

ПРОБЛЕМЫ МАЛОГО И СРЕДНЕГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В СФЕРЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Л. П. Пацкевич¹⁾, Н. А. Шпаковский²⁾

¹⁾ Академия Министерства Внутренних Дел Республики Беларусь, Минск,
Беларусь

²⁾ Академия Министерства Внутренних Дел Республики Беларусь, Минск,
Беларусь, shpakovskii.nikolai@gmail.com

В данной статье рассмотрены проблемы функционирования малого и среднего предпринимательства в Республике Беларусь. Проведен анализ правовой базы, регулирующей деятельность субъектов хозяйствования данных организационно-правовых форм. Поскольку в структуре видов деятельности грузоперевозки на автомобилях у субъектов малого и среднего предпринимательства занимают значительное место, проанализированы международные и национальные правовые акты в данной отрасли. Определены направления совершенствования института ограничения ответственности перевозчика за недостачу утрату или повреждение груза, повышения эффективности национальной логистической системы и др.

Ключевые слова: малый и средний бизнес; грузоперевозки; поддержка государства; национальные логистические системы; анализ.

THE PROBLEMS OF SMALL AND MEDIUM ENTERPRISES IN THE FIELD OF TRANSPORTATION

L.P.Patskevich^{a)}, N.A.Shpakovski^{b)}

^{a)} Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Belarus, Minsk,
Belarus

^{b)} Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Belarus, Minsk,
Belarus shpakovskii.nikolai@gmail.com (corresponding author)

This article deals with the problems of functioning of small and medium-sized businesses in the Republic of Belarus. The analysis of the legal framework governing the activities of business entities of these legal forms is given. Since the structure of the activities of transportation by car in small and medium-sized businesses occupy a significant place analyzed international and national legislation in the industry. The directions of improvement of the Institute limitation of liability of the carrier for loss, shortage or damage of cargo, as well as the efficiency of the national logistics system, etc are proposed.

Keywords: small and medium business; cargo transportation; state support; national logistics system; logistics; analysis.

Во многих странах малый бизнес является основой, которая способствует достижению значительных результатов в производственной сфере и сфере услуг, информационных технологий и в других отраслях. За счет своей мобильности и способности оперативно реагировать

на изменение потребительского спроса небольшие компании создают необходимое равновесие на потребительском рынке.

По данным Национального статистического комитета Республики Беларусь за 2018 год, доля субъектов малого и среднего предпринимательства составила 21,6% в объеме валового внутреннего продукта и 46,4% объеме экспорта. При этом в 2009 году зарегистрировано 80 175 организаций, а на конец 2017 года эта цифра составила уже 109 971 [1].

Такая тенденция обусловлена конкретными шагами правительства по развитию данной сферы деятельности.

Разработаны и приняты соответствующие акты законодательства, определяющие статус субъектов малого и среднего бизнеса, их критериальные признаки, основные права и ответственность. Такими правовыми актами стали Закон Республики Беларусь от 1 июля 2010 г. № 148-З «О поддержке малого и среднего предпринимательства» [2], Директива Президента Республики Беларусь от 31 декабря 2010 года № 4 «О развитии предпринимательской инициативы и стимулировании деловой активности в Республике Беларусь» [3].

Введены новые и сохранились прежние налоговые льготы для развития и облегчения предпринимательских структур, особенно для малого и среднего бизнеса в сфере производства и инноваций. Правовые нормы Декрета Президента Республики Беларусь от 7 мая 2012 г. № 6 «О стимулировании предпринимательской деятельности на территории средних, малых городских поселений, сельской местности» также способствуют решению проблем развития бизнеса в данном секторе экономики [4].

Совершенствуется инфраструктура для поддержки и обслуживания предпринимательских структур на республиканском и местном уровнях, оказания консалтинговой, протекционистской и материальной помощи (Указ Президента Республики Беларусь от 22 сентября 2017 № 345 «О развитии торговли, общественного питания и бытового обслуживания» Указ Президента Республики Беларусь от 19 сентября 2017 г. № 338 «О налоговом консультировании»).

Приняты меры по повышению эффективности государственной защиты предпринимательских структур от посягательств уголовных элементов и незаконных действий должностных лиц (Указ Президента Республики Беларусь от 16 октября 2017 № 376 «О мерах по совершенствованию контрольной (надзорной) деятельности»).

Совершенствование правовой базы позволило повысить уровень легкости ведения бизнеса. Согласно рейтингу, Doing Business Беларусь находится на 37-ой позиции на 2019 год [5].

Однако малый и средний сегменты бизнеса зачастую сталкиваются с большим количеством проблем практически на всех этапах своего существования. Так одной из них является недостаток финансирования,

который приводит к поиску денежных средств. Получение кредита, согласно рейтингу Doing Business, является самой слабой стороной ведения бизнеса в Беларуси (85 место из 189, на 2019 год) [5]. Наиболее существенными проблемами при получении кредита, являются высокие процентные ставки по кредитам, невозможность отсрочки по процентным платежам, а также положительной кредитной истории, которая отсутствует у вновь созданных предприятий.

Второй не менее важной проблемой развития малого и среднего предпринимательства является налогообложение. Согласно рейтингу Doing Business, по состоянию на начало 2019 года, Республика Беларусь занимает 99-е место по данному фактору [5]. Налогообложение субъектов хозяйствования в Республике Беларусь характеризуется крайне высокой общей налоговой ставкой (51,8 % от суммы коммерческой прибыли предприятия) [5, 6], увеличением удельного веса косвенных налогов, что приводит к повышению конечной стоимости товара для потребителя [6]. Фактически современная налоговая система оказывает угнетающее воздействие на малые и средние предприятия Беларуси. Это может подтолкнуть их к использованию схем ухода от уплаты налогов.

Анализ малого и среднего предпринимательства по видам деятельности, свидетельствует о том, что в ее структуре значительную роль в последнее время занимает транспорт и связь, составляя 15% на 2017 год [1].

Учитывая географическое положение страны, автомобильные грузоперевозки являются одним из важнейших путей построения и совершенствования экономических связей. Перевозка различных грузов стала составной частью хозяйственной жизни Республики Беларусь.

Согласно ст. 739 Гражданского Кодекса Республики Беларусь от 7 декабря 1998 г. № 218-3, по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату [7]. Данная статья описывает не только перевозки внутри страны, но и международные перевозки, в отношении которых действует право Республики Беларусь. Сторонам предоставлена возможность выбрать, каким правом им воспользоваться в договоре. В случае рассмотрения дела судом он будет применять нормы международного частного права своей страны.

В настоящее время таможенные процедуры регулирует Закон Республики Беларусь от 10 января 2014 г. № 129-3 «О таможенном регулировании». Данный закон дает преимущества для некоторых категорий товаров [8]. В Таможенном кодексе Евразийского экономического союза также предусмотрены соответствующие упрощения для уполномоченных экономических операторов [9].

В правовом регулировании грузоперевозок Республика Беларусь использует следующие правовые акты: Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), принятая в г. Женеве 19.05.1956, Гражданский кодекс Республики Беларусь (гл. 40), Закон Республики Беларусь от 5 мая 1998 г. № 140-З «Об основах транспортной деятельности», Закон Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках», Правила автомобильных перевозок грузов, утвержденные постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30 июня 2008 г. № 970.

Решению проблем правового регулирования грузоперевозок способствует Постановление Пленума Высшего Хозяйственного Суда Республики Беларусь от 24 октября г. 2012 № 9 «О некоторых вопросах рассмотрения дел, возникающих из договоров автомобильной перевозки грузов и транспортной экспедиции». В данном постановлении уточняются вопросы, связанные с подсудностью, соблюдением претензионного порядка, сроками исковой давности, реализацией права на удержание груза. Вышеизложенная информация является важной для субъектов правоотношений, занятых в сфере грузоперевозок [10].

Отличительной чертой осуществления международных перевозок по отношению к внутренним перевозкам является то, что правовое регулирование таких перевозок осуществляется как законодательством Беларуси, так и международно-правовыми актами.

Приоритет при решении правовых споров в сфере международных грузоперевозок принадлежит использованию норм, закрепленных в международных договорах Республики Беларусь. Особая роль и часто встречаемая проблема в данной сфере, принадлежит юридически грамотному составлению договора перевозки. Присоединение нашей страны к Протоколу к Конвенции о договоре международной перевозки грузов (КДПГ), оформленное Законом Республики Беларусь № 359-З от 23 июня 2008 г., помогает в урегулировании большинства проблем при возникновении конфликтных ситуаций.

Международные договоры могут подразделяться на публично-правовые или частично правовые. Транспортными конвенциями определяются условия перевозок грузов и пассажиров в межнациональном сообщении, определяются тарифы, условия и порядок ответственности перевозчика, права и обязанности и другое. Государство, принявшее конвенцию, обязуется применять ее нормы при решении правовых конфликтов на своей территории.

Все виды деятельности, связанные с транспортом, имеют свою систему договоров (конвенций). Например, автомобильный транспорт представлен в таких актах как Международная конвенция о договорах международной перевозки грузов автомобильным транспортом 1956 г. (Конвенция СМЯ), Унифицированные правила для «документа

комбинированной перевозки», принятые в 1993 г. Международной торговой палатой, Международная конвенция по безопасным контейнерам (КБК) 1972 г. и другие.

Для повышения эффективности данной сферы деятельности необходимо разумно пользоваться услугами специализированных организаций по транспортно-экспертному обслуживанию. Поскольку экспедитор — это должностное лицо, которое осведомлено о специальных требованиях к товарам. Информацию об экспедиторах можно получить в Белорусской ассоциации международных автомобильных перевозок (БАМАП) и в Белорусской ассоциации экспедиторов (БАЭ).

В последнее время решению проблем создания благоприятных условий для функционирования малого и среднего бизнеса способствуют нормы закона о стимулировании предпринимательской деятельности на территории средних, малых городских поселений, сельской местности. Это прежде всего льготное налогообложение, освобождение от обязательной продажи иностранной валюты, поступившей по сделкам и другое [4].

Международный опыт свидетельствует, что все большее влияние на экономический рост оказывает развитие логистической системы, которая включает в себя многие сферы деятельности малых и крупных субъектов рынка. С развитием рыночной экономики процессы улучшения логистического управления грузоперевозками приводит к повышению интеграции фирм, принимающих участие в перевозке грузов. В этом смысле необходимо регулирование всей системы движения грузов.

В Республике Беларусь в секторе транспорта и услуг занято более 3500 организаций и индивидуальных предпринимателей [1]. В целях повышения эффективности функционирования национальной логистической системы Беларуси необходимо создать единую транспортно-логистическую систему, включающую структуры как государственной, так и частной форм собственности и значительно расширить комплекс транспортно-логистических услуг (включая планирование, контроль, менеджмент и доставку) при активном использовании аутсорсинга логистических услуг на международном рынке. Что позволит обеспечить решение отмеченных задач с учетом тенденций развития мирового рынка логистических услуг и обеспечить, в том числе значительный рост объемов транзитных перевозок, формирование дополнительных конкурентных преимуществ белорусских участников рынка транспортно-логистических услуг и значительный рост экспортного потенциала страны [11, с.99].

По-прежнему актуальным остается вопрос совершенствования ограничения ответственности перевозчика за недостачу, утрату или повреждения груза, а также разработки формы международной накладной

автомобильного транспорта, международной системы гарантий транзитного режима.

Библиографические ссылки

1. Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. URL: <http://belstat.gov.by/> (дата обращения: 05.03.2019).
2. О поддержке малого и среднего бизнеса [Электронный ресурс]: Закон Респ. Беларусь от 1 июля 2010 г. № 148-3: в ред. закона от 18.01.2018. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. О развитии предпринимательской инициативы и стимулировании деловой активности в Республике Беларусь [Электронный ресурс]: Директива Президента Респ. Беларусь от 31 дек. 2010 г. № 4. Доступ из справ.-правовой системы «Эталон».
4. О стимулировании предпринимательской деятельности на территории средних, малых городских поселений, сельской местности [Электронный ресурс]: Декрет Президента Респ. Беларусь от 7 мая 2012 г., № 6: в ред. Декрета Президента Респ. Беларусь от 22.06.2018. Доступ из справ.-правовой системы «Эталон».
5. Doing Business. Measuring Business Regulations. Belarus [Electronic resource] // World Bank Group. [site]. [2018]. URL: <http://www.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/media/Profiles/Regional/DB2019/ECA.pdf> (Date of access: 05.03.2019).
6. Богданова Е. В., Нижникова Е. А., Чугулькова Л. М. Совершенствование налоговой системы Республики Беларусь [Электронный ресурс] // Студенческий вестник. 2015. URL: <http://studvest.bru.by/Papers2015/03.pdf> (дата обращения: 05.03.2019).
7. Гражданский Кодекс Республики Беларусь от 7 дек. 1998 г. № 218-3 [Электронный ресурс]: принят Палатой представителей 28 окт. 1998 года.: одобр. Советом Респ. 19 нояб. 1998 года.: в ред. Закона Респ. Беларусь от 17.07.2018 г. Доступ из справ.-правовой системы «Эталон».
8. О таможенном регулировании в Республике Беларусь [Электронный ресурс]: Закон Респ. Беларусь от 10 янв. 2014 г. № 129-3: в ред. Закона от 19.06.2017 г. Доступ из справ.-правовой системы «Эталон».
9. О ратификации Договора о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза [Электронный ресурс]: Закон Республики Беларусь от 10 нояб. 2017 г. № 59-3 : принят Палатой представителей 25 окт. 2017 г. : одобрен Советом Республики 27 окт. 2017 г.: в ред. Закона Респ. Беларусь от 01.01.2018 г. Доступ из справ.-правовой системы «Эталон».
10. О некоторых вопросах рассмотрения дел, возникающих из договоров автомобильной перевозки грузов и транспортной экспедиции [Электронный ресурс]: постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 29 октября 2012 г. № 6/1246 Доступ из справ.-правовой системы «Эталон».
11. Климович Л., Шека Е. Международный рынок транспортно-логистических услуг и перспективы белорусской логистики // Журнал международного права и международных отношений. 2012. № 1. С. 99 – 106.