

защиты национальных интересов развития отечественной экономики, поддержания социально-политической стабильности общества.

Белорусский исследователь В.В. Пузиков полагает, что объектом экономической безопасности являются именно жизненно важные интересы личности, общества и государства с учетом того, что они выражают определенные экономические отношения, а поэтому «экономическая безопасность – это состояние системы экономических отношений между субъектами хозяйствования (производителями и потребителями), индивидами, государственными институтами как в рамках национальной экономики, так и в сфере внешнеэкономической деятельности, обеспечивающее возможность полной реализации и защищенность жизненно важных экономических интересов от внешних и внутренних угроз через достижение сбалансированности интересов каждого из участников отношений в оптимальном соотношении с интересами других субъектов хозяйствования».

В.Г. Гавриленко определяет экономическую безопасность как состояние экономики, обеспечивающее достаточный уровень социально-политического, финансового, оборонного существования и прогрессивного развития Республики Беларусь, неуязвимость и независимость ее экономических интересов по отношению к возможным внешним и внутренним угрозам и воздействиям.

Таким образом, проблема определения понятия экономической безопасности в научной литературе до сих пор остается дискуссионной, поэтому требуется ее дальнейшая глубокая и всесторонняя научная разработка.

Не вдаваясь в более подробный анализ различных точек зрения на понятие экономической безопасности, на наш взгляд, неоспоримо одно – она должна включать в себя совокупность условий и факторов, обеспечивающих независимость национальной экономики, ее стабильность и устойчивость, способность к постоянному обновлению и совершенствованию. Однако отсутствие общепринятых методологических подходов к определению понятия «экономическая безопасность» приводит к затруднениям и противоречиям при формировании системы органов, организаций и учреждений, обеспечивающих экономическую безопасность, разграничении компетенции между ними.

Экономическая безопасность и ее обеспечение во многом будет зависеть от способности современного государства развязывать и как можно безболезненнее разрешать возникающие экономические узлы противоречий и конфликтов. При этом следует иметь в виду, что система экономической безопасности будет эффективной только в том случае, если она будет в состоянии нейтрализовать негативное влияние

различных факторов и, тем самым, сохранит прежнее состояние экономики. В то же время если сохранять существующее состояние экономики неуместно, экономическая безопасность государства предстает как цель, к достижению которой следует стремиться.

На наш взгляд, система национальной безопасности в целом и экономической в частности не должна носить оборонительный характер. Такой подход представляется заведомо неэффективным, поскольку, образно говоря, сводится к «латанию дыр».

В связи с этим система обеспечения экономической безопасности концептуально должна быть ориентирована не на противостояние угрозам, а на предупреждение их возникновения, формирование среды безопасности. Речь должна идти не о защите, а о запасе прочности, внутренних механизмах поддержания устойчивого, сбалансированного развития экономики, воспроизводства ее основных параметров.

УДК 347.463

А.В. Войтоль

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА В КОНТЕКСТЕ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

С целью консолидации усилий и повышения эффективности деятельности, направленной на защиту национальных интересов, 9 ноября 2010 г. указом Президента № 575 утверждена Концепция национальной безопасности Республики Беларусь. Одним из основных внешних источников угроз национальной безопасности в экономической сфере является развитие транзитных коридоров, систем транспортировки энергоресурсов, альтернативных именуемым в Республике Беларусь, целенаправленное ограничение транзитных возможностей страны. В качестве направления нейтрализации данной угрозы определено последовательное наращивание вовлеченности государства в общеевропейские объединительные процессы, в первую очередь предполагающие активное участие в международных проектах, связанных с эксплуатацией транспортных коридоров.

Следует заметить, что соответствующая деятельность по реализации возможностей Республики Беларусь как территории, расположенной на стратегическом перекрестке транспортных путей, ведется с момента обретения страной суверенитета. Однако именно в последние годы особую

значимость приобрел тезис о том, что неотъемлемым условием «транзитной привлекательности» нашего государства должно стать развитие отечественной логистической системы. Так, 29 августа 2008 г. постановлением Совета Министров Республики Беларусь № 1249 утверждена Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г., которая явилась основополагающим документом для развития логистической отрасли в стране на ближайшие годы. При создании программы использованы имеющиеся наработки и концепции профильных министерств (Министерство транспорта и коммуникаций, Министерство торговли, Министерство экономики), а также ведущих предприятий, учреждений и организаций в данной сфере. Потребность в разработке программы аргументирована необходимостью преодоления технологического отставания Республики Беларусь в области логистики, что в конечном итоге должно стать одним из факторов экономического роста государства.

Сам термин «логистика» имеет древнегреческие корни (греч. *logistica* – искусство проведения расчетов). На протяжении развития человеческой цивилизации понятие прочно вошло во все основные европейские языки и в большей степени использовалось в военной науке для обозначения деятельности, связанной с обеспечением боеготовности войск. Кроме того, термин «логистика» употреблялся и применяется сейчас в значении математической логики.

Если обратиться к современным экономическим словарям, то увидим, что на первое место выходит значение логистики как науки о планировании, контроле и управлении транспортированием, складированием и другими материальными и нематериальными операциями, совершаемыми в процессе доведения сырья и материалов до производственного предприятия, внутризаводской переработки сырья, материалов и полуфабрикатов, доведения готовой продукции до потребителя в соответствии с интересами и требованиями последнего, а также передачи, хранения и обработки соответствующей информации. Таким образом, сущность и основная цель логистики заключается в том, чтобы требуемый товар соответствующего качества и в необходимом количестве был в нужное время доставлен в определенное место с минимальными затратами. Добиться соблюдения всех перечисленных условий, без сомнения, задача сложная и трудоемкая, требующая на первоначальном этапе довольно существенных затрат. Однако необходимость освоения логистической технологии есть не что иное, как вызов времени, на который следует дать достойный ответ, что в обозримом будущем непременно повлечет положительный экономический результат.

Возвращаясь к Программе развития логистической системы Республики Беларусь до 2015 г., отметим, что основное внимание в ней уделя-

ется вопросу создания и развития логистических центров, которые классифицированы в зависимости от отраслевой направленности на транспортно-логистические, оптово-логистические (торговые) и многофункциональные. Нельзя не согласиться с тем, что в настоящее время в данном направлении ведется целенаправленная работа, в чем можно убедиться, двигаясь по автомобильным дорогам страны, уже функционирующие или строящиеся логистические центры стали неотъемлемой составляющей транспортной инфраструктуры Республики Беларусь.

Подобное расположение ключевых объектов логистической системы (вблизи основных автомагистралей) не является случайным. Именно использование автомобильного транспорта позволяет в полной мере реализовать небезызвестную логистическую концепцию точно в срок (*just-in-time*). Конечно же, нельзя недооценивать возможности других видов транспорта (высокая скорость доставки авиатранспортом, объемы грузоперевозок железнодорожным транспортом, рентабельность водных грузоперевозок). Однако в подавляющем большинстве случаев доставить товар «от двери до двери», не задействовав автомобильную перевозку, просто не возможно.

Развитию грузоперевозок автомобильным транспортом в Беларуси уделяется самое пристальное внимание, в том числе и на уровне совершенствования правового регулирования данной сферы. Так, 14 августа 2007 г. принят закон Республики Беларусь «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках», во исполнение положений которого 30 июня 2008 г. постановлением Совета Министров Республики Беларусь № 970 утверждены Правила автомобильных перевозок грузов. Сам факт принятия указанных нормативных правовых актов и их содержание свидетельствуют о том, что в области правового регулирования автомобильных грузоперевозок Беларусь не отстает, а во многом опережает большинство государств постсоветского пространства.

Тем не менее сфера договорных отношений с участием перевозчика и заказчика автомобильной перевозки груза продолжает оставаться одной из наиболее проблемных с точки зрения гражданско-правового регулирования. Из общего числа дел, рассматриваемых хозяйственными судами, споры, возникающие вследствие нарушения обязательств по договорам перевозки грузов и транспортной экспедиции, по своему количеству занимают четвертое место. И это не смотря на тот факт, что для данной категории споров действующим законодательством предусмотрен обязательный претензионный порядок их досудебного урегулирования. Думается, что подобное положение дел обусловлено целым рядом объективных причин, в том числе общим уровнем правосознания и юридической грамотности сторон правоотношения, а также со-

стоянием предпринимательской этики. В то же время нельзя отрицать наличие потребности в дальнейшем совершенствовании системы правового регулирования указанных общественных отношений. Наглядным подтверждением данного тезиса является постановление Пленума Высшего хозяйственного суда Республики Беларусь № 9 «О некоторых вопросах рассмотрения дел, возникающих из договоров автомобильной перевозки грузов и транспортной экспедиции», которое было принято 24 октября 2012 г. по результатам проведенного обобщения и анализа судебной практики. Стоит отметить, что разработке проекта постановления предшествовало его общественное обсуждение, которое вполне закономерно вызвало значительный резонанс в научных и деловых кругах.

Сложности правоприменительной практики в области автомобильных перевозок грузов в первую очередь вызваны тем, что перевозка часто осуществляется по территории нескольких государств, то есть носит международный характер. В таком случае подлежит применению как национальное законодательство страны отправления, назначения или транзита, так и нормы международного частного права. Между тем перечисленные источники правового регулирования во многом не согласованы и имеют ряд существенных противоречий. Таким образом, вопрос о совершенствовании и унификации действующего законодательства в данной сфере остается открытым. Причем решение указанного вопроса, несомненно, послужит цели достижения экономического благополучия и безопасности Республики Беларусь.

УДК 347.963

А.В. Гавриленко

О ВЗАИМОДЕЙСТВИИ ПРОКУРАТУРЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ С ОРГАНАМИ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ

Создание и успешное функционирование государственно-правового механизма, гарантирующего защиту прав и законных интересов субъектов хозяйствования, являются эффективным средством обеспечения экономической безопасности Республики Беларусь. На достижение указанной цели направлены усилия различных государственных органов, в том числе контрольно-надзорных. В связи с данным обстоятельством научный интерес представляет анализ взаимоотношений органов прокуратуры и государственного контроля в Республике Беларусь.

В соответствии Конституцией Республики Беларусь и Законом Республики Беларусь от 8 мая 2007 г. «О прокуратуре Республики Беларусь» вопросы исполнения законодательства органами Комитета государственного контроля Республики Беларусь (далее – КГК) не входят в предмет прокурорского надзора. Отношения между названными государственными органами строятся на паритетных началах. В связи с этим огромным значением обладает эффективное взаимодействие названных государственных органов. Одной из наиболее распространенных форм взаимодействия является проведение координационных совещаний, в том числе республиканского уровня, по вопросам борьбы с преступностью и коррупцией, иными девиантными явлениями.

Важную роль играет также проведение совместных коллегий Генеральной прокуратуры Республики Беларусь и КГК Республики Беларусь. Так, итогом совместной коллегии от 31 марта 2011 г. стала подготовка проекта Указа Президента Республики Беларусь «О совершенствовании финансово-хозяйственного контроля и надзорной деятельности в Республике Беларусь», также выработан ряд мер по повышению эффективности надзора в сфере строительства и предупреждению правонарушений.

Необходимость реализации положений директивы Президента Республики Беларусь от 31 декабря 2010 г. № 4 «О развитии предпринимательской инициативы и стимулировании деловой активности в Республике Беларусь» (далее – Директива № 4) обусловила целесообразность разработки новых форм взаимодействия органов прокуратуры и КГК. К ним относятся проведение ряда совместных контрольных мероприятий, приемов по обращениям граждан, а также семинаров для предпринимателей по вопросам в сфере партнерства бизнеса и государства.

Приведенную модель организации контрольно-надзорной деятельности можно условно назвать «партнерской». Сильной стороной подобной организации взаимоотношений органов прокуратуры и государственного контроля является достижение высоких результатов в обеспечении законности в сфере экономики за счет координации усилий двух структур. В то же время недостатками партнерской модели организации контрольно-надзорной деятельности являются: отсутствие прокурорского надзора за деятельностью органов государственного контроля, незаконные действия которых способны причинить существенный вред правам и законным интересам физических и юридических лиц; постепенная трансформация органов прокуратуры в один из контрольных органов, размывание границ между надзорной и контрольной деятельностью; параллелизм и дублирование полномочий прокуратуры и органов государственного контроля; излишняя вовлеченность орга-