

УДК 347.763

ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ УБЕРИЗАЦИИ ГОРОДСКОЙ ЛОГИСТИКИ

Добросоцкая С.Ю.

студентка 1 курса магистратуры
ЧОУ ВО ЮУ (ИУБиП),
«Правовое обеспечение государственного
и муниципального управления
в Российской Федерации»
e-mail: culttonal@yandex.ru

Мартынов Б.В.

к.ф.н., доцент,
доцент кафедры гуманитарных дисциплин
ЧОУ ВО ЮУ (ИУБиП),
e-mail: martunovbv@mail.ru

В статье рассмотрены правовые аспекты функционирования новой логистической бизнес-модели, реализованной на рынке перевозок такси. Обозначены законодательные инициативы, направленные на преодоления данных проблем, предложен прогноз последствий реализации предлагаемых мер. Обоснована необходимость разработки комплексной программы преодоления социально-экономической проблематики как условие эффективности отраслевых законодательных реформ, направленных на решение правовых проблем уберизации городской логистики.

УБЕРИЗАЦИЯ, ЛОГИСТИКА, ТАКСИ, ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ.

LEGAL CHALLENGES FOR UBER AND THE CITY LOGISTICS

Dobrosotskaya S.Y.

Firstyear graduate student
PEI HE SU (IMBL),
«Legal support of public and municipal administration
in the Russian Federation»
E-mail: culttonal@yandex.ru

Martynov B.V.

Candidate of Philosophical Sciences, associate Professor
Associate Professor at the Department of Humanities
PEI HE SU (IMBL),
e-mail: martunovbv@mail.ru

The article is devoted to the legal aspects of a new logistic business model functioning in the taxi market. The author points out legislative initiatives aimed to overcome legal problems and draws up a forecast of possible consequences. It is stated that developing a complex programme to solve socioeconomic problems is essential for effective sectoral reforms aimed to cope with legal challenges for Uber within a city transport system.

UBER, LOGISTICS, TAXI, LEGAL CHALLENGES.

Кризис перепотребления и мировой финансовый кризис актуализировали потребность широких слоев общества в удешевлении товаров и услуг. В качестве средства удовлетворения данного социального запроса в настоящее время формируется экономика совместного потребления, обеспечивающая компенсацию издержек посредством фактического вывода «предпринимательского элемента» из экономической схемы и перекладывания функции последнего на «равного» участника общественных отношений.

«Современные экономические реалии указывают на первостепенную значимость инновационного варианта развития национальной транспортной системы, что предполагает развитие транспортно-логистической инфраструктуры, обеспечивающей организацию товародвижения и реализацию транзитного потенциала страны. Важнейшее значение, при этом, должен иметь инфраструктурный эффект формирования городских агломераций, связанных с реализацией проектов строительства крупных транспортных комплексов, мультимодальных логистических центров и информационных узлов» [1].

Стремительная сетевая экспансия логистического сегмента произошла благодаря стартапу «Uber», предлагающему электронную площадку для прямого взаимодействия водителей и потенциальных пассажиров. Сервис произвёл на рынке такси революцию, для описания масштабов которой достаточно упомянуть массовое использование производного от бренда термина в качестве нарицательного. Уберизация как интеграция в различные отрасли хозяйственной деятельности принципа координации добровольной и взаимовыгодной деятельности независимых агентов в рамках единого

информационного поля стала одним из важнейших направлений шерингового мейнстрима в современной мировой экономике.

Сервис «Uber» и возникшие в результате рецепции его бизнес- модели «Gett» и «Яндекс.Такси» являются драйверами роста и укрепляют свои позиции в России, составляя конкуренцию владельцам таксопарков, организующим бизнес по традиционной схеме. Так, по состоянию на июнь 2017 года совокупная доля рынка такси, принадлежащая молодым сетевым агрегаторам («Uber» + «Gett» + «Яндекс.Такси»), составила 12,9% против 19,9% - сегмента сервисов старшего поколения («Лидер» + «Fasten» + «RedTaxi» + «Сатурн» + «Везёт») [2]. В связи с этим, интерес представляет степень правовой защищенности потребителей сетевого продукта. Для этого необходимо исследовать различия между юридическими конструкциями описанных бизнес-моделей.

Итак, классическая правовая схема оказания услуг такси сочетает в себе гражданско-правовые отношения по договору перевозки пассажиров и грузов легковым транспортом между пассажиром и хозяйствующим субъектом и трудовые отношения последнего с водителями, диспетчерами и иным обслуживающим персоналом. В юридической конструкции «uber»- модели бизнеса такси трудовой договор между водителем и юридическим лицом/ИП заменяется агентским (с элементами лицензионного - в случае «Яндекс.Такси»), а функции обслуживающего персонала, включая диспетчерские, реализуются за счёт программных средств мобильного приложения. Владелец Интернет-площадки становится посредником между водителем такси и потенциальным пассажиром, заключая с последним договор оказания информационных услуг, а гражданско-правовые отношения перевозки возникают только между пользователями мобильного сервиса: пассажиром и агентом мобильного агрегатора.

Трансформация классической бизнес-модели в сетевую повлекла смягчение таких острых социально-экономических проблем, как безработица и низкий доход населения, с одной стороны, и ряд правовых проблем – с

другой. К основным негативным правовым последствиям введения «uber»-модели такси следует отнести следующие:

1. Несоответствие правового статуса агрегатора такси социальному запросу. В рамках новой модели владелец мобильного приложения как поставщик исключительно информационных услуг не несет ответственности за перевозку. При этом потенциальный пассажир заказывает услугу через мобильное приложение в силу лояльности к известному бренду, и в случае возникновения проблем с перевозкой ожидает содействия со стороны владельца электронного ресурса, а не малоизвестного лица, привлеченного по агентскому договору. Однако в рамках существующих правовых реалий пассажир имеет возможность предъявлять претензии по перевозке исключительно к Агенту мобильного агрегатора.

2. Деликтогенная среда. Отсутствие прямого жёсткого контроля водителей владельцем мобильного приложения, обусловленное трансформацией бизнес-модели, приводит к увеличению числа нелегальных таксопарков и водителей, не имеющих соответствующих разрешений и лицензий.

3. Низкая квалификация водителей. Отсутствие обязательных квалификационных требований к водителям такси вкупе с безработицей и низким доходом населения как факторами роста числа представителей данной «профессии» создает угрозу жизни и безопасности пассажиров.

4. Проблемы распределения ответственности между агрегатором и перевозчиком. Специфика агентских договоров между перевозчиками и владельцами мобильного приложения в сочетании с неопределенностью правового статуса последнего детерминирует увеличение и дифференциацию судебной практики по вопросам перевозки такси.

В настоящее время существует ряд законодательных инициатив, направленных на решение обозначенных проблем, однако оценка прогноза их нормативной реализации не однозначна.

Одним из предложений является возложение ответственности за организацию перевозки на агрегатора, но такой подход не отвечает посредническому характеру бизнес-модели «assetlight». По предварительным прогнозам специалистов, обозначенная реформа неизбежно повлечет изменение эффективной налоговой ставки в отрасли и, как следствие, увеличение стоимости поездки и монополизации рынка.

Инициативы по усилению контроля такси-рынка предполагают стандартизацию баз данных, установление единых требований к мобильным платформам и ужесточение ответственности за работу с нелегальными такси. Безусловно, введение в правовое поле является естественным этапом развития любого социально востребованного цифрового новшества, однако, на наш взгляд, необходимо учитывать рост коррупционной и бюрократической составляющей сетевого бизнеса такси как неизбежное следствие реализации этого предложения.

В качестве решения проблемы нарушения водителями режима налогообложения, правил прохождения технических и медицинских осмотров рассматривается наделение IT-платформы функцией администратора государственного регулирования. Обосновавшая свою актуальность в зарубежных странах форма регулирования, по нашему мнению, первоначально спровоцирует массовый поиск делинквентных способов адаптации к новым правилам, но может характеризоваться как стратегически эффективное предложение [3].

Резюмируя, важно отметить, что в процессе уберизации городской логистики практическое применение новой юридической конструкции перевозок такси осложнено рядом правовых проблем, предлагаемые правовые решения которых затормозят развитие новой бизнес-модели. Кроме этого, нужно учитывать, что условиях существенного влияния на рост числа «перевозчиков» таких негативных социально-экономических факторов, как безработица и низкий уровень дохода населения, исключительно отраслевые законодательные средства решения вышеописанных проблем неизбежно

повлекут рост теневого сегмента в форме разработки перевозчиками нелегальных схем ухода от государственного контроля вместо ожидаемого результата введения IT-платформ в правовое поле. На наш взгляд, реформирование отраслевого законодательства в связи с внедрением новой бизнес-модели перевозок такси является безусловной необходимой, но в большей степени реакционной мерой, эффективность которой вне комплексной программы преодоления негативных социально-экономических факторов будет близка к нулю.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Мартынов Б.В., Прокопенко Е.С. Интеграция региональной экономики в систему международного транспортного коридора как элемент национальной программы повышения производительности труда // Экономический рост: Факторы эффективного развития: монография / Под общ. ред. Г.Ю. Гуляева -Пенза: МЦНС «Наука и Просвещение». – 2017. – С. 38 – 46.

2. Исследование рынка такси [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ac.gov.ru/files/content/15801/issledovanie-taksi-2018-pdf.pdf> (Дата обращения: 15.04.2018).

3. Исследование рынка такси. Аналитический центр при Правительстве РФ. 06 февраля 2018 год.[Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://docviewer.yandex.ru/view/85457588/?*=aa7QpIxnrkMMFPtIMCvxWbGBCzd7InVybcI6InlhLW1haWw6Ly8xNjU1MDcyODYzMDU4ODA1OTYvMS4zIiwidGl0bGUiOiJpc3NsZWVudmFuaWUtdGFrc2ktMjAxOC1wZGYucGRmIiwidWlkIjojODU0NTc1ODgiLCJ5dSI6IjcxNTk2OTc4MTQ4NDIxOTUzMCIsm5vaWZyYW11IjpmYWxzZSwidHMjOiE1MjQ1NTM4MjQ4NzV9 (Дата обращения: 25.04.2018).