

исключительное право на совершение которых принадлежит автору, то Закон Республики Беларусь «Об охране прав на знаки для товаров и услуг» о таких действиях ничего не говорит. И в этом, с учетом целей правовой охраны, и нет необходимости.

Наконец, следует обратить внимание и на то, что право на товарный знак по законодательству имеет двойную природу. С одной стороны, оно является исключительным правом (только правообладатель имеет право совершать определенные действия), с другой – является правом запрещать те действия, которые может совершать правообладатель. Подобная двойственность не является логичной и, по нашему мнению, представляет собой просто дефект юридической техники.

Подводя итог, необходимо отметить, что в законодательстве об охране прав на товарные знаки и знаки обслуживания мы видим две традиционные правовые формы организации их обращения как нематериальных объектов: предоставление права и передача исключительного права. Особенностью является то, что эти права предоставляются владельцу при определенных условиях. Передача права на товарный знак не должна вводить в заблуждение потребителей относительно свойств товаров и их производителей, а предоставление (передача) права на него возможно лишь при условии совершения определенных действий, направленных на обеспечение сохранения качества товаров, выпускаемых под тем же товарным знаком.

УДК 346.7

А.А. Бурьяк

ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ БЕЛОРУССКОГО РЫНКА МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Современные тенденции развития и трансформации транспортно-логистической инфраструктуры довольно тесно связаны с процессами глобализации и интернационализации международной экономики. Транспорт (железнодорожный, автомобильный, воздушный, морской) обеспечивает укрепление межгосударственных экономических связей, а также создает необходимые условия для рационального размещения производительных сил и взаимовыгодного разделения труда между государствами различных регионов мира.

В Республике Беларусь транспортное сообщение имеет существенное значение для удовлетворения внутренних потребностей в перевозках и является наиболее выгодным транспортным коридором между За-

падом и Востоком. Уникальное геополитическое положение Беларуси на мировом транспортном рынке предопределяет ее международное значение в области транспортных перевозок, формирования транспортной политики и транспортной безопасности.

Для обеспечения надежности функционирования транспортных магистралей страны в последнее время разработано множество организационных, экономических, правовых механизмов и инструментов государственного воздействия, требующих профессионального применения экономистами и юристами.

Выработанная национальная транспортная политика Беларуси направлена на активное формирование рыночных отношений, удовлетворение растущих потребностей в перевозках, совершенствование процедуры регистрации, лицензирования, заключение договоров, соблюдение правил дорожного движения и повышение ответственности за надлежащее исполнение транспортных обязательств и неправильную эксплуатацию транспортных средств.

Основную роль в правовом регулировании указанных общественных отношений помимо международных конвенций и соглашений, которые являются нормами международного частного права, играет национальное законодательство, значение которого возрастает по мере постоянного увеличения числа межгосударственных связей на уровне как правительств, так и отдельных частных компаний.

Республика Беларусь активно участвует в заключении международных договоров, регулирующих перевозки грузов, пассажиров и багажа. Все это в известной мере направлено на повышение эффективности и качества международных перевозок, осуществляемых Республикой Беларусь.

Вместе с тем построение мировой транспортно-логистической инфраструктуры, поддерживающей рост активности международных перевозок, должно осуществляться на принципах цифровизации современных общественных отношений. Это позволит обеспечить экономическую интеграцию транспортных и логистических систем отдельных государств и специализированных международных объединений в мировую транспортную систему в качестве равноправных партнеров, а также сократить (оптимизировать) расходы профессиональных участников международных перевозок за счет эффекта масштаба и внедрения инноваций.

В современных условиях проводимая руководством Республики Беларусь политика направлена на либерализацию экономики, активное сотрудничество с зарубежными партнерами, выход белорусских субъектов хозяйствования на новые рынки наряду с привлечением инвестиций в экономику Республики Беларусь. Особое внимание уделяется вопросам

экономического сотрудничества в рамках международных организаций, членом которых является наше государство, а также построения взаимовыгодного сотрудничества с зарубежными партнерами.

Так, в Евразийском экономическом союзе, членом которого является Беларусь, сегодня создается интегрированная информационная структура межгосударственного обмена данными и электронными документами в рамках ЕАЭС. Здесь должен быть обеспечен доступ к общим информационным ресурсам, а также к информационным ресурсам государств – членов ЕАЭС. В современных условиях формируется единое цифровое пространство в рамках ЕАЭС. Все это делает актуальными вопросы, касающиеся обеспечения государственного суверенитета и информационной безопасности.

Необходимо признать, что вступивший в силу в марте 2018 г. Декрет Президента Республики Беларусь от 21 декабря 2017 г. № 8 «О развитии цифровой экономики» имеет в современных условиях высокий коэффициент актуальности, содержит немало инновационных норм права.

Процессы цифровизации в Беларуси будут играть огромную позитивную роль при формировании новых и модернизации действующих производств, при обеспечении доступности финансовых ресурсов, необходимых для проведения исследований технологического характера, и в иных случаях.

Вместе с тем необходимо отметить, что в области организации международных перевозок имеется ряд нерешенных проблем. К их числу относятся пересечение границ, критерии распределения разрешений на проезд транспортных средств по территориям иностранных государств и многое другое. Отсутствует общепризнанная государствами система учета и контроля автомобильных перевозок. Значительно отличаются нормы законодательства разных стран, регулирующие осуществление международными перевозчиками одних и тех же процедур. Не всеми странами ратифицированы международные соглашения, направленные на унификацию процедур, совершаемых при международной перевозке грузов.

Дальнейшее развитие транспортно-логистической системы предполагает совершенствование планирования, реализации перевозок и контроля за материальными потоками. Данное направление позволит республике оптимизировать перемещение ресурсов и продукции на внутреннем и мировом рынках, а также интегрироваться в мировую экономическую систему на основе принципов логистики.

Одновременно не стоит забывать, что формирование и развитие цифровой экономики должно быть отнесено к национальным интересам Республики Беларусь. Необходимо развивать национальную эконо-

мику с помощью новых и новейших информационных технологий. При этом действующее в Республике Беларусь законодательство должно создавать благоприятную правовую среду для формирования и развития цифровой экономики.

Все это обуславливает необходимость принятия общереспубликанской программы развития транспортного законодательства Республики Беларусь, в том числе в сфере международных перевозок, в соответствии с принципами и задачами развития цифровой экономики.

УДК 343.35

В.М. Веремеенко

НЕЗАКОННОЕ УЧАСТИЕ В ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КАК УГРОЗА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ: ОБЪЕКТИВНАЯ СТОРОНА ПРЕСТУПЛЕНИЯ

Коррупция представляет собой одну из наиболее насущных проблем государственной политики многих стран, в том числе Республики Беларусь. Необходимо совершенствование механизма противодействия коррупции путем создания грамотного антикоррупционного законодательства и его эффективного применения. В последнее время ученые и сотрудники правоохранительных органов активно исследуют разнообразные формы проявления коррупции, среди которых в Республике Беларусь наблюдается незаконное участие в предпринимательской деятельности. Указанное деяние имеет весьма опасные последствия для политической системы государства и национальной экономики.

При анализе незаконного участия в предпринимательской деятельности прежде всего следует исходить из того, что ответственность за него предусмотрена ст. 429 УК Республики Беларусь, а специфика его объекта отражает политическую направленность преступления, определяет его общественную опасность. Данное преступление совершается при взаимодействии лиц, имеющих власть, с субъектами бизнеса, незаконном лоббировании ими интересов предпринимателей в целях личного узкогруппового обогащения, что представляет угрозу стабильности и устойчивости национальной экономики и политической системы государства.

При рассмотрении проблем, связанных с уголовно-правовой характеристикой незаконного участия в предпринимательской деятельности, большое теоретическое и практическое значение представляет изучение объективной стороны указанного преступления. В юридической лите-