

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК
ИНСТИТУТ НАУЧНОЙ ИНФОРМАЦИИ ПО ОБЩЕСТВЕННЫМ НАУКАМ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОЮЗ ЭКОНОМИСТОВ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОЮЗ НАУЧНЫХ И ИНЖЕНЕРНЫХ ОБЪЕДИНЕНИЙ
НАУЧНЫЙ СОВЕТ РАН ПО КОМПЛЕКСНЫМ ПРОБЛЕМАМ
ЕВРАЗИЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ, МОДЕРНИЗАЦИИ,
КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ И УСТОЙЧИВОМУ РАЗВИТИЮ
ЕВРАЗИЙСКИЙ ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ КОНСОРЦИУМ

БОЛЬШАЯ ЕВРАЗИЯ: РАЗВИТИЕ, БЕЗОПАСНОСТЬ, СОТРУДНИЧЕСТВО

Ежегодник

Выпуск 2

Часть 1

Редакционный совет

А.И. Агеев – д.э.н., профессор, гендиректор Института экономических стратегий РАН, гендиректор МНИИ проблем управления, *А.А. Акаев* – иностранный член РАН, *И.А. Андреева* – директор Парламентской библиотеки ФС РФ, *С.Д. Бодрунов* – д.э.н., профессор, президент Вольного экономического общества России, Международного Союза экономистов, директор Института нового индустриального развития им. С.Ю. Витте, *Н.Н. Бордюжа* – председатель Исполкома Ассоциации «Аналитика», председатель Координационного совета Евразийского информационно-аналитического консорциума, *А.А. Быков* – д.э.н., профессор, проректор по научной работе Белорусского государственного экономического университета, *С.Ю. Глазьев* – академик РАН, советник Президента РФ, *В.В. Гончаров* – к.э.н., директор Центра системного анализа и стратегических исследований НАН Беларуси, *Ю.В. Гуляев* – академик РАН, член Президиума РАН, президент Российского Союза научных и инженерных общественных объединений, *В.В. Иванов* – член-корреспондент РАН, заместитель Президента РАН, председатель, *С.В. Кузнецов* – д.э.н., профессор, директор Института проблем региональной экономики РАН, *Ю.Г. Лаврикова* – д.э.н., врио директора Института экономики УрО РАН, *Е.Б. Ленчук* – д.э.н., директор Института экономики РАН, *И.А. Максимцев* – д.э.н., профессор, ректор СПбГЭУ, *О.С. Сабден* – д.э.н., президент Союза ученых Казахстана, *О.Н. Слоботчиков* – к.полит.н., профессор, ректор Института мировых цивилизаций, *А.В. Смирнов* – академик РАН, директор Института философии РАН.

Редакционная коллегия

А.В. Акимов – д.э.н., зав. отделом Института востоковедения РАН, *В.А. Алёшин* – профессор Академии военных наук, *С.Н. Алтысбаева* – д.э.н., профессор, директор Центра аналитических исследований и прогнозирования Института экономических исследований Министерства национальной экономики Республики Казахстан, *Е.Л. Андреева* – д.э.н., профессор, профессор РАН, зам. директора Института экономики УрО РАН, *Г.А. Ваганян* – д.э.н., к.т.н., профессор Российско-Армянского (Славянского) государственного университета, *М.Д. Валовая* – д.э.н., профессор, Российский экономический университет, *В.И. Герасимов* – к.ф.н., зав. отделом ИНИОН РАН, отв. редактор, *З.А. Дадабаева* – д.полит.н., в.н.с. Института экономики РАН, *С.М. Дедков* – к.э.н., доцент, заместитель директора по научной работе Центра системного анализа и стратегических исследований НАН Беларуси, *О.С. Крюкова* – д.филол.н., зав. кафедрой словесных искусств факультета искусств МГУ, *О.М. Куварзина* – д.э.н., профессор РАНХиГС, *В.Е. Ленский* – д.психол.н., гл.н.с. Института философии РАН, *Н.М. Межевич* – д.э.н., профессор СПбГУ, гл.н.с. Института проблем региональной экономики РАН, *А.Н. Михайленко* – д.полит.н., профессор РАНХиГС, *Дж.А. Мусаева* – д.э.н., профессор, зав. кафедрой экономической теории, Международный университет Алатау, Бишкек, *Е.А. Наумов* – к.т.н., профессор, ученый секретарь Научного совета РАН по комплексным проблемам евразийской экономической интеграции, модернизации, конкурентоспособности и устойчивому развитию, *В.В. Перская* – д.э.н., профессор, заслуженный экономист РФ, директор института исследований МЭО Финансового университета, *А.А. Попков* – к.э.н., доцент, проректор по научной работе Института мировых цивилизаций, *С.А. Семедов* – д.филол.н., профессор, зав. кафедрой «Международное сотрудничество» РАНХиГС, *С.К. Смирнова* – д.полит.н., первый заместитель Генерального секретаря – руководитель Генерального секретариата Ассамблеи народов Евразии, *Т.Б. Уварова* – д.и.н., зав. сектором ИНИОН РАН, *М.К. Файзуллоев* – д.э.н., декан экономического факультета Российско-Таджикского (славянского) университета, *Л.В. Шемберко* – зав. сектором ИНИОН РАН, *Д.Г. Шкаев* – н.с. ИНИОН РАН, отв. секретарь, *Л.В. Шкваря* – д.э.н., профессор РУДН, *М.А. Шульга* – д.полит.н., профессор, Киевский Национальный университет, *И.З. Ярыгина* – д.э.н., профессор, Финансовый университет.

Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество. Ежегодник. Вып. 2. Ч. 1 /
Р 76 РАН. ИНИОН. Отд. науч. сотрудничества; Отв. ред. В.И. Герасимов. – М., 2019. – 636 с.
ISBN 978-5-248-00924-4

Рассматриваются национальные и общерегиональные интересы стран Большой Евразии, интеграционные процессы на евразийском пространстве, приоритеты и механизмы международного сотрудничества, стратегии социально-экономического и научно-технологического развития, приоритетные программы и проекты, национальная идентичность, проблемы межнациональных отношений и межкультурной коммуникации, процессы и перспективы формирования единого научно-образовательного пространства в Большой Евразии. В ежегоднике представлена часть материалов XVIII Международной научной конференции «Модернизация России: приоритеты, проблемы, решения», а также некоторых других мероприятий, проведенных в рамках Общественно-научного форума «Россия: ключевые проблемы и решения».

Для специалистов в области международных отношений, государственного управления, научно-технологического развития и сотрудничества, аспирантов и студентов гуманитарных вузов.

Подготовка издания проведена в рамках Программы фундаментальных исследований президиума РАН «Научные основы развития российского научно-инновационного комплекса в контексте глобальных трансформаций».

СОДЕРЖАНИЕ

Национальные интересы и стратегии национального развития

<i>Абдильдин Ж.М., Абдильдина Р.Ж.</i> О значении казахстанского опыта модернизации в современном мире	9
<i>Бардадь А.Б.</i> Возможности участия России в функционировании рынка транспортных услуг Северо-Восточной Азии	13
<i>Баржеев К.В., Литвинова Н.Н.</i> Концепция глобального права	17
<i>Бурьянов С.А.</i> Некоторые подходы к формированию стратегии устойчивого развития России в условиях глобальных процессов	19
<i>Ворожжихин В.В.</i> Формирование человека будущего: От человека экономического к человеку творческому	22
<i>Гордиенко Н.Н., Тульчев В.В., Жевора С.В.</i> ЕАЭС, БРИКС и ШОС: Место и роль в изменяющемся мире	28
<i>Захаров В.К.</i> Мегатенденции современного мира: Избавление от навязанных изменений	32
<i>Захаров В.К.</i> Закат глобального прогрессизма и проектная неопределённость мира	39
<i>Зернов С.В.</i> Перспективы применения открытого самоуправления для осуществления революция управления	46
<i>Кайгородцев А.А.</i> Продовольственная безопасность Казахстана: Оценка состояния и пути обеспечения	51
<i>Каленова С.А., Нурпеисова А.А.</i> Наиболее эффективные модели государственного регулирования в условиях ЕАЭС	55
<i>Кателько О.Н.</i> Концепты, связанные со стратегическим управлением	59
<i>Ковалев С.Г.</i> Геостратегия современного воспроизводства России в пространстве Большой Евразии	62
<i>Комков С.К.</i> «Дело Скрипалей» и крах современного международного славянского движения	66
<i>Коровникова Н.А.</i> Россия в глобальных евразийских проектах: Риски и перспективы	69
<i>Кочетков С.В., Кочеткова О.В.</i> Инновационная система производства – основа пространственного развития экономики	73
<i>Кротова М.В.</i> Качественный анализ стратегических рисков средне- и долгосрочного научно-технологического развития России: Возможности системного анализа	78
<i>Медведева Г.Б., Захарченко Л.А.</i> «Новый шёлковый путь» и развитие логистического потенциала Беларуси	86
<i>Назаров В.И.</i> Русский мир как особая социально-экономическая система	90
<i>Небренчин А.С.</i> Международное сотрудничество России и Китая в рамках БРИКС и ШОС	94
<i>Небренчин С.М.</i> Международное измерение государственного суверенитета	97
<i>Орлова Н.Л.</i> Ресурсная база мирового хозяйства: Методология оценки – геоэкономический контекст	101
<i>Пашин Ф.</i> Россия в глобальном мире: Итоги и перспективы	106
<i>Перская В.В.</i> Информационное противостояние и киберсреда – основной сегмент противодействия в условиях перехода к многополярности	112
<i>Попадеев В.В.</i> Системная модернизация России в аспекте развития правового государства	116

Радзиевский В.А. Культура Украины: От перемен к переменам	120
Садыкова Ш.М. Системная модернизация Узбекистана	125
Сафарова Н.Н. Межстрановой анализ влияния социально-экономических факторов на уровень и качество жизни населения	126
Семенова Н.К. Причины и политическая специфика напряженности в энергетической сфере на регионально-евразийском уровне	131
Сидорович А.В. Переход к новому этапу развития ЕАЭС: Противоречия и тенденции	134
Симонова М.Д., Козлов К.В. Внешние экономические связи Китая и стран Центральной Азии в топливно-энергетической сфере	140
Соколова М.Е., Соцкова В.Е. Миссия и задачи независимых СМИ в интересах модернизации России	146
Сперанский А.А., Прокопьев П.С., Сперанский К.К. Социогуманитарные аспекты преодоления глобальных угроз	152
Стариков И.В. О мегапроекте «Единая Евразия: ТЕПР-ИЕТС»	156
Титаренко Л.Г. Мегатренды современного развития и их влияние на Россию и СНГ	160
Чекмарёв В.В., Чекмарёв Вл.В. Рендустриализация и приоритеты социально-экономического развития	163
Чепель С.В. Эконометрический подход в анализе проблемы достижения макроэкономического равновесия (На примере Узбекистана)	169
Ширман М.Б. Перспектива глобального суицида и возможная роль России в его предотвращении	175
Яковенко А.В. Проблема человека в условиях перманентной модернизации	179
Яковлева С.И. Стратегическое планирование и мониторинг устойчивого развития: Опыт России и Белоруссии	183

Модернизация экономики

Аликеримова Т.Д., Ниналалов С.А. Анализ эффективности государственной поддержки возобновляемых источников энергии в России	192
Алхасов А.Б., Аликеримова Т.Д., Ниналалов С.А. Экономическая эффективность комплексных методов освоения геотермальных месторождений Республики Дагестан	195
Андреанов В.Д. Банк развития Сингапура – вклад в трансформацию структуры экономики и в превращение страны в новую индустриальную экономику	198
Асадуллина Н.Р. Перспективы экологической политики в условиях устойчивого развития экономики природопользования	205
Астапович В.Я., Турко В.А. Необоснованное посредничество как деструктивное явление в экономике	208
Белокрылов К.А., Фирсов Е.И. Цифровая модернизация публичной закупочной системы: Воздействие на локализацию проблемных зон и эффективность	213
Белокрылова О.С., Гончарова Е.В. Цифровизация денег как фактор виртуализации активов	218
Богдан И.Т. Устойчивое развитие электроэнергетики: Концептуальные вопросы, методика качественной и количественной оценки	223
Брикач Г.Е., Садченко А.А. Оптимизация полных затрат в производстве товарной продукции предприятий промышленного сектора экономики РФ	228
Галкин С.А. Возможности использования опыта Евросоюза в совершенствовании статистики внешней торговли ЕАЭС	233
Дедков С.М., Турко В.А. Развитие методологии Всемирного банка моделирования и регулирования макроэкономических дисбалансов для стран ЕАЭС	236

Егорова М.А.	
Понятие и правовое регулирование криптовалюты в зарубежных странах	242
Журенков Д.А.	
Диверсификация оборонно-промышленного комплекса России и Китая: Сходства и различия	244
Киракосян Н.Л.	
Возможности использования систем мотивации в армянских организациях: Современный подход	247
Коданева С.И.	
Методология включения корпоративной социальной ответственности предприятия в его сбалансированную систему показателей	251
Кохно П.А., Кохно А.П.	
Модели распределения бюджетных средств на программные мероприятия различного уровня	255
Красильникова Е.В.	
Роль социального вектора и повышения институционального качества экономики в условиях цифровой трансформации	262
Куклина Е.А.	
«Регулятивные песочницы» как эффективный механизм реализации цифровой повестки	265
Курбанов А.Х.	
Цифровизация цепей поставок в ведомственных логистических системах: Проблемы и пути решения	269
Ланская Д.В.	
Индикативное планирование неоиндустриального развития	272
Ломакин Н.И., Петрухин А.В., Кособокова Е.В., Мецержакова Я.В.	
Использование системы искусственного интеллекта «Дерево решений» для обеспечения оптимального сбалансированного развития отечественной финансово-экономической системы	275
Мадьяшева А.М., Карабаева Р.К.	
Прикладные аспекты развития туризма в Казахстане	278
Мальши Е.В.	
Экзогенные условия развития современных рентных отношений в аграрной сфере	279
Мелкумян А.С.	
Проблемы регулирования рынка труда в Республике Армения	284
Михайлова О.П., Рубцова Ю.А.	
Концепция управления финансовым потенциалом предприятия	288
Плоткин Б.К., Хайкин М.М.	
Креативный подход как необходимое условие конкурентоспособности	290
Рей И.Ю., Жансагимова А.Е.	
Анализ развития туризма в Республике Казахстан	296
Сабирова Р.К., Косаев Д., Куанышев У.	
Проблемы государственного бюджета Республики Казахстан	299
Симонова-Хитрова М.Ю.	
Стратегии дистрибуции и системы сбытовых цепочек винодельческих компаний Франции	301
Тулеубаева М.К.	
Особенности и перспективы развития электронного бизнеса	305
Усманова Т.Х., Исаков Д.А.	
Новая парадигма в модернизации системы электроэнергетики	308
Усский В.Н.	
Сущность криптовалюты и исторические предпосылки возникновения абстрактного обязательства как условия эмиссии банком кредитных денег	314
Чинаева Т.И., Иванов М.А.	
Экономико-статистический анализ показателей доходности российских банков	318
Шпаковская Е.П., Чинаева Т.И., Ларионова Е.И.	
Статистический анализ деятельности металлургического сектора	322

Инновации и технологии

Абдуллаева М.Н.	
Основные факторы формирования национальной инновационной системы в условиях модернизации национальной экономики	326
Асадуллина Н.Р.	
Развитие профессиональных компетенций работника в условиях инновационной экономики	328
Бакуменко Л.П., Минина Е.А., Богдан Н.И.	
Классификация стран Европы по уровню цифровизации	333
Богдан Н.И.	
Межрегиональное сотрудничество стран ЕАЭС для инновационного развития	343

Брындин Е.Г.	Коммуникативно-ассоциативная логика когнитивного профессионального робота с подражательным мышлением	349
Вахабова Д.Х.	Целевые индикаторы повышения качества интеллектуального капитала в условиях перехода к инновационной модели развития	356
Дзюшье Ф.М.	Проблемы развития инновационной системы Казахстана	359
Звягинцев П.С.	Управление государственной собственностью как императив инновационного развития	362
Ищанова Р.К.	Обеспечение кибербезопасности	367
Клочков В.В.	Государство, наука и бизнес в системе управления инновационным развитием	369
Ковалёв И.Л.	Digital-трансформация как катализатор инновационных процессов в экономике	374
Крюкова О.С.	Человек в цифровом мире: Проблема дегуманизации личности	381
Малинецкий Г.Г., Смолин В.С.	Решение проблемы круглогодичного использования акватории Северного Ледовитого океана для морского транзита грузов Юго-Восточная Азия – Западная Европа за счёт приоритетного использования подводных транспортных судов	383
Малов В.Ю., Ерилов Ю.С.	Подход к оценке «прорывных» инновационных технологий (На примере вакуумно-левитационного транспорта)	391
Маринкин Д.Н.	Квалифицированная помощь специалиста-адвоката на начальном этапе расследования преступлений в сфере информационных технологий Блокчейн в Российской Федерации	397
Матанцева О.Ю., Хмельницкий А.Д.	Проблемы регулирования рынка транспортных услуг в условиях цифровой экономики	400
Никонова А.А.	Стратегические решения технологических задач в модели инновационных экосистем	406
Папуша А.И., Папуша И.А.	Новое направление научно-технического развития экоэнергетики на базе транзвукowego горения	415
Соколов С.М., Смолин В.С.	Учёт проблем использования и перспектив развития результатов нейросетевой революции в машинном обучении при определении приоритетов технического развития России	420
Сухарев О.С.	Стратегия и структура инновационного развития: Конкуренция новаторов и консерваторов	427
Тимофеев А.Г., Лебединская О.Г., Биленко А.В.	Цифровая экономика: реалии, перспективы и приоритеты развития	432
Чузумбаев Р.Р.	Вопросы оптимизации затрат на осуществление стратегических инноваций организации	435

Демографические процессы и сбережение нации

Гришанова А.Г.	Проблемы и перспективы формирования единого миграционного пространства в рамках ЕАЭС в контексте решения задач углубления евразийской интеграции	438
Кожевникова Н.И.	Международная миграция населения в России и Беларуси и ее последствия в формате развития миграционной ситуации на евразийском пространстве	440
Красинец Е.С.	Миграция населения на новом этапе развития дальневосточной части России	442
Куликова Н.Г., Волкова И.В., Стахурлова В.В.	Демографические проблемы и пути повышения трудового потенциала России	445
Сазина О.А., Матичева Т.В.	Персонализированное питание и перспективы его развития для Фуднета	447
Симагин Ю.А.	Территории России с быстрым сокращением численности населения	450
Ткаченко А.А.	Демографический фактор модернизации и национальный проект «Демография»	455
Эльдяева Н.А., Кованова Е.С.	Измерение и оценка социально-экономических эффектов трудовой миграции женщин	460

Наука и образование

Брындин Е.Г. Мобильность креативного инновационного высшего профессионального образования	463
Бураканова Г.М. Метод анализа иерархий для оценки результатов научной деятельности преподавателей вуза	467
Ваганян Г.А. Наука Армении и России без науки управления	470
Григорук Н.Е. Особенности и проблемы анализа статистических данных о внешнеэкономической деятельности стран в условиях международной стандартизации статистики	476
Гусева Н.В. Социальность человека и проблема адекватности отражения социального статуса человека в концепциях его социализации и образования	480
Ермаков В.Г. Противоречие между сбережением человеческого потенциала и научно-технологическим развитием страны как педагогическая задача	486
Кузьмина Н.В., Паутова Л.Е., Жаринова Е.Н. Акметеория фундаментального образования – основа конкурентоспособности и профессионализма преподавателя в национальной системе образования России	490
Кулагина Е.В. Неравенство в российском специальном образовании для детей с ограниченными возможностями здоровья: Региональный аспект.....	496
Лис П.А., Бельский А.Б., Слиж В.И. Формирование республиканской информационно-образовательной среды как одно из ключевых направлений развития электронного правительства Республики Беларусь	508
Лобастов Г.В. Личность как смысл общественного развития	512
Маковская Н.В. Стратегии академического развития в системе высшего образования в Беларуси	517
Мохов А.И. Отличие системного и комплексного подходов в научных исследованиях	520
Осипов М.Ю. О некоторых проблемах развития юридической науки в цифровую эпоху	528
Павлова В.И., Павлов Б.С., Бондарева Л.Н., Сарайкин Д.А. Профессиональные компетенции и учёба в вузе как жизненные ценности в обыденном сознании уральских студентов	532
Пашула А.В., Павлов Б.С., Козлов В.Н., Мальин Е.В. Дивергентная субкультура уральской молодёжи: Некоторые методологические послылы и практика социологического анализа	538
Рачек С.В., Павлов Б.С., Бердник Л.П., Разикова Н.И. Как родительские семьи на Урале готовят своих детей к штурму вузовских аудиторий	546
Сиренко С.Н., Малинецкий Г.Г. Образовательный вызов и модернизация союзного государства: Возможности опережающего образования	554
Суханов В.Н. Инновации в образовании в условиях господства рыночной экономики	560
Терин В.П. Переход к обучению в соответствии с электронно-коммуникационным окружением – приоритетная задача	563

Регионы и города

Блохин В.Н. Возможности и проблемы развития экологической культуры в сельских сообществах.....	567
Васильева Л.В., Васильев В.В. Тенденции развития межрегиональной дифференциации в России	570
Градусова В.Н. Уровень жизни населения региона как индикатор эффективности социально-экономической политики	576
Захаров П.Н., Названова К.В., Посажениников А.А. Опорный университет как фактор стратегического развития региона	580
Кечеруков Р.К. Исследование практического опыта формирования, развития и финансирования института государственно-частного партнерства	585

Мещеряков Д.А.	
Барьеры, сдерживающие развитие цифровой экономики на территории муниципальных образований	587
Молчанов И.Н.	
Современные тенденции развития образования в регионе и развитие механизма его финансирования	590
Мохов А.И., Вахин А.А., Карцхия И.Ф.	
Комплексная экспертиза в обеспечении инновационного развития Москвы и Московской области	602
Нурланова Н.К.	
Особенности и механизмы развития экономики приграничных территорий: Мировой опыт и Казахстан	607
Обедков А.П.	
Научная школа северного регионоведения: Этапы, центры и направления развития	612
Попелько В.И.	
Оценка инвестиционной привлекательности региона (На примере Республики Беларусь)	623
Романова А.А., Романов П.А.	
Роль финансовых инноваций в развитии территории	627
Утюпин Р.С.	
Территориальное общественное самоуправление как инструмент решения вопросов местного значения	630
Шилина С.А.	
Роль рекламного дискурса в позиционировании региона: Стратегия развития бренда Брянщины	632

Матанцева О.Ю.,
Хмельницкий А.Д.¹

ПРОБЛЕМЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ

Ключевые слова: цифровизация автотранспортной экономики, информатизация, регулирование, рынок транспортных услуг, грузовой автотранспортный бизнес, пассажирский автотранспорт, планирование, документооборот транспортных операций.

Keywords: digitalization of motor transportation economy, informatization, regulation, market of transport services, cargo motor transportation business, passenger motor transport, planning, document flow of transport operations.

Цифровая трансформация экономики станет ключевым фактором устойчивого роста и процветания страны в среднесрочной и долгосрочной перспективе [1]. При этом процесс цифровизации регуляторной политики государства на рынке транспортных услуг представляется драйвером повышения стратегической устойчивости организаций и предпринимателей в условиях повышения экономической неопределенности внешней среды функционирования субъектов транспортного бизнеса.

По данным исследовательской компании BusinesStat, за 2016 год выручка участников рынка автомобильных грузовых перевозок в России увеличилась на 7,9% и составила 853,7 млрд. руб. В 2017 году оборот составил 910,4 млрд. руб. Только 8,2 процента перевозчиков располагают более чем 240 транспортными средствами, но и такой автопарк не способен покрыть потребности крупных клиентов. Автопарком свыше тысячи единиц оперируют всего несколько российских компаний. В 2017 г. наблюдался постепенный переход отправителей с FTL (доставка отдельными еврофурами) на LTL (перевозки сборного груза), а также увеличение отправок грузов со стороны физических лиц. Другой особенностью является дальнейшая консолидация рынка грузоперевозок. За счет предпринимаемых государством мер, направленных на упорядочивание подотрасли, с рынка постепенно уходят микро- и микробики. Сложный период переживает и ряд крупных компаний [2].

Налоговая недобросовестность для подотрасли грузоперевозок довольно типична. В основном грузоперевозчики практикуют занижение базы налога на прибыль и неправомерное возмещение НДС за счет деления бизнеса, использование компаний-однодневок, уход от страховых взносов во внебюджетные фонды через «серую» зарплату и сокрытие доходов за счет наличной оплаты. Так, по итогам 2016 г. чистая прибыль «ЛидерТранс» составила всего 3,5 миллиона рублей при общем обороте в 1,4 миллиарда рублей, или 0,25 процента от оборота. Ранее проходили сведения и о вопросах контролирующих органов к другим федеральным грузоперевозчикам — в частности, РАТЭК (на рынке 20 лет). По документам в 2016 г. его выручка составила 3,5 миллиарда рублей, но чистую прибыль задекларировали только в 385 тысяч рублей (0,01 процента от оборота).

Распространенная практика в подотрасли — деление бизнеса, когда компании пытаются уйти от налога на прибыль и излишнего внимания проверяющих органов в попытке изменить свой статус как крупного налогоплательщика. Большинство крупных компаний отрасли выстраивает крайне запутанные схемы управления из целой цепочки компаний. По экспертным оценкам, 70–80% всех доставок грузов проходит по «серым» схемам.

Если еще около десяти лет назад выявление «серых» схем было для налоговых органов сложной задачей, требующей кропотливой работы и глубокого анализа, то сейчас, во времена big data («больших данных»), всеобщей автоматизации и технологий, этот процесс для налоговиков значительно упростился. Проверки возмещения НДС идут в автоматическом режиме благодаря не имеющей аналогов в мире программе АСК НДС, которая автоматически находит несоответствие данных в цепочках поставок, внедрена уже третья модификация этой программы, обладающая расширенными возможностями, которая позволяет отслеживать цепочку из более, чем десятка компаний [3].

С 1 июня 2017 г. начал работу сервис «Прозрачный бизнес», раскрывающий информацию о численности работников организации, применяемых режимах налогообложения и участии в консолидированных группах налогоплательщиков. В этом сервисе также доступны данные о доходах и расходах организаций, суммах уплаченных налогов, сборов и страховых взносов. Помимо прочего, отражается информация и о налоговых правонарушениях.

Диджитализация – это способы перевода любого вида информации в цифровую форму. С точки зрения бизнеса – это применение электронных технологий для изменения бизнес-модели с целью получения прибыли. Через 2–3 года уровень диджитализации бизнеса станет основным инструментом конкурентной борьбы за клиента в любой отрасли.

¹ Матанцева Ольга Юрьевна – д.э.н., с.н.с., доцент, заместитель генерального директора по научной работе ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта» (ОАО «НИИАТ»), профессор кафедры «Экономика автомобильного транспорта» Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ).

Хмельницкий Александр Даниэлевич – д.э.н., профессор, профессор кафедры «Экономика автомобильного транспорта» Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ).

4 сентября 2018 г. вступил в силу Закон о таможенном регулировании. Законом предусматривается переход на электронный документооборот не только на этапе декларирования товаров (100%), но и в течение всего периода взаимодействия участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД) с таможенными органами, что значительно упрощает процессы оформления. 20 сентября 2018 года стартовал пилотный проект ФТС России по мониторингу транзитных автоперевозок с использованием электронных навигационных пломб на базе технологии ГЛОНАСС. Эксперимент проводится в рамках создания единой системы транзита (ЕСТ) товаров по таможенной территории ЕАЭС. В первом этапе проекта примут участие как российские, так и зарубежные транспортные компании, осуществляющие транзитные перевозки товаров автомобильным транспортом между Россией и Казахстаном. Если электронная навигационная пломба позволит сократить время доставки товаров, упростить прохождение таможенных процедур, даст возможность получать юридически значимую достоверную информацию о нахождении и сохранности груза, то это будет эффективно и выгодно для бизнеса.

В «Электронном досье участника ВЭД» применяется информация из системы управления рисками налоговой службы. Сведения о рисках в отношении налогоплательщиков также включены в алгоритмы автоматического категорирования участников внешнеэкономической деятельности. Своевременный обмен информацией способствует также выявлению и пресечению деятельности фирм-однодневок. За 7 месяцев 2018 г. специалисты таможенной службы передали в налоговые органы информацию о более чем 1000 таких организациях. В планах ФТС России – создание 8 электронных таможен и 8 центров электронного декларирования. Все они будут расположены на государственных площадях, что исключает непосредственный контакт декларанта и должностного лица.

Новый этап интеграционных процессов будет направлен на построение единого механизма администрирования таможенных и налоговых платежей на основе современных цифровых технологий. Он позволит, с одной стороны, выставить барьеры для недобросовестных предпринимателей, а с другой – сделать максимально незаметной деятельность для законопослушного бизнеса.

Действия участников электронного документооборота подтверждаются и заверяются электронной цифровой подписью (ЭЦП). ЭЦП принадлежит владельцу подписи (ключа) и является подтверждением факта подписания электронного документа, и не может быть отменена. Электронная цифровая подпись – основной реквизит электронного документа.

Проблема в том, что многие транспортно-логистические компании не могут позволить себе избавиться от бумажных носителей, хотя законодательством РФ еще в 2002 году был принят Федеральный закон № 1-ФЗ «Об электронной цифровой подписи», приравнявший документы в электронном виде, подписанные электронной цифровой подписью, к документам на бумаге, подписанные контрагентами.

Преимущества электронного документооборота для организации:

- компьютерная программа помогает создавать, подписывать и отправлять электронные документы, такие как заказы на перевозку, CRM, маршрутные листы, счета, акты, что значительно экономит время обмена документацией с контрагентами;

- сокращается время на ввод входящих/исходящих документов в учетную систему, так как все журналы заполняются автоматически;

- сокращаются затраты на ведение документооборота в организации, а именно на бумагу и картриджи для принтеров, файлы, печати и заправки для них, на архивы или другие места хранения документов;

- снижаются ошибки, связанные с человеческим фактором, за счет автоматического формирования документов;

- снижается риск потери документов, так как они хранятся в электронном виде;

- есть возможность создавать несколько учетных записей участника электронного документооборота у разных операторов, потом настраивать обмен с разными контрагентами под разными учетными записями;

- упрощается взаимодействие с контролирующими органами, с такими, например, как таможенные органы.

В других странах есть успешный опыт использования электронного документооборота в грузоперевозках. В начале прошлого года при поддержке Международного союза автотранспорта были выполнены первые поставки товаров с применением онлайн-накладной между Францией и Испанией [4].

На территории Российской Федерации уже запущена, а также опробована электронная транспортная накладная ЭТРАН, которая охватывает сто процентов железнодорожных грузоперевозок. Электронная Транспортная Накладная (ЭТРАН) – автоматизированная система централизованной подготовки и оформления перевозочных документов. Данная система включает грузоотправителя, грузополучателя и экспедитора в технологический цикл приема заявок и оформления перевозок. Электронная Транспортная Накладная дает возможность: оформить заявку на перевозку, получить итоговые документы, получить расчет провозной платы по перевозкам, отслеживать ход перевозки груза с рабочего места и получать информацию обо всех грузах, отправленных грузополучателю. Законодательное регулирование использования ЭТРАН Министерством транспорта РФ подотрасль ожидает уже к середине 2019 года.

Центральным элементом системы эффективного регулирования в развитых странах является институт оценки регулирующего воздействия (ОРВ), основанный на анализе проблем и целей государственного регулирования, определении возможных вариантов достижения целей, а также оценке связанных с ними позитивных и негативных эффектов с целью выбора наиболее эффективного варианта в соответствии со специальными установленными процедурами. Институт оценки регулирующего воздействия позволяет подойти системно к процессам введения, изменения и отмены правовых норм, регулирующих экономическую деятельность, и обеспечить, как следствие, существенное повышение качества регулирования и предсказуемости и обоснованности возможных изменений в нормативно-правовой базе экономической деятельности.

Ключевые цели проведения процедуры ОРВ:

1. Рассчитать выгоды и издержки субъектов предпринимательской и иной деятельности, других заинтересованных лиц, связанные с оплатой прямо установленных регулированием платежей, так и с прочими организационными расходами по выполнению вновь вводимых требований, включающими затраты трудового времени сотрудников, необходимых материалов, а также затраты на консультации и обучение.

2. Оценить воздействие регулирования на деловой климат и инвестиционную привлекательность страны или региона, конкуренцию и структуру рынков.

3. Обеспечить выбор наиболее эффективного варианта решения проблем.

4. Снизить риски, связанные с введением нового регулирования, и повысить доверие граждан и бизнеса к принимаемым государством решениям.

К проектам актов, затрагивающих вопросы осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности, относятся проекты актов, регулирующих следующие сферы:

– распределение ограниченных ресурсов и государственного регулирования инвестиционной деятельности;

– установление правил и порядка предоставления поддержки субъектам предпринимательской и инвестиционной деятельности;

– осуществление государственного контроля (надзора) в сфере предпринимательской и инвестиционной деятельности;

– установление требований для допуска хозяйствующих субъектов к осуществлению определенных видов предпринимательской и (или) профессиональной деятельности;

– предоставление государственных услуг субъектам предпринимательской и (или) инвестиционной деятельности;

– нормативное регулирование правоотношений в области государственного регулирования цен (тарифов);

– нормативное регулирование правоотношений по взиманию налогов и сборов.

Международный опыт по регулированию автотранспортной деятельности на основе допуска к ее осуществлению представлен на рис. 1.

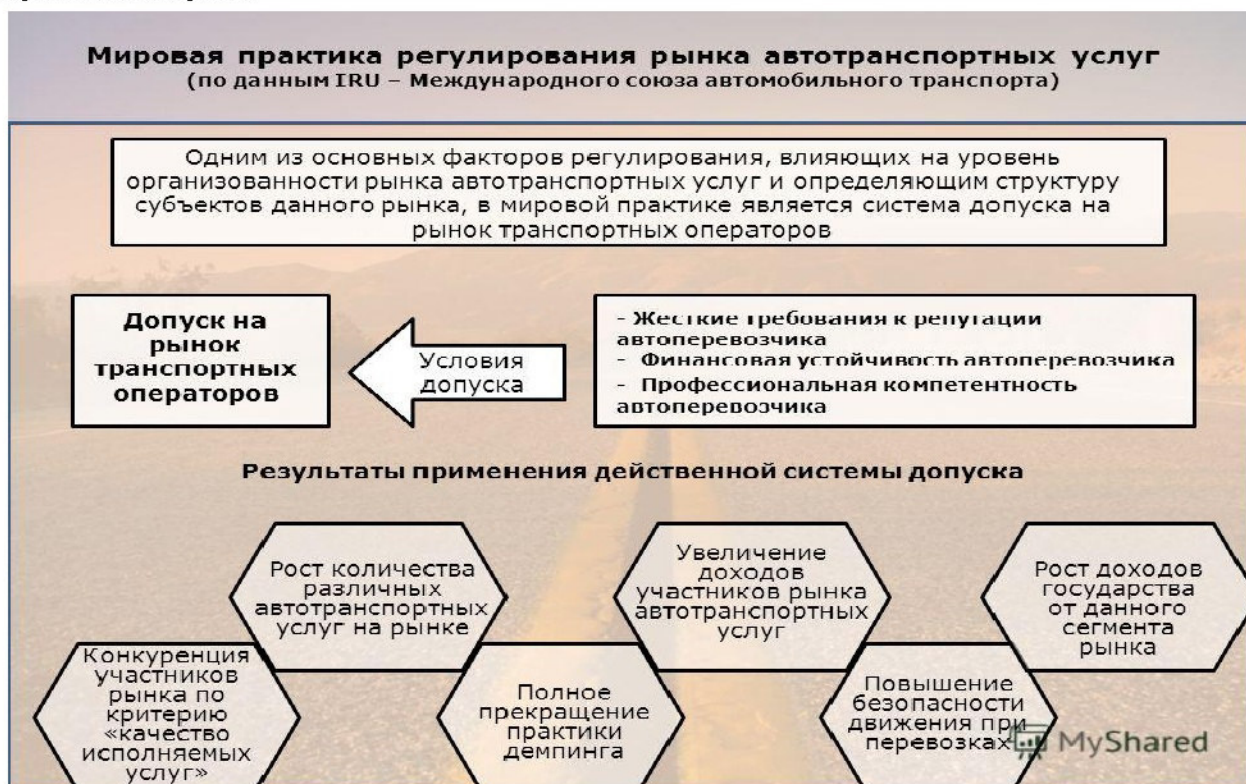


Рисунок 1.
Международный опыт регулирования рынка автотранспортных услуг
(основные принципы и результативность)

Действующий международный опыт по допуску перевозчиков на рынок предусматривает, что перевозчик должен удовлетворять трём качественным критериям, в том числе финансовой устойчивости. Данные требования было бы целесообразно использовать в России. Однако использование критерия, по которому перевозчик должен обеспечивать наличие финансовых активов в сумме не менее 9 тыс. евро в расчёте на первое транспортное средство, и 5 тыс. евро – на каждое последующее ограничено финансовыми возможностями экономических субъектов рынка транспортных услуг в России [6, 7].

Первым документом, регулирующим допуск на рынок в Российской Федерации в начале 90-х годов, было «Положение о лицензировании перевозочной, транспортно-экспедиционной и другой деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса, ремонтом и техническим обслуживанием транспортных средств на автомобильном транспорте в российской федерации» утв. Постановлением Правительства РФ от 26.02 1992 г. № 118. В соот-

ветствии с этим нормативным актом лицензировались: городские, пригородные, междугородные, межреспубликанские и международные перевозки грузов и пассажиров, в т.ч. для собственных нужд.

Данный документ обеспечивал соблюдение требований по профессиональной пригодности соискателя лицензии (водителя или оператора), требований к поддержанию транспортных средств в исправном состоянии (наличие соответствующей производственной базы). Кроме того, в нормативном акте косвенно контролировалось наличие активов, что может быть условно признано за требование к оценке финансового состояния организации, однако не устанавливались количественные критерии в виде определенной величины основного капитала и резервов. Однако с 1 июля 2005 г. было отменено лицензирование автотранспортной деятельности в сфере грузовых перевозок и сопутствующих услуг.

В 2011 году вступил в силу Федеральный закон от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности». В соответствии с этим Федеральным законом лицензированию подлежит деятельность по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя). При этом в Федеральном законе прямых требований об экономической или финансовой устойчивости к перевозчикам не установлено [5].

Постановлением Правительства РФ от 02 апреля 2012 г. № 280 «Об утверждении положения о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам, либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)» (в ред. Постановления Правительства РФ от 26.11.2013 № 1064) установлено, что лицензирование деятельности по перевозке пассажиров осуществляется Федеральной службой по надзору в сфере транспорта и ее территориальными органами (далее – лицензирующий орган).

В состав видов деятельности по перевозке пассажиров включаются следующие:

- 1) регулярные перевозки пассажиров в городском и пригородном сообщении;
- 2) регулярные перевозки пассажиров в междугородном сообщении.

Лицензионными требованиями при осуществлении деятельности по перевозке пассажиров являются:

1) наличие у соискателя лицензии (лицензиата) принадлежащих ему на праве собственности или ином законном основании и соответствующих установленным требованиям помещений и оборудования для технического обслуживания и ремонта транспортных средств либо наличие договора со специализированной организацией на предоставление услуг по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств;

2) наличие у соискателя лицензии (лицензиата) водителей транспортных средств, заключивших с ним трудовой договор или договор об оказании услуг и имеющих необходимые квалификацию и стаж работы, а также прошедших медицинское освидетельствование в установленном порядке;

3) наличие у соискателя лицензии (лицензиата) специалиста, осуществляющего предрейсовый медицинский осмотр водителей транспортных средств, имеющего высшее или среднее профессиональное медицинское образование и прошедшего обучение по дополнительной образовательной программе «Проведение предрейсового осмотра водителей транспортных средств», или наличие договора с медицинской организацией или индивидуальным предпринимателем, имеющими соответствующую лицензию;

4) наличие у соискателя лицензии (лицензиата) на праве собственности или на ином законном основании необходимых для выполнения работ, транспортных средств, соответствующих по назначению и конструкции техническим требованиям к осуществляемым перевозкам пассажиров и допущенных в установленном порядке к участию в дорожном движении;

5) использование лицензиатом транспортных средств, оснащенных в установленном порядке техническими средствами контроля за соблюдением водителем режимов движения, труда и отдыха (при осуществлении регулярных перевозок пассажиров в междугородном сообщении);

6) использование лицензиатом транспортных средств, оснащенных в установленном порядке аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS;

7) соблюдение лицензиатом требований, установленных статьей 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»;

8) соблюдение лицензиатом требований, предъявляемых к перевозчику в соответствии с Федеральным законом «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», в том числе Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Допуск российского перевозчика к осуществлению международных автомобильных перевозок, в соответствии с действующим законодательством, возможен при выполнении следующих условий:

– наличие транспортных средств, принадлежащих на праве собственности или на ином законном основании и соответствующих международным техническим стандартам, а также международным конвенциям и соглашениям, регламентирующим международные автомобильные перевозки;

– соответствие назначенных российским перевозчиком лиц, ответственных за осуществление международных автомобильных перевозок (далее именуются – ответственные специалисты), квалификационным требованиям по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении;

– устойчивое финансовое положение российского перевозчика (наличие собственного имущества, стоимость которого в расчете на 1 транспортное средство, осуществляющее международные автомобильные перевозки, составляет не менее 50 тыс. рублей или в расчете на 1 тонну разрешенной максимальной массы указанного транспортного средства – не менее 2,5 тыс. рублей. Достаточным является соответствие одному из показателей);

– обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств.

Таким образом, требования по финансовой устойчивости предъявляются только при международных перевозках, а при перевозках на территории Российской Федерации – отсутствуют. Этот фактор не позволяет обеспечить допуск на рынок перевозчиков, способных качественно перевозить грузы, включая и материальную ответственность в случае утери или порчи груза, поскольку нет гарантии наличия у перевозчика средств, необходимых для возмещения нанесенного ущерба при перевозке.

Устойчивое финансовое положение необходимо не только для обеспечения возмещения ущерба при перевозках грузов и пассажиров. Исходя из действующей системы бухгалтерского учета [5], устойчивое финансовое положение гарантирует наличие оборотных средств для:

- поддержания надлежащего технического состояния транспортных средств;
- установления высокого уровня заработной платы водителей, что позволит нанимать на работу более квалифицированных специалистов и повлияет на безопасность и качество перевозок.

Неурегулированность правоотношений, связанных с осуществлением перевозок пассажиров и грузов, а также с их обеспечением, приводит к разбалансированности рассматриваемого сектора экономики, возникновению несправедливой конкуренции, снижению качества и безопасности оказываемых транспортных услуг, негативным последствиям воздействия нерегулируемой автомобилизации на развитие экономики, общества и состояния окружающей среды.

Для разработки решений перечисленных проблем необходимо, во-первых, проанализировать всю совокупность рисков для общества, государства, населения и бизнеса, связанных с деятельностью автомобильного и городского наземного электрического транспорта, а во-вторых – создать единый, четкий и понятный механизм допуска к осуществлению этой деятельности за счет комплексного рассмотрения всех возникающих трудностей.

Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования лицензирования деятельности по перевозке пассажиров и иных лиц автобусами» от 30.10.2018 г. № 386-ФЗ предусматривает введение с 01.03.2019 года лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами. Это означает, что все пассажирские перевозки автобусами, включая перевозки по заказам и перевозки для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя, будут осуществляться только при наличии лицензии по истечении ста двадцати дней со дня вступления в силу требования о лицензировании таких перевозок автобусами.

Введение лицензионных требований позволит не только обеспечить все требования к безопасности перевозок пассажиров, но и гарантирует учет и контроль осуществления этих перевозок, а также внедрение в широком объеме цифровых информационно-коммуникационных технологий.

В перспективе в крупных городах и городских агломерациях значительное развитие должны получить:

- системы автоматического вождения автомобилей и транспорта общего пользования, в сочетании с системами совместного пользования транспортными средствами (электромобили и гибриды), перевозок по заказу (вызову);
- мультимодальные пассажирские транспортные системы с использованием мультимодальных пассажирских терминалов, единых электронных билетов (или виртуальных билетов), перехватывающих парковок, систем автоматизированного управления перевозками;
- широкое внедрение мультимодальных тарифов, (в т.ч. интегрированных с оплатой перехватывающих парковок), со стоимостью поездки в зависимости от продолжительности или дальности поездки без учета количества пересадок и видов транспорта; введение тарифных систем, стимулирующих отказ от использования личного автотранспорта, в т.ч. долгосрочных безлимитных билетов на 30 и более дней с существенной скидкой по сравнению с использованием разовых билетов.

На рынке пассажирских и грузовых перевозок должны быть:

- 1) обеспечены условия равной и справедливой конкуренции; установлены требования к качеству услуг автомобильного и городского наземного электрического транспорта и обеспечен контроль за их соблюдением; установлены правила доступа на рынок перевозок и осуществления транспортной деятельности; создана действенная система контроля и надзора в сфере автомобильного и городского наземного электрического транспорта, ориентированная на использование риск-ориентированного подхода, а также методов дистанционного мониторинга, использование электронных реестров и баз данных, общественного контроля с использованием Интернет-технологий;
- 2) повышена производительность труда и эффективность использования подвижного состава за счет применения транспортных средств повышенной вместимости в городских агломерациях, консолидации автотранспортного бизнеса, совершенствования транспортной логистики, развития мультимодальных транспортных связей, широкого внедрения средств телематики, связи, электронного обмена данными, автоматического вождения по выделенным полосам движения и т.д.;
- 3) создана автоматизированная подсистема мониторинга функционирования автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта в рамках автоматизированной системы управления транспортным комплексом;
- 4) внедрена система единых «электронных билетов» при осуществлении пассажирских перевозок
- 5) осуществлено развитие технологической инфраструктуры системы «ЭРА-ГЛОНАСС» в интересах государственных и иных информационных систем, осуществляющих сбор и обработку информации, поступающей от транспортных средств, оснащенных аппаратурой спутниковой навигации, в том числе интеллектуальных транспортных систем;

б) разработаны и внедрены системы автоматического вождения автомобилей на отдельных автомагистралях и территориях. Осуществлено создание необходимой законодательной и нормативно-правовой базы для внедрения этих транспортных средств;

7) разработана нормативно-правовая и методическая база для создания и внедрения сервисов, обеспечивающих реализацию принципов устойчивой городской мобильности на базе моделей TaaS (Transport-as-a-Service) или MaaS (Mobility-as-a-Service)

8) разработаны системы мониторинга транспортных потоков и дорожно-транспортных условий с использованием возможностей по обмену информацией, предоставляемых высоко- и полностью автоматизированным автотранспортом.

Стратегическая ориентация на цифровую трансформацию позволила России создать национальную цифровую инфраструктуру для обеспечения универсальной широкополосной и мобильной связи. Однако для того, чтобы страна могла получить все социально-экономические выгоды, связанные с цифровой транспортной инфраструктурой, необходимо принять меры для ускорения цифровизации транспортных организаций, развития НИОКР, инновационной деятельности и предпринимательства.

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. <https://iz.ru/694730/pavel-panov/gruzoperevozchikam-perekroiut-serye-skheny>
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.

**БОЛЬШАЯ ЕВРАЗИЯ:
РАЗВИТИЕ, БЕЗОПАСНОСТЬ, СОТРУДНИЧЕСТВО**

Ежегодник

Выпуск 2

Часть 1

Компьютерная верстка
и техническое редактирование –
В.Б. Сумерова

Подписано на выход в свет 30/IV – 2019 г.
Формат 60х90/ Уч.-изд.л. 66,6