

# ПРОБЛЕМЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ

## PROBLEMS OF REGULATION OF THE MARKET OF TRANSPORT SERVICES IN THE CONDITIONS OF DIGITAL ECONOMY

Авторы: Аджиев Арзадин Заурович (Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации)

Научный руководитель: Матвеев Игорь Валентинович (Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации)

Аннотация: В статье рассматриваются основные проблемы, существующие в сфере регулирования рынка автотранспортных услуг в условиях цифровой экономики. Анализируются вопросы электронного документооборота в автотранспортной сфере. Также рассмотрен такой метод регулирования транспортной деятельности, как лицензирование. В заключение сделан вывод о том, что для того, чтобы получить максимальные экономические и социальные выгоды от цифровизации транспортной инфраструктуры, нужно принять меры по ускорению цифровой трансформации транспортных организаций, развитию предпринимательства и инновационной деятельности.

Ключевые слова: цифровая трансформация; цифровизация; рынок транспортных услуг; цифровизация автотранспортной экономики; регулирование; информатизация; электронный документооборот; пассажирские и грузовые перевозки; лицензирование.

Annotation: The article discusses the main problems that exist in the field of regulation of the road transport services market in the digital economy. The issues of electronic document management in the automotive sector are analyzed. Also considered is such a method of regulating transport activity as licensing. In conclusion, it was concluded that to get the maximum economic and social benefits from the digitalization of transport infrastructure, measures must be taken to accelerate the digital transformation of transport organizations, the development of entrepreneurship and innovation.

Keywords: digital transformation; digitalization transport market; digitalization of the motor transport economy; regulation; informatization; electronic document management; passenger and freight transportation; licensing.

Современный этап мирового социально-экономического развития характеризуется цифровой трансформацией (переходом к цифровизации). Многие страны уже на протяжении нескольких лет активно инвестируют в стратегию цифровой трансформации с целью повышения конкурентоспособности своих товаров и для укрепления позиции на внутреннем рынке. Таким образом, цифровая трансформация экономики – серьезный фактор процветания и устойчивого роста национальной экономики на среднесрочную и долгосрочную перспективу [1].

По поводу цифровой трансформации стоит отметить, что это не просто инвестиции или внедрение в бизнес новых технологий (приложений, чат-ботов и пр.). Цифровая трансформация является более глубоким понятием, предполагающим полное преобразование (трансформацию) услуг и продуктов, организационной структуры, корпоративной культуры, стратегии развития компании и методов работы с клиентами. Иначе говоря, под цифровой трансформацией правильнее понимать кардинальную, революционную трансформацию модели организации. В настоящее время цифровая трансформация затронула практически все сферы. Не стала исключением и сфера транспортных услуг.

В качестве главного драйвера повышения стратегической устойчивости субъектов предпринимательства в условиях экономической неопределенности выступает процесс цифровизации регуляторной политики государства.

На российском рынке автомобильных грузоперевозок наблюдается четкая тенденция роста практически по всем показателям. Так, в 2016 году рост выручки участников данного рынка составил 7,9% от уровня предыдущего года. Общая сумма выручки, полученной в 2016 г., составила 853,7 млрд. рублей. Тенденция роста продолжается и по настоящее время.

Несмотря на хорошие показатели и неплохие перспективы развития рынка транспортных услуг, существуют определенные проблемы в части его регулирования в условиях цифровой экономики. К числу основных проблем относятся:

1. Недостаток автотранспортных средств для пассажирских и грузовых перевозок.
2. Уклонение автоперевозчиков от уплаты налогов.
3. Нежелание многих транспортных компаний переходить к использованию системы электронного документооборота.
4. Несовершенство нормативно-правовой базы развития рынка транспортных услуг.
5. Недостаточное внимание к проблемам, связанным с развитием пассажирского автотранспорта общего пользования.

Около 8,2% российских перевозчиков располагают более чем 240 автотранспортными средствами. Однако такой внушительный автопарк не способен покрыть текущие потребности крупных клиентов. Автопарком более 1 000 автотранспортных средств владеют всего несколько отечественных компаний.

Российский рынок транспортных услуг обладает определенной спецификой. Так, в 2017 году отправители постепенно перешли с FTL на LTL (с доставки отдельными еврофурами на перевозки сборного груза). Увеличились объемы отправок груза со стороны физических лиц. Еще одна специфичная особенность данного рынка заключается в его консолидации. Государством предпринимаются меры по упорядочиванию отрасли, что приводит к вытеснению мелких игроков [2]. Данные меры необходимы для устранения налоговой недобросовестности и практики деления бизнеса, когда компании пытаются избежать налога на прибыль в попытке изменить свой статус как крупного налогоплательщика.

Еще не так давно налоговые органы сталкивались с серьезными сложностями при

выявлении «серых» схем. В настоящее время, благодаря современным технологиям (big data) данный процесс существенно упрощен. Проверка возмещения НДС происходит в автоматическом режиме с использованием уникальной программы АСК НДС. Данная программа автоматически находит несоответствие данных в цепочках поставок, что позволяет отслеживать цепочку более чем из десятка организаций. Это существенно упрощает работу налоговых органов [3].

В 2017 году начал функционировать сервис «Прозрачный бизнес», раскрывающий сведения о численности персонала предприятия, о применяемых режимах налогообложения, а также об участии в консолидированных группах налогоплательщиков. В данном сервисе отражается информация о налоговых правонарушениях, о расходах и доходах предприятий, а также о суммах уплаченных сборов, налогов и страховых взносов.

Диджитализация представляет собой способы перевода любой информации в цифровой формат. По мнению исследователей, через пару лет уровень диджитализации бизнеса превратится в основной инструмент конкурентной борьбы за клиента во всех отраслях. Следует отметить, что новый этап интеграционных процессов будет направлен на разработку принципиально нового, единого механизма администрирования налоговых и таможенных платежей на основе современных цифровых технологий.

Одна из основных проблем в рассматриваемой сфере связана с электронным документооборотом. Действия участников электронного документооборота заверяются и подтверждаются электронной цифровой подписью (ЭЦП), являющейся основным реквизитом электронного документа. Но, несмотря на принятие в 2002 году Закона № 1-ФЗ «Об электронной цифровой подписи», многие транспортно-логистические предприятия пока еще так и не избавились от бумажных носителей и не перешли к электронному документообороту. Электронный документооборот обладает массой преимуществ. Среди основных можно выделить сокращение времени на формирование документов; сокращение затрат на ведение документооборота; снижение риска утраты документов; снижение ошибок, связанных с человеческим фактором; упрощение взаимодействия с контрольно-надзорными органами. Электронный документооборот в сфере грузовых перевозок успешно используется в Испании, Франции и др. [4].

В России уже запущена и протестирована электронная транспортная накладная (ЭТРАН), охватывающая 100% грузоперевозок железнодорожным транспортом. Благодаря ЭТРАН все действия, связанные с грузоперевозкой, оформляются в электронном виде (оформление заявок на перевозки; получение итоговой документации; получение расчета провозной платы по перевозкам; отслеживание хода грузоперевозки и пр.).

Ключевым элементом системы эффективного регулирования в развитых государствах выступает институт оценки регулирующего воздействия (ОРВ), позволяющий системно подойти к процессам введения, отмены и изменения правовых норм, регламентирующих вопросы в сфере экономической деятельности. Благодаря

данному институту обеспечивается повышение качества нормативного правового регулирования в целом. Основные цели процедуры оценки регулирующего воздействия:

- расчет издержек и выгод бизнес-субъектов, связанных с оплатой обязательных и дополнительных (организационных) платежей;
- оценка воздействия регулирования на инвестиционную привлекательность и деловой климат региона (страны);
- обеспечение выбора рационального варианта решения проблем;
- снижение рисков, возникающих при введении нового регулирования.

В контексте рассматриваемого вопроса интересен международный опыт в части регулирования автотранспортной деятельности на основе допуска к ее осуществлению. Система допуска на рынок транспортных операторов – основной фактор регулирования, влияющий на уровень организованности рынка автотранспортных услуг и определяющий его структуру. Для того, чтобы получить допуск на рынок транспортных операторов, автоперевозчик должен обладать профессиональной компетентностью, быть финансово устойчивым и иметь хорошую репутацию. Эти требования целесообразно было бы использовать и в России, но с учетом местной специфики [6, 7].

Первый документ, регулирующий допуск на рынок в России, был принят в 1992 году. [1] В соответствии с этим документом лицензированию подлежали все виды грузовых и пассажирских перевозок, но с 01.07.2005 года лицензирование транспортной деятельности в сфере грузоперевозок было отменено. В 2011 г. был принят Закон № 99-ФЗ, [2] в соответствии с которым, лицензированию подлежит деятельность по пассажирским перевозкам автотранспортом, оснащенным для перевозки более восьми человек. При этом Закон не содержит прямых требований о финансовой или экономической устойчивости автоперевозчика [5].

Лицензирование деятельности по пассажирским перевозкам отнесено к компетенции Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. [3]

К числу видов деятельности по пассажирским перевозкам относятся регулярные пассажирские перевозки в пригородном, городском и междугородном сообщении.

К числу основных требований для получения лицензии на осуществление пассажирских перевозок относятся:

1. Наличие у лицензиата помещений, принадлежащих ему на законных основаниях, и оборудования для ремонта и ТО транспортных средств.
2. Наличие у лицензиата заключенных трудовых договоров либо договоров об оказании услуг с водителями транспортных средств.
3. Наличие у лицензиата специалиста для проведения предрейсовых медицинских осмотров водителей.

4. Наличие у лицензиата транспорта, соответствующего по конструкции и назначению всем предъявляемым техническим требованиям.
5. Использование соискателем лицензии транспорта, оснащенного техническими средствами для контроля за соблюдением водителями режима труда, движения и отдыха.
6. Использование соискателем лицензии транспорта, оснащенного аппаратурой спутниковой навигации (GPS или ГЛОНАСС).
7. Соблюдение соискателем лицензии требований, закрепленных в ст. 20 Закона «О безопасности дорожного движения» и др.

В соответствии с действующим российским законодательством, допуск перевозчика к международным автомобильным перевозкам возможен при соблюдении таких требований: наличие транспорта, соответствующего международным техническим стандартам; наличие квалифицированных специалистов; обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств; устойчивое финансовое положение российского автоперевозчика. Как видим, требование о финансовой устойчивости имеет место только при международных перевозках. Перевозчик, не имеющий достаточных средств для покрытия потенциального ущерба, не может быть допущен к осуществлению международных грузовых перевозок [5].

Последствиями неурегулированности отношений в сфере грузовых и пассажирских перевозок являются: возникновение несправедливой конкуренции; разбалансированность данного сектора экономики; снижение безопасности и качества транспортных услуг и пр. Для решения вышеуказанных проблем необходимо провести анализ всех существующих рисков для бизнеса, общества и государства, связанных с деятельностью автотранспорта и городского наземного электрического транспорта. Также должен быть создан четкий и единый механизм допуска к осуществлению данного вида деятельности.

В соответствии с Законом № 386-ФЗ от 30.10.2018 г., [5] с 01.03.2019 г. введено лицензирование деятельности по пассажирским перевозкам автобусами. Все перевозки пассажиров автобусами теперь осуществляются только при наличии лицензии. Данная мера способствовала обеспечению соблюдения всех требований в отношении безопасности пассажирских перевозок. Также усилился контроль над осуществлением таких перевозок. Еще одно преимущество лицензирования – возможность более широкого внедрения цифровых технологий в сферу автотранспортных перевозок.

В ближайшем будущем планируется активное развитие в крупных городах и городских агломерациях систем автоматического вождения автомобилей и транспорта общего пользования; мультимодальных пассажирских транспортных систем с использованием систем автоматизированного управления перевозками, перехватывающих парковок, единых электронных (виртуальных) билетов, мультимодальных пассажирских терминалов. Также планируется широкое внедрение мультимодальных тарифов со стоимостью поездки в зависимости от дальности и продолжительности (без учета видов транспорта и количества пересадок).

Таким образом, на рынке грузовых и пассажирских перевозок необходимо обеспечить условия справедливой и равной конкуренции; установить требования к качеству транспортных услуг и обеспечить контроль за их соблюдением; установить правила доступа на рынок перевозок; создать эффективную систему надзора и контроля в транспортной сфере; повысить производительность труда и эффективность использования подвижного состава (внедрить средства телематики, связи и электронного обмена данными; консолидировать автотранспортный бизнес; усовершенствовать транспортную логистику и пр.); создать автоматизированную подсистему мониторинга функционирования автотранспорта и городского наземного электрического транспорта в рамках АСУ транспортным комплексом; внедрить в сферу пассажирских перевозок систему единых «электронных билетов»; продолжить развитие технологической инфраструктуры системы «ЭРА-ГЛОНАСС»; разработать и внедрить системы автоматического вождения автомобилей на отдельных территориях и автомобильных магистралях; сформировать необходимую нормативно-правовую, законодательную и методическую базу для создания и внедрения сервисов, способствующих реализации принципов устойчивой городской мобильности на базе моделей MaaS (Mobility-as-a-Service) или TaaS (Transport-as-a-Service).

В завершение следует отметить, что стратегическая ориентация государства на цифровую трансформацию позволила сформировать национальную цифровую инфраструктуру, обеспечивающую универсальную широкополосную и мобильную связь. Но для того, чтобы получить максимальные экономические и социальные выгоды, связанные с цифровой транспортной инфраструктурой, нужно принять меры по ускорению цифровизации транспортных организаций, развитию предпринимательства, инновационной деятельности и НИОКР.

### **Список литературы**

1. Программа «Цифровая экономика Российской Федерации» / Совет при Президенте РФ по стратегическому развитию и приоритетным проектам, 5.07.2017.
2. Хмельницкий А.Д. Проблемы функционирования автотранспортного бизнеса. Эволюция преобразований и стратегические ориентиры развития: монография. – М.: РИОР; ИНФРА-М, 2015. – 243 с.
3. Хмельницкий А.Д. Об автоматизации управленческих решений в сфере транспортного бизнеса // Материалы Международной научно-практической конференции «Роль научной деятельности в формировании инновационной экономики». – Нижний Новгород: ИУСЭР, 2017. – С. 71–75.
4. Грузоперевозчикам перекроют «серые» схемы [Электронный ресурс] // URL: <https://iz.ru/694730/pavel-panov/gruzoperevozchikam-perekroiut-serye-skhemu> (дата обращения: 23.03.2020).
5. Матанцева О.Ю. Методологические принципы обеспечения финансовой устойчивости на основе оценки стоимости автотранспортного бизнеса: монография / Министерство транспорта РФ, ГУП «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта» (НИИАТ). – М., 2004.
6. Матанцева О.Ю. Правовые аспекты экономической устойчивости автотранспортной организации: монография. – М., 2016.
7. Матанцева О.Ю. Экономически устойчивая деятельность субъектов

автотранспортного рынка // Право и экономика. 2015. – № 1 (323). – С.69-73.