

наступала и за распространение своих данных и реквизитов, и за распространение чужих. В этой части новый Закон имеет обратную силу

Что касается квалифицирующих признаков, перечисленных в ч. 3 и 4 ст. 222, то за некоторые из них ответственность была ужесточена. Так, за совершение незаконного оборота платежных инструментов группой лиц или сопряженного с получением дохода в крупном размере до 3 марта ответственность наступала по части 1, которая предусматривала максимальное наказание до шести лет лишения свободы. В новой редакции статьи ответственность наступает по части 3, которая устанавливает максимальное наказание до семи лет лишения свободы со штрафом или без штрафа. В этой части закон обратной силы не имеет.

В части 3 назван еще такой квалифицирующий признак, как повторность. В прежней редакции статьи ответственность за совершение преступления повторно наступала по части 2 и влекла ответственность до десяти лет лишения свободы со штрафом или без штрафа. В действующей редакции предусмотрено более мягкое наказание. Здесь закон обратную силу имеет.

Ответственность за совершение данного преступления организованной группой либо сопряженного с получением дохода в особо крупном размере предусмотрено сейчас в части 4 и наказание в этой части не изменилось. Исключение составляют случаи, если лицо получило доход в особо крупном размере, но при этом распространяло свои данные или реквизиты. В отношении таких лиц закон имеет обратную силу, так как их по действующему законодательству следует привлекать к административной ответственности, а не к уголовной.

Таким образом, данные изменения отражают последовательную государственную политику в направлении гуманизации уголовной ответственности и ее большей дифференциации.

УДК 625.1 (476)

ПРАВОВОЕ СТИМУЛИРОВАНИЕ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Н.Н. Артюшенко

УО «Белорусский государственный экономический университет
кандидат юридических наук, доцент

Современный стремительный индустриальный мир – это период высоких технологий, способных перевернуть представление о формах и способах развития постиндустриального общества, в том числе в сфере оказания услуг по перевозке груза, который не терпит отлагательства. Модернизация железнодорожной инфраструктуры имеет целью не только возобновление привычных средств передвижения и технологий, но и

внедрение новейших достижений отечественной и зарубежной науки, в основе которого лежат инновационные разработки в промышленности и транспорте. По мнению М.В. Волынской, «ведущей характеристикой инновационной деятельности является то, что она, так или иначе связана с созданием и (или) реализацией нового знания вне зависимости от сферы ее существования» [1, с. 38].

Инновационную эффективность перевозочного процесса возможно повысить и с помощью принятия нормативных правовых актов, как это происходит в ряде цивилизованных государств азиатского континента, в которых позитивные результаты науки и техники с помощью юридических норм возведены в ранг государственной политики. «Право, с помощью которого регулируются инновационные правоотношения, утверждает В.Г. Тихиня, способно быть катализатором инновационного процесса» [2, с. 31], и результатом послужит появление инновационного законодательства, фиксирующего новейшие технологии. Это станет побудительным мотивом модернизации экономики, направленной на повышение конкурентоспособности, диверсификации железнодорожных услуг в условиях ЕАЭС.

Инновационное закрепление уже нашло отражение в постановлении правительства Республики Беларусь №724 от 25 октября 2022 г. «О развитии интеллектуальных транспортных систем (ИТС)», которое определяет порядок создания и функционирования ИТС (мониторинг дорожного движения, электронный оборот, внедрение нанотехнических разработок. Механизм компенсации выдвинутых подходов изложен в Стратегии инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 года (далее в данной статье – Стратегия), в которой определены приоритетные направления модернизации транспорта и его инфраструктуры на основе инновационных и инвестиционных проектов, обеспечивающих снижение затрат и увеличение скорости перевозок, повышение качества и безопасности железнодорожных услуг, а также снижение вреда транспорта на окружающую среду.

Научный анализ эффекта инновационного развития железнодорожного комплекса, изложенного в Стратегии, предполагается проводить на основе координирующих и целевых показателей. В области перевозки груза это комплексный показатель стоимости доставки единицы продукции и связанных с ней операций и целевой показатель финансовых потерь, из-за несвоевременной доставки или транспортных происшествий.

Для выполнения указанной Стратегии планируется реализовать ряд следующих общих направлений: совершенствование условий для экспорта железнодорожных услуг и продвижения их на международные рынки на основе ИТ и других современных технологий; улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений; расширение инфраструктуры международных железнодорожных коридоров; обновление транспортных средств высокоэффективной, экологичной, экономичной, «зеленой»

техникой и приведение их состава к объемам и видам оказываемых услуг; совершенствование безопасности перевозки груза, в том числе по минимизации воздействия передвижных и стационарных источников загрязнения на окружающую среду, и реализация мер по ресурсо- и энергосбережению; актуализация систем формирования тарифной политики на перевозки пассажиров с учетом международного опыта и на евроазиатские перемещения груза, в том числе во внутриреспубликанском сообщении на основе снижения себестоимости; развитие интермодальных перевозок, увеличение контейнерных перевозок по безразрешительному принципу и инновационное пакетирование грузов; сокращение транспортных затрат, за счет использования преимуществ логистики, оптимального размещения ее инфраструктуры и повышения производительности погрузочно-разгрузочных работ; повышение уровня информатизации железнодорожных процессов, внедрение интеллектуальных систем мониторинга и управления; исключение недобросовестной конкуренции и монополизма; совершенствование подготовки, переподготовки и повышения квалификации работников для создаваемых высокоинтеллектуальных рабочих мест в сфере транспорта и логистики.

Реализация названной Стратегии, по мнению ученого П.В. Божанова [3, стр. 56–64], позволит обеспечить: повышение эффективности функционирования железнодорожной отрасли; сбалансированное развитие всех видов транспорта и модернизацию железнодорожной инфраструктуры; увеличение производительности труда и рентабельности организаций; снижение потерь, связанных с несвоевременной доставкой продукции или авариями на дорогах; увеличение скорости доставки груза и пассажиров; повышение транспортной безопасности; сокращение вредного воздействия транспортного комплекса на окружающую среду.

Результатом инновационной деятельности уже стала национальная информационная аналитическая система принятия координирующих решений по грузовым перевозкам. Управление пассажирскими перевозками осуществляется на цифровой базе «Экспресс-3». В рамках развития технологии приобретения электронных проездных документов через сеть Интернет функционирует единый раздел «Услуги пассажирам» официального сайта Белорусской железной дороги, а также мобильное приложение «БЧ. Мой поезд», управления финансовыми и материальными ресурсами осуществляется в рамках Единой корпоративной интегрированной системы на основе решений компании SAP AG (ЕК ИСУФР) [4].

Систематизируя проведенные исследования и выявленные проблемы инновационных возможностей повышения эффективности перевозки железнодорожного груза, следует в установленном порядке на законодательном уровне определить новые задачи для единых путей сообщения ЕАЭС:

- выделение достаточных инвестиций на модернизацию железнодорожной инфраструктуры в бюджетах союзных образований СНГ (ЕАЭС), Союзного государства России и Беларуси, ОДКБ;
- развитие государственно–частного партнерства, кластерных и венчурных объединений с целью привлечения капитала субъектов хозяйствования, учебных и научных заведений, в том числе зарубежных компаний, создав для них преференционные условия;
- вхождение в европейский стандарт обслуживания и выполнения услуг перевозочного процесса;
- создание общего информационно–логистического центра на просторах СНГ (ЕАЭС) и Союзного государства;
- безотлагательное выполнение положений Декрета Президента Республики Беларусь от 21 декабря 2017 г. № 8 «О развитии цифровой экономики», совершенствующих инновационную деятельность и развивающих ИТ–сферу, в чем отстают белорусские железнодорожники (внедрение переводных устройств с одной ширины колеи на другую, системы видеонаблюдения за перевозками груза и т.д.).

Для этого необходимо положить предложенные инновационные и нанотехнологические разработки в основу нормативных правовых актов ЕАЭС, обеспечивающих их интеграционное оперативное внедрение, объявить утвержденную в 2021 г. Указом Президента Республики Беларусь № 348 Государственную программу инновационного развития на 2021–2025 годы приоритетной.

Учитывая, что долгое время технологическое и инновационное состояние БЖД оставалось неизменным, необходимо активизировать реализацию направлений, предусмотренных нормативными правовыми актами, такими как: «Концепция информатизации Белорусской железной дороги» (2013 г.), «Комплексная программа развития электротранспорта на 2021–2025 гг.», Государственная научно–техническая программа «Инновационное машиностроение и машиностроительные технологии (2021–2025 гг.)», Государственная программа «Транспортный комплекс», имплементировав их в правовое поле ЕАЭС. Считаем целесообразным значительно повысить вклад государства в ее финансирование, в том числе за счет союзных фондов развития. Для этого необходимо решить проблемы, связанные со сложностью правового взаимодействия с сопредельными странами и недостаточной подготовкой ИТ–специалистов.

Эти положения должны быть направлены и на формирование единообразной теоретической и юридической базы, обеспечивающих высокую эффективность работы железнодорожного транспорта как в Республике Беларусь, так и на евразийском пространстве. В решении этих задач предлагается принять за основу проведенные исследования сравнительного правоведения и предложения А.В. Егорова [5, с. 5–6], и привести интеграционное и инновационное законодательство в контенте «правовой компаративистики» и «правовой рецепции», соответствующего

наднациональному содержанию правовых норм и юридической международной терминологии, что пока находится под национальным влиянием стран СНГ и ЕАЭС.

Список использованных источников

1. Волынская, М.В. Правовое регулирование инновационной деятельности: проблемы теории / М.В. Волынская. – М. : Аспект–Пресс, 2007. – 191 с.
2. Тихиня, В.Г. Право на судебную защиту в исковом производстве / В.Г. Тихиня. – Минск : Право и экономика, 2012. – 151 с.
3. Божанов, П.В. Направления развития транспортного комплекса Беларуси / П.В. Божанов // Современные концепции развития транспорта и логистики в Республике Беларусь : сб. ст. / Ин-т бизнеса и менеджмента технологий Белорус. гос. ун-та ; сост. и ред.: В.В. Апанасович, А.Д. Молокович. – Минск, 2014. – С. 56–64.
4. Белорусская железная дорога [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.rw/corporate/press_center/news_of_cargo_carriers/2024/12/zheleznie_dorogi_bielarusi_iro. – (Дата доступа: 17.03.2025).
5. Егоров, А.В. Сравнительное правоведение в Республике Беларусь: интеграционно-правовые основания: монография / А.В. Егоров. – Минск: Мин. обр. Респ. Беларусь, БГЭУ, 2023. – 222с.

УДК 347.19

ВЛИЯНИЕ ESG-КОНЦЕПЦИИ НА ОБЯЗАННОСТИ ОРГАНОВ ЮРИДИЧЕСКОГО ЛИЦА

С. Д. Белоусова

Национальный центр законодательства и правовой информации
Республики Беларусь

Аббревиатура ESG (environmental, social and governance) олицетворяет 20-летнее движение, призывающее коммерческие организации отказаться от ориентации исключительно на получение прибыли, и интегрировать экологические, социальные и управленческие аспекты в свой бизнес модели [1]. В результате глобальная тенденция к стимулированию юридических лиц учитывать социальные и экологические аспекты в своей деятельности оказывает влияние на правовое положение органов юридического лица [2]. Ввиду этого одним из важных вопросов, который поднимается в правовой доктрине, является необходимость учета интересов заинтересованных сторон в рамках общей обязанности органов юридического лица действовать исключительно в его интересах.

Белорусский законодатель в п. 1 ст. 49 Гражданского кодекса Республики Беларусь (далее – ГК) закрепляет положение, согласно