национальных интересов стран ЕАЭС, геостратегического положения транспортного и торгового мирового рынка.

3. Сделать ставку евроазиатской интеграции не только на общие совместные проекты, но и перераспределить акценты на отдельные секторы экономики путем предоставления юридических, экономических и организационных свобод корпоративным образованиям.

4. Сблизить ключевое транспортно-коммуникационное звено и сырьевые, промышленные, торговые источники, обеспечивающие ритмичную работу железнодорожного комплекса ЕАЭС.

5. Реализовать интеграционную белорусскую «дорожную карту» в части снятия барьеров, ограничений и изъятий в торговле, позиционирования Республики Беларусь в качестве экспортного хаба ЕАЭС, создания равных условий хозяйствования при разработке программ импортозамещения и стимулирования экспорта, совершенствования инфраструктуры контроля над исполнением принятых ЕАЭС решений, гармонизации законодательства в области интеллектуальной собственности.

### Источники

1. *Said, A.A. Persuing human dignity / A.A. Said // Human rights and world order. — N.Y., 1978.*
2. *Ткачук, С. Внешний контур становления евразийской интеграции [Электронный ресурс] / С. Ткачук // Globalatfairs. — Режим доступа: <https://globalatfairs.ru/number/EAES-i-vse-vse-vse--18145>. — Дата доступа: 20.02.2020.*

3. О Рекомендациях по гармонизации законодательств государств — членов ЕвразЭС в сфере правового регулирования перевозок, осуществляемых железнодорожным транспортом СНГ [Электронный ресурс] : постановление Межпарламент. Ассамблеи Евраз. экон. сообщества, 15 мая 2011 г., № 12-13 // КонсультантПлюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2018. — Дата доступа: 15.02.2020.