

Оценивая транспортную подвижность населения, можно сказать, что она несомненно определяется факторами внешней среды, что просматривается по данным 2020–2021 гг. Так, в 2020 году в связи с пандемийными ограничениями наблюдается резкое снижение транспортной подвижности, и совсем обратная ситуация в 2021 году, когда отмечается ее рост. Однако, анализируя, например, данные Северо-Западного федерального округа, достичь уровня объема перевозок пассажиров 2019 года все равно не удалось. В целом по Северо-Западному округу в 2019 году транспортная подвижность населения была на уровне 6,66 поездок на 1 жителя, а в 2021 году – 5,92 поездок.

В заключение следует сказать, что для повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта в первую очередь необходимо предоставить пригородному пассажиру комфортную поездку по доступной для данного региона цене с соблюдением временных параметров.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года : утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р : в ред. распоряжения Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 г. № 1032-р. – М., 2014. – 71 с.

2 **Терешина, Н. П.** Экономика железнодорожного транспорта : учеб. / Н. П. Терешина, Б. М. Лапидус, М. Ф. Трихункова. – М. : УМК МПС России, 2001. – 600 с.

3 **Резер, С. М.** Логистика пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте / С. М. Резер. – М. : ВИНТИ РАН, 2007. – 515 с.

4 Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.gks.ru/>. – Дата доступа : 10.04.2023.

L. SHKURINA, Ya. POLIKARPOV

Russian University of Transport RUT (MIIT), Moscow

FEATURES OF THE CURRENT STATE OF THE COMMUTER PASSENGER TRANSPORTATION MARKET

УДК 656.017

О. А. ЮСУПОВА

Российский университет транспорта РУТ (МИИТ), г. Москва

НАЦИОНАЛЬНАЯ ПЛАТЕЖНАЯ СИСТЕМА В ОПЛАТЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ

Политика санкционного давления и общая политическая напряженность в мире и стране послужили толчком для создания собственных независимых механизмов расчетов. Эти механизмы актуальны и при расчетах между участниками транспортной сделки, и при покупке транспортной услуги.

2013 год был ознаменован учреждением национальной платежной системы (НПС). Это обусловило трансформацию правовой системы, формирование условий расширения спектра платежных услуг. Мегарегулятор поставил перед собой задачу в кратчайшие сроки сформировать платежную инфраструктуру и успешно с этой задачей справился.

Наряду с ней Банк России учредил национальную систему платежных карт (НСПК), что во многом повлияло на состояние и успех развивающейся платежной системы «Мир» и Системы быстрых платежей Банка России. Стоит отметить, что результаты всех вышеперечисленных задач оказали непосредственное воздействие на текущее состояние национальной платежной системы. Примером тому служит усовершенствование систем удаленного банковского обслуживания, развитие технологии безналичных платежей, экспансия сетей приема банковских карт.

Можно сформулировать постулат: национальная платежная система совершенствуется на основе существующих и непрерывно генерирующихся потребностей сектора финансовых услуг с целью создания условий для ее высокоэффективной и надежной работы в угоду субъектам НПС. Достижение целей и выполнения поставленных задач являются следствиями постулата. На сегодня НПС РФ обеспечивает услугами как государство с его населением, так и транспортный бизнес. Рассматривая задачи стратегии развития НПС, выделим ключевые: поддержание устойчивости функционирования НПС, выстраивание инновационной деятельности в платежной сфере, сохранение и совершенствование конкурентоспособности на финансовом рынке.

Банк России является регулятором финансового рынка, что в свою очередь создает возможность аккумулировать и повышать качество возможностей, предоставляемых на момент реализации стратегии развития НПС. Предполагается, что результатом реализации стратегии будут являться: удобные и безопасные платежные инструменты для граждан, генерация новых бизнес-моделей в сфере бизнеса, усовершенствования в сфере платежных решений. Предпринятые меры приведут к стабилизации рыночной конъюнктуры в целом, что, в свою очередь, сократит негативные ожидания со стороны бизнес-сектора.

На сегодня существует десять пакетов Европейских санкций, влияние которых охватывает не только Банковский сектор, но и большое количество ключевых секторов экономики России. Нельзя с точностью сказать, что «главной мишенью» пакетов санкций ЕС является банковский сектор. Однако, ссылаясь на оценки крупнейших кредитных рейтинговых агентств, можно смело заявить, что уже на момент выпуска девятого пакета санкций ЕС Российским банковским сектором был зафиксирован рекордный совокупный убыток в размере 1,5 трлн рублей, что являлось предпосылкой к развитию негативного сценария реализации Стратегии НПС.

Стоит отметить, что сохранение санкционного давления с его умеренным расширением в отдельных отраслях экономики является одним из ключевых рисков, способствующих созданию препятствий и преград на пути реализации Стратегии НПС. Тем не менее существует ряд факторов риска, оказывающих не меньшее влияние на реализацию Стратегии НПС: межведомственное взаимодействие, макроэкономическая ситуация, геополитические факторы. Если рассматривать возможные методы управления данными рисками, сохранение большего количества независимых кредитных организаций регулятором окажет положительное влияние на банковский сектор. К тому же на банковском рынке уже были анонсированы крупные M&A сделки, связанные с лидерами рынка, но согласно прогнозам крупных кредитных рейтинговых агентств, сделки не успеют завершиться в течение 2023 года. Эти решения в значительной степени определяют характер сценариев реализации стратегии развития национальной платежной системы при усилении санкционных ограничений.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Национальная программа «Цифровая экономика Российской Федерации» [Электронный ресурс] : утв. президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам от 4 июня 2019 г. № 7. – Режим доступа : <https://digital.gov.ru/ru/activity/directions/858/>. – Дата доступа : 10.04.2023.

2 «Национальная платежная система: стратегия развития до 2023 года» / Центральный Банк Российской Федерации. – М., 2014.

O. YUSUPOVA

Russian university of transport (MIIT), Moscow

**NATIONAL PAYMENT SYSTEM FOR PAYMENT OF TRANSPORT SERVICES
IN THE CONDITIONS OF SANCTIONS**