

Verbesserung der belarussischen Regelungsmechanismen für große Transaktionen und Interessentransaktionen spielen können.

Der Hauptunterschied zwischen den untersuchten Rechtssystemen im Kontext der untersuchten Vereinbarungen zeigt sich in ihrer Anfechtung. So schützt das angelsächsische Recht die gewissenhaften Verkehrsteilnehmer. Wenn der Direktor bei einer Transaktion mit einem fairen Vertragspartner seine gesetzlichen Befugnisse überschritten hat, kann das Unternehmen die Transaktion auf dieser Grundlage nicht anfechten, so das britische Gesetz. Dabei bedeutet selbst die tatsächliche Kenntnis des Kontrahenten über die Überschreitung der Autorität durch den Direktor nicht, dass der Kontrahent skrupellos ist.

Das belarussische Recht konzentriert sich dagegen auf die Straftat selbst und bietet ein breites Spektrum an Möglichkeiten, solche Transaktionen anzufechten, insbesondere aufgrund der Überschreitung ihrer Befugnisse durch die Leitungsorgane, was sich unter anderem durch die Erläuterungen und Empfehlungen des Obersten Gerichtshofs der Republik Belarus bestätigt.

Insgesamt lässt sich daraus schließen, dass es genügend Bestimmungen gibt, die von der Familie des angelsächsischen Rechts ausgeliehen werden können, ohne dabei zu vergessen, dass sie auch die Möglichkeit und allen Grund haben, einige Elemente der belarussischen Gesetzgebung im Bereich der Regelungsmechanismen für große und Interessentransaktionen nachzufolgen.

N. Cherkasov

Н.Д. Черкасов

БГЭУ (Минск)

Научный руководитель Е.Э. Шуранова

PROBLEME UND PERSPEKTIVEN FÜR DIE ENTWICKLUNG DES MARKTES FÜR TRANSPORTDIENSTLEISTUNGEN IN BELARUS

Проблемы и перспективы развития рынка транспортных услуг в Беларуси

Im Jahr 2021 machten die Transportdienstleistungen 5,1% des BIP der Republik Belarus aus, bildeten 43% und 41% des Dienstleistungsexports und des Außenhandelsüberschusses für Dienstleistungen entsprechend.

Das Ziel dieser Arbeit ist es, die Hauptprobleme der Entwicklung des Marktes für Transportdienstleistungen zu identifizieren und Wege zu ihrer Lösung zu bestimmen.

Im Rahmen der Sanktionspakete 2022 wurden Beschränkungen für den größten Logistikbetreiber Beltamozhservice auferlegt, es wurde ein Verbot für den Transport von Gütern durch den Straßenverkehr in der EU, einschließlich des Transits, eingeführt.

In den ersten vier Monaten des Jahres 2022 ist der Autoverkehr um 9% zurückgegangen, 30% der Flotte wurde nicht genutzt, die durchschnittliche Länge der Warteschlange an den Grenzpunkten betrug etwa 800 Lastwagen. Die Luftfrachtbranche hat auch gelitten: Die Wartung von Flügen wurde halbiert, die Kosten für Flüge stiegen aufgrund von Routenänderungen, der Belavia-Park wurde aufgrund der Kündigung von Verträgen mit den Leasinggebern um 15 Flugzeuge reduziert. Die Luftfrachtbranche hat auch gelitten, da die Wartung von Flügen halbiert wurde, die Kosten für die Durchführung von Flügen stiegen, und der Belavia-Park wurde aufgrund der Kündigung von Verträgen mit den Leasinggebern um 15 Flugzeuge reduziert.

Es gab eine Neuausrichtung in die östliche Richtung. Der Containertransport nach China wurde um 11% erhöht, es gab einen Austausch von 1000 Genehmigungen für den Transport in / aus Drittländern und für den bilateralen / Transitverkehr. Es werden Verhandlungen über eine Erhöhung der Transportquoten mit Georgien, Turkmenistan, Aserbaidshan, der Türkei, Kasachstan, Russland, Usbekistan und asiatischen Ländern geführt. Der Export von Flugdiensten nach Georgien stieg um das 5-fache, nach Israel um das 2,5-fache, nach Zypern um 30%, nach Russland um 46% und in die Türkei um 43%.

Die vielversprechendste Lösung im Hinblick auf das Verbot der Einreise von Kraftfahrzeugen in die EU ist die Bereitstellung von Transport- und Logistikdienstleistungen für Transportunternehmen aus China, Kasachstan, Aserbaidshan, Turkmenistan und anderen Ländern der asiatischen Region. Dies ist durch die Einrichtung von Logistikzentren möglich, insbesondere in den Gebieten der freien Wirtschaftszonen. Die Vorteile dieser Lage sind Vorteile für Unternehmen (Befreiung von Einkommenssteuern, Immobilien, Mehrwert, Grundstücksmieten, zollfrei), eine entwickelte Infrastruktur in den freien Wirtschaftszonen, die geografische Nähe der freien Wirtschaftszonen Grodnoinvest und Brest zur EU-Grenze. Es gibt bereits Projekte zur Schaffung von Logistikzentren, aber die meisten befinden sich in der Bau- oder Entwicklungsphase: Die Gründung von Unternehmen ist für 2024-2025 geplant.

Die Schaffung von Gemeinschaftsunternehmen auf dem Gebiet der Logistik und Speditionsdienstleistungen, einschließlich des belarussischen Kapitals, wird zur Beschleunigung der Durchführung von Projekten beitragen. Dies wird dazu beitragen, den Druck der Sanktionen auf den Transportdienstleistungsmarkt der Republik Belarus zu verringern und die Erholung und Entwicklung dieser Branche nach der Aufhebung der EU-Sanktionen zu beschleunigen.