

Федеральное государственное бюджетное  
образовательное учреждение высшего образования  
«Иркутский государственный университет путей сообщения»

На правах рукописи



БУРОВЦЕВ ВЛАДИМИР ВИКТОРОВИЧ

МЕТОДОЛОГИЯ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ  
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

08.00.05 – Экономика и управление народным  
хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями,  
отраслями и комплексами – транспорт)

Диссертация на соискание ученой степени доктора  
экономических наук

Научный консультант  
доктор экономических наук, профессор  
Сольская Ирина Юрьевна

Иркутск – 2017

## Оглавление

Введение.....	4
1. Теоретические основы формирования и развития системы лицензирования на железнодорожном транспорте.....	19
1.1 Ретроспективный анализ теоретических предпосылок развития основ государственного регулирования в сфере транспорта.....	19
1.2 Теоретические положения новой институциональной теории в рыночной парадигме развития железнодорожного транспорта.....	28
1.3 Совершенствование современных институциональных основ развития системы лицензирования на железнодорожном транспорте.....	46
2. Особенности функционирования системы лицензирования и потенциал ее экономической эффективности.....	73
2.1 Исследование роли и свойств регулирующего воздействия института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг.....	73
2.2 Разработка классификации факторов регулирующего воздействия административных процедур лицензирования.....	88
2.3 Трансакционные издержки как фактор экономической эффективности системы лицензирования на железнодорожном транспорте.....	108
3. Методология институциональной организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг.....	138
3.1 Формирование методологических основ институционального анализа факторов регулирующего воздействия лицензирования...	138
3.2 Развитие методологических подходов к стандартизации и алгоритмизации механизма институциональной организации лицензирования.....	156

3.3 Методология оценки синергетического эффекта организации лицензирования в условиях взаимодействия регуляторов в сфере железнодорожного транспорта.....	170
4. Методологические подходы к институциональной организации системы лицензирования на железнодорожном транспорте.....	186
4.1 Формирование системы ключевых показателей эффективности функционирования системы лицензирования в сфере железнодорожного транспорта.....	186
4.2 Функционирование системы институциональной организации лицензирования на железнодорожном транспорте.....	203
4.3 Модель процесса институциональной организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг.....	231
5. Оценка экономического эффекта трансформации системы лицензирования в сфере железнодорожного транспорта.....	260
5.1 Институционализация процесса организации лицензирования в условиях электронного межведомственного взаимодействия регуляторов в сфере железнодорожного транспорта.....	260
5.2 Оценка экономической эффективности трансформации систем лицензирования в сценарных условиях планирования и прогнозирования.....	273
5.3 Приоритетные направления организационно-структурной трансформации системы лицензирования на железнодорожном транспорте.....	294
Заключение.....	306
Список литературы.....	314
Приложение 1 Реестр лицензий (отдельные виды деятельности).....	352
Приложение 2 Документы о внедрении результатов исследования.....	356

## Введение

**Актуальность темы диссертационного исследования.** Экономическое развитие страны во многом определяется эффективностью функционирования модели государственного регулирования, в том числе уровнем развития государственных институтов, обусловленных особенностями функционирования системы лицензирования. Указанная позиция находит отражение в соответствующих стратегических документах: Указ Президента Российской Федерации от 29.06.1998 г. № 730 «О мерах по устранению административных барьеров при развитии предпринимательства»; Стратегия развития конкуренции и антимонопольного регулирования в Российской Федерации на период 2013–2024 гг.; Распоряжение Правительства Российской Федерации от 17.06.2008 № 877-р «О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года»; Распоряжение Правительства Российской Федерации от 02.04.2014 г. № 503-р «Об утверждении плана мероприятий по развитию конкуренции на железнодорожном транспорте» и др.

Проблемы повышения эффективности функционирования системы лицензирования особенно актуальны ввиду задач развития конкуренции в таких высокомонополизированных инфраструктурных комплексах российской экономики, как железнодорожный транспорт. При этом важнейшим критерием эффективности функционирования системы лицензирования является уровень транзакционных издержек, которые возникают в процессе выполнения обязательных условий и требований, обусловленных административными процедурами лицензирования, обусловленный снижением уровня оборачиваемости капитала соискателя лицензии, а также связанный с рисками последующего ухудшения положения предприятия на рынке ввиду утраты или ослабления части конкурентных преимуществ, изменения параметров внутренней и внешней среды предприятия в период осуществления процедуры лицензирования, необходимости преодоления лицензионного барьера для входа на рынок транспортных услуг. Общество, с одной стороны, заинтересовано в реализации обязательных правил, гарантирующих безопас-

ность и упорядочивание транспортной деятельности, с другой – в лице уполномоченных им регуляторов инициирует значительные издержки, которые возлагаются на конечных потребителей, снижая уровень конкурентоспособности транспортной продукции. Трансакционные издержки и возникающие риски, обусловленные особенностями функционирования системы лицензирования, не просто препятствуют развитию предпринимательской деятельности, но и создают определенную проблему государственного масштаба: стимулируют «бегство бизнеса в теневую экономику», а также ведут к игнорированию неукоснительных условий обеспечения безопасности на транспорте, снижению общей экономической эффективности деятельности транспортного комплекса.

Сущность научной проблемы повышения эффективности функционирования системы лицензирования деятельности заключается в необходимости формирования нового методологического подхода, позволяющего предложить организационное устройство системы лицензирования, адекватное характеру и потребностям развития рынка транспортных услуг в сфере железнодорожного транспорта. Таким образом, актуальность настоящего исследования продиктована необходимостью решения приоритетных задач современной государственной экономической политики России: снижением уровня издержек и повышением конкурентоспособности транспортной продукции, а также обеспечением объективной экономической оценки регулирующего воздействия, оказываемого институтом лицензирования на условия осуществления деятельности субъектов рынка транспортных услуг. Указанная проблема имеет важное теоретическое, методологическое и практическое значение, раскрывающее суть механизма повышения эффективности организации лицензирования в сфере железнодорожного транспорта.

#### **Степень разработанности темы диссертационного исследования.**

Проблемы совершенствования методологии экономического регулирования и развития железнодорожного транспорта нашли отражение в трудах следующих российских ученых в области экономики: В.Л. Белозерова, Т.В. Богдановой, Ю.А. Быкова, Г.В. Бубновой, А.А. Вовка, Б.А. Волкова, М.И. Воронина, В.Г. Галабурды, А.В. Давыдова, А.П. Дементьева, О.В. Ефимовой, Н.И. Коваленко, Р.А. Ко-

жевникова, В.А. Козырева, А.Е. Красковского, П.В. Куренкова, Б.М. Лapidуса, Б.А. Левина, Л.П. Левицкой, Д.А. Мачерета, З.П. Межох, О.Ф. Мирошниченко, С.В. Палкина, В.А. Персианова, С.М. Резера, А.Т. Романовой, Ю.И. Соколова, И.Ю. Сольской, Н.П. Терешинной, М.М. Толкачевой, В.В. Фортунатова, В.И. Хабарова, Л.В. Шкуриной и др. Их исследования внесли значительный вклад в повышение эффективности работы транспортного комплекса и послужили отправной точкой для настоящего диссертационного исследования. Вопросы взаимодействия институтов в развитии рынка исследованы в трудах ученых: Т. Веблен, Дж. Гэлбрейт, Р. Коуз, У. Митчел, Г. Мюрдаль, Д. Норт, Ф. Перру, Дж. Стиглиц, Д. Уолис, Ф. Хайек и др. Ключевые аспекты организации исполнения государственных функций исследованы учеными: А.А. Аузан, С.Ю. Витте, В.Ю. Волошина, Т.И. Заславская, Н.М. Конин, Э. Липиньский, С.А. Малахов, В.М. Манохин, В.А. Медведев, Ю.И. Молотков, Л.Н. Овсянников, О.В. Симагина, М.В. Солодков, А.Е. Шастико и др.

Выполненный анализ научных исследований выявил их системный характер и возможность уточнения отдельных теоретических и методологических аспектов, обуславливающих повышение эффективности организации лицензирования на железнодорожном транспорте. Наименее изученной областью рассматриваемой проблемы является объективная оценка регулирующего воздействия института лицензирования, а также его коррекция в отношении условий осуществления предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте, что обусловлено отсутствием единой методологической проработанности данной проблемы.

**Цель диссертационного исследования** заключается в разработке и научном обосновании методологических основ повышения эффективности функционирования системы лицензирования на железнодорожном транспорте, способствующей сокращению транзакционных издержек и повышению доступности транспортных услуг, а также обеспечению безопасности на железнодорожном транспорте.

Достижение указанной цели определило постановку и решение следующих **задач диссертационного исследования:**

1) исследовать теоретические и методологические основы повышения экономической эффективности функционирования системы лицензирования на железнодорожном транспорте;

2) рассмотреть процесс эволюционного развития теоретико-методологических основ государственного регулирования сферы железнодорожного транспорта и экономико-правовой природы института лицензирования в указанной сфере;

3) сформировать теоретическое представление о возможностях организации лицензирования деятельности как факторе, способном оказывать регулирующее воздействие на экономическую эффективность технического перевооружения и модернизацию предприятий железнодорожного транспорта, а также организацию эффективной системы управления на транспорте;

4) экономически обосновать методологию исследования возможностей повышения эффективности организации лицензирования на транспорте, а также сокращения транзакционных издержек в области лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг;

5) разработать методологию и на ее основе сформировать набор методических инструментов и алгоритм управленческого воздействия, оказываемого на процесс организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг, с целью повышения экономической эффективности системы управления на транспорте;

6) на основе разработанного методического инструментария сформировать модель управления процессом организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг, позволяющую повысить эффективность управления в указанной сфере;

7) апробировать концептуальную модель управления процессом организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг, определив результативность применения разработанных методических инструментов

в сценарных условиях прогнозирования и стратегического планирования на железнодорожном транспорте.

В качестве **объекта диссертационного исследования** рассматривается система лицензирования на железнодорожном транспорте, а также субъекты рынка транспортных услуг, осуществляющие лицензируемые виды деятельности.

**Предметом диссертационного исследования** является процесс целенаправленного развития системы лицензирования на железнодорожном транспорте, его закономерности и экономические характеристики.

**Область диссертационного исследования.** Диссертация выполнена в соответствии с паспортом специальности 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством» пп. 1.4.79, 1.4.91, 1.4.92 (область исследования: экономика, организация и управление предприятиями, отраслями и комплексами – транспорт).

**Теоретическая и методологическая основа исследования.** Методологической базой исследования послужил институциональный подход к оценке возможностей совершенствования системы лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг. В диссертационной работе использованы научные исследования, достижения экономической науки, передовой зарубежной и отечественный опыт повышения эффективности государственного регулирования сферы транспорта, в том числе: теория управления, сервисная концепция государства, концепция общественного договора, теория трансакционных издержек, концепция представительной бюрократии, закон необходимого разнообразия, теория организации систем, синергетической теории государственного управления и др.

**Основная идея диссертационного исследования** заключается в следующих взаимодополняющих научных гипотезах:

- 1) регулятивная роль института лицензирования предопределяет потребность в экономической оценке регулирующего воздействия, оказываемого на условия осуществления предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте;



2) реализация потенциала методологии повышения эффективности института лицензирования обусловлена возможностями целенаправленной организации взаимодействия регуляторов в сфере железнодорожного транспорта.

**Наиболее существенные научные результаты**, полученные автором и обладающие элементами научной новизны, состоят в следующем:

1) систематизированы научные представления о природе, ретроспективных предпосылках и институциональных основах формирования современной системы лицензирования в сфере железнодорожного транспорта;

2) расширены научные представления об экономической природе функционирования институциональных барьеров сферы государственного регулирования железнодорожного транспорта как ключевых показателей эффективности организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг;

3) получили развитие современные теоретические подходы к представлению об экономической оценке эффективности организации лицензирования, в том числе уточнены и классифицированы возникающие издержки субъектов рынка транспортных услуг, определены дополнительные резервы и факторы, способствующие их сокращению;

4) предложена классификация факторов, а также сформулированы принципы регулирующего воздействия института лицензирования на условия осуществления предпринимательской деятельности субъектов рынка транспортных услуг, которые предопределили методологию исследования возможностей управления процессом организации лицензирования в сфере транспорта;

5) в результате применения разработанного алгоритма управленческого воздействия обоснована возможность определения и целенаправленной коррекции факторов лицензирования, предложен алгоритм анализа проблем и синтеза программ взаимодействия регуляторов в сфере железнодорожного транспорта в условиях электронного межведомственного взаимодействия регуляторов;

6) разработана концептуальная модель управления процессом институциональной организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг, определена результативность управленческих воздействий, сфор-

мулированы принципы оптимальности регулирующего воздействия института лицензирования;

7) определены возможности применения разработанных методологических подходов в сценарных экономических условиях стратегического планирования и прогнозирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг.

**Научная новизна диссертационного исследования** включает следующие элементы:

1. На основе обобщения результатов проведенного ретроспективного анализа теоретических основ государственного регулирования железнодорожного транспорта систематизированы научные представления о потребности и возможностях организации процесса лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта.

2. Получили развитие современные научные представления и теоретические подходы к экономическому содержанию оценки функционирования системы лицензирования, что позволило уточнить и предложить отличную от существующих авторскую методологическую основу определения издержек субъектов рынка транспортных услуг, осуществляющих лицензируемые виды деятельности, выявить новые дополнительные резервы и факторы, способствующие их регулированию, а также развить понятийный аппарат, впервые сформулировав научное понятие стоимости жизненного цикла государственной услуги по лицензированию.

3. Расширены научные представления об экономической природе функционирования институциональных барьеров сферы государственного регулирования железнодорожного транспорта как ключевых показателей эффективности организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг. В частности, автором, в результате развития научных идей С.А. Малахова и В.Ю. Волошиной, определены новые характеристики факторов регулирующего воздействия процесса лицензирования, области их возникновения, экономическое содержание и возможности целенаправленной коррекции.

4. На основе произведенной автором классификации характеристик регулирующего воздействия института лицензирования как фактора эффективной организации управления на транспорте, а также выявленных автором принципов регулирования параметров рыночной среды, введены новые характеристики категории «транзакционные издержки»: рациональные и иррациональные транзакционные издержки субъектов рынка транспортных услуг. Показано, что применение авторского уточненного методологического подхода, в дополнение к уже используемому, способствует большей объективности экономической оценки эффективности функционирования системы лицензирования на железнодорожном транспорте.

5. Автором впервые сформулированы принципы оптимальности организации системы лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг, обоснованные в рамках сформулированного автором методологического подхода к оценке отрицательной, положительной и нейтральной результативности целенаправленного регулирующего воздействия. Полученные новые концептуальные положения развивают и дополняют уже известную методологическую базу исследования методов оценки эффективности организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг.

6. В результате применения разработанного автором методического инструментария сформирован новый алгоритм организации системы лицензирования на железнодорожном транспорте. Указанный алгоритм, в отличие от традиционно применяемых, базируется на структурированной экономической оценке факторов регулирующего воздействия института лицензирования, оказываемого на условия осуществления деятельности субъектов рынка транспортных услуг, и позволяет частично формализовать применяемую в настоящий момент процедуру оценки регулирующего воздействия нормативно-правовых актов в сфере железнодорожного транспорта.

7. Разработана авторская концептуальная модель процесса управления системой организации лицензирования на железнодорожном транспорте, в результате функционирования которой достигается целенаправленная трансформа-

ция регулирующих воздействий института лицензирования на условия формирования и развития рынка транспортных услуг. Указанная модель, в отличие от известных, базируется на разработанном автором методе компенсации отрицательных факторов лицензирования и позволяет моделировать процессы управления целенаправленным взаимодействием регуляторов, а также прогнозировать параметры формирующегося совокупного регулирующего воздействия института лицензирования.

8. Определена возможность применения разработанного автором алгоритма анализа направлений совершенствования организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг и синтеза пакетов прикладных решений в условиях электронного межведомственного взаимодействия регуляторов сферы транспорта. Полученные автором новые результаты обосновывают целесообразность применения современных информационно-телекоммуникационных инструментов для повышения эффективности функционирования системы лицензирования на железнодорожном транспорте.

9. Доказанное автором в результате вычислительного эксперимента наличие взаимосвязи между уровнем эффективности функционирования системы лицензирования и характеристиками регулирующего воздействия института лицензирования, позволило дополнить существующую методологическую базу регулирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг, а также расширить перечень факторов, обуславливающих уровень достоверности результатов стратегического планирования и прогнозирования в сфере железнодорожного транспорта.

**Обоснованность и достоверность полученных результатов** диссертационного исследования обеспечены применением современных теоретических и методологических разработок по исследуемым проблемам, использованием апробированного методического инструментария, анализом результатов признанных авторитетных научных исследований, использованием статистических данных, результатами апробации и их непротиворечивостью.

**Теоретическая значимость исследования** заключается в дополнении и развитии теоретической концепции организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг, формировании представлений о возможностях целенаправленной трансформации свойств регулирующего воздействия института лицензирования, разработке методологии изучения указанных процессов.

**Практическая значимость** результатов исследования заключается в прикладном характере ключевых положений предложенной методологии. Положения и выводы диссертационного исследования могут быть использованы на федеральном и региональном уровне при разработке и совершенствовании выполнения процедур лицензирования, совершенствовании методики проведения оценки регулирующего воздействия нормативно-правовых актов, для анализа результативности деятельности регуляторов, а также при проведении административных и структурных преобразований в сфере железнодорожного транспорта.

**Методы исследования.** В диссертационном исследовании применялись методы экспертных оценок, системного и факторного анализа, синтеза, дедукции и индукции, управления изменениями, оптимизации управления процессами, компенсации, экономического, исторического, логического и сравнительного анализа.

**Вкладом автора в представленную диссертационную работу** является завершенное научное исследование актуальной проблемы повышения экономической эффективности организации лицензирования, включающее разработанные автором теоретические и методологические подходы к сокращению транзакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг. Все исследования, выполненные в диссертации, предложенная модель, методы и алгоритмы решения поставленных задач, а также анализ и систематизация исследуемых данных, внедрение предложенных теоретических разработок выполнены соискателем самостоятельно.

**Реализация и апробация результатов диссертационного исследования.** Положения и выводы диссертационного исследования докладывались автором и апробированы на научно-практических конференциях, в том числе: «Транспортная инфраструктура Сибирского региона» (г. Иркутск, 2009 г.); «Инновационные

факторы развития Транссиба на современном этапе» (г. Новосибирск, 2012 г.); «Фундаментальная наука и технологии - перспективные разработки» (г. Норт-Чарлстон, США, 2015 г.); «Международные транспортные коридоры и корпоративная логистика» (г. Харьков, Украина, 2016 г.); «Современные проблемы и пути их решения в науке, транспорте, производстве и образовании» (г. Одесса, Украина, 2016 г.); «Инновации и устойчивость модернизации железнодорожного транспорта» (г. Нанчанг, КНР, 2016 г.); «Транспортные системы: тенденции развития» (Москва, 2016 г.).

Результаты и выводы диссертационного исследования реализованы и апробированы на базе: Министерства транспорта Красноярского края в части внедрения принципов организации взаимодействия структурных подразделений; Сибирского управления Госжелдорнадзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта в части организации процедур лицензирования и лицензионного контроля; Союза транспортников, экспедиторов и логистов Сибири в части разработки мер по сокращению административных барьеров. Теоретические и методологические разработки автора использованы в учебном процессе ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет путей сообщения» и ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте» (филиал в г. Иркутске).

**Публикации.** Наиболее полно результаты диссертационного исследования отражены в монографиях автора «Управление административными барьерами в условиях трансформации экономической системы» (10,0 п.л.); «Формирование и развитие институционально-синергетических механизмов экономического регулирования» (10,0 п.л.), а также в учебном пособии «Государственное регулирование железнодорожного транспорта в период реформирования» (соавтор, 6,0 п.л.), отмеченном дипломами Всероссийского выставочного центра (г. Москва, 2013 год) и XIV Вильнюсской международной книжной ярмарки (г. Вильнюс, 2013 год). Всего по теме диссертации автором опубликована 41 научная работа общим объемом 30,7 п.л., в том числе 20 статей в рецензируемых научных журналах и изданиях, рекомендованных ВАК России.

**Структура и объем диссертационного исследования.** Диссертация состоит из введения, пяти глав, заключения, библиографического списка и 2 приложений. Общий объем работы составляет 362 страницы машинописного текста. Основной текст изложен на 313 страницах, содержит 34 таблицы и 39 рисунков. Библиографический список включает 355 наименований использованных источников.

**Во введении** описывается проблемная ситуация сложившаяся в области организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг в современных российских условиях, обосновывается актуальность выбранной темы исследования, его комплексный характер. Рассмотрены основные направления изучения механизмов повышения эффективности функционирования института лицензирования, сформулированы цель и задачи исследования, охарактеризована теоретическая и эмпирическая база исследования.

**В первой главе «Теоретические основы формирования и развития системы лицензирования на железнодорожном транспорте»**, состоящей из трех параграфов, рассмотрены исторические и философские предпосылки взаимосвязи предпринимательской среды и государства, представлен критический обзор научной мысли в области развития механизмов экономического регулирования транспорта, отражение в экономической литературе. Дан критический анализ точек зрения современных исследователей и определена авторская позиция о возможностях повышения эффективности организации лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта. Выявлен характер, уровни и формы механизма взаимодействия предпринимательской среды и государства. На основе изучения административных и структурных трансформаций, последовательно проводимых в период с 1998 г. по настоящее время, определены институциональные основы регулирования сферы лицензирования, роли участников этого процесса, новейшие изменения организационной структуры и современное состояние.

**Во второй главе «Особенности функционирования системы лицензирования и потенциал ее экономической эффективности»** проведено исследование роли и свойств регулирующего воздействия института лицензирования дея-

тельности субъектов рынка транспортных услуг, сформулированы механизмы и факторы, реализующие и определяющие эффективность регулирующего воздействия. Выполнена разработка классификации факторов регулирующего воздействия административных процедур института лицензирования, определены последствия регулирующих воздействий, их полярность, возможности совокупного измерения и последующего анализа. Определена новая структура транзакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг, разработана система факторов экономической эффективности института лицензирования на железнодорожном транспорте, базирующаяся на уровне транзакционных издержек.

**В третьей главе «Методология институциональной организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг»**, состоящей из трех параграфов, последовательно обосновываются методологические подходы к проведению институционального анализа факторов лицензирования деятельности, проводится критический анализ распространенных методологических подходов, формируются цели, задачи, этапы проведения институционального анализа. Произведено развитие методологических подходов к стандартизации и алгоритмизации механизма институциональной организации лицензирования, проведен институциональный анализ стандарта оказания государственной услуги по лицензированию, описаны этапы построения алгоритмов. Предложена методология оценки синергетической эффективности организации лицензирования в условиях взаимодействия регуляторов в сфере железнодорожного транспорта. Предложены подходы, позволяющие повысить уровень взаимодействия регуляторов в сфере железнодорожного транспорта, разработан алгоритм анализа и поиска прикладных решений, формирующих программы взаимодействия макрорегуляторов, обеспечивающих организацию лицензирования.

**В четвертой главе «Методологические подходы к институциональной организации системы лицензирования на железнодорожном транспорте»**, состоящей из трех параграфов, последовательно обосновывается возможность целенаправленной коррекции разнонаправленных факторов института лицензирования. Разработаны механизмы управления процессом трансформации регулирую-



щих воздействий института лицензирования, определены понятия объекта и субъекта указанного процесса управления. Разработан методический инструментарий и на его основе сформирован алгоритм для решения задачи формирования управленческого воздействия, оказываемого в отношении процесса институциональной организации лицензирования, который обеспечивает повышение эффективности деятельности предприятий железнодорожного транспорта. Подробно описана концептуальная модель процесса управления институциональной организацией лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг.

**В пятой главе «Оценка экономического эффекта трансформации системы лицензирования в сфере железнодорожного транспорта»**, состоящей из трех параграфов, выполнена институционализация процесса лицензирования в условиях электронного межведомственного взаимодействия регуляторов в сфере железнодорожного транспорта, определены возможности применения разработанных методических инструментов в сценарных условиях стратегического планирования и прогнозирования развития железнодорожного транспорта России. Выполнены расчеты экономической эффективности процесса трансформации регулирующего воздействия института лицензирования в макроэкономических условиях, определяемых стратегическими планами развития железнодорожного транспорта России. Представлены результаты апробации предложенных методологических подходов.

**В заключении** сформулированы итоги диссертационного исследования, обобщены выводы и полученные результаты, рекомендации, разработанные и обоснованные в соответствующих главах диссертационного исследования.

Многолетние научные исследования автора получили в настоящей диссертации наиболее полное и целостное воплощение. Особое место занимают научные исследования проведенные автором в соавторстве с доктором экономических наук, профессором И.Ю. Сольской на тему «Формирование комплексов мер по снижению административных барьеров и повышению доступности государственных услуг на железнодорожном транспорте в условиях взаимодействия регулято-

ров» (государственная регистрация ИКРБС №АААА-А16-216071810107-4 от 18.07.2016 г.), выполненные по поручению Федерального агентства железнодорожного транспорта; деятельность автора в качестве эксперта Центра проблемного анализа и государственно-управленческого проектирования Российской академии наук; деятельность автора в качестве члена Межотраслевой рабочей группы по научно-техническому сопровождению развития транспортного комплекса Красноярского края. Автор выражает особую признательность коллегам, принявшим активное участие в практической реализации разработанных в диссертации методологических положений, а также консультировавшим автора на протяжении продолжительного периода времени.

# 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

## 1.1 Ретроспективный анализ теоретических предпосылок развития основ государственного регулирования в сфере транспорта

Природа взаимосвязи общества и личности, государства и предпринимателя, различные исторические и философские аспекты их взаимодействия часто становились центром внимания исследователей на различных этапах цивилизационного развития.

Генезис взаимосвязи предпринимательской среды и содержательной сущности государственного регулирования связан с историей естественного становления процессов обмена, производства и распределения товаров и услуг, со значительным развитием уровня производительных сил. В ходе цивилизационного развития произошло разделение производимого продукта на необходимый и прибавочный, исчезла сложившаяся связь между процессами обмена результатами трудовой деятельности и сложившимся естественным образом разделением труда. Общественное разделение труда обусловило возникновение понятия субъектов хозяйственной деятельности, соответствующих взаимоотношений между ними и государством. Указанный эволюционный переход от натурального хозяйства к товарному, сопровождаемый развитием производительных сил и инструментов государственного регулирования экономики, иллюстрирует собой исторический процесс становления системы взаимосвязи предпринимательской среды и государства [86]. *Этот процесс обусловил возникновение прообразов транспортной системы и механизмов ее государственного регулирования.* Как справедливо отмечает исследователь Д.А. Мачерет «Переход к оседлой жизни и производящему хозяйству в ходе так называемой «неолитической революции» сделал обмен не-

обходимым условием жизни и деятельности людей, а его дальнейшее расширение обусловило постепенное выделение транспорта в самостоятельную сферу деятельности, развитие путей сообщения и транспортных средств» [209, с.230].

Естественно, диспропорции в развитии экономической системы, обусловленные стихийным характером механизмов саморегуляции рынка, обосновывают необходимость делегирования части полномочий участников рынка государственным институтам, наделенным соответствующим инструментарием, обеспечивающим целенаправленное воздействие на экономическую систему. Таким образом, роль государства как регулятора экономической системы в сфере транспорта имеет объективные исторические предпосылки, обуславливающие русло для формирования дальнейшей взаимосвязи предпринимательской среды и государственных институтов на железнодорожном транспорте.

Вместе с тем важнейшее значение для понимания природы взаимосвязи общественных (государственных) и индивидуальных интересов, находящих отражение в процессе лицензирования, имеет социально-философский генезис отношений государства и предпринимательской среды. Вопросы взаимоотношений государства, граждан, осуществляющих хозяйственную деятельность и формирующих предпринимательскую среду, составляли сферу интересов великих мыслителей далекого прошлого. Философские суждения о различных экономических аспектах взаимосвязи интересов населения и административных образований Древнего Египта, Азии, Древнего Ирана, Древнего Китая, Древней Индии и Древней Греции сформировали основу большинства современных теоретических концепций развития государственного регулирования предпринимательской деятельности, в том числе в сфере железнодорожного транспорта.

В частности, особый интерес представляют дошедшие до нас из глубины веков труды древнегреческого философа Аристотеля (384–322 гг. до н.э.) [61, 86]. В соответствии с воззрениями древнегреческого философа, индивидуум не просто готов, а он испытывает обусловленную человеческой природой острую потребность в общении с подобными себе людьми не только в целях самореализации, реализации принципов соревновательности, но и сознавая необходимость в упо-

рядочении жизни индивидуума «правом и законом» общества (государства). Поэтому, в понимании Аристотеля, «государство есть совокупность граждан, достаточная для самодовлеющего существования» [61, с. 24]. Указанное суждение характеризует отношение государства (общества) к индивидууму как отношение целого к частному [86].

В понимании Аристотеля, совершенное общество, включающее в себя все целесообразные формы общественных и личностных взаимосвязей, есть государство – «полис». Целью такого совершенного государственного устройства не является исключительно экономическая целесообразность. Согласно учению указанного древнегреческого философа, государство не есть экономическая категория или объединение граждан, зиждущееся на исключительно материальных основах или индивидуальных, частных потребностях. Цель государства, по Аристотелю, есть высшее всеобщее благо, состоящее из счастья индивидуумов. Отсюда и цель государственных институтов определяется не как силовой или репрессивный аппарат, а как средство к формированию общественных благ путем развития блага каждого индивидуума, формирующего такое общество. По своей природе государство водружается на первостепенное место как наиболее приоритетный институт в общественной иерархии.

Интересным представляется определенное противопоставление взглядов Аристотеля системе ценностей его учителя, древнегреческого философа Платона (427 (428) – 347 (348) гг. до н.э.), который, в свою очередь являлся, учеником великого Сократа (469 – 399 гг. до н.э.). Платон выступал с комплексной программой трансформации социально-экономических порядков взаимодействия государства и предпринимательской среды. Видное место в мировой истории экономической мысли занимают его исследования экономических проблем, изложенные в сочинениях «Государство» и «Законы». В частности, особого внимания заслуживает суждение Платона о государственном регулировании различных сфер предпринимательской деятельности [86].

Важнейшим аспектом целостной системы взглядов взаимосвязи государства и предпринимательской среды, по Платону, является общественная форма владе-

ния имуществом различного рода, при этом частная собственность просто исключается им. Более того, демографические показатели, по Платона, должны регулироваться государством с целью выбора лучших. Важнейшее значение в понимании взаимосвязи государства и предпринимательской среды характеризует понятие труда. Труд, согласно постулатам учения Платона, распределяется государством согласно способностям индивидуума и в интересах общества. В сущности, изложенный подход является прообразом, характеризующим роль государства как макроэкономического регулятора. *Экстраполируя предпосылки, изложенные Платоном более двух тысяч лет назад, на современное понимание роли государства, возможно объяснить возникновение таких институтов как лицензирование.* Институт лицензирования деятельности в сфере транспорта обуславливается пониманием тоталитарной роли государства, лучше других понимающего, какой вид деятельности способен выполнить тот или иной субъект предпринимательской деятельности, при этом «мандат» на выполнение указанной деятельности государство получило от имени самих же индивидуумов, составляющих общество. *Модель государственного устройства Платона во многом обосновывает применение самых жестких мер государственного регулирования экономики, применимых и сегодня.* Указанное философское учение является идеологической основой административно-командных и государственно-монополистических подходов в развитии современной экономики [86].

Подобные подходы в понимании роли государства находили свое отражение в государственной политике и других народов с иной ментальной традицией, например в древнем Китае. Так, исследователь Д.А. Мачерет приводит один из древнейших примеров функционирования института стандартизации на транспорте: проведенная китайскими властями унификация ширины оси телег в древних селениях долины реки Хуанхэ, позволила обеспечить должный уровень сохранности грунтовых дорог, имеющих ключевое значение в экономической жизни древнего китайского государства [209, с. 237].

Завершение процесса развития рабовладельческого строя в Древнем Риме ознаменовало окончание эпохи расцвета философских воззрений на взаимоотно-

шения предпринимательской среды и государственных институтов, с этого момента научная мысль получила прагматичный социально-экономический вектор своего развития. Исторические и философские предпосылки взаимосвязи государственных институтов и предпринимательской среды нашли свое отражение во взаимодействии, принявшем на современном этапе форму процесса государственных услуг по лицензированию деятельности.

Таким образом, на данном этапе настоящего научного исследования целесообразно сделать следующее заключение: *основополагающие теоретические подходы, изложенные более двух тысячелетий назад, способны во многом объяснить современные аспекты взаимоотношений государства и предпринимательской среды в сфере транспорта*. Процесс зарождения прообразов институтов государственного регулирования на транспорте обусловлен параллельным развитием и самого объекта регулирования. В подтверждение указанных слов целесообразно привести утверждение исследователя Д.А. Мачерета «уже примерно два тысячелетия назад сформировались прообразы трансевразийских транспортных коридоров, географическая конфигурация которых, несмотря на все изменения, в общих чертах сохранилась до наших дней» [209, с. 238].

Касаясь развития отечественных институтов регулирования сферы транспорта, обеспечивающих взаимосвязь с предпринимательской средой, необходимо провести определенный экскурс в прошлое российской государственности. Проведенный ниже ретроспективный анализ выполнен на основе официальных данных Министерства транспорта Российской Федерации<sup>1</sup>, материалов отечественных исследователей Аксененко Н.Е., Мицука И.В., Рожкова Н.А., Сольской И.Ю., а также собственных исследований автора [56, 84, 86, 91, 98, 114, 260]. На раннем этапе развития отечественной системы государственного регулирования выделение сферы государственных услуг как самостоятельного сегмента или направления, достаточно затруднительно. Указанное обстоятельство в первую очередь обусловлено концептуально иным пониманием роли и задач государственных ин-

<sup>1</sup> Официальные данные Министерства транспорта Российской Федерации, подготовленные к празднованию 200-летия основания транспортного ведомства в России. [Электронный ресурс] // Министерство транспорта Российской Федерации : офиц. сайт. – Режим доступа: <http://www.mintrans200.ru/history/>

ституты на транспорте. Впоследствии эта роль значительно эволюционировала в ходе развития общественных отношений. В этой связи интересно проследить историческую и функциональную трансформацию вертикали органов государственной власти применительно к железнодорожному транспорту России. В самом недалеком прошлом именно эта вертикаль власти перешагнула свой двухвековой рубеж развития.

Первые упоминания об органе государственного управления, связанном с перевозками, относятся к середине XVI века. Им являлся Ямской приказ, который просуществовал до 1711 г. На его основе впоследствии образован Почтовый департамент (1782 г.).

В 1733 г. создана Канцелярия перспективной дороги Москва–Санкт-Петербург, которая в 1755 г. стала называться Канцелярией строения государственных дорог. Отсюда берет начало орган государственного управления дорожной отраслью. В 1798 г. образован Департамент водяных коммуникаций, что является датой рождения органа государственного управления на речном транспорте. 20 ноября 1809 г. вышел Манифест императора Александра I, которым учреждено Управление водяными и сухопутными сообщениями и Институт корпуса инженеров путей сообщения.

При главном директоре Управления учреждается Экспедиция, подразделяющаяся на три разряда: водяных сообщений, сухопутных сообщений и торговых портов. Создан Совет Управления. Для лучшего управления водяными и сухопутными сообщениями пространство Российской империи разделяется на десять округов.

Дата учреждения Управления водяными и сухопутными коммуникациями является датой рождения единого органа государственного управления всеми видами тогда имевшегося транспорта (речного, морского и дорожного), а также создания надзора и территориальных органов управления путями сообщения. Управление водяными и сухопутными сообщениями преобразовано в Главное управление водяными и сухопутными коммуникациями. Своим именным указом от 25 августа 1814 г. Александр I повелевает, чтобы «правлящий ныне должность



Главного Директора путей сообщения Инженер-Генерал Деволант присутствовал по своей части в Комитете Министров, и адресовался в оный на правах прочих Министров, так как при разделении Государственных дел, Главное Управление путей сообщения осталось в порядке, определенном учреждением 20 ноября 1809 г., и составляет собой отдельное Министерство» [56, с. 137]. В 1833 г. Главное управление водяными и сухопутными коммуникациями преобразовано в Главное управление путей сообщения и публичных зданий. В 1842 г. в его составе образован Департамент железных дорог. В 1865 г. Главное управление путей сообщения и публичных зданий преобразовано в Министерство путей сообщения. Министерство состояло из четырех департаментов: сухопутных сообщений, водяных сообщений, железных дорог, ревизий и отчетов.

В таком виде Министерство путей сообщения просуществовало до 1918 г., когда было преобразовано в Народный комиссариат путей сообщения. В 1931 г. Народный комиссариат путей сообщения, как единый орган управления на транспорте, прекратил существование и разделился на комиссариаты по отдельным видам транспорта. В 1990 г. создано Министерство транспорта РСФСР, которое задумывалось как единый орган государственного управления на транспорте и объединило под своим началом дорожное хозяйство, автомобильный, речной, морской, промышленный транспорт и гражданскую авиацию. В 1991 г. создано Министерство транспорта Российской Федерации. В 1992 г. на базе упраздненного Министерства путей сообщения СССР создано Министерство путей сообщения Российской Федерации как федеральный орган исполнительной власти на железнодорожном транспорте.

Указом Президента Российской Федерации от 9 марта 2004 г. № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти» Министерство транспорта РФ и Министерство путей сообщения РФ упразднены. Одновременно образовано Министерство транспорта и связи РФ, которое 20 мая 2004 г. преобразовано в Министерство транспорта Российской Федерации и Министерство информатизации и связи Российской Федерации (Указ Президента Российской Федерации от 20 мая 2004 г. № 649). Таким образом, в этот день в России был воссо-

здан единый федеральный орган исполнительной власти в области транспорта. Идея реализации единых комплексных подходов в формировании основ государственного регулирования, обеспечивающих согласованное развитие всех видов транспорта, доказала свою историческую жизнеспособность.

Таким образом, *в процессе становления современной цивилизационной основы были сформированы ключевые исторические и философские предпосылки развития двух тесно взаимосвязанных образований в сфере транспорта – государственных институтов и предпринимательской среды.* Изначально возникая ввиду проявления разнонаправленных стимулов, указанные образования обречены тесно взаимодействовать в процессе решения смежных задач своей деятельности, составляющих, по сути, единую целостную приоритетную цель – эффективное достижение общественного блага.

В процессе эволюционного развития степень взаимной зависимости государственных и рыночных институциональных образований в сфере транспорта неуклонно росла и определялась возможностями эффективной организации взаимодействия между ними. По этой причине и уровень развития общественных отношений во многом определяется возможностями гармоничного сочетания усилий государства и рыночных механизмов саморегуляции транспортной сферы, многоукладности экономических формаций. Вместе с тем и на современном этапе эволюционного развития указанные институциональные образования продолжают обладать достаточными признаками обособленности, изначально обусловленными первопричинами возникновения понятий предпринимательской среды и государства. Современным эволюционным этапом указанных взаимоотношений государства и бизнеса в сфере транспорта стала широко развитая система государственных услуг по лицензированию деятельности. Понятие государственных услуг целесообразно понимать как результат процесса взаимодействия государственных институтов и представителей предпринимательской среды, выражающийся в исполнении общественно-значимых функций в сфере транспорта.

Таким образом, исторические и философские предпосылки формирования взаимосвязи предпринимательской среды и государства заключаются в потребно-

сти согласованного решения ряда ключевых проблем сосуществования и развития в социуме на всем протяжении его эволюционного развития. Проблему соотношения интересов индивидуума (или их группы) и социума, исходя из сформулированных исторических и философских предпосылок, целесообразно рассматривать как соотношение целого и его части. Проблемы и интересы отдельного предпринимателя являются типичными для группы предприятий железнодорожного транспорта, в итоге являющейся ячейкой социума – общества, в интересах достижения благ которого и функционируют общественные институты в сфере железнодорожного транспорта (таблица 1).

Таблица 1 – Система эволюционного развития взаимосвязи предпринимательской среды и государственных институтов в сфере транспорта

Этап эволюционного развития взаимосвязи	Уровень развития экономических отношений	Характер регулятивной связи	Уровень развития государственных институтов в сфере транспорта
Исходный уровень	Натуральная форма хозяйствования	Слабо выраженная связь	Потребности во вмешательстве государства в экономическое развитие хозяйствующих субъектов ограничиваются простейшей системой налогообложения
Трансформация понимания роли государства	Товарное производство	Явно выраженная связь	Государству делегированы функции макроэкономического регулятора в сфере транспорта, включающие налогообложение, антимонопольную, технологическую и иную политику
Современный этап развития	Достигнутый уровень развития экономических отношений	Избирательная связь	Формирование и развитие института государственных услуг в сфере транспорта

## 1.2 Теоретические положения новой институциональной теории в рыночной парадигме развития железнодорожного транспорта

Теоретические аспекты развития системы регулирования железнодорожного транспорта в условиях рынка не определяются исключительно предпринимательской инициативой или потребностями отдельных транспортных предприятий, осуществляющих лицензируемые виды деятельности, базируясь на «рациональных ожиданиях» и соответствующей конкурентной стратегии [316]. Современная экономика многогранна и многомерна и базируется на активном взаимодействии рыночных, государственных, социальных институтов. На современном этапе развития экономической мысли *принято выделять четыре концепции регулирования экономической системы: классическая либеральная; дирижистская; марксистская; институциональная*. Указанные концепции определяют многообразие теоретико-методологических подходов к пониманию сущности организации регулирования сферы деятельности предприятий железнодорожного транспорта. По этой причине целесообразно рассмотреть перечисленные теоретические подходы в соответствии с целями настоящего научного исследования.

*Классический либеральный экономический подход*, нашел отражение в научных трудах целой плеяды ученых-экономистов с мировым именем. К их числу целесообразно отнести М. Фридмана, К. Бруннера, А. Мельцера, А. Смита, Ф. Хайека и других известных экономистов. Теоретические идеи зарубежных ученых находят свое развитие в работах известных отечественных исследователей, среди которых Е. Гайдар, Е. Ясин, А. Кудрин, и др.

Принципиальной основой классического либерального подхода является ключевая роль механизмов саморегуляции свободного рынка товаров и услуг – так называемая невидимая рука рынка, стихийно формирующая справедливые и единственно возможные в конкретных рыночных условиях параметры осуществления предпринимательской деятельности. Такой подход практически не предусматривает потребности в регулирующей роли государственных институтов. Иде-

альная модель реализации такого подхода невозможна на практике, что неоднократно доказывалось представителями иных научных экономических школ. В частности, необходимость участия государства в ходе реализации идеальной классической либеральной модели экономики возникает уже на этапе укрупнения долей хозяйствующих субъектов, а затем и их превращения в доминирующих, монопольных участников рынка транспортных услуг. В данном случае условия совершенной конкурентной борьбы становятся невозможными, функционирование механизмов рыночного саморегулирования прекращается, классическая либеральная экономическая модель теряет свою актуальность. На этом закономерном эволюционном этапе экономического развития возникает явная потребность в государственном вмешательстве, заключающемся в обеспечении условий совершенной конкуренции, – антимонопольном регулировании сферы транспорта.

Обращаясь к предмету настоящего научного исследования, необходимо отметить, что вопрос о целесообразности организации регулирования сферы деятельности предприятий железнодорожного транспорта в условиях функционирования идеальной классической либеральной экономической модели не актуален. Вместе с тем на современном этапе развития либеральной экономической теории с ходом усложнения социально-экономических отношений, становится очевидной потребность в присутствии государственных регуляторов в обеспечении функционирования экономической системы. По этой причине уже в конце XX в. все чаще стали появляться мнения авторитетных ученых о необходимости вернуть особую роль государства [338].

*Дирижистская теория* нашла свое отражение в теоретических трудах В. Перру, Ф. Кейнса и других известных экономистов с мировым именем. К числу отечественных исследователей справедливым представляется отнести Л. Абалкина, С. Глазьева и знаменитого советского ученого-экономиста Н. Кондратьева, а также других авторитетных исследователей.

Ключевым аспектом дирижистского подхода является стимулирующая или регламентирующая роль государственных институтов. Представители данного экономического подхода не отрицают потенциала свободной предприниматель-

ской инициативы, однако, соотнося интересы общества с интересами предпринимательской среды, формулируют приоритеты социальной экономической политики, проводимой государственными институтами. Указанный теоретический подход понимает роль государства как институтообразующего субъекта, задача которого обеспечить ключевые параметры осуществления предпринимательской деятельности на транспорте.

В действительности экономическая система трансформируется воздействиями внешних институциональных факторов, а не только ввиду усилий «невидимой руки рынка», соотношениями спроса и предложения. Такой подход получил широкое развитие в трудах В. В. Радаева: занимая «командные высоты», государственные институты обеспечивают развитие условий для возникновения новых рынков транспортных услуг [252, 253]. Указанный аспект имеет важнейшее значение для целей настоящего исследования. Он позволяет в трактовках дирижистского подхода определить роль сферы лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта как макроэкономического регулятора предпринимательской деятельности. Речь идет о том, что функционирование сферы лицензирования, с одной стороны, является частью общественной инфраструктуры, обеспечивающей возможности осуществления предпринимательской деятельности (например, получение лицензии открывает новые возможности для лицензиата), с другой – сфера лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта формирует условия осуществления предпринимательской деятельности, определяя требования, которым должны соответствовать условия деятельности хозяйствующего субъекта, например, ключевые (критически важные) параметры осуществления бизнес-процессов. Таким образом, общество в лице соответствующего общественного института – института лицензирования – выстраивает механизм, способный «дирижировать» ключевыми параметрами экономической системы. Дирижистский подход предопределяет цели управления взаимодействием регуляторов. Указанное обстоятельство формирует возможности для реализации мер по повышению эффективности экономики путем измене-

ния параметров функционирования института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта.

*Марксистская теория* наиболее полно сформулирована в трудах К. Маркса, получила развитие в исследованиях Ф. Энгельса. Практическая реализация указанных теоретических подходов нашла отражение в организации экономики Союза советских социалистических республик и ряда стран – членов социалистического лагеря. Развитию марксистской теории посвящены многочисленные труды отечественных исследователей Г. Плеханова, Н. Бухарина и многих других ученых.

Основные положения марксизма вытекают из потребности выделения трудовой составляющей в структуре себестоимости продукции. Отсюда и потребность в формировании системы регулирования экономической системы в интересах человека труда – фактического источника приращения общественного блага.

Марксистская теория во многом согласуется с постулатами дирижизма. Тот и другой теоретический подход подразумевает наличие стимулирующей и регулирующей функции государства в развитии экономической системы. Оба подхода немыслимы без активного регулирующего воздействия социально-экономических институтов. В отличие от дирижизма, готового видеть предпринимательскую инициативу источником общественного блага, марксизм ставит во главу угла труд, считая частнособственнические стимулы развития экономической системы как паразитирующие по отношению к истинным и единственным источникам общественного блага. Дирижизм предполагает целесообразные пределы государственного вмешательства в регулирование экономики, тогда как марксизм считает целесообразным отсутствие указанных пределов участия государственных институтов в регулировании экономической деятельности, в том числе на транспорте. В аспекте марксистской теории вопрос о возможностях управления сферой государственных институтов, взаимодействия с хозяйствующими субъектами сводится к «игре в одни ворота» – фактическому диктату государственных регуляторов в отношении интересов предпринимательской среды, представляемых рыночными механизмами саморегуляции. Указанное утверждение в неменьшей степени спра-

ведливо в отношении сферы деятельности предприятий железнодорожного транспорта.

Эволюционное развитие экономической мысли нашло отражение в следующем закономерном этапе – развитии *институциональной и новой институциональной теории*. Институциональная теория представлена трудами таких видных зарубежных ученых-экономистов, как Т. Веблен, Д. Норт, О. Уильямсон, Э. Остром, Д. Кеннет, К. Эйрс, Р. Коуз и др. Среди отечественных исследователей можно выделить – О. Иншакова, Д. Фролова, Т. Заславскую, В. Маевского, И. Розмаинского, А. Шаститко и др. В последнее время появился ряд интересных научных работ, посвященных обоснованию институциональной роли регулирования экономической системы, в том числе в отношении сферы транспорта. В частности, И. Г. Шакуров отмечает: «Непрерывные институциональные изменения привели к тому, что современный капитализм мало похож на рынок А. Смита и К. Маркса, что существенно изменило роль государства в экономике; познание экономического развития невозможно без учета этих институциональных изменений» [308, с. 97]. Институционализм как целостная система взглядов возник в результате эволюции развития экономической мысли. К числу институтов как сводов социально установленных правил, регламентирующих условия осуществления предпринимательской деятельности, справедливо относят и сферу лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта. Установленные обществом правила и требования реализуются посредством многочисленных государственных институтов, институциональная роль которых предопределяет цель организации деятельности всей сферы государственного регулирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта. В отношении предмета настоящего научного исследования *институциональная теория позволяет определить роль, функции и параметры организации лицензирования, результатом чего становится формирование институциональных условий предпринимательской деятельности предприятий железнодорожного транспорта.*

В процессе развития институциональной экономической школы ряд ее теоретических положений был подвергнут конструктивной критике ввиду отсутствия



непосредственной связи с микроэкономическими процессами, в частности с такими категориями, как издержки хозяйствующих субъектов. В этой связи следующим этапом развития стала *новая институциональная теория*, в результате формирования которой, на новой научной основе были рассмотрены такие понятия, как «транзакции» и «транзакционные издержки хозяйствующих субъектов». Оба указанных понятия имеют первостепенное значение для целей настоящего научного исследования и получают должное развитие на последующих этапах.

Анализируя современные теоретические подходы, целесообразно выделить следующие теоретические аспекты организации взаимодействия государства и предпринимательской среды, характеризующиеся различными соотношениями возможностей регуляторов:

1. «Государство осуществляет непосредственное управление транспортной сферой. Результатом такой диспропорции взаимоотношений является высокая степень огосударствления экономики системы. Яркими примерами положительных и отрицательных сторон такого взаимодействия может служить административно-командная плановая экономика стран социалистического лагеря.

2. Непосредственное сращивание государства и субъектов предпринимательской деятельности, подразумевающее ряд разновидностей:

- в форме протекции или патронажа со стороны государственных институтов, курирующих ту или иную сферу предпринимательской деятельности (яркой иллюстрацией таких взаимоотношений может быть непосредственное участие хозяйствующих субъектов в выполнении планов хозяйственной деятельности, утверждаемых и курируемых органами государственной власти);

- симбиотическая форма взаимоотношений государственных институтов и предпринимательской среды, понимаемая как участие государственных служащих в составе советов директоров акционерного общества с государственным участием или же, напротив, участие уполномоченных представителей предпринимательской среды в работе совместных коллегиальных органов, формируемых при соответствующих органах государственной власти;

- олигархическая форма взаимоотношений бизнеса и государства, подразумевающая качественный рост значимости участия хозяйствующего субъекта в регулировании занимаемой им рыночной ниши, проникновение и отождествление представителей интересов предпринимательской среды и государственных институтов регулирования экономики.

3. Научная основа взаимоотношений государства и экономики, подразумевающая непосредственное научное обоснование пределов и целесообразных направлений государственного вмешательства в регулирование деятельности предприятий железнодорожного транспорта. Научная основа взаимоотношений подразумевает реализацию идеалистических принципов организации регулирования идеальных условий ее реализации. Учитывая изложенное, она является теоретизированной, сложно реализуемой на практике, по этой причине, вероятно, утопичной, но вместе с тем наиболее эффективной в сравнении с перечисленными выше и практически реализуемыми формами регулирования экономической системы. Существование третьей идеализированной формы организации регулирования подразумевает возможность создания идеальной теоретической модели организации сферы лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта. Она призвана характеризовать идеальную пропорцию взаимосвязанного участия регуляторов в процессе регулирования такой же идеальной модели экономической системы в условиях совершенной конкуренции» [87, с. 51].

Указанной модели присущи определенные ролевые установки основных участников, например, хозяйствующие субъекты, определив «правила игры», соизмерив их с общественными интересами, делегируют полномочия по обеспечению их соблюдения еще одному субъекту – государству. К сожалению, реализация идеальной модели предполагает реализацию идеальных условий, а, следовательно, делает невозможной практическую ее реализацию. Реальные экономические условия далеки от совершенства и поэтому фактические условия организации сферы лицензирования требуют глубокого научного осмысления.

Вместе с тем в рамках настоящего научного исследования целесообразно сформулировать следующее теоретическое определение: *регулятор – это субъект*

*ект процесса организации сферы деятельности предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности.*

Развитие капиталистической формы хозяйствования обусловило формирование самостоятельной науки – политической экономии [78]. Изначально центральное место в политической экономии занимала сфера обращения. Бурное развитие внутренней торговли, освоение новых торговых путей обусловило формирование значительного самостоятельного класса – купечества. Для изучения проблемных вопросов, возникающих в ходе осуществления торговой деятельности, ее дальнейшего развития, в XVI-XVIII вв. возникла первая научная школа политической экономии – меркантилизм. Так, в далеком 1615 г. французским дворянином А. де Монкретье (1575–1621 гг.) публикуется монументальный научный труд «Трактат политической экономии», по сути определивший название новой науки [71]. Основными вопросами научной школы меркантилизма стали вопросы торгового и платежного баланса. Представители указанной научной школы считали необходимым активное участие государства в регулировании экономики. Основными механизмами такого участия представителям этой школы виделись протекционизм отечественным участникам торговых отношений, различные формы субсидирования, установление заградительных пошлин.

«В поисках лучшего общественного устройства, соблюдения балансов интересов предпринимательской среды и государства, обеспечения взаимодействия институтов регулирования в более позднее время широкое признание получила теоретическая концепция общественного договора. Одним из основоположников теории общественного договора стал английский философ и экономист Дж. Локк (1632–1704 гг.). Именно в его трудах мы находим обоснование понятия частной собственности как необходимой предпосылки гражданского общества и договорную интерпретацию полномочий государственных институтов регулирования. Положения указанной концепции имеют первостепенное значение для целей настоящего исследования. Основоположниками указанного теоретического течения признавалось, что участник экономических отношений вправе преследовать собственные экономические интересы и, более того, делает это совершенно

естественным образом. Таким образом, интересы и желания участников экономических отношений различны, а подчас даже противоположны, их общее волеизъявление может быть истолковано как «среднеарифметическое значение» [87, с. 51].

Экстраполируя указанное теоретическое положение на процесс управления взаимодействием регуляторов сферы государственных услуг в сфере железнодорожного транспорта, целесообразно предположить, что каждая из взаимодействующих сторон (регуляторов) преследует исключительно собственные, а подчас и противоположные интересы. «Основные постулаты общественного договора четко следуют догмам гражданского общества, прав и свобод граждан, составляющих единый социум. Поэтому естественным образом и частные интересы предпринимательской среды, и экономические интересы государства могут иметь противоположный вектор, но если общество стало плодом усилий граждан, то только согласие этих субъектов может быть залогом существования взаимодействия, а также условий для управления им» [87, с. 52].

«Экстраполируя указанные положения концепции общественного договора на постулаты институциональной теории, можно сделать ряд важных аналогий. Институт государственных услуг как результат воплощения воли заинтересованных участников этого процесса может состояться только при согласии взаимодействующих сторон. Иначе говоря, процедура лицензирования как фактор, регламентирующий и ограничивающий свободу предпринимательской деятельности, устанавливается благодаря волеизъявлению общества путем принятия соответствующего нормативного акта органами, получившими советующую аккредитацию на выборах например, таким органом является Государственная дума Российской Федерации, принявшая поправки в соответствующие федеральные законодательные акты. Соответственно, участники рынка обладают достаточной степенью свободы, чтобы либо добровольно принять обязательные условия и требования, определяемые порядком оказания государственной услуги, либо не принимать этих условий и в таком случае реализовать свою предпринимательскую инициативу на другом поприще, не имеющем подобных административных ограни-

чений» [87, с. 53]. Результаты критического анализа указанной теоретической концепции наглядно демонстрируют механизм организации регулирования экономической системы в процессе формирования макроэкономических условий осуществления предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте (рисунок 1).



Рисунок 1 – Общественное согласие как необходимое условие организации лицензирования в концепции общественного договора

«Критикуя государственное регулирование, представители теории общественного выбора приняли в качестве предмета анализа не кредитно-денежные отношения или комплексы протекционистских мер, а непосредственно процедуру принятия важнейших макроэкономических регулятивных решений» [87, с. 53].

Особого внимания требует рассмотрение сферы лицензирования в аспекте института государственных услуг. Научное понимание термина «государственная услуга», как правило, связывается с развитием сервисной концепции государства, получившей широкую популярность с 80-х – 90-х гг. XX века. Согласно указанной теоретической концепции смысл и назначение государства заключается в служении индивиду, и при ее буквальном толковании практически любая дея-

тельность государства по взаимодействию с индивидом является государственной услугой. Потребность общества в упорядочивании отдельных видов предпринимательской деятельности, гарантиях безопасности товаров и услуг также является обстоятельством, обуславливающим глубокие исторические и философские причинно-следственные связи взаимодействия государства и предпринимательской среды [85, 103, 157].

«В современной научной трактовке понятие «публичная услуга» имеет весьма широкий и слабо систематизированный характер. В российском законодательстве термин «государственная услуга» впервые появился только в новейшей истории и получил свое развитие в ходе административной реформы. Общая трансформация экономической модели страны, реализация структурных и административных преобразований, в ходе которых происходило разгосударствление ряда естественных монополий, бурный рост предпринимательской инициативы, изменение функциональных сфер органов государственной власти стали основными предпосылками к формированию современного института государственных услуг по лицензированию деятельности предприятий железнодорожного транспорта» [99, с. 7].

Интересными представляются результаты анализа во многом схожих теоретических подходов, сложившихся во Франции и Германии. В немецком публичном праве термин «публичные услуги» применяется в русле используемого понятия «публичное управление» и связано с оказанием услуг государственными органами. Целью государственного управления в таком случае является создание условий для максимально эффективного удовлетворения потребностей граждан и хозяйствующих субъектов [157]. Указанные услуги в большей степени имеют социальную направленность, они достаточно четко регламентированы. В отличие от иных подходов, в данном случае мы можем видеть упор на гражданском согласии, эти услуги позитивны, они, как правило, не имеют характер ограничителя свобод предпринимателя.

Немецкая экономическая мысль в начале XX в. тяготела к пониманию государственного управления как «обслуживающего». В частности Э. Форстхофф

изучает административно-управленческую деятельность как деятельность субъекта по оказанию услуги [157]. В данном случае речь идет об обеспечивающих функциях, объединенных с услугами инфраструктуры, например, связью и транспортом.

Англо-американский подход несколько отличается от немецкого подхода. Этот подход связан с осознанием роли государственных институтов, результатом которых должна быть не внутренняя деятельность, а внешний эффект, заключающийся в предоставлении государственной услуги. Как следствие, такой продуктивный подход стал предпосылкой к развитию понятия результативности органов государственной власти [328].

Европейское сообщество посчитало необходимым использование понятия «универсальная услуга», которая понимается как минимальный гарантированный уровень обслуживания по доступной цене [157, 328]. Как следствие, исходя из представленных постулатов, формируется перечень оказываемых государственных услуг, а также соответствующие стандарты их предоставления услуг как населению, так и хозяйствующим субъектам.

Таким образом, в рамках данного научного исследования целесообразно сформулировать следующее теоретическое определение: *государственная услуга по лицензированию – это система взаимоотношений государственного института и хозяйствующего субъекта, являющегося соискателем лицензии, обеспечивающая реализацию государственных функций в отношении социально-значимых аспектов предпринимательской деятельности в сфере транспорта. Следовательно, сфера государственных услуг – это совокупность государственных институтов, обеспечивающая реализацию государственных функций в отношении социально-значимых аспектов предпринимательской деятельности. В таком случае процессы оказания (потребления) государственной услуги по лицензированию – административно-правовые и экономические процессы, возникающие в ходе функционирования системы взаимоотношений государственного института (органа лицензирования) и хозяйствующего субъекта, являющегося пользователем*

государственной услуги по лицензированию деятельности на железнодорожном транспорте.

Как уже было отмечено, взаимоотношения государства и предпринимательской среды, в том числе и в рамках системы государственных услуг на железнодорожном транспорте, развивались в определенной закономерности. Действительно, теоретические принципы процедуры принятия решений, в том числе в отношении организации сферы лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта, имеют циклическую колебательно-маятниковую природу своего развития. «Весь ход цивилизационного развития мировой экономической системы иллюстрирует колебательно-маятниковый характер развития институтов государственного регулирования: циклическое изменение вектора развития от жесткого администрирования, огосударствления и централизации до полной либерализации принципов ее организации. Необходимо подчеркнуть, что колебательно-маятниковый механизм развития обусловлен периодическим изменением параметров оценки необходимости и степени полноты государственного регулирования экономики, степени участия регуляторов в регулировании экономической системы» [87]. Иными словами, понимание степени и направления регулирующего воздействия диктует соответствующие организационные изменения института лицензирования на железнодорожном транспорте. В этой связи целесообразно привести достаточно емкое определение понятия организационных изменений, предлагаемое отечественным ученым-экономистом д-ром экон. наук, проф. А.А. Аузаном: «организационные изменения - формирование нового организационного устройства, в достаточной степени адекватного характеру изменения внешней среды» [65, с. 225].

В отдельных секторах отечественной экономики этот «маятник» уже выполнил полный цикл и набирает обратный ход. Таким примером в различной степени могут быть отдельные сегменты железнодорожного комплекса России, за период своего развития они пережили несколько этапов (рисунок 2):

- 1) развитие механизмов саморегуляции рынка, широко применявшихся на заре становления железнодорожного транспорта в Российской империи;



- 2) огосударствление и жесткая централизация железнодорожного транспорта в начале XX в. и в советскую эпоху;
- 3) либерализация, провозглашение рыночных принципов развития в новейшей истории экономического регулирования российской экономической системы.



Рисунок 2 – Колебательно-маятниковый принцип организации экономического регулирования транспорта в условиях трансформации роли государственных институтов [87]

В этой связи уместным представляется привести слова выдающегося министра путей сообщения Российской империи С.Ю. Витте: «Мудрую политикою нужно признать ту, которая соединяет казенное управление с частным, но то и другое в меру необходимости и полезности в данное время. Угадать эту меру, может быть нелегко, но зато такое сочетание дает наилучшие плоды...» [113,

с. 77]. Об этом свидетельствует и критический анализ научной мысли в области организации сферы лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта. «Совершенствование методов государственного регулирования экономики, научные проблемы повышения эффективности организации сферы лицензирования являются одним из центральных направлений экономической науки» [87, с. 52].

Колебательно-маятниковый принцип развития механизмов экономического регулирования предопределен волновой, циклической природой развития экономической системы, являющейся объектом регулирования. В частности, такие выводы согласуются с результатами современных научных исследований экономической конъюнктуры железнодорожного транспорта, выполненных отечественным исследователем А.В. Рышковым (рисунок 3) [262]. В подтверждение указанного факта целесообразно также привести слова Д.А. Мачерета, исследовавшего исторические аспекты развития транспорта: «цикличесность исторического развития такова, что однажды достигнутые рубежи, даже будучи на время утраченными, на новом витке развития достигаются вновь, а затем превосходятся» [209, с. 260].

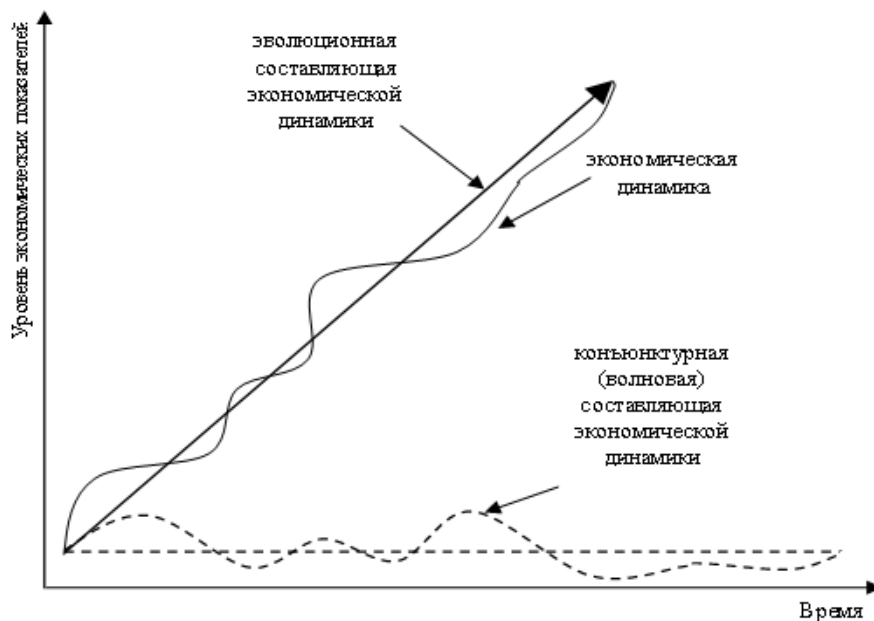


Рисунок 3 – Обобщенное представление экономической динамики [262, с. 24]

Еще один характерный пример цикличности в понимании уровня потребности общества в лицензировании деятельности на железнодорожном транспорте

целесообразно почерпнуть и в новейшей истории развития железнодорожного комплекса России. Так, согласно требованиям Федерального закона от 02.07.2005 № 80-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности», Федеральный закон «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при проведении государственного контроля (надзора)» и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» с 01 января 2006 года отменена процедура лицензирования деятельности по ремонту подвижного состава на железнодорожном транспорте [21].

Вместе с тем последующая практика функционирования железнодорожного комплекса, в частности значительный рост числа нарушений в сфере ремонта подвижного состава, рост негативных экономических последствий, потребовала возобновления процедуры лицензирования деятельности в указанной сфере. Распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 11.06.2014) утверждена Транспортная стратегия Российской Федерации. В числе мер по усилению государственного регулирования допуска к транспортной деятельности в соответствии с требованиями безопасности вновь указано: «введение лицензирования деятельности по перевозкам грузов железнодорожным транспортом общего пользования и лицензирования деятельности по ремонту подвижного состава на железнодорожном транспорте» [47, с. 32]. В соответствии с заявлением директора Департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации В.А. Петренко, ожидаемые эффекты от очередного цикла изменений условий лицензирования деятельности на железнодорожном транспорте следующие: «Появились проекты законов, касающихся лицензирования деятельности по ремонту подвижного состава. Их появление поможет исключить недобросовестных игроков с рынка и даст дополнительные инструменты для борьбы с бракоделами» [245, с. 2].

Развитие научных подходов в сфере эффективной организации лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта имеет значительный эволюционный путь. Началом указанного пути является осознание сущности и формулирование понятий «предприниматель», «субъект хозяйственной дея-

тельности». Современный достигнутый этап этого пути – сложнейшие расчеты экономико-математических моделей, способных анализировать степень равновесия в процессе формирования регулятивных комплексов решений. Современные алгоритмы способны учитывать зависимость от многочисленных и разнообразных факторов внутренней и внешней среды, в том числе особенности макроэкономических институциональных образований, обуславливающих уровень и направления государственного вмешательства в рыночные механизмы саморегуляции.

Весь естественно-исторический ход эволюции мировой экономической системы подтверждает необходимость соблюдения определенного баланса между стимулирующей ролью экономических свобод и жестким регулирующим воздействием со стороны государства. Одной из форм участия государства в процессе регулирования экономической системы является организация государственных услуг по лицензированию деятельности на железнодорожном транспорте.

Указанный инструмент регулирования транспортной системы справедливо может быть отнесен к одним из самых сбалансированных, «тонких или ювелирных» инструментов государственной экономической политики. В данном случае речь идет не о методах государственного регулирования как таковых, а об институциональной настройке сферы государственных услуг по лицензированию. Такая настройка подразумевает формирование экономических параметров, в конечном счете оказывающих стимулирующее либо угнетающее регулирующее воздействие на основные условия осуществления предпринимательской деятельности. Принципиальным отличием указанного подхода является понимание значения роли сферы государственных услуг как институционального макроэкономического регулирующего поля, предопределяющего степень эффективности развития предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте.

Таким образом, рассмотренные теоретические аспекты позволяют рассматривать сферу государственных услуг по лицензированию деятельности на железнодорожном транспорте как неотъемлемую часть совокупности факторов институциональной среды. Институциональная среда в таком случае выступает в качестве объекта управления, осуществляемого посредством процесса организации

процесса лицензирования. Данный постулат предопределяет роль института лицензирования, он обуславливает широту спектра оказываемых государством услуг в сфере транспорта, а также степень реализации механизмов саморегуляции, допущенных государственными институтами на транспорте. Указанный баланс между стимулирующей ролью экономических свобод и жестким регулирующим воздействием со стороны института лицензирования также определяет возможности организационных изменений в сфере железнодорожного транспорта (рисунок 4).

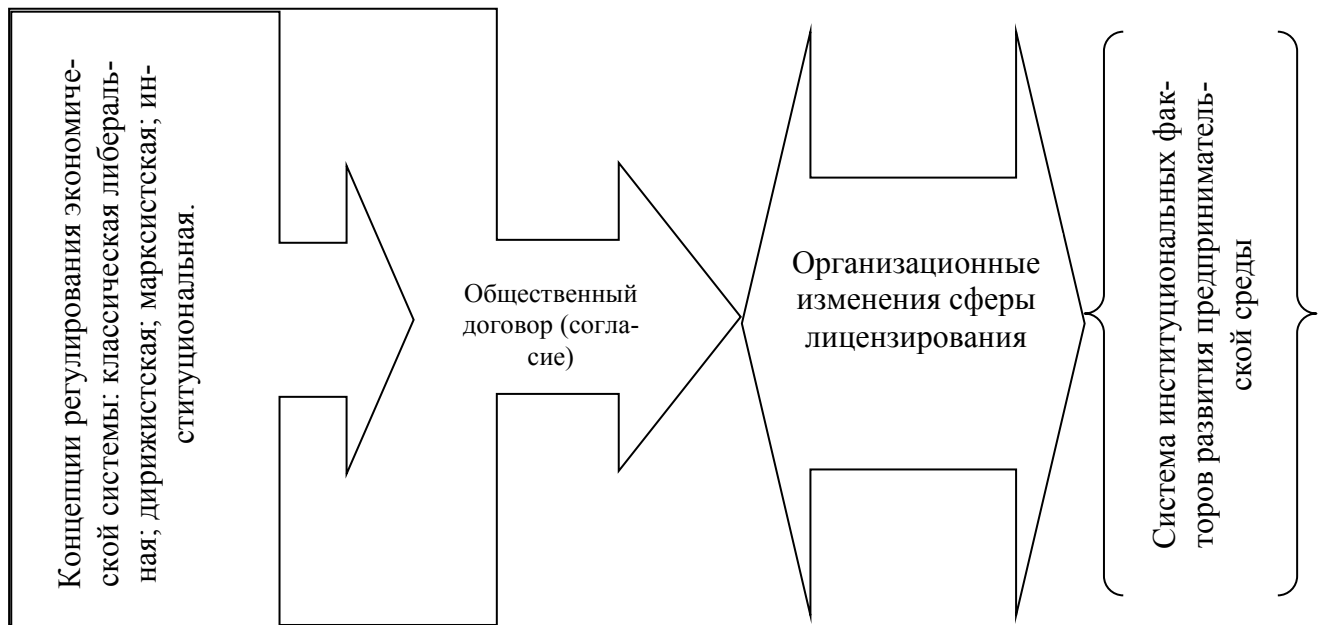


Рисунок 4 – Систематизация теоретических основ организации лицензирования в условиях рыночной парадигмы развития железнодорожного транспорта

### **1.3 Совершенствование современных институциональных основ развития системы лицензирования на железнодорожном транспорте**

Выдающийся государственный деятель, министр путей сообщения С. Ю. Витте в 1912 г. дал следующее обоснование целесообразности государственного регулирования железнодорожного транспорта, сохраняющее свою актуальность и в современных условиях: «В железнодорожном деле сосредотачивается и перекрещивается такая масса разнообразных и важных интересов, что оставлять дороги в бесконтрольном ведении частных предпринимателей представляется крайне рискованным» [113, с 54]. Действительно, в условиях рыночных отношений одной из приоритетных целей государства является обеспечение защиты прав, законных интересов, нравственности и здоровья людей, проживающих в Российской Федерации, формирование условий экономической безопасности государства. По этой причине ст. 4 Федерального закона от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» однозначно указывает: «Государственное регулирование в области железнодорожного транспорта осуществляется путем ... лицензирования отдельных видов деятельности в области железнодорожного транспорта...» [9, с. 3].

Лицензирование представляет собой одно из самых жестких средств государственного регулирования предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте. Важно отметить, что государство посредством выдачи лицензий выполняет не только контрольные, но и регулирующие функции по отношению к участникам предпринимательской деятельности в условиях рынка. Это затрагивает интересы многих миллионов людей, как занимающихся предпринимательской деятельностью на железнодорожном транспорте, так и пользующихся результатами их труда.

*Трансформация нормативно-правовой базы в сфере лицензирования.* Федеральный закон от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» определил лицензирование следующим образом: «Лицензирование –

деятельность лицензирующих органов по предоставлению, переоформлению лицензий, продлению срока действия лицензий в случае, если ограничение срока действия лицензий предусмотрено федеральными законами, осуществлению лицензионного контроля, приостановлению, возобновлению, прекращению действия и аннулированию лицензий, формированию и ведению реестра лицензий, формированию государственного информационного ресурса, а также по предоставлению в установленном порядке информации по вопросам лицензирования» [30, с. 5].

«Принятие Конституции Российской Федерации коренным образом изменило подход государства к институциональному регулированию экономических отношений в условиях рынка, в том числе к лицензированию отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте. Так, в соответствии со ст. 34 Конституции РФ каждый имеет право на свободное использование своих способностей и имущества для предпринимательской деятельности. Ограничение этого права, согласно ст. 55 Конституции РФ, допустимо только федеральными законами при условии, что это необходимо в целях защиты конституционного строя, нравственности, здоровья, прав и законных интересов других лиц, обеспечения обороны страны и безопасности государства [1, 104]. Таким образом, по замыслу законодателей лицензирование как средство ограничения свободы предпринимательской деятельности в сфере транспорта необходимо для защиты публичных интересов населения страны. В российском законодательстве о лицензировании на различных этапах развития его институциональных основ, лицензия рассматривалась:

1) как документ (п. 1 Порядка ведения лицензионной деятельности, утвержденного постановлением Правительства РФ от 24 декабря 1994 г. № 1418);

2) право (ст. 2 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности» № 158 от 25.09.98);

3) юридический факт в форме соответствующего решения (ч. 3 п. 1 ст. 49 ГК РФ)» [104, с. 87].

Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности» в действующей редакции отдает предпочтение последнему варианту, согласно которому «лицензией считается специальное разрешение на право осуществления юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем конкретного вида деятельности (выполнения работ, оказания услуг, составляющих лицензируемый вид деятельности), которое подтверждается документом, выданным лицензирующим органом на бумажном носителе или в форме электронного документа, подписанного электронной подписью, в случае, если в заявлении о предоставлении лицензии указывалось на необходимость выдачи такого документа в форме электронного документа» [30, с. 4].

Указанным федеральным законом, формирующим институциональные основы процесса лицензирования, четко определены цели функционирования института лицензирования: «Лицензирование отдельных видов деятельности осуществляется в целях предотвращения ущерба правам, законным интересам, жизни или здоровью граждан, окружающей среде, объектам культурного наследия (памятникам истории и культуры) народов Российской Федерации, обороне и безопасности государства, возможность нанесения которого связана с осуществлением юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями отдельных видов деятельности» [30, с. 5]. Задачи функционирования института лицензирования также определены указанным нормативным актом: «Задачами лицензирования отдельных видов деятельности являются предупреждение, выявление и пресечение нарушений юридическим лицом, его руководителем и иными должностными лицами, индивидуальным предпринимателем, его уполномоченными представителями требований, которые установлены настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами и принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации. Соответствие соискателя лицензии этим требованиям является необходимым условием для предоставления лицензии, их соблюдение лицензиатом обязательно при осуществлении лицензируемого вида деятельности» [30, с. 4].



Целесообразно отметить, что институт лицензирования деятельности в сфере железнодорожного транспорта часто находился в «эпицентре» трансформаций нормативно-правой базы. Практически весь период новейшей истории развития системы государственного регулирования железнодорожного транспорта связан с интенсивной трансформацией нормативно-правовой базы, регламентирующей не только непосредственно саму процедуру лицензирования, но и условия деятельности хозяйствующих субъектов, осуществляющих лицензируемые виды деятельности. Основным критерием при выполнении анализа послужило наличие в нормативно-правовом акте нормы, так или иначе затрагивающей интересы хозяйствующих субъектов, осуществляющие лицензируемые виды деятельности на железнодорожном транспорте.

*В результате анализа установлено, что в период с 1992 года по 2016 год нормативно-правовая база претерпела 136 изменений различного уровня, то есть в среднем ежегодно изменению подлежали около 5,6 условных документа, регламентирующих условия осуществления лицензируемых видов деятельности на железнодорожном транспорте. Пиковыми значениями отмечен 1994 год, в котором не вносились изменения в указанной сфере, а также 2010 год, в котором были внесены изменения сразу в 18 нормативно-правовых актов в области лицензирования (рисунок 5, таблица 2).*



Рисунок 5 – Интенсивность трансформации института лицензирования на железнодорожном транспорте в период 1992–2016 гг.

Таблица 2 – Интенсивность трансформации института лицензирования на железнодорожном транспорте в период 1992–2016 гг.

Год	Число изменений нормативно-правовой базы	Перечень издаваемых, изменяемых, отменяемых нормативно-правовых актов в сфере лицензирования деятельности на железнодорожном транспорте
1992	1	Закон РФ от 24.12.1992 № 4217-1 «О внесении изменений и дополнений в Кодекс РСФСР об административных правонарушениях, Уголовный кодекс РСФСР, Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР»; «Постановление Правительства РФ от 06.01.1993 № 19 «Об утверждении Положения о Министерстве путей сообщения Российской Федерации»; Приказ Минтранса РФ от 26.04.1993 № 28 «Об утверждении Инструкции по организации в органах Российской транспортной инспекции производства по делам об административных правонарушениях»; Постановление Госгортехнадзора РФ от 03.07.1993 № 20 «Об утверждении Положения «О порядке выдачи специальных разрешений (лицензий) на виды деятельности, связанные с повышенной опасностью промышленных производств (объектов) и работ, а также с обеспечением безопасности при пользовании недрами»; Приказ МПС РФ от 08.01.1994 № 1Ц «О мерах по обеспечению безопасности движения на железнодорожном транспорте»; «Методические указания по осуществлению лицензионной деятельности при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом» (утв. Постановлением Госгортехнадзора РФ от 05.01.1995 №1); Постановление Госгортехнадзора РФ от 22.03.1996 № 9 «О продлении сроков выдачи специальных разрешений (лицензий) органами Госгортехнадзора России»; Постановление Правительства РФ от 18.07.1996 № 848 ««Об утверждении Положения о Министерстве путей сообщения Российской Федерации»; Указание МПС РФ от 12.11.1996 № 166у «О проведении работ по созданию Системы сертификации» (вместе с ««Правилами Системы сертификации на федеральном железнодорожном транспорте Российской Федерации. Основные положения»; Федеральный закон от 25.09.1998 № 158-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности»; Федеральный закон от 22.12.1999 № 216-ФЗ «О внесении дополнения в статью 17 Федерального закона ««О лицензировании отдельных видов деятельности»; Постановление Правительства РФ от 14.12.2000 № 947 «Об утверждении Положения о лицензировании деятельности негосударственных организаций и индивидуальных предпринимателей по техническому обслуживанию, ремонту и модернизации подвижного состава и других технических средств, используемых на федеральном железнодорожном транспорте»; Постановление Правительства РФ от 14.12.2000 № 948 «Об утверждении Положения о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности негосударственных организаций и индивидуальных предпринимателей на федеральном железнодорожном транспорте»; Федеральный закон от 08.08.2001 № 128-ФЗ ««О лицензировании отдельных видов деятельности»; Постановление Правительства РФ от 05.06.2002 № 383 (ред. от 03.10.2002) «О лицензировании перевозочной и другой деятельности на железнодорожном транспорте»; Постановление Госгортехнадзора РФ от 20.06.2002 № 29 ««О внесении изменений в действующие нормативные документы Госгортехнадзора России в области надзора на железнодорожном транспорте»; Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»; Письмо МПС РФ от 12.09.2003 № ЦМДТ-8/493/ЦФД-17/ЦФТОГТ «Разъяснения по расчету плат за перевозки грузов по новому Прейскуранту № 10-01»; Постановление Правительства РФ от 18.09.2003 № 585 «О создании открытого акционерного общества ««Российские железные дороги»; Постановление Правительства РФ от 20.11.2003 № 703 «Об утверждении Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования»; Распоряжение Ространснадзора от 24.03.2005 № АН-57-р (фс) «О совершенствовании организации лицензирования деятельности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей в сфере транспорта»; Распоряжение ОАО «РЖД» от 19.08.2005 № 1321р «О создании условий для использования перевозчиками инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, принадлежащей ОАО «РЖД»; «Постановление Правительства РФ от 26.01.2006 № 45 «Об организации лицензирования отдельных видов деятельности»; Постановление Правительства РФ от 15.03.2006 № 134 (ред. от 24.09.2010) «О лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте» (вместе с «Положением о лицензировании перевозок пассажиров и багажа железнодорожным транспортом»; «Положением о лицензировании перевозок железнодорожным транспортом грузов», «Положением о лицензировании перевозок железнодорожным транспортом груза», «Положением о лицензировании перевозок железнодорожным транспортом грузобагажа», «Положением о лицензировании транспортировки грузов (перемещения грузов без заключения договора перевозки) по железнодорожным путям общего пользования, за исключением уборки прибывших грузов с железнодорожных выставочных путей, возврата их на железнодорожные выставочные пути», «Положением о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте»); Официальное разъяснение Минтранса РФ от 17.08.2006 № АМ-22/5331 «О Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам»; Распоряжение ОАО ««РЖД»» от 30.08.2006 № 1801р «О типовой форме Договоров аренды подвижного состава, заключаемых от имени ОАО «РЖД»; Постановление Правительства РФ от 05.12.2006 № 744 «Об утверждении примерного концессионного соглашения в отношении объектов железнодорожного
1993	3	
1994	0	
1995	1	
1996	4	
1997	1	
1998	2	
1999	3	
2000	2	
2001	2	

Продолжение таблицы 2

Год	Число изменений нормативно-правовой базы	Перечень издаваемых, изменяемых, отменяемых нормативно-правовых актов в сфере лицензирования деятельности на железнодорожном транспорте
2002	7	транспорта»; Приказ Минтранса РФ от 12.07.2007 № 93 «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по исполнению государственной функции по лицензированию перевозок железнодорожным транспортом грузобагажа»; Приказ Минтранса РФ от 12.07.2007 № 94 «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по исполнению государственной функции по лицензированию транспортировки грузов (перемещения грузов без заключения договора перевозки) по железнодорожным путям общего пользования, за исключением уборки прибывших грузов с железнодорожных выставочных путей, возврата их на железнодорожные выставочные пути»; Приказ Минтранса РФ от 12.07.2007 № 95 «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по исполнению государственной функции по лицензированию перевозок железнодорожным транспортом грузов»; Федеральный закон от 08.11.2007 № 258-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации по вопросам лицензирования отдельных видов деятельности»; Приказ Минтранса РФ от 14.11.2007 № 162 «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по исполнению государственной функции по лицензированию перевозок пассажиров и багажа железнодорожным транспортом»; Распоряжение Правительства РФ от 06.05.2008 № 671-р «Об утверждении Федерального плана статистических работ»; Распоряжение Ространснадзора от 09.06.2008 № ГК-159-р(фс) «О функциях (услугах), предоставляемых Федеральной службой по надзору в сфере транспорта»; Приказ Минтранса РФ от 18.08.2008 № 133 «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по исполнению государственной функции по лицензированию погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте»; Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации»; Письмо ФНС РФ от 21.08.2009 № ШС-22-3/660 «О направлении систематизированных материалов по документированию операций при транспортировке товаров»; Приказ Минтранса РФ от 22.03.2010 № 64 «О внесении изменений в Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 18 августа 2008 г. № 133»; Постановление Правительства РФ от 27.11.2010 № 939 «О стандартах раскрытия информации субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок»; Федеральный закон от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности»; Приказ Ространснадзора от 27.07.2011 № АК-789ФС «Об утверждении перечня государственных услуг с элементами межведомственного и межуровневого взаимодействия Федеральной службы по надзору в сфере транспорта»; Приказ Минтранса РФ от 20.10.2011 № 270 «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта проведения проверок при осуществлении федерального государственного надзора за соблюдением законодательства Российской Федерации, в том числе международных договоров Российской Федерации об обеспечении безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также промышленной безопасности на железнодорожном транспорте»; Приказ Минтранса РФ от 20.10.2011 № 271 «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта проведения проверок при осуществлении федерального государственного надзора за соблюдением законодательства Российской Федерации, в том числе международных договоров Российской Федерации об обеспечении пожарной безопасности при эксплуатации железнодорожного подвижного состава»; Постановление Правительства РФ от 21.03.2012 № 221 «О лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте»; Приказ Ространснадзора от 29.05.2012 № АК-267фс «О внесении изменений в приказ Ространснадзора от 27.07.2011 № АК-789фс «Об утверждении перечня государственных услуг с элементами межведомственного и межуровневого взаимодействия Федеральной службы по надзору в сфере транспорта»; Приказ Минтранса России от 29.06.2012 № 189 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства железнодорожного транспорта предоставления государственной услуги по установлению сроков ввода в действие графика движения пассажирских поездов на железнодорожном транспорте»; Приказ Минтранса России от 25.09.2012 № 357 «О признании утратившими силу приказов Министерства транспорта Российской Федерации от 12 июля 2007 г. № 93, от 12 июля 2007 г. № 94, от 22 марта 2010 г. № 66, от 22 марта 2010 г. № 67»; Постановление Правительства РФ от 16.11.2012 № 1171 «О внесении изменения в Положение о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте»; Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2012 № 2600-р «Об утверждении государственной программы «Развитие транспортной системы»; Распоряжение Правительства РФ от 01.03.2013 № 285-р «О внесении изменений в Федеральный план статистических работ, утв. Распоряжением Правительства РФ от 06.05.2008 № 671-р»; Приказ Минтранса России от 30.04.2013 № 149 «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта предоставления государственной услуги по лицензированию
2003	9	
2004	1	
2005	6	
2006	8	
2007	10	
2008	9	
2009	4	
2010	18	
2011	5	

## Продолжение таблицы 2

Год	Число изменений нормативно-правовой базы	Перечень издаваемых, изменяемых, отменяемых нормативно-правовых актов в сфере лицензирования деятельности на железнодорожном транспорте
2012	10	деятельности по перевозкам железнодорожным транспортом пассажиров»; Приказ Минтранса России от 30.04.2013 № 150 «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта предоставления государственной услуги по лицензированию деятельности по перевозкам железнодорожным транспортом опасных грузов»; Приказ Минтранса России от 31.01.2014 № 27 «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта предоставления государственной услуги по лицензированию погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте»; Договор о Евразийском экономическом союзе» (Подписан в г. Астане 29.05.2014); Распоряжение Правительства РФ от 11.06.2014 № 1032-р «О внесении изменений в Транспортную стратегию Российской Федерации, утв. Распоряжением» Правительства РФ от 22.11.2008 №1734-р»; Распоряжение Правительства РФ от 19.04.2016 № 724-р «Об утверждении перечня документов и (или) информации, запрашиваемых и получаемых в рамках межведомственного информационного взаимодействия»; Приказ Ространснадзора от 15.02.2016 № СС-123фс «Об осуществлении Федеральной службой по надзору в сфере транспорта, территориальными органами Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, федеральным казенным учреждением «Информационный вычислительный центр Федеральной службы по надзору в сфере транспорта» бюджетных полномочий главного администратора (администратора) доходов федерального бюджета»; Распоряжение Правительства РФ от 21.01.2016 № 57-р «Об утверждении программы поддержки транспортного машиностроения на 2016 год «Об утверждении программы поддержки транспортного машиностроения на 2016 год».
2013	11	
2014	8	
2015	6	
2016	5	

«В настоящее время основным нормативным актом, устанавливающим перечень лицензируемых видов деятельности и регулирующий порядок предоставления лицензии является, Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности» от 04.05.2011 №99-ФЗ. В предыдущих версиях закона было предусмотрено, что полномочия Российской Федерации в сфере лицензирования осуществляются в рамках своей компетенции Президент и Правительство Российской Федерации. В нынешней редакции согласно ст. 5 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности» № 99 эти полномочия предоставлены Правительству РФ» [104, с. 89]. Однако ст. 6 предусматривает, что «Осуществление полномочий Российской Федерации в области лицензирования отдельных видов деятельности может быть передано органам государственной власти субъектов Российской Федерации» [102, 104].

Положительным моментом следует считать представление лицензирующему органу права не требовать от соискателя лицензии представления справок, заключений и иных документов других органов, учреждений и организаций, содержащих экспертную оценку соответствия соискателя лицензии лицензионным требованиям и условиям. В соответствии с действующим законом, включение какого-либо документа в перечень предоставляемых соискателем, в лицензирующий ор-

ган должно быть обоснованно ссылкой на федеральный закон или соответствующий нормативно-правовой акт, иное не допустимо.

Согласно ст. 8 в прежней редакции закона лицензия выдавалась на срок не менее 3 лет, можно было получить ее и на меньший срок, но только по заявлению соискателя лицензии. В дальнейшем же закон установил общий для всех видов деятельности порядок определения срока действия лицензии, при этом его нижний предел увеличен до пяти лет. Согласно же ст. 9 действующей редакции Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности» срок действия лицензии установлен - бессрочно. Указанный факт без сомнения оказал позитивное воздействие на условия осуществления предпринимательской деятельности, в том числе на железнодорожном транспорте.

Следует отметить, что в новой редакции закона появилась прогрессивная форма электронного взаимодействия, а также возможность получения лицензии в электронном виде: «В случае, если в заявлении о предоставлении лицензии указывается на необходимость предоставления лицензии в форме электронного документа, лицензирующим органом направляется в форме электронного документа, подписанного электронной подписью, лицензиату лицензия или соискателю лицензии уведомление об отказе в предоставлении лицензии» [30, с. 7].

Предшествующие и действующая редакция закона предусматривают судебный порядок аннулирования лицензии: «Лицензия аннулируется по решению суда на основании рассмотрения заявления лицензирующего органа об аннулировании лицензии» [30, с. 12]. «Но основанием для аннулирования лицензии теперь могут стать только нарушения лицензионных требований и условий, которое повлекло за собой ущерб правам, законным интересам, здоровью граждан, обороне и безопасности государства, культурному наследию народов Российской Федерации, а также не устранение в условленный срок нарушений, вследствие которых ранее было приостановлено действие лицензии. С принятием нового закона значительно сузились основания для приостановления действия лицензии. Основанием для приостановления действия лицензии служит лишь выявление лицензирующим органом неоднократных нарушений или грубого нарушения лицензиатом лицен-

зионных требований и условий. К лицензируемым видам деятельности относятся - вид деятельности, на осуществление которого на территории Российской Федерации требуется получение лицензии в соответствии с настоящим законодательством. *Лицензирование есть разрешительная система*, которая является урегулированной правом совокупностью отношений субъектов административной власти и организациями, возникающих в связи с выдачей разрешений на занятие определенными видами деятельности и последующим надзором за соблюдением правил и условий осуществления данной деятельности на железнодорожном транспорте [104, с. 93].

*В системе лицензирования деятельности на железнодорожном транспорте принято выделять четыре нижеследующих элемента* [68, 104, 270, 282].

1) Наличие относительного запрета. Он может быть закреплен в системе норм права прямо или косвенно. Последнее происходит чаще: устанавливается, что данным видом деятельности возможно, но только при наличии разрешения. Эта составляющая предполагает наличие запрета на осуществление тех видов деятельности, которые могут угрожать безопасности граждан и/или государства в самом широком смысле.

2) Деятельность по выдаче разрешений, осуществляемая субъектами функциональной власти в отношении организаций, структурно им не подчиненных. Для невластной стороны это означает получение разрешения, которое называют лицензией. При этом достаточно широко используются и иные термины, обозначающие разрешения: право, допуск, квота, квалификационный аттестат и другие. Разрешение, как правило, выдается уполномоченным исполнительным органом государственной власти, в порядке, установленном правовыми актами. Выдача разрешений – центральный элемент, «ядро» этой системы, именно поэтому ее и можно назвать разрешительной. Этот элемент системы предполагает регламентацию процесса выдачи лицензий с целью обеспечения безопасности самого процесса того или иного вида деятельности. Иначе говоря, субъект, в чьи полномочия входит процесс выдачи лицензий, должен руководствоваться исключительно объективными данными при рассмотрении заявки соискателя. От этого в

последствии будет зависеть как безопасность обладателя лицензии, так и тех, кто окажется в роли потребителей товаров или услуг, производимых лицензиатом.

3) Надзор за соблюдением лицензиатами и иными субъектами, получившими разрешение, правил и условий при осуществлении соответствующей деятельности. Данный элемент, конечно же, в первую очередь защищает права потребителей и следит за добросовестным исполнением принятых обладателем лицензии на себя обязательств.

4) Последний элемент системы предполагает осуществление превентивных и карательных мер с целью ликвидации опасности, угрожающей экономическому, моральному, физическому или иному благосостоянию потребителей того или иного вида деятельности в результате нарушения субъектом правил и/или невыполнения им обязательств, наложенных органами, выдавшими лицензию.

Данный механизм обеспечивает не только правовую защиту участников рыночных отношений, но и выполняет ряд функций, связанных с регулированием и развитием социально-экономических отношений в целом, поскольку целью государственного регулирования является не упорядочивающее воздействие, но и достижение общественно значимых результатов на основе установленных правил осуществления субъектами их действий в рыночной среде. Другими словами, систему лицензирования можно рассматривать как звено в цепи социально-экономических институтов, устанавливающих регламент в отношениях различных участников взаимодействия.

*Анализ институциональных основ развития рынка транспортных услуг, подлежащих лицензированию.* Начиная с 1995 г. в отечественной системе нормативно-правовых актов транспортной сферы появляется устойчивое употребление рыночной терминологии (Федеральный закон от 25.08.1995 № 153-ФЗ «О федеральном железнодорожном транспорте»). Указ Президента РФ от 28.04.1997 № 426 «Об Основных положениях структурной реформы в сферах естественных монополий» содержит следующую задачу: «создание условий для развития конкуренции на рынке железнодорожных транспортных услуг». [6, с. 5] Транспортная стратегия Российской Федерации содержит уже более широкую задачу: «раз-

витие конкуренции в сфере грузовых перевозок, в том числе на железнодорожном транспорте, а также в сфере пассажирских перевозок транспортом общего пользования» [47]. В развитии указанных положений Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г. также содержит задачу: «формирование прозрачной сбалансированной системы экономических отношений между участниками рынка железнодорожных транспортных услуг и их потребителями» [27 с. 3]. Отдельно мероприятия по развитию рынка пассажирских перевозок выделены в Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом: «создать предсказуемые условия для всех участников рынка с целью повышения устойчивости функционирования отрасли» [46, с. 16].

Таким образом, *задача формирования и развития рынка транспортных услуг является одним из приоритетов современной государственной политики России в сфере транспорта*. Причина недостаточного развития рыночных формаций в сфере железнодорожного транспорта видится в естественно-монопольном характере ее функционирования, бессистемности формирования нормативно-правовой базы, отсутствии эффективных механизмов реализации государственной политики, наличии значительных административных барьеров, неготовности нормативно-правовой базы. Концепция развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом прямо указывает на последнее обстоятельство: «нормативная правовая база, регулирующая отношения участников рынка по организации перевозки пассажиров в пригородном сообщении, не сформирована» [46, с. 7].

*В этой связи принципиально важно идентифицировать участников рынка транспортных услуг, осуществляющих лицензируемые виды деятельности и являющихся объектом исследования, в том числе с точки зрения нормативно-правовой базы*. Целесообразно отталкиваться от понятий «перевозочный процесс» и «перевозчик». В соответствии со ст. 2 Федерального закона от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» перевозочный процесс определяется следующим образом: «перевозочный



процесс – совокупность организационно и технологически взаимосвязанных операций, выполняемых при подготовке, осуществлении и завершении перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом» [9, с. 17]. Той же статьей указанного федерального закона дано следующее определение перевозчика: «Перевозчик – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования обязанность доставить пассажира, вверенный им отправителем груз, багаж или грузобагаж из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж или грузобагаж управомоченному на его получение лицу (получателю)» [9, с. 7].

Само же понятие рынка транспортных услуг содержалось в ст. 2, Федерального закона от 25.08.1995 № 153-ФЗ «О федеральном железнодорожном транспорте» (окончание действия редакции – 17.05.2003): «Рынок транспортных услуг – сфера осуществления перевозок пассажиров, грузов, грузобагажа и багажа, технического обслуживания и ремонта транспортных средств, подсобно - вспомогательных и других видов работ (услуг), связанных с перевозками» [4, с. 5].

*Таким образом, целесообразно сделать вывод о том, что участниками рынка транспортных услуг могут считаться не только непосредственные перевозчики, обладающие лицензиями на право осуществления деятельности по перевозке пассажиров и опасных грузов, но и компании, осуществляющие погрузочно-разгрузочные работы на железнодорожном транспорте, также осуществляющие лицензируемый вид деятельности.*

Согласно ст. 21 Федерального закона от 04.05.2011 № 99-ФЗ (ред. от 30.12.2015) «О лицензировании отдельных видов деятельности»: лицензирующие органы формируют открытый и общедоступный государственный информационный ресурс, содержащий сведения из реестра лицензий. Лицензирующие органы ведут реестры лицензий на конкретные виды деятельности, лицензирование которых они осуществляют. В реестре лицензий должны быть указаны следующие сведения [30]:

- 1) даты внесения в реестр лицензий сведений о лицензиате;
- 2) номер и дата выдачи дубликата лицензии (в случае его выдачи);
- 3) основание и дата прекращения действия лицензии;
- 4) основания и даты проведения проверок лицензиатов и реквизиты актов, составленных по результатам проведенных проверок;
- 5) даты и реквизиты выданных постановлений о назначении административных наказаний в виде административного приостановления деятельности лицензиатов;
- 6) основания, даты вынесения решений лицензирующего органа о приостановлении, возобновлении действия лицензий и реквизиты таких решений;
- 7) основания, даты вынесения решений суда об аннулировании лицензий и реквизиты таких решений;
- 8) иные установленные настоящим Федеральным законом сведения.

Ст. 12 указанного федерального закона определен перечень видов деятельности, подлежащих лицензированию. В частности, *на железнодорожном транспорте лицензированию подлежат следующие виды деятельности [30]:*

- 1) *деятельность по перевозкам железнодорожным транспортом пассажиров;*
- 2) *деятельность по перевозкам железнодорожным транспортом опасных грузов;*
- 3) *погрузочно-разгрузочная деятельность применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте.*

Структура реестра выданных лицензий на железнодорожном транспорте является достоверной информационной базой для анализа развития предпринимательской деятельности в сопоставлении с динамикой развития современных институциональных основ организации лицензирования деятельности на транспорте. Так, в целом по состоянию на 01 октября 2016 г. подавляющее число предприятий, обладающих правом осуществления лицензируемых видов деятельности на железнодорожном транспорте, по данным реестра выданных лицензий (в приложении 1 представлены отдельные лицензируемые виды деятельности), имеют ли-

цензии на погрузочно-разгрузочную деятельность применительно к опасным грузам, на втором месте по распространенности – деятельность по перевозкам железнодорожным транспортом пассажиров, а на третьем месте – деятельность по перевозкам железнодорожным транспортом опасных грузов (рисунок 6).

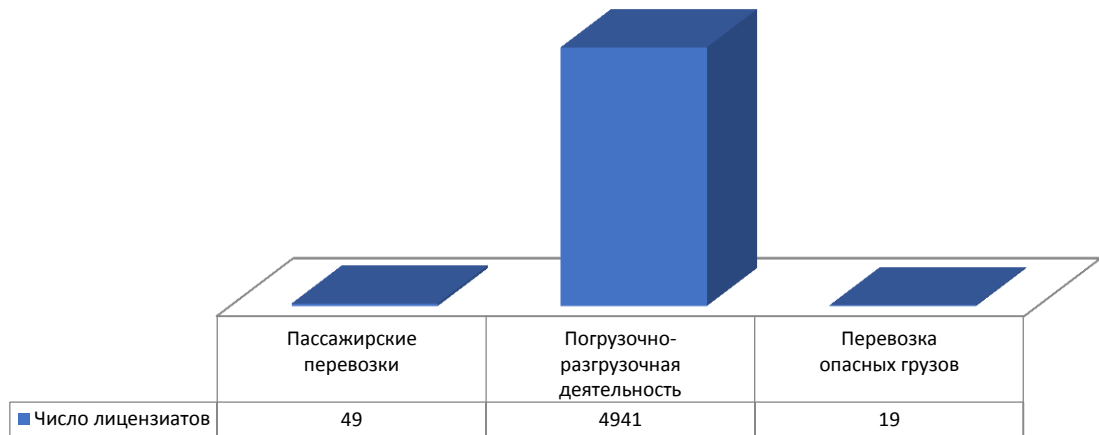


Рисунок 6 – Виды и количество выданных лицензий на железнодорожном транспорте (все лицензируемые виды деятельности)

К опасным грузам относятся вещества, материалы, изделия, отходы производства и иной деятельности, которые в силу присущих им свойств и особенностей при наличии определенных факторов в процессе транспортирования, при производстве погрузочно-разгрузочных работ и хранении могут нанести вред окружающей природной среде, послужить причиной взрыва, пожара или повреждения транспортных средств, устройств, зданий и сооружений, а также гибели, травмирования, отравления, ожогов или заболевания людей, животных и птиц. Классы опасных грузов, перевозимых на железнодорожном транспорте, определены в Правилах международной перевозки опасных грузов по железным дорогам (МПОГ).

Интенсивность обращений на получение лицензий за последние десять лет характеризуется значительными пиками в 2009 и в 2013 годах, а также значительными падениями, например в 2006 году (рисунок 7).

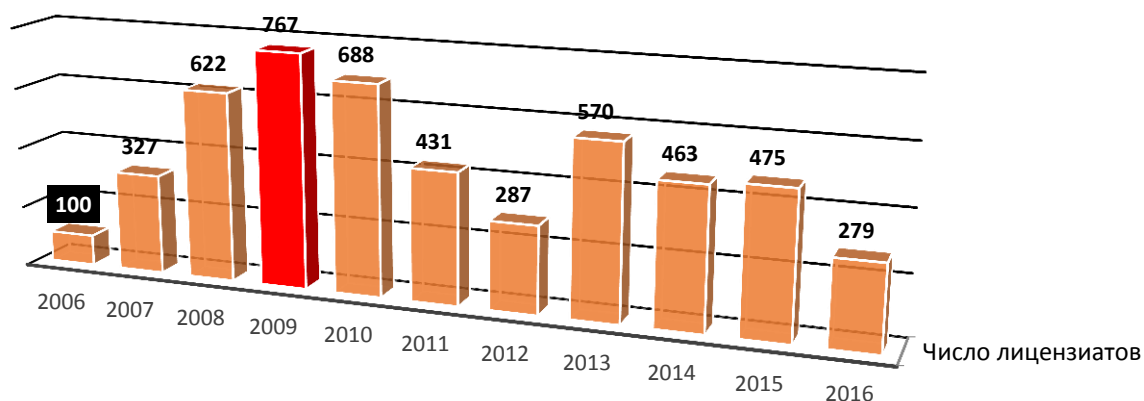


Рисунок 7 – Интенсивность выдачи лицензий на право осуществления лицензируемых видов деятельности на железнодорожном транспорте  
(все лицензируемые виды деятельности)

Географическая принадлежность лицензиатов в целом согласуется с распределением протяженности инфраструктуры железнодорожного транспорта, а также деловой активностью в сфере предпринимательской инициативы на железнодорожном транспорте. Лидирующее положение по числу зарегистрированных компаний, имеющих лицензии в сфере железнодорожного транспорта занимает Центральный федеральный округ, наименьшее число зарегистрированных лицензиатов в Северо-Кавказском федеральном округе (рисунок 8).

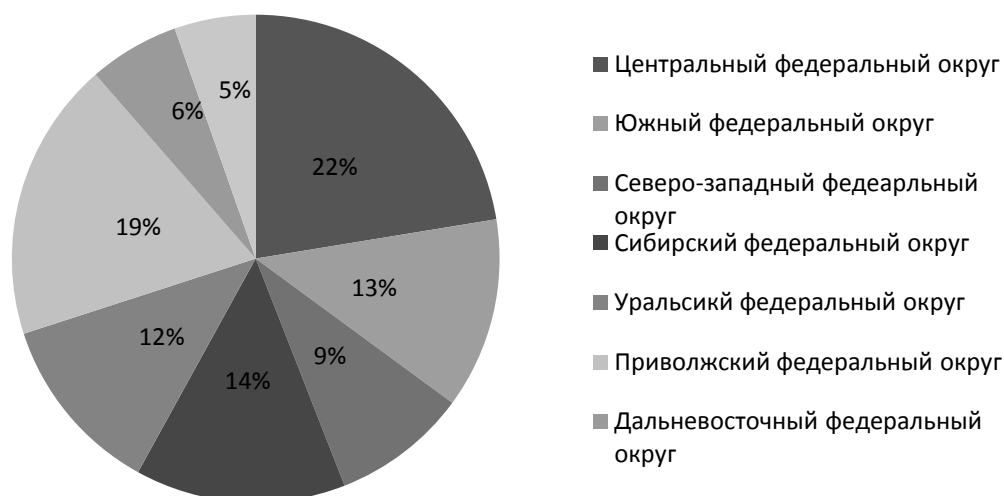


Рисунок 8 – Географическая принадлежность лицензиатов на железнодорожном транспорте (все лицензируемые виды деятельности)

Анализ размеров уставного капитала компаний, осуществляющих перевозочную деятельность на железнодорожном транспорте позволяет провести градацию, показанную на рисунке 9.

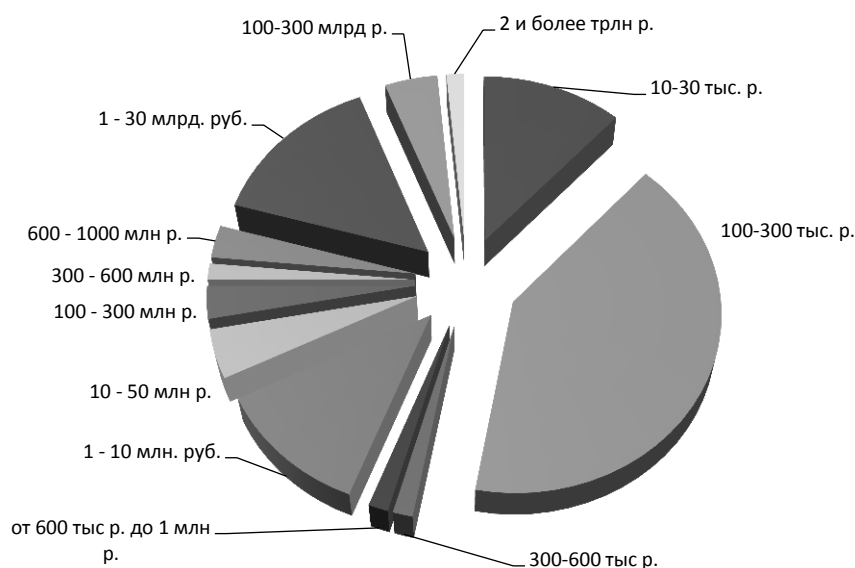


Рисунок 9 – Размер уставного капитала компаний, осуществляющих перевозку пассажиров и опасных грузов на железнодорожном транспорте

Структура учредителей компаний, осуществляющих перевозку пассажиров и опасных грузов на железнодорожном транспорте, также различна. При этом важно отметить, что почти треть компаний (32 %) является в определенном смысле плодом государственно-частного партнерства: их учредители государственные структуры и коммерческие организации (рисунок 10).



Рисунок 10 – Состав учредителей компаний, осуществляющих перевозку пассажиров и опасных грузов на железнодорожном транспорте

По официальным данным Росстата ежегодный объем пассажирских перевозок железнодорожным транспортом общего пользования превышает 1 млрд. перевезенных пассажиров. Более четверти всего объема перевезенных грузов составляют опасные грузы, так в 2014 году только нефтяных грузов по сети железных дорог перевезено в объеме 256,5 млн. тонн. Весь указанный объем опасных грузов также подвергается операциям по погрузке и выгрузке на железнодорожном транспорте. 100% указанного объема работ осуществляется субъектами рынка транспортных услуг, обладающими лицензиями на осуществление соответствующего вида деятельности на железнодорожном транспорте. Возможности экономической характеристики субъектов рынка транспортных услуг, осуществляющих лицензируемые виды деятельности, на данном этапе научного исследования существенно ограничены ввиду ограниченности методического инструментария, позволяющего произвести достоверную оценку издержек, обусловленных функционированием системы лицензирования на железнодорожном транспорте. Указанные расчеты будут произведены на последующих этапах настоящего научного исследования, с учетом совокупности факторов регулирующего воздействия института лицензирования, выявляемых в ходе исследования. Дополнительная информация реестра выданных лицензий на осуществление отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте содержится в приложении 1.

Таким образом, целесообразно отметить:

- концепция обеспечения открытости органов власти на железнодорожном транспорте обеспечивает доступность информации о лицензировании;
- структура реестра выданных лицензий свидетельствует о наличии рынка лицензируемых видов деятельности на железнодорожном транспорте;
- структура рынка транспортных услуг формируется, в том числе регулирующим воздействием института лицензирования.

*Административная трансформация на железнодорожном транспорте.* Теоретические концепции, описывающие организацию оказания государственных услуг по лицензированию деятельности на железнодорожном транспорте, как правило, понимаются в русле единой теоретической концепции сервисного госу-

дарства. В российской практике теоретическая концепция сервисного государства получила достаточное развитие в ходе проведения административной реформы, целью которой явилось решение современных институциональных проблем государственного сектора в целом, а также сферы государственных услуг в частности.

Первый этап административной реформы проведен в 2003–2004 г. Указом Президента Российской Федерации от 23 июля 2003 г. № 824 «О мерах по проведению административной реформы в 2003–2004 годах» определены институциональные проблемы:

- 1) избыточность вмешательства государства в экономическую деятельность субъектов предпринимательства, в том числе избыточного государственного регулирования;
- 2) дублирование функций и полномочий федеральных органов исполнительной власти;
- 3) низкий уровень развития системы саморегулируемых организаций в области экономики;
- 4) смежность и противоречивость исполнения функций регулирования экономической деятельности, надзора и контроля, управления государственным имуществом и предоставления государственными организациями услуг гражданам и юридическим лицам;
- 5) незавершенность процесса разграничения полномочий между федеральными органами исполнительной власти и органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, оптимизация деятельности территориальных органов исполнительной власти Российской Федерации.

Решение указанных проблем возложено на специально сформированную Правительственную комиссию по проведению административной реформы, образованную постановлением Правительства Российской Федерации от 31 июля 2003 г. № 451.

Основным результатом стартового этапа проведения административной реформы в России стало разделение функциональных ролей государственного управления между разными видами федеральных органов исполнительной власти

по общей трехзвенной системе: министерство – федеральная служба – федеральное агентство. Подобное распределение обеспечило более четкое определение сфер ответственности регуляторов, оптимизацию их структуры и механизмов функционирования, а также исключить коллизии между функциями формирования нормативно-правовой базы, правоприменительной практики и контроля за реализацией политики на едином экономическом пространстве.

Вместе с тем необходимо подчеркнуть, что задачи, сформулированные в Указе Президента РФ от 23 июля 2003 г. № 824 «О мерах по проведению административной реформы в 2003–2004 годах» на первом этапе реформы были решены не в полной мере. Однако первый шаг стал залогом для дальнейшего радикального изменения всей вертикали органов государственной власти Российской Федерации. При этом необходимо отметить, что фактически произведенные трансформации на этом этапе в меньшей степени затронули деятельность органов государственной власти субъектов Российской Федерации. Дальнейшие шаги по повышению эффективности властной вертикали предполагали не только дальнейшие административные преобразования, но и шаги по качественной модернизации деятельности органов государственной власти, изменение понимания сути роли органов государственной власти. Следующий этап административных преобразований было признано целесообразным проводить на единой исключительно концептуальной основе, позволяющей формулировать четкие задачи проводимых преобразований, алгоритмы их проведения, а также этапы и их результативность [22, 102].

Начало реализации второго этапа административной реформы было положено Распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 октября 2005 г. № 1789-р, которое определило Концепцию административной реформы в Российской Федерации в 2006-2008 гг. и план мероприятий по ее проведению, а также рекомендовало органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации подготовить программы и планы мероприятий по проведению административной реформы с учетом положений Концепции и плана мероприятий [22]. В соответ-



ствии с указанной Концепцией целями административной реформы в Российской Федерации в 2006–2010 гг. являлись:

- 1) повышение качества и доступности государственных услуг;
- 2) ограничение вмешательства государства в экономическую деятельность субъектов предпринимательства, в том числе прекращение избыточного государственного регулирования;
- 3) повышение эффективности деятельности органов власти;

Для достижения этих целей предусматривается решение следующих задач:

- 1) внедрение в органах исполнительной власти принципов и процедур управления по результатам;
- 2) разработка и внедрение стандартов государственных услуг, предоставляемых органами исполнительной власти, а также административных регламентов в органах исполнительной власти;
- 3) реализация единой вертикально интегрированной автоматизированной системы мониторинга результативности деятельности органов государственной власти и органов местного самоуправления по достижению важнейших показателей социально-экономического развития Российской Федерации и исполнения ими своих полномочий;
- 4) создание многофункциональных центров предоставления государственных и муниципальных услуг;
- 5) предоставление государственных услуг в электронной форме;
- 6) оптимизация функционирования органов исполнительной власти и введение механизмов противодействия коррупции в сферах деятельности органов исполнительной власти;
- 7) повышение эффективности взаимодействия органов исполнительной власти и гражданского общества, а также повышение прозрачности деятельности органов исполнительной власти;
- 8) модернизация системы информационного обеспечения органов исполнительной власти;

9) формирование необходимого организационного, информационного, ресурсного и кадрового обеспечения административной реформы, совершенствование механизмов распространения успешного опыта.

Применительно к сфере лицензирования указанным документом предусмотрена унификация административных процедур: «В целях унификации порядка лицензирования необходимо провести поэтапный переход к единому порядку лицензирования путем инвентаризации законодательства в области лицензирования, результатом которой будет установление единого перечня лицензируемых видов деятельности и единого порядка их лицензирования» [22, с. 17]. Кроме того, предусматривалось внедрение единой системы мониторинга качества предоставления государственной услуги по лицензированию «на основе единых показателей эффективности и методики их расчета, включая внутриведомственный мониторинг случаев причинения вреда при осуществлении лицензируемых видов деятельности» [22, 19].

В соответствии с планом результативная фаза, основные мероприятия административной реформы должны были быть реализованы в 2006–2010 гг. Указанная Концепция нацелена, прежде всего, на достижение конкретных результатов в экономике и социальной сфере, а также обеспечение роста качества и доступности государственных и муниципальных услуг, на снижение издержек от неэффективности работы государственных регуляторов.

Результатом второго этапа административной реформы можно считать относительную готовность нормативной и методической базы, обеспечивающей возможность повышения качества предоставления (исполнения) государственных и муниципальных услуг (функций), создание механизмов управления и стимулирования реализации административной реформы, а также функционирование портала государственных услуг Российской Федерации.

Важнейшим этапом в формировании институциональных основ регулирования сферы лицензирования как института государственных услуг стала разработка Федерального закона от 27.07.2010 № 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг». Указанный нормативный акт

окончательно утвердил в обиходе понятие государственных услуг, стандартов их оказания, показателей качества и параметров оценки результативности. Логическим продолжением административной реформы явилась «Концепция снижения административных барьеров и повышения доступности государственных услуг на 2011–2013 годы», указанный документ имеет важнейшее значение для целей настоящего научного исследования.

Таким образом, институциональными проблемами, предопределившими цели административной реформы на следующем этапе, являлись:

- 1) высокие административные барьеры в сфере государственных услуг;
- 2) низкое качество и недостаточный уровень доступности государственных и муниципальных услуг.

Для достижения поставленных целей необходимо было решить задачи по следующим направлениям:

- 1) реализация общесистемных мер снижения административных барьеров и повышения доступности государственных и муниципальных услуг;
- 2) оптимизация механизмов осуществления функций органов исполнительной власти и органов местного самоуправления;
- 3) совершенствование разрешительной и контрольно-надзорной деятельности в различных сферах общественных отношений;
- 4) развитие механизмов, направленных на управление процессом реализации Концепции снижения административных барьеров и повышения доступности государственных услуг на 2011-2013 годы.

Таким образом, относительно результативная фаза реализации административной реформы в Российской Федерации была обозначена необходимостью решения основной институциональной проблемы: ограничить вмешательство государства в экономическую деятельность, исключить чрезмерное государственное регулирование, оптимизировать функции органов государственной власти в процессе оказания государственных услуг.

В ходе реформирования сферы железнодорожного транспорта в процессе рыночных преобразований экономики Российской Федерации одним из основных

побудительных мотивов стала ориентация на повышение эффективности сферы транспортных услуг. «Важнейшим элементом реформы стало разделение функций хозяйственной деятельности (перевозки, управление имуществом комплексом, развитие инфраструктуры и др.), осуществляемой с 2003 г. ОАО «Российские железные дороги», его дочерними и зависимыми обществами, частными перевозчиками и посредниками по предоставлению услуг, связанных с перевозками и регулирующей функции, сохранившейся на уровне государства в сфере полномочий Министерства транспорта Российской Федерации и входящих в его структуру федерального агентства и службы» [91] (рисунок 11).



Рисунок 11 – Организационная структура в сфере разрешительной деятельности государства на железнодорожном транспорте

*Лицензирующим органом в сфере железнодорожного транспорта определен Ространснадзор.* В соответствии с постановлением Правительства РФ № 184 от 7 апреля 2004 года «Федеральная служба по надзору в сфере транспорта является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю и надзору в сфере воздушного, морского (включая обеспечение безопасности мореплавания и порядка в морских рыбных портах), внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного и городского электрического (включая метрополитен), промышленного транспорта и дорожного хозяйства, а также функции по техническому надзору за спортивными судами» [13, с. 2].

Таким образом, структурные трансформации железнодорожного транспорта, становление понятия «участник рынка транспортных услуг», а также обособление государственных функций и бизнес-процессов – обусловили необходимость фор-

мирования самостоятельного института по оказанию государственных услуг по лицензированию [95]. Указанный государственный институт является составным элементом государственной системы, призванной обеспечить реализацию функций государственного регулирования и контроля в сфере железнодорожного транспорта.

На современном этапе развития отечественная экономическая система впервые наделена специализированными, выделенными и относительно самостоятельными функциональными подразделениями, призванными оказывать государственные услуги и взаимодействовать с представителями предпринимательской среды. В результате анализа развития организационно-управленческой структуры механизмов регулирования целесообразно выделить функциональные различия в подходах государственных регуляторов (таблица 3).

Таблица 3 – Функциональные различия государственных регуляторов общественного (государственного) сектора сферы услуг

Период	Функциональные особенности
До начала институциональных трансформаций	Регулятор одновременно определял правила, организовывал их исполнение, осуществлял контроль и предоставление государственных услуг
После начала реализации активной фазы институциональных преобразований	Функции регуляторов разделены: министерство формирует нормативно-правовую базу; федеральная служба осуществляет надзор; федеральные агентства оказывают государственные услуги

Следовательно, современная институциональная организационно-управленческая структура, включающая в себя самостоятельную выделенную сферу государственных услуг, в полной мере является результатом развития структурных и административных трансформаций периода новейшей истории отечественной экономики.

Таким образом, основными результатами совершенствования институциональных основ лицензирования на железнодорожном транспорте стало решение следующих институциональных проблем организации лицензирования:

- 1) повышение уровня проработанности нормативно-правовой базы, регламентирующей сферу полномочий и компетенции современной административной системы;
- 2) снижение уровня административных барьеров, обуславливающих низкую доступность государственных услуг по лицензированию;
- 3) повышение эффективности функционирования механизмов взаимодействия заинтересованных хозяйствующих субъектов в процессе регулирования сферы государственных услуг по лицензированию;
- 4) формирование системы экономической оценки последствий принятия управленческих решений в сфере лицензирования.

Происходящие институциональные трансформации системы лицензирования обуславливают изменение ключевых экономических условий осуществления предпринимательской деятельности в сфере железнодорожного транспорта (рисунок 12).

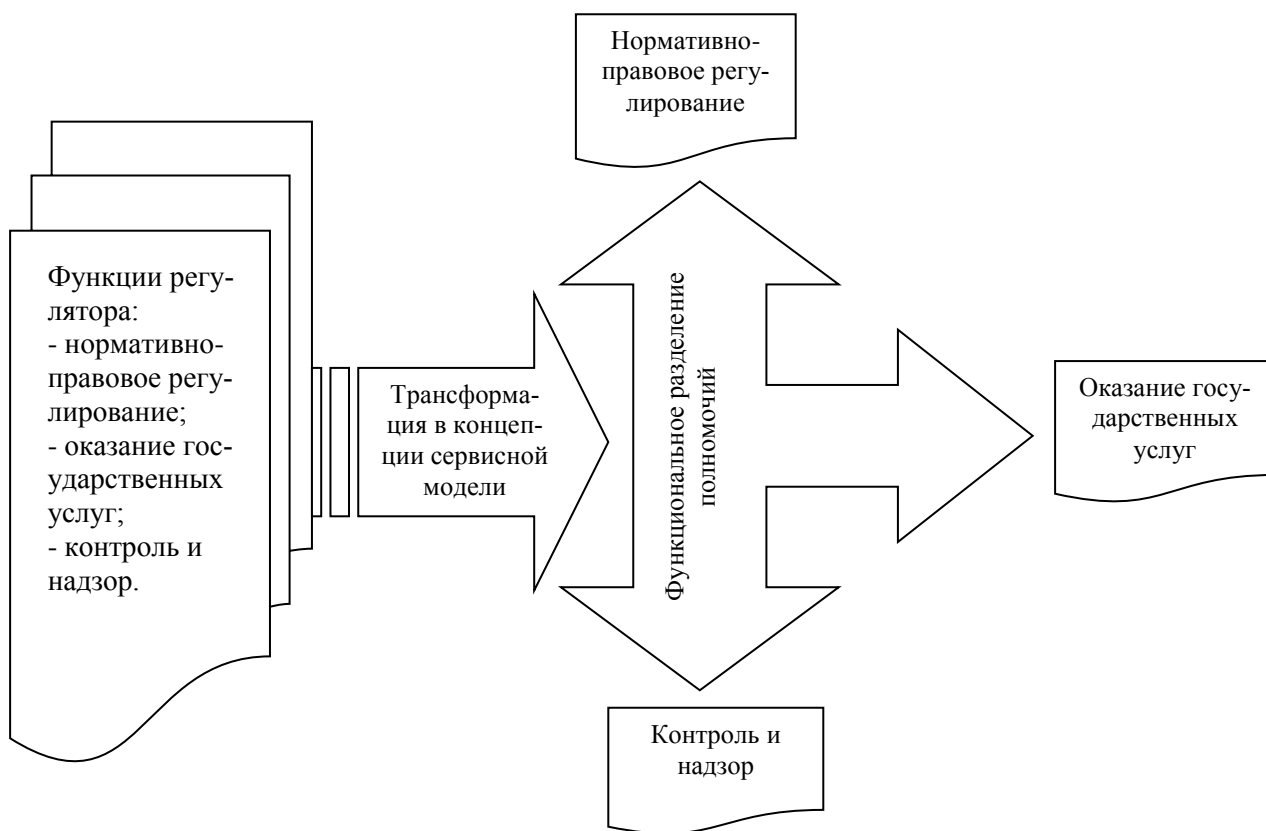


Рисунок 12 – Последовательность трансформации институциональных основ регулирования сферы лицензирования на железнодорожном транспорте

## Выводы по главе 1

В результате проведенного ретроспективного анализа исторических и философских предпосылок формирования взаимосвязи предпринимательской среды в сфере транспорта и государственных институтов, систематизированы научные представления об экономической природе, потребности и возможностях организации процесса лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта. В частности, установлено, что потребность в организации регулирования обусловлена необходимостью соблюдения баланса экономических интересов общества и предпринимательской среды. Возможности управления организацией лицензирования отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте предопределены сферой компетенции и полномочиями регуляторов в общей системе государственных институтов, призванных обеспечивать функционирование сферы транспорта.

Теоретические концепции, характеризующие целостную систему научных взглядов на организацию и управление сферой лицензирования на железнодорожном транспорте формируют многообразие взаимодополняющих подходов, среди которых классический экономический либерализм, дирижизм, марксизм и институционализм. Сочетание рассмотренных теоретических подходов обеспечивает многомерную объективную теоретическую базу для научного исследования роли, целей, задач и функций организации лицензирования на железнодорожном транспорте.

Актуальные проблемы функционирования институтов регулирования железнодорожного транспорта предопределяют целевые ориентиры для процесса совершенствования указанной сферы. Обеспечение обороноспособности, экономической и технологической суверенности страны невозможно без регулирования отдельных видов деятельности, среди которых и механизм лицензирования основных потенциально опасных видов деятельности в сфере железнодорожного

транспорта. Таким образом, институт лицензирования отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте целесообразно рассматривать как элемент системы обеспечения технологической безопасности на различных уровнях и в различных масштабах организации функционирования транспортного комплекса России.

Институтом лицензирования не просто формулируются и реализуются нормы и правила, защищающие безопасность потребителей транспортных услуг, а также общества в целом, но и осуществляются меры по контролю исполнения строгих обязательств, налагаемых на предприятие железнодорожного транспорта при получении лицензии для осуществления отдельных видов деятельности. Институт лицензирования, в процессе своего формирования и развития опосредованно принимает участие в регламентации условий осуществления предпринимательской деятельности. Совершенствование современных институциональных основ организации лицензирования деятельности оказывает непосредственное воздействие на развитие экономических отношений на железнодорожном транспорте, формировании экономических условий осуществления деятельности хозяйствующими субъектами в сфере железнодорожного транспорта.



## **2. ОСОБЕННОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ И ПОТЕНЦИАЛ ЕЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ**

### **2.1 Исследование роли и свойств регулирующего воздействия института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг**

Обращаясь к анализу свойств регулирующего воздействия сферы лицензирования, нельзя не отметить, что каждый государственный институт (как свод норм и правил), исходя из целей его функционирования, имеет определенную ролевую установку по отношению к условиям осуществления предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте. Как отмечает исследователь Д.А. Мачерет «взаимное влияние развития транспорта и всех иных сфер человеческой деятельности во многом опосредуется общественными институтами» [208, с. 5]. Исходя из этих установок, государственные институты обладают свойством ограничивать или запрещать возникновение отдельных аспектов в деятельности предприятий железнодорожного транспорта, либо, напротив, допускать или разрешать их возникновение, либо вовсе иметь исключительно информационный характер [97]. Последнее свойство предполагает проведение последующего анализа либо координацию объектов, задействованных в процессе осуществления предпринимательской деятельности предприятия железнодорожного транспорта.

Таким образом, примерами целевых функций сферы функционирования государственных институтов являются следующие:

- 1) в отношении государственного института «лицензирование деятельности предприятий железнодорожного транспорта» эффективность можно оценить как способность лицензионного барьера противодействовать возникновению

факторов нестабильности среды путем регламентации условий осуществления лицензируемого вида деятельности на железнодорожном транспорте;

2) в отношении государственного института «государственная регистрация объекта транспортной инфраструктуры» (что следует из целей проведения указанной процедуры) эффективность государственного института возможно выразить в способности гарантировать безошибочную идентификацию объекта регистрации транспортной инфраструктуры в процессе всего жизненного цикла его эксплуатации;

3) в отношении государственного института «приемка объекта транспортной инфраструктуры в эксплуатацию» эффективность можно сопоставить со способностью государственного института обеспечивать ключевые факторы безопасной эксплуатации объекта путем регламентации условий последовательного ввода в эксплуатацию, предварительного согласования процедуры проектирования и возведения объекта транспортной инфраструктуры и т.д.

С понятием ролевых установок государственных институтов, являющихся предметом институционализма тесно связано понятие административных барьеров как самостоятельного экономического и правового явления, занимающего одно из центральных мест таких научных направлений как теория поиска ренты и теория антимонопольного регулирования. Вместе с тем, указанные современные научные теории не дают исчерпывающего представления об экономической природе административных барьеров, возникающих в сфере лицензирования. Как правило, административные процессы и экономические явления, возникающие в указанной сфере, как следствие регулирующих воздействий, не находят должного отражения в результатах научных исследований, посвященных государственному регулированию железнодорожного транспорта.

Таким образом, целесообразно категорировать институт лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта в ряду иных государственных институтов по соответствующим им характерным ролевым установкам в регламентации деятельности предприятий железнодорожного транспорта (таблица 4).

Таблица 4 – Категорирование государственных институтов на железнодорожном транспорте по характеру регулирующего воздействия и ролевым установкам

Категория институтов	Характер регулирующего воздействия	Виды государственных институтов	Ролевая установка
А	Разрешительный характер	ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА; сертификация товаров и услуг; утверждение документации; открытие объекта транспортной инфраструктуры для эксплуатации; продление сроков службы подвижного состава и другие институты	Открывает новые возможности для участников рынка транспортных услуг
В	Запретительный характер	закрытие железнодорожных станций для выполнения определенных операций; закрытие объектов транспортной инфраструктуры для эксплуатации; принятие решения о временном прекращении погрузки и другие институты	Сужает возможности для участников рынка транспортных услуг
С	Информационно-аналитический характер	пономерной учет подвижного состава; регистрация объектов транспортной инфраструктуры; урегулирование разногласий по вопросам взаимодействия в едином технологическом процессе; определение технических условий примыкания к инфраструктуре транспорта общего и необщего пользования и другие институты	Информирует о требованиях порядка осуществления предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте, позволяет проводить анализ.

В соответствии с собственной целевой функцией, имеющей конституционные основания, государственное регулирование предпринимательской деятельности призвано быть направленным на поддержание и обеспечение равного доступа предприятий железнодорожного транспорта к необходимой им транспортной инфраструктуре, а также на защиту конкуренции, пресечение деятельности недобросовестных поставщиков транспортных услуг и т.д. Государство, определяя правовые аспекты деятельности участников рынка транспортных услуг, устанавливает и формы контроля деятельности предприятий железнодорожного транспорта. Государственное регулирование и контроль призваны быть эффективными эле-

ментами государственной экономической политики на железнодорожном транспорте.

Однако на протяжении продолжительного периода времени «в российской действительности положительные моменты государственного регулирования – в силу слабости, как самого государства, так и сдерживающего его чрезмерные притязания гражданского общества – выражены недостаточно, тогда как негативные превратились в особую группу факторов, препятствующих нормальному развитию предпринимательства» [102, с.100]. Необходимо отметить, что оценка эффективности деятельности государственных институтов, в аспекте изучения процесса управления организацией сферы лицензирования, может быть как отрицательной, так и положительной. Это обстоятельство обусловлено самой природой, задачами и механизмом предоставления обязательных по своему характеру государственных услуг лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта. Например, с одной стороны, институт лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта призван обеспечить безопасность осуществления отдельного вида деятельности, тем самым регламентировав допустимые качественные параметры осуществления хозяйственной деятельности, а с другой стороны, излишние, надуманные лицензионные требования, применимые к осуществлению данного вида деятельности, будут способствовать возникновению препятствий в деятельности предприятий железнодорожного транспорта.

Таким образом, вполне естественно, что административный барьер сферы лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта имеет место в ряду факторов, непосредственно или опосредованно принимающих участие в формировании конъюнктуры рынка транспортных услуг, формировании его институциональных условий развития (рисунок 13).



Рисунок 13 – Механизм формирования регулирующего воздействия института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта

Экономико-правовая природа механизма формирования регулирующего воздействия института лицензирования базируется на следующих экономических явлениях и закономерностях:

- 1) налагая жесткие ограничения на условия осуществления деятельности, институт лицензирования регламентирует деятельность предприятий железнодорожного транспорта;
- 2) процесс функционирования института лицензирования целесообразно рассматривать в качестве процесса преодоления административного барьера проникновения на рынок транспортных услуг предприятий железнодорожного транспорта;
- 3) являясь катализатором качественных изменений, барьерное регулирование призвано ограждать конечных потребителей транспортных услуг от деятельности недобросовестных участников рынка;
- 4) определяя обязательные параметры деятельности, а следовательно и уровень издержек предприятий железнодорожного транспорта, барьерное регули-

рование опосредованно принимает участие в формировании факторов рыночной среды в сфере транспорта.

В результате функционирования представленного выше механизма реализуется следующая закономерность: вмешательство государственного регулятора, связанное с угнетением (коррекцией) механизмов саморегуляции свободного рынка транспортных услуг, приводит к дисбалансу внутренних факторов его естественного развития. Пусть несущественное, на первый взгляд, вмешательство государства, например, связанное с увеличением срока исполнения административных процедур института лицензирования, в определенной степени скажется на сроках окупаемости бизнес-проекта, величине страхуемых рисков предприятий железнодорожного транспорта, себестоимости конечной транспортной продукции и так далее, вплоть до понижения уровня международной конкурентоспособности транспортного продукта. При этом необходимо подчеркнуть, что участие государства в регулировании экономики любой формации на практике неизбежно и продиктовано объективными обстоятельствами, проистекающими из целей функционирования самого государства и его институтов.

Вместе с тем важной представляется классификация административных процедур сферы государственных институтов согласно их ролевым установкам в регламентации деятельности хозяйствующих субъектов, предложенная В.Ю. Володиной в диссертационном исследовании, представленном на соискание ученой степени кандидата экономических наук, «Экономическое содержание административных барьеров и их воздействие на институт предпринимательства» [118] (рисунок 14).

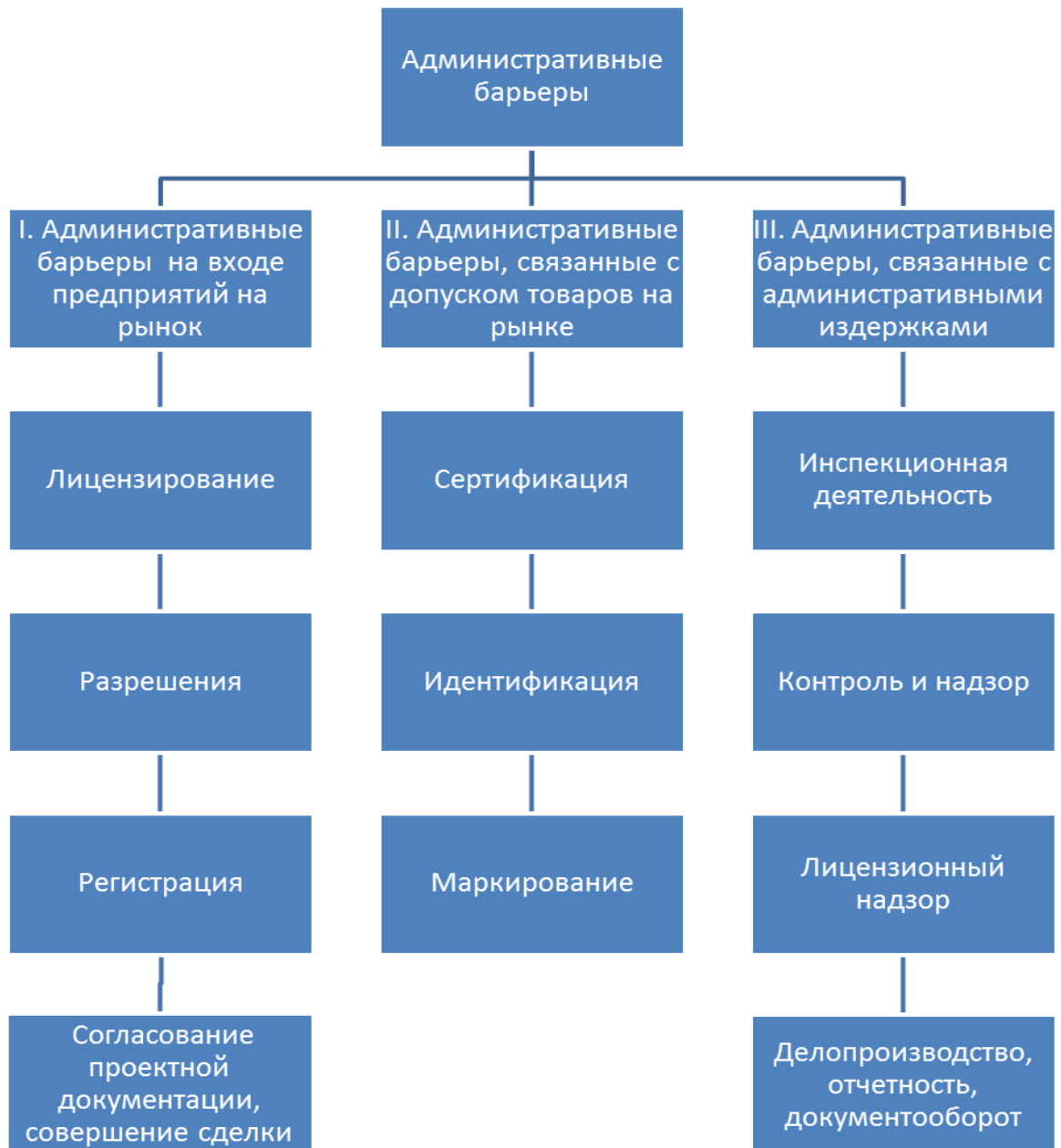


Рисунок 14 - Классификация видов барьерного регулирования по результатам научных исследований В.Ю. Волошиной [118, с. 77]

В указанном исследовании В.Ю. Волошина выделяет три основных блока, характеризующих административные барьеры. К ним она относит:

- 1) административные барьеры на входе предприятий на рынок;
- 2) административные барьеры, связанные с допуском товаров на рынке;
- 3) административные барьеры, связанные с административными издержками предпринимателей.

Целесообразно провести критический анализ отраженных в представленной схеме теоретических утверждений В.Ю. Волошиной. Действительно, необходимо

отметить, что данный исследователь один из немногих обратил свое внимание на то, что барьерное регулирование способно возникать даже в процессе подготовки управленческой отчетности. Очень важно, что тем самым исследователь подтверждает идею автора настоящего исследования о возникновении целого ряда издержек предпринимателей, преодолевающих указанные барьеры, выделив целый блок таких видов барьерного регулирования. Однако, как ни странно, подчеркнув барьерный характер таких институтов как лицензирование, автор не посчитал нужным предположить, что и здесь, преодолевая такого рода барьеры, предприятие железнодорожного транспорта несет свойственные барьеру издержки.

Прогрессивным, на взгляд автора настоящего исследования, является само утверждение В.Ю. Волошиной, что государственные институты, обеспечивающие выполнение процедур допуска на новые рынки предприятий или отдельных товаров, отнесены к барьерным методам регулирования экономической системы. Иначе говоря, государство, обладая мандатом доверия общества, для достижения общественного блага формирует соответствующие регулятивные механизмы. Возникает научный парадокс: общество уполномочивает государственные институты в целях обеспечения достижения общественного блага организовать систему мер государственного ограничения, реализация которых вызывает ряд издержек, сокращающих величину общественного блага.

При всей очевидности утверждения, что барьерное регулирование влечет за собой возникновение соответствующих издержек, связанных с его преодолением, нельзя отрицать, что его легитимное возникновение обеспечивает формирование общественного блага в размерах, превышающих издержки предприятий железнодорожного транспорта на его преодоление. Указанное утверждение иллюстрирует следующий пример. Государство для предотвращения возможного ущерба от деятельности недобросовестного перевозчика относит деятельность по перевозке пассажиров к числу лицензируемых видов деятельности. Тем самым государство принимает превентивные меры по недопущению издержек общества, связанных с ликвидацией последствий возможных аварий. Оценка последствий, помимо стоимостной оценки, к сожалению, может исчисляться и людскими потерями, т.е.



иметь несопоставимые по уровню издержки в сравнении с теми, которые понесет предприятие железнодорожного транспорта в процессе выполнения требований и условий лицензирования.

Соответственно, можно сделать вывод, что система барьерного регулирования может быть экономически целесообразной. Это обстоятельство свидетельствует о том, что общество заинтересовано в реализации барьерных методов регулирования сферы железнодорожного транспорта, формируемых общественными институтами, но до определенных социально-экономических пределов. По этой причине в случае реализации барьерного метода регулирования общественные институты, предпринимательская среда должны ставить вопрос не об их безапелляционном сокращении, а об их эффективной организации и управлении ими на железнодорожном транспорте.

Вместе с тем и результаты научного исследования В.Ю. Волошиной, и приведенное выше утверждение о природе возникновения регулирующего воздействия позволяют утверждать, что возникновение барьерного регулирования, развивающегося в той или иной степени, в случае любого проявления государственного вмешательства в экономику неизбежно. Отсюда также следует вывод о том, что административный барьер института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта не может характеризоваться исключительно как следствие неэффективной деятельности структур государственного регулирования и контроля, его существование обусловлено необходимостью исполнения непосредственных функций государства. При этом возможно предположить, что величина регулирующего воздействия действительно находится в определенной зависимости от степени эффективности деятельности регулирующих субъектов.

Возвращаясь к целям функционирования института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта, необходимо отметить, что оно осуществляется в целях предотвращения ущерба правам, законным интересам, жизни или здоровью граждан, окружающей среде, обороне и безопасности государства. Таким образом, целевая общественно значимая функция барьерного регулирования института лицензирования – это способность противодействовать

возникновению факторов нестабильности среды путем регламентации условий и параметров осуществления хозяйственной деятельности. Это тот стимул, который побуждает общество согласиться с необходимостью ограничения прав и свобод предпринимателей в сфере транспорта, делегировать часть полномочий соответствующим государственным институтам для того, чтобы организовать систему обеспечения стабильности, недопущения условий возникновения масштабных техногенных катастроф, ущерба отдельным представителям социума в процессе функционирования транспортного комплекса и т.д.

Следовательно, как уже было отмечено выше, особенности регулирующего воздействия института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта в рамках проводимого научного исследования следует рассматривать на стыке двух смежных сфер: интересов общества, выражаемых государственными институтами, и интересов предпринимательской среды, выражаемых оценкой экономической целесообразности осуществления хозяйственной деятельности в формируемых регуляторами институциональных условиях на железнодорожном транспорте. Действительно, барьерное регулирование целесообразно понимать в качестве препятствия для проникновения на рынок транспортных услуг; одновременно, являясь катализатором качественных изменений в отдельном направлении хозяйственной деятельности, оно ограждает конечного потребителя транспортных услуг от недобросовестных участников рынка, низко квалифицированных производителей, налагая жесткие ограничения на условия осуществления отдельного вида предпринимательской деятельности, тем самым жестко регламентируя деятельность предприятий железнодорожного транспорта, оно опосредованно принимает участие в формировании институциональных факторов предпринимательской среды в сфере железнодорожного транспорта.

В таком случае регулирующее воздействие института лицензирования не просто является препятствием на пути развития предпринимательства, но и создает определенную проблему государственного масштаба, так как реакцией предприятий железнодорожного транспорта на административные барьеры является уход в «теневую» экономику с целью снижения непроизводительных затрат и

«бюрократических рисков». А в случае с лицензированием деятельности барьеры ведут к ослаблению неукоснительных условий обеспечения технологической безопасности осуществляемого вида предпринимательской деятельности, следовательно, способствуют возникновению условий снижения качества предоставляемой транспортной услуги, условий для роста угрозы общественной безопасности (рисунок 15).

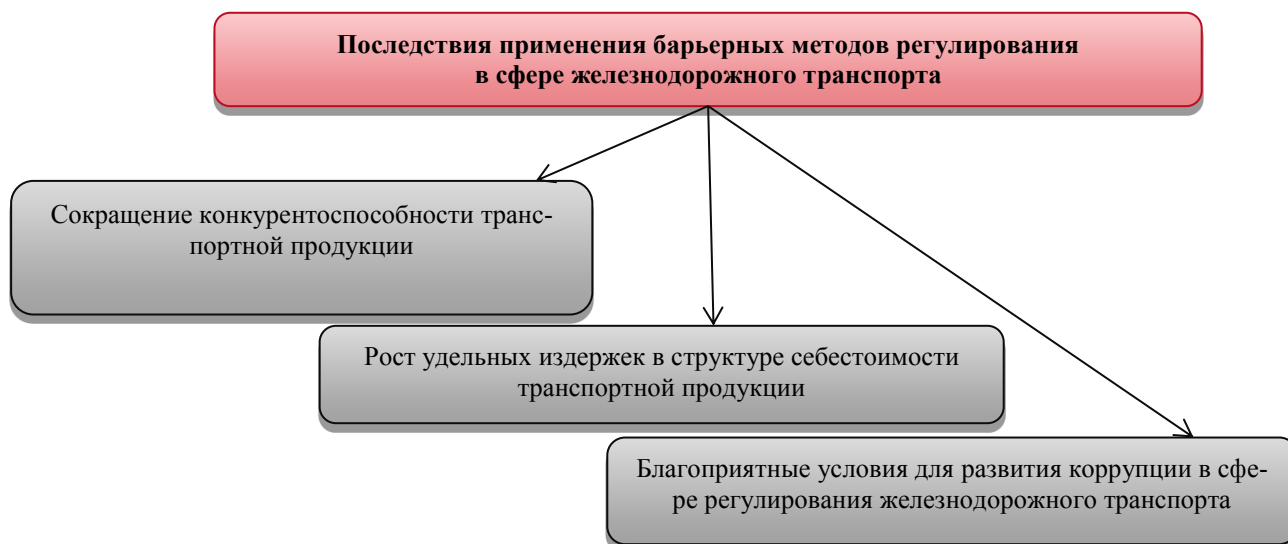


Рисунок 15 – Негативные последствия применения барьерных методов регулирования в сфере железнодорожного транспорта

Таким образом, можно сделать ряд выводов, характеризующих свойства регулирующего воздействия института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта:

- 1) регулирующее воздействие института лицензирования характеризуется соответствующим обременением условий осуществления предпринимательской деятельности предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности;
- 2) наличие механизмов барьерного регулирования в системе лицензирования влечет снижение эффективности экономической системы, в том числе приводит к возникновению непроизводительных издержек, связанных с необходимостью преодоления искусственных препятствий на пути осуществления предпринимательской деятельности, к снижению экономической эффективности используемых ресурсов на железнодорожном транспорте;

3) низкая социальная эффективность применимых барьерных методов регулирования стимулирует к тому, что общество вынуждено формировать новые дополнительные препятствия на пути осуществления предпринимательской деятельности, которые, в свою очередь, в процессе изменившихся институциональных условий также с течением времени утрачивают свою социальную значимость и экономическую эффективность; это обстоятельство обуславливает циклический рост числа административных барьеров, сокращение их социально – значимой функциональности, экономической эффективности, следовательно, все это обуславливает постоянный рост издержек общества на поддержание им же формируемой системы государственных институтов, непроизводительные затраты соответственно обуславливают сокращение воспроизводства общественного блага в сфере железнодорожного транспорта;

4) природа возникновения и развития барьерного регулирования института лицензирования способствует формированию благоприятной среды для неконкурентных приемов борьбы за сферы влияния, новые рынки транспортных услуг, экономическое доминирование; фактически наличие регулирующего воздействия, как институционального фактора, регламентирующего осуществление предпринимательской деятельности, открывает новые возможности для сращивания интересов отдельных предприятий железнодорожного транспорта и институтов, призванных осуществлять государственное регулирование экономики, это благоприятная среда для возникновения различного рода коррупционных проявлений (в таком случае особенно остро встает вопрос эффективности государственной экономической политики в отношении формирования и реализации различного рода регулятивных и контролирующих функций в условиях развития рыночной среды).

Целесообразно обратиться к сути понятия «административный барьер» вообще и «административный барьер института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта» в частности. Понятие «административные барьеры» в сфере развития предпринимательства возникло сравнительно недавно, ранее использовался термин «административные препятствия». Напри-

мер, в Указе Президента Российской Федерации от 6 июня 1995 г. № 563 «О государственном комитете Российской Федерации по поддержке и развитию малого предпринимательства» одной из задач комитета была определена «разработка предложений по устранению правовых, административных, экономических и организационных препятствий в создании и развитии малых предприятий».

В материалах значительного числа конференций, симпозиумов, на которых рассматривались вопросы предпринимательской деятельности субъектов предпринимательства на транспорте, «административные барьеры» определялись как трудности на пути осуществления предпринимательской деятельности, сознательно формируемые лицами, наделенными властными полномочиями [65, 102, 104, 276], или как субъективные входные барьеры на рынок, возникающие ввиду специфики деятельности бюрократического аппарата, не нацеленного на формирование оптимальных условий развития рыночной среды [266, 298].

В целом барьерное регулирование у субъектов предпринимательства на транспорте ассоциируются с процедурами регистрации, лицензирования, контроля и т.п. Немногочисленные научные исследования в этом направлении, затрагивающие только отдельные вопросы рассматриваемой проблемы, появились относительно недавно. Это работы Л.В. Бесчастновой, В.А. Шестакова, С.В. Сосунова, Н.А. Тупиха [73, 276, 291, 314]. При этом практически неизученными остаются вопросы управления регулирующим воздействием института лицензирования, целенаправленной коррекции факторов лицензирования, их соответствия конкретным задачам в развитии различных секторов отечественной экономики. По этой причине следует отметить, что до настоящего времени достаточной комплексной научной проработки вопросов по проблеме управления регулирующим воздействием применительно к эффективности организации регулирования сферы лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта не проводилось.

Вместе с тем результаты проведенного автором анализа нормативных правовых актов позволяют констатировать определенный прогресс нормотворческой инициативы в направлении понимания сути барьерного регулирования и возмож-

ностей его сокращения в сферы государственных услуг. В частности, распоряжением Правительства Российской Федерации от 10.06.2011 г. № 1021-р утверждена Концепция снижения административных барьеров и повышения доступности государственных и муниципальных услуг на 2011 - 2013 годы, а также соответствующий План мероприятий по реализации указанной Концепции [31]. Данное обстоятельство свидетельствует об определенном развитии отечественной нормативно-правовой базы, регламентирующей вопросы функционирования института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта, его общественной значимости и полезности.

Экономико-правовой анализ основных положений указанной Концепции позволяет синтезировать оценку эффективности предусмотренных Концепцией мероприятий с точки зрения, ставшего популярным в последнее время научного подхода «Экономика права». Иначе говоря, эффективность изложенных административно-правовых мероприятий предполагает их взвешенную экономическую оценку для предприятий железнодорожного транспорта. Такая оценка возможна как с точки зрения субъектов - пользователей государственных услуг, так и с точки зрения ценности общественной значимости предполагаемых мероприятий. Условная единица измерения синтезированной экономико-правовой оценки эффективности административных трансформаций может быть выражена как «денежных единиц экономического эффекта на единицу правовой инициативы». В результате анализа используемых в современной практике понятий барьеров, автор пришел к следующим выводам: действующая нормативно-правовая база использует узкое толкование административных барьеров, понимаемых обычно как следствие действий, в том числе негативных (преступных) органов государственной власти; используемые в мировой и отечественной экономической науке формулировки дополняют друг друга, а часто находятся в противоречиях и слабо согласуются с исследуемой областью [31, 65, 100, 102]. В этой связи автором предложено теоретическое понятие, основанное на изначальном анализе имеющихся нормативных актов и информационных источников, которое может быть уточне-

но на основании результатов, полученных в рамках настоящего научного исследования (таблица 5).

Таблица 5 – Авторская интерпретация понятий «ролевая установка», «свойства и сущность регулирующего воздействия» института лицензирования

Ролевая установка	Свойства регулирующего воздействия	Сущность регулирующего воздействия
Разрешительная система: открывает новые возможности для предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Обременяет хозяйственную деятельность.</li> <li>2. Снижает эффективность функционирования экономической системы.</li> <li>3. Генерирует условия для формирования новых государственных институтов.</li> <li>4. Благоприятствует формированию среды для приобретения неконкурентных преимуществ.</li> </ol>	Характеризуются формализованными препятствиями на пути осуществления лицензируемой деятельности, определяемыми необходимостью выполнения регламентированных административных процедур, составляющих процесс лицензирования, а также обуславливающими возникновение дополнительных издержек предприятий железнодорожного транспорта

Таким образом, автором на основании выдвинутой им научной гипотезы раскрыта сущность регулирующего воздействия института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта, которая характеризуется формализованными препятствиями на пути осуществления предпринимательской деятельности, определяемыми необходимостью выполнения регламентированных административных процедур, составляющих процесс лицензирования, а также обуславливающими возникновение дополнительных издержек предприятий железнодорожного транспорта.

## **2.2 Разработка классификации факторов регулирующего воздействия административных процедур лицензирования**

Теоретическое определение регулирующего воздействия института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта позволяет выделить его характеристики как фактора, оказывающего разнонаправленное регулирующее воздействие на институциональные условия предпринимательской среды в сфере железнодорожного транспорта. Регулирующие воздействия возникают в ходе выполнения обязательных требований и условий достижения требований качества, которым должны соответствовать условия деятельности или характеристики объекта процесса лицензирования.

В целях изучения проблемы регулирующего воздействия института лицензирования на ключевые факторы развития предпринимательской среды в сфере железнодорожного транспорта, возможности управления путем направленной организации лицензирования целесообразным представляется определить и проанализировать показатели, характеризующие указанную экономическую категорию. В отношении регулирующего воздействия института лицензирования, как и любого иного типа воздействия, речь может идти о влиянии возникающих или изменяющихся ограничений либо возникающих в ходе его преодоления разрешений, новых возможностей для предприятий железнодорожного транспорта. Это, прежде всего, обязательные лицензионные требования и условия, заключения и т.д.

Как было отмечено выше, административный барьер института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта обладает качествами, схожими по своей экономической и правовой природе с характеристиками ограничений, налагаемых входным барьером на ряд институциональных факторов формирования предпринимательской среды [102]. Под ограничениями в этом случае следует понимать обязательные к исполнению требования и условия, предъявляемые к условиям осуществления лицензируемого вида деятельности предприятий железнодорожного транспорта. Такие условия определяются норма-



тивно-правовыми актами федерального уровня и могут быть конкретизированы, например, административным регламентом, определяющим перечень и последовательность административных процедур, составляющих государственную услугу по лицензированию деятельности, или соответствующим положением. В частности, Федеральным законом «О лицензировании отдельных видов деятельности» определено: «лицензионные требования - совокупность требований, которые установлены положениями о лицензировании конкретных видов деятельности, основаны на соответствующих требованиях законодательства Российской Федерации и направлены на обеспечение достижения целей лицензирования...» [30, с. 2].

Проведенный автором анализ качественных характеристик регулирующего воздействия, с учетом результатов научных исследований ряда отечественных и зарубежных ученых [63, 68, 133, 135, 145], позволяет произвести авторскую классификацию характеристик обязательных требований и условий, регламентируемых регулирующим воздействием института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта (таблица 6).

Таблица 6 – Классификация характеристик обязательных требований и условий, регламентируемых регулирующим воздействием института лицензирования на железнодорожном транспорте

Классификационный признак института лицензирования	Характеристика обязательных требований и условий лицензирования
1. Регламентирующий квалификационные факторы	Наличие квалифицированных сотрудников, заключивших трудовые договоры, имеющих профессиональное образование, обладающих соответствующей квалификацией и (или) имеющих стаж работы, необходимый для осуществления соответствующего вида деятельности предприятий железнодорожного транспорта, наличие в штате соискателя лицензии (лицензиата) работника, ответственного за организацию перевозок, за обеспечение безопасности движения и эксплуатации

## Продолжение таблицы 6

Классификационный признак института лицензирования	Характеристика обязательных требований и условий лицензирования
2. Регламентирующий технические и технологические факторы	Наличие технических средств, оборудования и технической документации, а также необходимой системы производственного контроля, соответствующих установленным требованиям и необходимым для выполнения работ, оказания услуг, составляющих соответствующий вид деятельности предприятий железнодорожного транспорта наличие в структуре соискателя лицензии (лицензиата) специализированного подразделения по ликвидации чрезвычайных ситуаций или соответствующего договора со сторонними специализированными организациям
3. Регламентирующий материальные факторы	Наличие помещений, зданий, сооружений и иных объектов по месту осуществления хозяйственной деятельности, принадлежащих предприятиям железнодорожного транспорта на праве собственности или ином законном основании
4. Регламентирующий организационно-правовые факторы	Соответствие предприятия железнодорожного транспорта требованиям, установленным федеральными законами и касающимся организационно-правовой формы юридического лица, размера уставного капитала, отсутствия задолженности по обязательствам перед третьими лицами
5. Регламентирующий экономические факторы	Требования, установленные федеральными законами и подзаконными нормативно-правовыми актами регулятора по оплате государственной услуги и сопутствующих административно-правовых процедур

Целесообразно рассмотреть сущностное содержание изложенных выше классификационных признаков.

1. Обязательные условия и требования, регламентирующие *квалификационные факторы*, состоят в том, что для функционирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта, а следовательно и получения доступа на новый открывающийся для субъекта предпринимательской деятельности рынок транспортных услуг необходимо подтвердить наличие определенных профессиональных навыков, в том числе наличие обученных работников, имеющих соответствующий стаж, подтверждающий уровень персональной надежности. В случае лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта оценка указанных качеств выполняется исключительно по формальным признакам: наличие документа, свидетельствующего о получении профессионального образования и пятилетнего стажа трудовой деятельности по полученной специальности за последние десять лет работы.

2. Обязательные условия и требования, регламентирующие *технические и технологические факторы*. В данном случае подразумеваются требования к технической или технологической оснащенности предприятия железнодорожного транспорта, осуществляющего лицензируемый вид деятельности, или наличие у него соответствующего технологического потенциала. Последнее означает, что предприятие железнодорожного транспорта может не располагать всей полнотой необходимых ресурсов непосредственно само, оно имеет возможность привлечь их в случае необходимости на условиях договора. Например, в отношении соискателя лицензии для осуществления пассажирских перевозок необходимо обеспечить соответствие подвижного состава, оборудования и устройств, используемых при перевозках пассажиров, а также технологических процессов установленным техническим нормам и правилам в области транспорта.

3. Обязательные условия и требования, регламентирующие *материальные факторы*. В данном случае речь идет о наличии у предприятия железнодорожного транспорта, осуществляющего лицензируемые виды деятельности, соответствующих материальных активов, необходимых для подтверждения способности осуществлять соответствующий вид предпринимательской деятельности. Таковыми активами могут быть, например, необходимые здания и сооружения, материальные ресурсы, потребные для обеспечения технологических процессов, и т.д.

4. Обязательные условия и требования, регламентирующие *организационно-правовые факторы*. К подобным условиям и требованиям можно отнести требования, предъявляемые к гражданству учредителя хозяйствующего субъекта, его организационно-правовой форме, степени автономности, зависимости от иных хозяйствующих субъектов, полноте спектра разрешенных уставных видов деятельности и т.д.

5. Обязательные условия и требования, регламентирующие *экономические факторы*. Необходимо отметить, что данные условия и требования подразумевают издержки, непосредственно связанные с функционированием института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта. Данные затраты неоднородны. Во-первых, следует назвать прямые затраты на

уплату лицензионного сбора, сбора за рассмотрение заявления. Но названные платежи в отечественной практике лицензирования составляют не самую значительную часть всех затрат. Так, статьей 10 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности» [30] установлено, что за предоставление лицензии, переоформление лицензии, выдачу дубликата лицензии уплачивается государственная пошлина в размерах и в порядке, которые установлены законодательством Российской Федерации о налогах и сборах. Сегодня указанная пошлина, например, в части лицензирования деятельности по пассажирским перевозкам составляет 7,5 тыс. рублей. Вместе с тем в зарубежной практике существуют примеры существенного обременения соискателей лицензии. Так, например, в Латвии «На заседании правительства 11.10.2016 года утверждены положения, согласно которым сумма сборов при выдаче лицензии на пассажирские перевозки по железной дороге составит 150 евро. Право осуществлять грузовые перевозки по железной дороге обойдется в 15 тыс. евро» [121, с. 1].

Вторая категория затрат возникает в связи с необходимостью периодического проведения организационных мероприятий. Речь идет о привлечении юристов и экспертов для обеспечения взаимодействия с регулирующими органами, о мероприятиях по оптимизации условий осуществления предпринимательской деятельности при ограничениях, налагаемых на них регулирующими органами. При этом некоторые ограничения могут отражать скорее интересы бюрократии, а не государства. Затраты, возникающие именно в этой сфере деятельности, являются благодатной почвой для злоупотреблений в указанной сфере. Тем не менее довольно сложно перечислить все источники затрат этой категории. Также необходимо отметить, что именно этот аспект административного барьера стал в последнее время стимулом к развитию рынка услуг по оказанию содействия в получении самой лицензии\* [104].

---

\* Речь идет о консультациях, экспертизах, подготовке пакета необходимой документации для скорейшего и беспрепятственного получения лицензии. Так, если официальная сумма лицензионного сбора при получении лицензии не превышает, например, 7 500 рублей, то, обратившись в компанию, специализирующуюся на подготовке условий к прохождению процесса лицензирования, общая сумма затрат на получение лицензии может составить на порядок большую сумму.

Исходя из современной отечественной практики, можно выделить и третью категорию затрат. Она связана с регламентацией размера затрат на обеспечение соблюдения условий охраны труда, удовлетворение требований промышленной безопасности\*\*.

Поскольку регулирующему воздействию института лицензирования подвергаются условия осуществления хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта, следовательно, он должен рассматриваться как фактор формирования институциональной среды предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте.

Таким образом, на данном этапе научного исследования представляется важным определить факторы регулирующего воздействия института лицензирования предприятий железнодорожного транспорта. Возможно выделить несколько составляющих процесса регулирования, осуществляемого институтом лицензирования, и оказывающего положительное или отрицательное регулирующее воздействие на ключевые факторы развития условий предпринимательской среды на железнодорожном транспорте. *Под фактором лицензирования следует понимать причину, движущую силу процесса регулирующего воздействия лицензирования, определяющую положительный или отрицательный результат его воздействия на условия осуществления деятельности субъектов рынка транспортных услуг.*

Обобщая и развивая научные представления отечественного исследователя С.А. Малахова, изложенные им в работе «Лицензирование деятельности в механизме государственного регулирования» [194], целесообразно предложить следующую классификацию факторов регулирующего воздействия института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта (таблица 7).

---

\*\* Примером может служить условие, вынуждающее компанию, осуществляющую предпринимательскую деятельность, затрачивать определенную долю прибыли на совершенствование условий охраны труда, выполнение организационных мероприятий, направленных на обеспечение безопасности.

Таблица 7 – Классификация факторов регулирующего воздействия административно-правовых процедур института лицензирования

Полярность регулирующего воздействия	Фактор регулирующего воздействия института лицензирования	Описание механизма реализации регулирующего воздействия фактора
Положительная полярность	1. Качественный отбор хозяйствующих субъектов	Осуществляется избирательный допуск предприятий железнодорожного транспорта, удовлетворяющих строгим требованиям и условиям лицензирования. Улучшение качественного состава хозяйствующих субъектов будет способствовать росту спроса на транспортные услуги, формированию преимуществ, в том числе в конкурентной борьбе между различными видами транспорта
	2. Стимулирование ответственности за нарушение требований и норм законодательства	Нарушение требований, регламентированных административными процедурами института лицензирования, влечет дополнительные меры ответственности в отношении предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности
	3. Повышение информированности регулятора и эффективности регулирования	В процессе функционирования института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта возникают дополнительные качественно новые информационные потоки, усиливающие обратную связь между объектом регулирования и регулятором

## Продолжение таблицы 7

Полярность регулирующего воздействия	Фактор регулирующего воздействия института лицензирования	Описание механизма реализации регулирующего воздействия фактора
Отрицательная полярность	4. Рост транзакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг	В процессе потребления предприятие железнодорожного транспорта, осуществляющее лицензируемые виды деятельности, несет дополнительные транзакционные издержки, определяемые в результате анализа оборачиваемости капитала предприятия, а также связанные с последующим ухудшением положения предприятия на рынке транспортных услуг, утратой или ослаблением части конкурентных преимуществ, ростом рисков, возникающих вследствие изменений параметров внутренней и внешней среды, оплатой государственной пошлины и приобретением дополнительных активов
	5. Нарушение механизмов саморегуляции рынка транспортных услуг	Административная регламентация деятельности предприятий железнодорожного транспорта, нарушает оптимальный баланс условий осуществления предпринимательской деятельности, возникающий в результате деятельности механизмов саморегуляции рынка
	6. Рост бюрократических рисков	Вероятность принятия неадекватных, в том числе продиктованных лоббистскими интересами, управленческих решений, повышает уровень экономических рисков предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности

Ниже предлагается детализировать выполненную классификацию факторов регулирующего воздействия института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта на основании присущих им классификационных признаков.

1. *Под качественным отбором хозяйствующих субъектов* следует понимать суть механизма функционирования института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта как фильтра, способного отсеять неблагонадежных, неспособных обеспечить допустимое качество осуществляемой предпринимательской деятельности участников рынка транспортных услуг. Суть этого явления – отбор участников рынка транспортных услуг по их качественным

характеристикам. Под обеспечением качественных характеристик в этом случае необходимо понимать способность или неспособность предприятия железнодорожного транспорта обеспечить выполнение обязательных требований и условий, возможность соответствия им. Таким примером может быть качественный отбор самых безопасных перевозчиков, соблюдающих требования транспортной безопасности, как одна из составляющих частей качественной характеристики транспортных услуг.

Рост качества транспортной услуги будет способствовать росту спроса на данный вид продукции. Естественно, что к допустимому уровню безопасности осуществления предпринимательской деятельности будут приведены условия деятельности всех участников рынка транспортных услуг, следовательно, в качестве конкурентного преимущества это обстоятельство можно расценивать только в условиях подверженности рынка конкуренции со стороны иных видов транспорта.

Конечно, обеспечить качество услуги или товара в широком понимании этого термина призвана, например, государственная услуга по сертификации. В то же время различные механизмы государственного регулирования часто преследуют смежные цели, достигая их различными способами. Действительно, рассматриваемые механизмы могут иметь много различий, но это не исключает и некоторого пересечения их функционального предназначения. Так, и лицензирование, и сертификация, и ряд прочих государственных институтов призваны оградить потребителей от оказания им некачественных услуг и товаров путем обеспечения функционирования системы соответствия [104, 172]. Вместе с тем подобие принципов функционирования схожих по своему назначению механизмов государственного регулирования (как институциональных барьеров) обуславливает подобие их недостатков. Как справедливо отмечают исследователи С.В. Палкин и В.А. Козырев «Презумпция соответствия как единственно эффективный способ снижения сертификационных барьеров мотивирует производителя к предельно точному сохранению производственных и технологических условий, отказу от инновационных решений и создания новых продуктов» [238, с. 204]. Подобным же об-



разом и лицензирование сужает возможности и ограничивает уровень стимулирования хозяйствующего субъекта в отношении совершенствования условий осуществления лицензируемых видов деятельности на железнодорожном транспорте.

В случае функционирования системы лицензирования, выбор благонадежного участника рынка транспортных услуг остается не за конечным потребителем продукции, а за государственным институциональным образованием. Есть два аргумента, говорящих в пользу этого подхода:

- обучение на опыте собственных ошибок будет иметь колоссальную цену как для субъекта предпринимательской деятельности, так и для конечного потребителя транспортной продукции;
- компетенция конечного потребителя транспортной продукции недостаточна для осуществления самостоятельного выбора перевозчика, в частности, по причине недоступности информации о фактической результативности их деятельности.

Реализация механизма избирательного допуска (качественного отбора) осуществляется в момент принятия решения о его удовлетворении обязательным условиям и требованиям, предъявляемым к осуществлению лицензируемого вида деятельности, производству конкретного вида продукции и т.д.

Следует отметить, что областью возникновения данного фактора может быть рынок транспортных услуг, открытый для конкуренции со стороны иных видов транспорта.

Областью развития указанного фактора может быть как область проникновения на рынок транспортных услуг, так и рыночные отношения. Поясним последнюю мысль. Изменение одной из характеристик регулирующего воздействия, например его увеличение, поставит под вопрос возможность функционирования самого института лицензия, так как с момента изменения характеристик он перестал соответствовать его условиям, а также создаст угрозу невозможности использования лицензии уже действующим участником рынка транспортных услуг.

*2. Стимулирование ответственности за нарушение требований и норм законодательства.* Под этим фактором необходимо понимать возникающие до-

полнительные возможности привлечения предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности, к ответственности, например, посредством приостановления или прекращения лицензии, а следовательно к фактическому изгнанию\* предприятия с рынка транспортных услуг.

Если рассмотреть процесс исполнения административных процедур лицензирования хозяйствующим субъектом образно, как модель кнута и пряника, то в этом случае в качестве пряника выступит прибыль предприятия железнодорожного транспорта, получаемая за счет реализации ряда конкурентных преимуществ, тогда в качестве кнута можно рассматривать убытки, возникающие за счет принудительной изоляции предприятия железнодорожного транспорта, путем приостановления или прекращения действия его лицензии в случае нарушения лицензионных требований. Данный фактор способен стимулировать предприятие железнодорожного транспорта приобретать конкурентные преимущества, действуя в рамках единых общепринятых правил. Это обстоятельство будет препятствовать развитию недобросовестной конкуренции на рынке транспортных услуг, стимулируя предприятия железнодорожного транспорта использовать рыночные приемы конкурентной борьбы [102, 104].

Реализация механизма воздействия данного фактора происходит путем принятия дополнительных дисциплинарных мер воздействия регуляторов (штрафных санкций) в отношении предприятия железнодорожного транспорта в целях недопущения им возникновения факторов угрозы безопасности осуществления хозяйственной деятельности (нарушения обязательных условий и требований института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта).

В сравнении с иными методами обеспечения соблюдения «единых правил игры\*» предприятиями железнодорожного транспорта можно привести ряд проявлений данного положительного фактора регулирующего воздействия института лицензирования:

---

\* В этом случае сознательно не использован термин «изоляция», поскольку термин «изгнание» способен подчеркнуть жесткость и безапелляционность наступления последствий нарушения лицензионных требований.

\* Под «едиными правилами игры» следует понимать применение единого подхода в регламентации деятельности всех участников рынка, независимо от их индивидуальных параметров.

- отличается оперативностью регулирующего воздействия на предприятие железнодорожного транспорта: вся процедура от момента выявления нарушения обязательных условий и требований до приостановления деятельности участника рынка может быть произведена в течение одного дня;

- как правило, приостановление или прекращение действия лицензии являются более строгими наказаниями, чем, например, наложение штрафа в соответствии с требованиями административного законодательства (например, за нарушение правил перевозки опасных грузов, организация может быть лишена лицензии, а следовательно и права осуществлять перевозки на значительный срок, что часто означает многомиллионные убытки, тогда как за то же правонарушение могла бы быть предусмотрена ответственность в виде штрафа);

- регулирующий орган, осуществляет контроль соблюдения обязательных условий и требований и при их нарушении приостанавливает или прекращает действие разрешительного документа, являющегося результатом функционирования института лицензирования, к этому же регулятору поступает информация от иных регуляторов, таким образом, контролирующая функция регулирующего воздействия увеличивает вероятность неотвратимости наказания в случае нарушения.

Областью развития данного фактора регулирующего воздействия института лицензирования можно назвать момент нарушения обязательных требований и условий, вне зависимости от периодичности, продолжительности и тяжести нарушения. Величина данного вида фактора может быть соизмерима с недополученной предприятием железнодорожного транспорта прибылью и его издержками на осуществление процесса получения лицензии.

Вместе с тем необходимо отметить, что беспредельное увеличение меры ответственности способно привести к пропорциональному ослаблению ее эффективности (меры ответственности) [102, 104].

Реализация механизма воздействия данного фактора происходит в отношении уже действующих участников рынка транспортных услуг и не может оказы-

вать регулирующего воздействия на процесс потребления государственной услуги лицензирования потенциальными участниками рынка транспортных услуг.

*3. В ходе реализации государственной услуги возникает возможность повышения информированности регулятора и эффективности регулирования.*

О существовании информационной направленности процесса функционирования института лицензирования свидетельствует тот факт, что, например, для лицензируемых видов деятельности необходимо представить ряд сведений (пройти регистрацию). В каких целях может быть использована полученная информация регуляторами? Прежде всего, для принятия решения о возможности оказания государственной услуги – получения лицензии, открытия объекта транспортной инфраструктуры для эксплуатации и т.д. Вторым направлением использования информации является определение круга лиц, деятельность которых должна контролироваться на предмет соблюдения норм, отнесенных к обязательным условиям института лицензирования. Два названных направления использования информации являются целевыми для регулятора, следовательно, их ценность не может учитываться при оценке рассматриваемого фактора лицензирования с точки зрения определения воздействия на формирование институциональных факторов предпринимательской среды на железнодорожном транспорте.

Третьим, уже внешним, направлением использования полученной информации можно назвать использование ее иными регуляторами. Полученная в процессе функционирования института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта информация может использоваться широким кругом властных структур в качестве:

- материалов для проведения маркетинговых исследований рынка транспортных услуг;
- материалов для проведения статистических наблюдений предприятий железнодорожного транспорта;
- оснований для принятия целого комплекса управленческих решений;

- прогноза развития исследуемых и смежных секторов экономики по отношению к железнодорожному транспорту, а также для иных целей государственного регулирования экономической системы.

В целях определения регулирующего воздействия института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта на ключевые факторы развития предпринимательской среды наибольшую ценность использования полученной информации представляет собой возможность проведения маркетинговых исследований и использование информации в качестве оснований для принятия решений в отношении развития конкурентной среды, роста прозрачности и прогнозируемости развития конъюнктуры рынка транспортных услуг. Кроме того, доступность некоторой части получаемой информации, например открытый доступ к реестру выданных лицензий, будет способствовать адекватности оценки конъюнктуры рынка транспортных услуг самими предприятиями железнодорожного транспорта [102, 104].

Механизм воздействия указанного фактора может быть реализован путем сбора и систематизации сведений, представляемых предприятиями железнодорожного транспорта, а также участниками рынка транспортных услуг, устраняющими, например, выявленные в ходе проверки нарушения.

Областью развития данного фактора регулирующего воздействия института лицензирования может быть как область проникновения на рынок транспортных услуг, так и сфера деятельности уже функционирующих предприятий железнодорожного транспорта. Формирование описываемого фактора создает возможность предсказания тенденций развития рынка транспортных услуг, способствует прозрачности и открытости формируемого рынка, способствует адекватности принимаемых управленческих решений в сфере железнодорожного транспорта.

Проведя анализ ряда положительных факторов регулирующего воздействия института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта, необходимо рассмотреть аспекты отрицательного регулирующего воздействия, его отрицательных факторов.

4. Возникновение или увеличение регулирующего воздействия института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта неизбежно ведет к *росту трансакционных издержек предприятий железнодорожного транспорта*. Под фактором роста издержек необходимо понимать рост издержек, формирующихся на предприятии железнодорожного транспорта при возникновении или увеличении регулирующего воздействия, например, в результате существенного усложнения процедуры лицензирования. Речь идет об издержках, необходимых для адаптации условий осуществления хозяйственной деятельности к возникающим обязательным требованиям и условиям лицензирования.

Рассмотрим пример отрицательного воздействия данного фактора на процесс формирования конкурентной среды в сфере железнодорожного транспорта. Предположим, что с ростом террористической угрозы (опасностью возникновения «минной войны») один из нормативных документов, регламентирующих условия осуществления лицензируемой деятельности предприятий железнодорожного транспорта, предписывает необходимость обязательного привлечения специальных саперных бригад при осуществлении услуг по перевозкам пассажиров на железнодорожном транспорте. В таком случае совокупные издержки предприятия железнодорожного транспорта, осуществляющего перевозки, должны будут вырасти на сумму, равную необходимой для содержания собственного саперного подразделения или для заключения договора со специализирующейся в этой сфере организацией и оплаты ее услуг [102].

При этом важно отметить, что увеличение затрат, в свою очередь, станет одной из составляющих входного барьера на данный рынок транспортных услуг. Увеличение входного барьера станет препятствием к свободному доступу на рынок транспортных услуг потенциальных участников и, следовательно, будет способствовать ограничению конкуренции в сфере железнодорожного транспорта.

Кроме того, возникшие издержки, связанные с ростом регулирующего воздействия института лицензирования, будут компенсированы ростом цен и оплачены конечным потребителем транспортных услуг, создадут предпосылки к росту

цен в смежных секторах, станут катализатором инфляционных процессов, т.е. отрицательным макроэкономическим мультипликатором.

Реализация механизма воздействия данного фактора происходит путем адаптации условий оказания транспортной услуги к возникшим или возросшим обязательным требованиям, следствием чего является рост издержек предприятия железнодорожного транспорта, осуществляющего лицензируемые виды деятельности. При этом возросшие издержки можно разделить на постоянные и переменные. Под переменными в этом случае следует понимать издержки, возникшие при достижении результатов, соответствующих увеличению или возникновению параметров института лицензирования, ориентированных на масштабы деятельности предприятия железнодорожного транспорта. Следовательно, под постоянными издержками, возникшими в результате воздействия рассматриваемого фактора, необходимо понимать издержки, не зависящие от объемов производимой транспортной продукции, оказываемых государственных услуг.

Областью возникновения описываемого фактора можно считать область проникновения на рынок транспортных услуг, а также непосредственно рыночную среду. Это следует из необходимости приведения в соответствие условий осуществления хозяйственной деятельности возникшим или возросшим требованиям института лицензирования как в отношении деятельности функционирующих предприятий железнодорожного транспорта, так и в отношении потенциальных участников рынка транспортных услуг.

5. Следующим из числа отрицательных факторов регулирующего воздействия института лицензирования необходимо рассмотреть *нарушение механизмов саморегуляции рынка транспортных услуг*.

Сущность данного фактора заключается в сути регулирующего воздействия, схожей, как было рассмотрено выше, с природой входного барьера на рынок транспортных услуг. Регулирующее воздействие института лицензирования, ограничивая свободный доступ на рынок транспортных услуг потенциальных участников, а также реализуя механизм воздействия фактора роста издержек, описанный выше, формирует препятствия к проникновению на рынок. Данное об-

стоятельство оказывает негативное регулирующее воздействие на структуру рынка транспортных услуг, в частности, увеличивая доли предприятий железнодорожного транспорта. Укрупнение долей участников рынка, как следствие ухода части участников с рынка транспортных услуг ввиду возникновения или увеличения регулирующего воздействия, создает предпосылки к монополизации рынка транспортных услуг.

Реализация механизма воздействия описываемого фактора возможна путем вытеснения ряда предприятий железнодорожного транспорта, не обладающих в силу малых масштабов своей деятельности достаточными ресурсами для приведения в соответствие условий осуществления соответствующего вида хозяйственной деятельности к требованиям и условиям института лицензирования. Доли рынка транспортных услуг, принадлежавшие вытесненным компаниям, таким образом, будут распределяться между оставшимися его участниками, тем самым способствуя их укрупнению. Таким образом, рост регулирующего воздействия института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта, а значит и постоянное увеличение количества его характеристик, теоретически способен привести к монополизации рынка транспортных услуг.

Областью возникновения данного фактора можно считать процесс формирования конъюнктуры рынка транспортных услуг. Тем не менее последствия формируемых тенденций монополизации рынка транспортных услуг скажутся и на возможностях потребления государственной услуги лицензирования потенциальными участниками рынка транспортных услуг. Так как процесс вхождения на фактически монополизированный рынок часто более затруднен, чем вхождение на рынок с симметричными долями его участников, описанный фактор регулирующего воздействия института лицензирования создает предпосылки к укрупнению структуры рынка транспортных услуг. В частности, после возникновения или увеличения административного барьера института лицензирования на рынке не смогут осуществлять деятельность малые предприятия железнодорожного транспорта с объемами экономической деятельности, обеспечивающими уровень издержек, максимально приближенный к точке самоокупаемости. Кроме того,



усложнится задача вновь входящих на рынок предприятий железнодорожного транспорта, так как им для обеспечения конкурентоспособности своей продукции придется достигать больших объемов производства, чем этого требовалось в момент отсутствия регулирующего воздействия института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта.

*б. Рост бюрократических рисков.* В экономической науке сформировался собственный теоретико-методологический подход в исследовании феномена коррупции, он получил значительное развитие в рамках неинституциональной школы. Согласно указанному подходу, коррупция рассматривается с позиций рационального поведения хозяйствующего субъекта, направленного на формирование наиболее оптимального метода реализации своих субъективных интересов в условиях ограниченности ресурсов.

Согласно модели «принципал – агент», подробно изученной в работах Т. Эггертсона, коррупционное поведение рассматривается как процесс взаимодействия трех необходимых составляющих: принципал, агент и клиент [318]. Принципалом является лицо или организация, ставящая перед собой цели и обладающая ресурсами. Для реализации указанных ресурсов принципал нанимает агента, которым является регулятор, в нашем случае регулятор института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта. Им задаются цели, предоставляются необходимые ресурсы, будь то финансовые или административные, и определяется стоимость (его вознаграждение) за выполнение соответствующих функций с заданным целевым ориентиром функционирования института лицензирования.

В дальнейшем принципал контролирует деятельность агента, тем самым обеспечивая достижение наилучшего результата и эффективного расходования собственных ресурсов. Клиентом выступает предприятие железнодорожного транспорта, осуществляющее лицензируемый вид деятельности, которое для решения своих задач нуждается в использовании вверенного агенту (регулятору) ресурса. Сама коррупция возникает вследствие существования асимметрии в по-

лучении информационных ресурсов и доступа к административным рычагам, имеющей место во взаимоотношениях между агентом и принципалом.

Главная же причина распространения коррупции в обществе представляется в чрезмерном и неэффективном вмешательстве государства в экономические процессы. Решением проблемы являются комплексы мер, задача которых лимитировать возможности для субъективных действий регуляторов и избыточного вмешательства государства в хозяйственную деятельность предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности.

Следует напомнить, что такие государственные институты, как лицензирование, являются одними из жестких механизмов государственного регулирования экономики. Часто деятельность регуляторов далека от совершенства, в связи с чем корректируемое ими развитие рынка транспортных услуг может быть ошибочным, следовательно, результаты такого регулирующего воздействия могут существенно отличаться от декларируемых. В чем же все-таки опасность государственного вмешательства в процесс формирования конкурентной среды на рынке транспортных услуг? Причиной видятся следующие отрицательные характеристики, отчасти присущие любому макрорегулятору:

- некомпетентность;
- бюрократизм;
- восприимчивость к нерациональному лоббистскому давлению при принятии экономических решений.

Дж. М. Бьюкенен отмечает: «Такие черты, как фаворитизм, дискриминация (как в пользу, так и против отдельных лиц), произвольная классификация граждан по тому или иному признаку, почти неизбежно присущи любой системе, ставящей людей в зависимость от бюрократов, которые тоже живые люди» [106, с. 7]. При принятии решения о возникновении или изменении характеристик регулирующего воздействия важным представляется полнота исходной информации, являющейся основанием для принятия такого решения. Как писал Ф.А. Хайек, функционирование спонтанного порядка, каким является рыночная экономика, «опреде-

ляется большим количеством конкретных фактов, чем может быть известно любому органу, осуществляющему вмешательство» [74, с. 303].

Следовательно, под описываемым фактором необходимо понимать вероятность оказания некорректного воздействия на институциональные факторы развития предпринимательской среды методом государственного регулирования рынка транспортных услуг. При этом речь может идти об ошибке как в выборе метода государственного регулирования железнодорожного транспорта, так и в оценке масштабов его применения.

Таким образом, совокупность характеристик института лицензирования и возникающих в процессе его функционирования факторов целесообразно выразить графически следующим образом (рисунок 16).

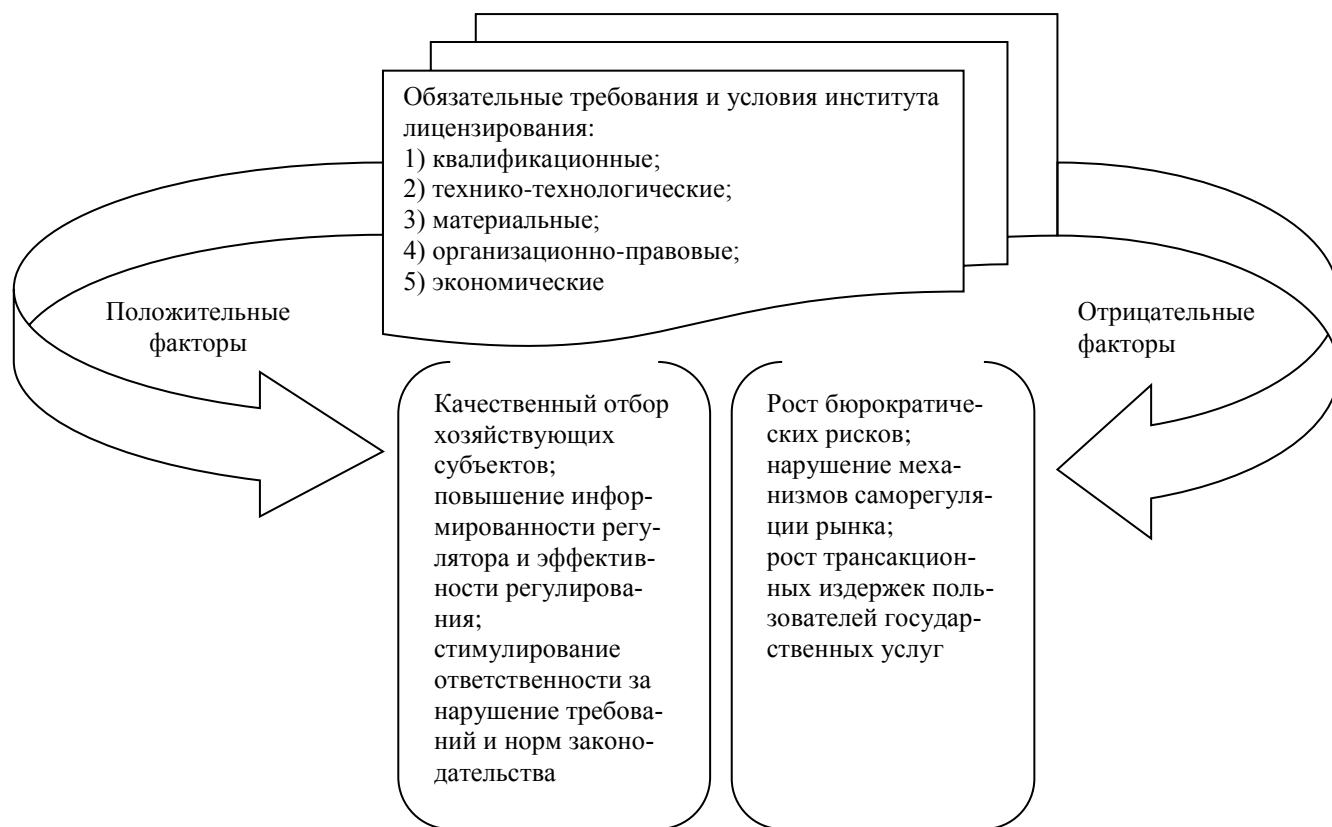


Рисунок 16 – Классификация факторов регулирующего воздействия административно-правовых процедур лицензирования по признаку полярности

### **2.3 Трансакционные издержки как фактор экономической эффективности системы лицензирования на железнодорожном транспорте**

В целях решения задач, продиктованных целями настоящего научного исследования, целесообразно подчеркнуть наличие взаимосвязи между уровнем различного рода издержек предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности, оценкой экономической эффективности функционирования института лицензирования и возможностями организации взаимодействия регуляторов сферы железнодорожного транспорта. Уровень издержек предприятий железнодорожного транспорта характеризует экономическую целесообразность не только самого процесса лицензирования, но и экономическую эффективность предпринимательской деятельности хозяйствующего субъекта на рынке транспортных услуг.

Можно предположить, что экономически нецелесообразный, существенно завышенный уровень регулирующего воздействия института лицензирования станет непреодолимым препятствием, в экономическом смысле, преградой на пути осуществления предпринимательской деятельности для предприятия железнодорожного транспорта [89].

Принято считать, что первым в экономической истории определение «транзакционные издержки» применил Р. Коуз. Им сформулирована сущность термина «транзакционные издержки» в качестве нового вида издержек, формирующегося в процессе осуществления «рыночной транзакции», заключающейся в необходимости определения наиболее желательного партнера для заключения сделки, изучения ее условий, для организации предварительных переговоров, формирования пакета документов договора, анализа информации, характеризующей фактическое исполнение обязательств по контракту и т.д. [291, 248, 169]. В этой связи необходимо ввести определение особого вида издержек, описываемых как «транзакционные издержки административной трансформации», под данным видом

транзакционных издержек понимаются издержки хозяйствующих субъектов, возникающие в процессе изменения порядка оказания или потребления государственных услуг по лицензированию деятельности на железнодорожном транспорте. Природа этого вида издержек определяется наличием рисков государственного регулирования, относимых к рискам внешней среды, включая изменения действующего законодательства.

Ярким примером существования такого рода издержек может служить трансформация «лицензионного барьера» образца 2004 г. Проводимые преобразования административной системы наряду с положительными эффектами сопровождалась возникновением затруднений и перебоев в отлаженном механизме государственного регулирования железнодорожного транспорта. В ходе реорганизации МПС России не все реализуемые им де-юре на тот момент государственные функции продолжали исполняться вновь созданными структурами де-факто. Например, осуществление такой функции, как лицензирование перевозочной деятельности на железнодорожном транспорте, в ходе реорганизации МПС России было прервано на несколько месяцев ввиду фактической неготовности вновь созданных структур органов государственной власти в сфере железнодорожного транспорта осуществить эту функцию на местах. Сбои в процедуре оказания государственных услуг в период административной трансформации представлены на соответствующем графике (рисунок 17) [90,102, 275].

Такие продолжительные перерывы в процессе оказания государственных услуг способны иллюстрировать значительные экономические потери хозяйствующих субъектов, возникающие в процессе реализации благих в общем-то мер, направленных на повышение эффективности государственных институтов. Что, к примеру, означает перерыв в один квартал в процедуре приемки в эксплуатацию готового железнодорожного пути, являющегося не просто чрезвычайно фондоемким инфраструктурным объектом, но и единственным связующим звеном отдельного предприятия с потребительским рынком?

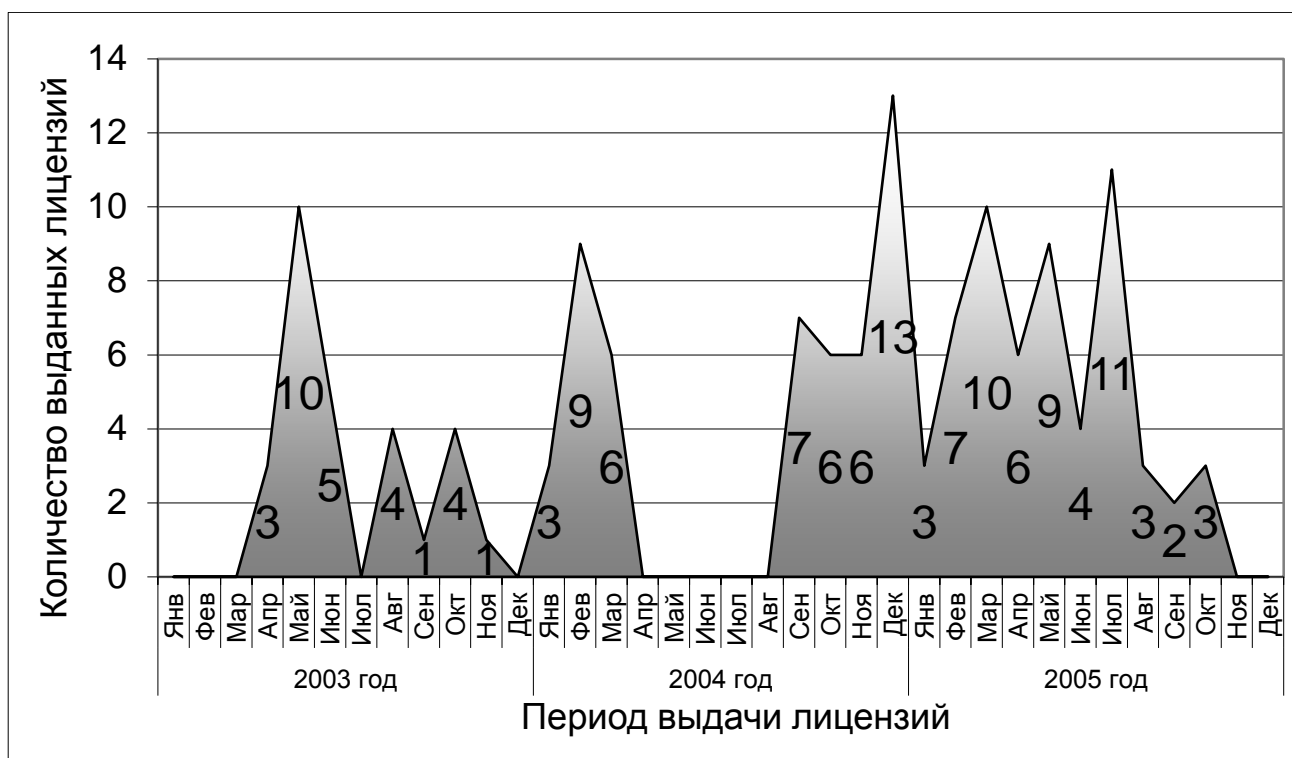


Рисунок 17 - Сбои в процедуре лицензирования на железнодорожном транспорте в период административной трансформации [102, с.96]

Оценить возникающие в таком случае транзакционные издержки административных трансформаций достаточно просто. В этом случае возможно сопоставить замороженные в инфраструктурном объекте на целый квартал финансовые средства с недополученной прибылью в случае размещения этих же средств на депозитных счетах коммерческого банка. Таким же образом возможно оценить издержки вагоностроительных предприятий, не имеющих возможности вывести на железнодорожную сеть произведенный подвижной состав ввиду «паузы в процедуре пономерного учета». И такие примеры, точнее, места приложения подобной методики оценки транзакционных издержек административных трансформаций, можно найти в практически любой государственной услуге.

Реалии сегодняшнего дня демонстрируют актуальность научных исследований в направлении оценки эффективности административных преобразований. Так, в свете ряда громких «актов несанкционированного вмешательства» в деятельность железнодорожного транспорта (в первую очередь террористических актов) в системе оказания государственных услуг на железнодорожном транспорте появились такие услуги, как оценка уязвимости и категорирование объектов железно-

дорожного транспорта, формирование планов обеспечения транспортной безопасности, контроль их исполнения и т.д. Таким образом, в структуре себестоимости услуги по перевозке появляются новые издержки, связанные с изменившимися нормами обеспечения безопасности на транспорте, необходимостью обучения нового вида специалистов, финансирования специальных мероприятий, приобретения дополнительного оборудования. Как изменится в таком случае транспортная доля в структуре отечественного валового национального продукта – гадать не приходится. Таким образом, очевидно, что оценка макроэкономической эффективности административных трансформаций рыночных регуляторов, оказывающих государственные услуги, может быть достоверной только с учетом соответствующих транзакционных издержек.

Эффективность государственных институтов, обеспечивающих регулирующие воздействия на ключевые факторы\* функционирования предпринимательской среды в данном случае окажется неудовлетворительной, с точки зрения достижения общественного блага. Указанное обстоятельство обуславливает наличие взаимосвязи между уровнем различного рода издержек предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности, и оценкой экономической эффективности функционирования института лицензирования [89].

Вместе с тем, как уже отмечалось, целевой ориентир организации института лицензирования – это повышение эффективности деятельности предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности, при условии неукоснительного соблюдения интересов социума. Указанное государственное регулирование обеспечивается путем формирования выверенных, выгодных, целенаправленных регулирующих воздействий, оказываемых на ключевые условия осуществления хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта (таблица 8).

---

\*Как факторы, связанные с регулированием отдельных сфер общественных, экономических и административных отношений, формирующие условия развития предпринимательской среды.

Таблица 8 – Регулирование институциональных факторов функционирования субъектов рынка транспортных услуг

Ключевой институциональный фактор	Объекты регулирующего воздействия	Механизм регулирующего воздействия
Научно-технический фактор	Уровень научно-технического развития. Например, на рынке транспортных услуг уже не применяются паровые машины (паровозы), так как не отвечают экономическим и технологическим требованиям. Но в иных институциональных условиях, например в условиях военного времени, применение паровой тяги признано целесообразным*. Сюда целесообразно отнести уровень использования инновационных подходов в организации производства, одалживания логистической цепи и т.д.	Установление технологических стандартов, в том числе в условиях международного сотрудничества, глобализации экономического пространства. Например, установление требований экологической безопасности двигателя локомотива
Финансовый фактор	Уровень финансовой обеспеченности, обусловленный степенью доступности финансовых ресурсов. Речь идет о монетарной политике, проводимой соответствующими регуляторами. Например, важнейшее значение имеет возможность конвертации валют, условия проведения соответствующих операций	Воздействия регуляторов на формы и методы аккумуляции или распределения финансовых средств, определение ключевых параметров монетарной политики. Например, определение параметров развития так называемой рублевой зоны

\* Для этих целей указанный морально устаревший подвижной состав хранится в состоянии консервации на соответствующих «базах запаса», ожидая вероятного возникновения иных институциональных условий. В этих иных условиях рассматриваемый институциональный фактор способен приобрести первостепенное значение.



## Продолжение таблицы 8

Ключевой институциональный фактор	Объекты регулирующего воздействия	Механизм регулирующего воздействия
Инвестиционный фактор	Уровень инвестиционной привлекательности. Например, институциональные условия функционирования предпринимательской среды могут существенно различаться в условиях «санкционной войны» (в отсутствие «длинных» и «дешевых» денег западных банков) и в благоприятных условиях, гарантирующих окупаемость внешних инвестиций	Воздействие регуляторов возможно осуществить путем формирования инвестиционных программ, определения стратегических приоритетов развития капиталоемких секторов экономики и т.д. Примером повышения инвестиционной привлекательности могут служить дополнительные государственные гарантии, обратный эффект может вызвать нестабильность макроэкономического положения
Социальный фактор	Сложившиеся формы общественного устройства, его отдельные характеристики. Примерами могут служить семья, функционирующая система образования, религиозные воззрения, общественные объединения, армия и др.	Регулирующее воздействие возникает в ходе регулирования общественных устоев, изменения стереотипов общественного сознания. Например, трансформация понятия воинской чести, сущности «государственной религии», целесообразности получения высшего образования и т.д.
Административный фактор	Административно-правовая система, включающая в себя вертикаль органов государственной власти в сфере железнодорожного транспорта, порядок приоритетности нормативно-правовых актов, конституционный строй, порядок назначения должностных лиц и т.д. Примером может служить конституционная реформа	Регулирующее воздействие осуществляется путем трансформации вертикали органов государственной власти в сфере железнодорожного транспорта, изменения должностных обязанностей, формирования новых правовых понятий

Таким образом, можно предположить, что возможности регулирования уровня транзакционных издержек предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности, являются следствием организации взаимодействия регуляторов и определяют уровень экономической эффективности функционирования института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта.

Принимая во внимание представленные результаты исследования, необходимо сделать вывод о том, что издержки предприятий железнодорожного транспорта не ограничиваются прямыми затратами на получение государственной услуги лицензирования, стоимость которой определена, а также сопутствующими им расходами на приведение условий осуществления деятельности до уровня, требуемого нормативными документами. Перечисленные издержки хорошо известны в мировой и отечественной научной практике. Однако противоречивость экономической природы регулирующего воздействия института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта, по мнению автора, обуславливает следующую классификацию возникающих издержек предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности (рисунок 18):

- 1) нормативные издержки предприятий железнодорожного транспорта;
- 2) рациональные транзакционные издержки предприятий железнодорожного транспорта;
- 3) иррациональные транзакционные издержки предприятий железнодорожного транспорта [89].

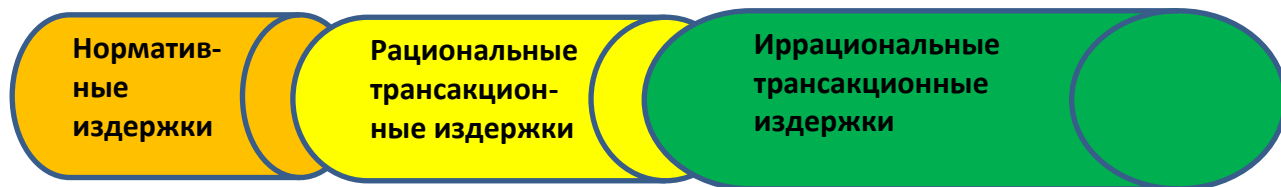


Рисунок 18 – Совокупные издержки предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности [89, с. 181]

Транзакционные издержки института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта в процессе своего развития, как экономическая категория, подчиняются общим законам эволюции: усложнения и разветвления, единства противоположностей и т.д. В частности, развитие института государственных услуг приводит к появлению многообразия новых форм транзакционных издержек, в которых проявляется двойственность их экономической и правовой природы:

1) «видимая часть айсберга» издержек предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности, когда транзакционные издержки характеризуются понятными и прозрачными параметрами, осязаемыми для предприятий, эта часть издержек достаточно подробно анализируется и прогнозируется;

2) «невидимая часть айсберга» издержек предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности, когда транзакционные издержки представлены непрозрачными для предприятий затратами, которые с трудом поддаются прогнозированию, учету, анализу, управлению ими, в силу указанных обстоятельств они, обременяя предприятия железнодорожного транспорта, снижают общую экономическую эффективность их деятельности [93].

Указанная двойственность существенна для раскрытия особенностей исследуемой сферы функционирования института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта. Такое понимание природы издержек предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности, открывает возможности для регулирования состава и величины транзакционных издержек в сфере транспорта.

Проведем анализ каждого из перечисленных видов издержек предприятий железнодорожного транспорта, возникающих в процессе функционирования института лицензирования (таблица 9).

Таблица 9 – Результаты анализа состава издержек предприятий железнодорожного транспорта, возникающих в процессе функционирования института лицензирования [93, с. 379]

Показатель	Характеристика
<i>1. Нормативные издержки предприятия железнодорожного транспорта</i>	
Выражение издержек	Этот вид издержек выражается в непосредственном осуществлении обязательных платежей, производимых предприятиями железнодорожного транспорта, осуществляющими лицензируемые виды деятельности
Основания возникновения издержек	Первая часть издержек предприятий железнодорожного транспорта обусловлена наличием требований нормативно-правовых актов, регламентирующих функционирование института лицензирования об обязательных платежах в бюджет, в том числе установленными тарифами оператора, осуществляющего непосредственное взаимодействие, подготовку заявки и ее обработку
Период возникновения издержек	Указанные издержки возникают в подготовительный период, предшествующий процедуре лицензирования. Например, в завершающий период подготовки полного комплекта документов, предоставляемого в орган лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта
Уровень издержек	Уровень этого вида издержек обусловлен размерами тарифных ставок, актуальностью нормативно-правовой базы, фактическим уровнем затрат органа, осуществляющего лицензирование, количеством потребляемых предприятием железнодорожного транспорта однотипных государственных услуг. Как правило, это наименьшая часть в общем объеме совокупных издержек предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности
Механизм компенсации издержек	В ходе осуществления хозяйственной деятельности весь объем этого вида издержек находит свое отражение в себестоимости транспортной продукции, соответствующем росте уровня цен на транспортные услуги. В итоге этот вид издержек компенсируется потребителем транспортной услуги

Продолжение таблицы 9

Показатель	Характеристика
Влияние на условия осуществления хозяйственной деятельности	Возникновение указанного вида издержек оказывает негативное воздействие на условия осуществления хозяйственной деятельности ввиду роста цен, сокращения спроса, отвлечения соответствующих финансовых ресурсов, роста уровня входного барьера на рынок транспортных услуг, соответствующих предпосылок укрупнения долей доминирующих участников рынка транспортных услуг
Механизм оптимизации издержек	Для оптимизации указанного вида издержек активно применяются информационно-телекоммуникационные технологии, сокращается число задействованного персонала, принимаются иные меры, направленные на сокращение издержек органов, осуществляющих лицензирование деятельности предприятий железнодорожного транспорта
<i>2. Рациональные транзакционные издержки предприятий железнодорожного транспорта</i>	
Выражение издержек	Указанная часть транзакционных издержек предприятий железнодорожного транспорта действительно имеет рациональный характер, эти издержки продуктивны. К их числу необходимо отнести затраты предприятия железнодорожного транспорта, необходимые для приведения условий осуществления собственной деятельности к условиям, диктуемым соответствующими нормативными актами. То есть в случае с лицензированием предприятие железнодорожного транспорта должно обучить причастный персонал, привести в соответствующее состояние основные средства, задействованные в перевозочном процессе и т.д. Этот вид издержек отражается в себестоимости мероприятий, проводимых предприятием железнодорожного транспорта в целях приведения в соответствие условий осуществления деятельности к требованиям, предъявляемым соответствующими нормативно-правовыми актами, регламентирующими процедуру лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта. <i>Эти издержки будут способствовать достижению целей функционирования института лицензирования, по этой причине они имеют рациональный характер</i>

Продолжение таблицы 9

Показатель	Характеристика
Основания возникновения издержек	Вторая часть издержек предприятий железнодорожного транспорта обусловлена наличием требований нормативно-правовых актов, регламентирующих процесс лицензирования, в том числе формулирующих обязательные требования и условия, предъявляемые к предмету функционирования института лицензирования
Период возникновения издержек	Указанные издержки возникают в подготовительный период, предшествующий процедуре лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта, а также на протяжении всего периода осуществления лицензируемой хозяйственной деятельности ввиду необходимости соответствия предъявляемым обязательным условиям и требованиям. В отношении института лицензирования предприятие железнодорожного транспорта обязано обеспечить соответствие условий осуществления хозяйственной деятельности в период прохождения процедуры лицензирования и в последующий период лицензионного контроля
Уровень издержек	Уровень издержек этого вида обусловлен степенью готовности предприятий железнодорожного транспорта подтвердить соответствие предмета лицензирования предъявляемым обязательным требованиям и условиям. Этот уровень может меняться на всем протяжении осуществления предпринимательской деятельности. Параметром оценки издержек указанного вида может быть, например, стоимость основных средств, необходимых для осуществления процесса получения лицензии, оценки ресурсов, необходимых для его поддержания на требуемом технологическом уровне
Механизм компенсации издержек	В ходе осуществления предпринимательской деятельности весь объем этого вида издержек находит свое отражение в себестоимости транспортной продукции, соответствующем росте уровня цен на транспортные услуги. В итоге указанный вид издержек компенсируется конечным потребителем транспортной услуги

## Продолжение таблицы 9

Показатель	Характеристика
Влияние на условия осуществления предпринимательской деятельности	Возникновение указанного вида издержек обеспечивает рост капитальных затрат, что оказывает влияние, в свою очередь, на рост цен, сокращение спроса, отвлечение соответствующих финансовых ресурсов, рост уровня входного барьера на рынок транспортных услуг, соответствующее укрупнение долей доминирующих предприятий железнодорожного транспорта. Вместе с тем эти издержки продуктивны, они естественным образом сопровождают ведение любого вида хозяйственной деятельности
Механизм оптимизации издержек	Для оптимизации указанного вида издержек предприятие железнодорожного транспорта, осуществляющее лицензируемый вид деятельности, формирует экономически целесообразные условия осуществления хозяйственной деятельности. Примером оптимизации указанного вида издержек может служить выбор оптимальной технологии производства, заключение договоров на использование необходимых для получения лицензии ресурсов, отсутствующих у предприятия железнодорожного транспорта.

## Продолжение таблицы 9

Показатель	Характеристика
3. <i>Иррациональные транзакционные издержки предприятий железнодорожного транспорта</i>	
Выражение издержек	<p>Указанная часть транзакционных издержек действительно имеет иррациональный характер, эти издержки контрпродуктивны. Они находят выражение в издержках предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности, обусловленных увеличением периода оборачиваемости капитала предприятия, ухудшением положения предприятия на рынке транспортных услуг, утратой или ослаблением части конкурентных преимуществ, ростом рисков, возникающих вследствие изменений параметров внутренней и внешней среды, и т.д. К их числу необходимо отнести затраты предприятия железнодорожного транспорта, необходимые для обслуживания заемных средств, замороженных в процессе лицензирования деятельности на весь период осуществления административных процедур, регламентированных государственной услугой лицензирования. Эти издержки не будут способствовать достижению целей возникновения института лицензирования, по этой причине они имеют иррациональный характер</p>
Основания возникновения издержек	<p>Указанная часть издержек предприятий железнодорожного транспорта обусловлена наличием требований нормативно-правовых актов, регламентирующих сроки лицензирования, в том числе формулирующих период времени, в течение которого предмет лицензирования (например подвижной состав или участок погрузки опасных грузов) будет изъят из хозяйственного оборота. Например, процедура лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта может быть продлена на 30 дней. Указанный период времени регламентирован соответствующими нормативными актами</p>



Продолжение таблицы 9

Показатель	Характеристика
Период возникновения издержек	Указанные издержки возникают в подготовительный период, предшествующий процедуре лицензирования деятельности, а также на протяжении всего периода выполнения административных процедур. Например, в отношении института лицензирования хозяйствующий субъект обязан обеспечить квалификацию задействованного персонала, затраты на обучение персонала произведены в подготовительный период, однако процедура прохождения лицензирования длится один месяц, этот период времени хозяйствующий субъект вынужден содержать подготовленный для нового вида деятельности персонал, например, выплачивать соответствующее пособие
Уровень издержек	Уровень издержек этого вида обусловлен продолжительностью временного периода, на который предмет лицензирования оказывается изъятым из хозяйственного оборота, а также объемом средств, замороженных в указанном предмете. Параметром оценки издержек указанного вида может быть, например, величина банковской процентной ставки, объем замороженных финансовых средств, размер недополученной прибыли и т.д.
Механизм компенсации издержек	В ходе осуществления предпринимательской деятельности весь объем этого вида издержек находит свое отражение в себестоимости продукции, соответствующем росте уровня цен на транспортные услуги. В итоге указанный вид издержек компенсируется потребителем транспортной услуги
Влияние на условия осуществления предпринимательской деятельности	Возникновение указанного вида издержек обеспечивает существенное увеличение периода окупаемости капитальных вложений, что оказывает влияние на период окупаемости и успешность проекта, возникающие, в свою очередь, риски страхуются, обеспечивают рост цен, сокращение спроса, отвлечение соответствующих финансовых ресурсов, рост уровня входного барьера на рынок транспортных услуг, соответствующее укрупнение долей доминирующих предприятий железнодорожного транспорта. Эти издержки контрпродуктивны, они нарушают естественный баланс условий осуществления предпринимательской деятельности в сфере железнодорожного транспорта

## Продолжение таблицы 9

Показатель	Характеристика
Механизм оптимизации издержек	Для оптимизации указанного вида издержек предприятие железнодорожного транспорта, осуществляющее лицензируемые виды деятельности, формирует экономически целесообразные условия осуществления хозяйственной деятельности. Примером оптимизации указанного вида издержек могут служить условия понижения банковской процентной ставки, конструктивная долгосрочная стратегия поведения на рынке транспортных услуг, привлечение основных средств на условиях, исключающих их длительное выбытие из хозяйственного оборота, и т.д.

В подтверждение подходов, изложенных автором настоящего научного исследования, исследователь Н.А. Тупиха отмечает: «Если говорить о потерях от избыточного контроля деятельности хозяйствующих субъектов со стороны различных ведомств, то он складывается из двух частей:

- прямые затраты на уплату штрафов и «отступных»;
- непроизводительные затраты времени» [291, с. 109].

Таким образом, указанный исследователь подтверждает необходимость учета временных параметров функционирования института лицензирования, как фактора, обуславливающего уровень издержек предприятий железнодорожного транспорта. Более того, тот же исследователь высказывает осторожные предположения об иррациональном трансакционном характере издержек, административного барьера института государственных услуг: «существование институтов оправдано только в том случае, когда они обеспечивают снижение трансакционных издержек. Развивая этот вывод, можно предположить существование иррациональных институтов, обеспечивающих разрастание трансакционных издержек» [291, с. 19].

Особого внимания заслуживает изложенное выше утверждение автора настоящего исследования о периоде возникновения издержек предприятий железнодорожного транспорта. В частности о том, что издержки предприятий железнодорожного транспорта могут возникать до момента получения лицензии, в период прохождения административных процедур и весь период осуществления хозяй-

ственной деятельности, как в случае, например, с лицензионным надзором. Как верно замечает Н.А. Тупиха «транзакционные издержки будут существовать и в том случае, если экономические субъекты лишь готовились осуществить рыночный обмен, но по каким-либо причинам сделка не произошла. В этом случае, под транзакционными издержками будут понимать издержки на подготовку транзакции или издержки на ликвидацию последствий от не состоявшейся сделки» [291, с. 23].

Необходимость устранения противоречий между экономической и правовой природой института государственных услуг по лицензированию, по мнению автора, требует выразить следующую модель структуры совокупных издержек предприятий железнодорожного транспорта  $C^O$ , осуществляющих лицензируемые виды деятельности:

$$C^O = C^{НП} + C^{РТИ} + C^{ИТИ}, \quad (1)$$

где

$$C^{НП} = \sum_{i=1}^n C_i^{НП} \quad (2)$$

- сумма обязательных платежей, определяемых в соответствии с требованиями нормативно-правовых актов, регламентирующих функционирование института лицензирования;

$i = 1, 2, \dots, n$  – количество видов обязательных платежей. Пример:  $C_1^{НП}$  – государственная пошлина;  $C_2^{НП}$  – оплата услуг центра сертификации, и т.д. [89].

$$C^{РТИ} = \sum_{i=1}^m C_i^{РТИ} \quad (3)$$

- сумма рациональных транзакционных издержек предприятий железнодорожного транспорта, возникающая вследствие необходимости приведения в соответствие фактических условий осуществления деятельности требованиям норма-

тивно-правовых актов, регламентирующих функционирование института лицензирования;

$i = 1, 2 \dots m$  – количество видов рациональных издержек. Пример:  $C_1^{PTI}$  – затраты на повышение квалификации персонала;  $C_2^{PTI}$  – затраты на модернизацию оборудования, совершенствование технологии, и т.д. [89].

$$C^{ИТИ} = \sum_{i=1}^k C_i^{ИТИ} \quad (4)$$

- сумма иррациональных транзакционных издержек предприятий железнодорожного транспорта, определяемых в результате анализа оборачиваемости капитала предприятия железнодорожного транспорта, а также связанных с последующим ухудшением положения предприятия на рынке транспортных услуг, утратой или ослаблением части конкурентных преимуществ, ростом рисков, возникающих вследствие изменений параметров внутренней и внешней среды,

$i = 1, 2, \dots k$  – количество видов иррациональных издержек. Пример:  $C_1^{ИТИ}$  – издержки связанные с обслуживанием заемных средств, замороженных в объектах, задействованных в процессе лицензирования на весь период выполнения обязательных административных процедур;  $C_2^{PTI}$  - издержки, обусловленные необходимостью разработки и выполнения дополнительных маркетинговых мероприятий, и т.д. [89].

Таким образом, целесообразно сделать следующие выводы в отношении сформулированной выше научной гипотезы о сущности регулирующего воздействия института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта:

1) издержки предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности, связаны с процессом лицензирования и

обусловлены необходимостью преодоления административного барьера института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта;

2) величина возникающих транзакционных издержек предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности обусловлена следующими факторами (рисунок 19):

- продолжительностью периода функционирования института лицензирования;

- размерами финансовых средств, привлеченных и замороженных в объектах, задействованных в процессе лицензирования;

- уровнем коммерческих и иных рисков предприятий железнодорожного транспорта, возникающих в процессе лицензирования;

- уровнем изменений параметров рыночной среды, обусловленных периодом оказания государственной услуги по лицензированию деятельности предприятий железнодорожного транспорта и спецификой рынка транспортных услуг;

- уровнем юридической и технической сложности подготовки сопроводительных и подтверждающих документов, используемых в процессе функционирования института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта;

- степенью доступности заемных финансовых средств, вовлеченных в процесс лицензирования;

- объемом необходимых для выполнения обязательных условий и требований капиталовложений предприятий железнодорожного транспорта;

- стоимостью услуг органа, осуществляющего процесс лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта;

- иными существенными факторами, определяющими ключевые условия осуществления лицензируемой деятельности;

3) сущность регулирующего воздействия института лицензирования характеризуется существенным обременением предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности.

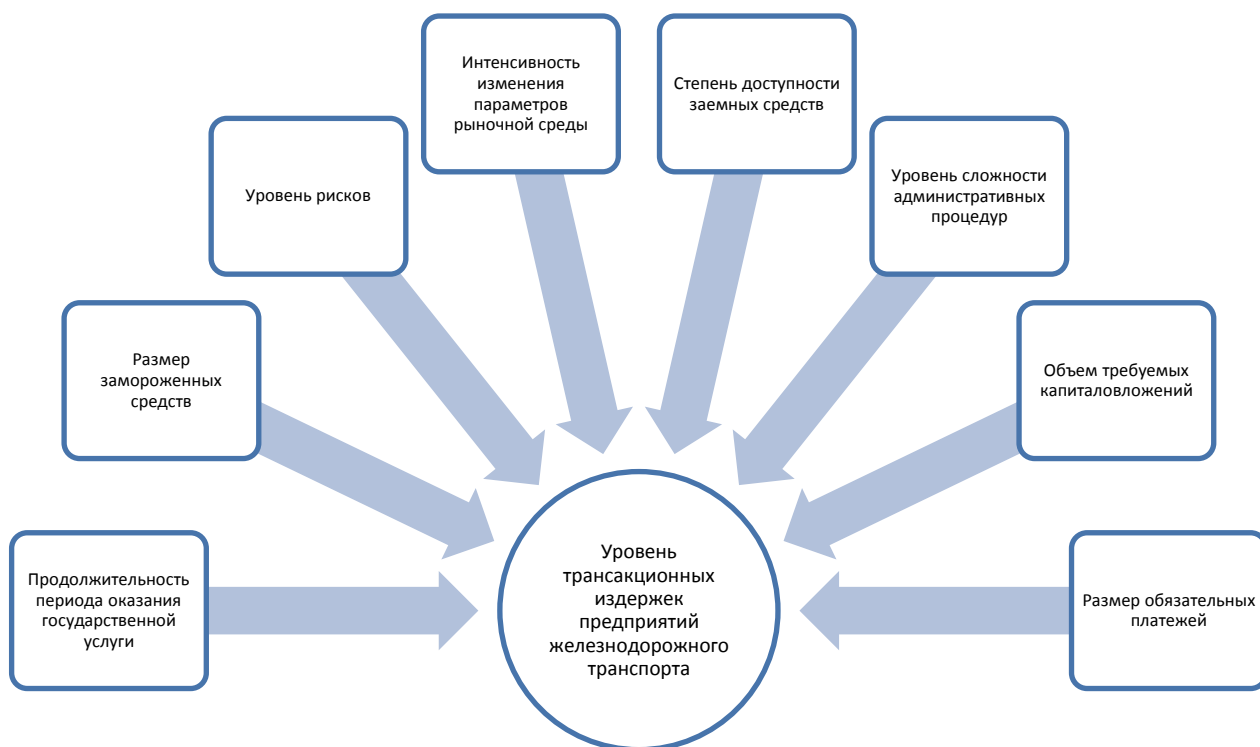


Рисунок 19 - Совокупность факторов, обуславливающих уровень транзакционных издержек предприятий железнодорожного транспорта

На данном этапе исследования следует сделать вывод о наличии дополнительного критерия в методологии экономической оценки эффективности организации института лицензирования. Следуя положениям институциональной теории, новый приведенный вид издержек, воспроизводимых в процессе потребления государственных услуг, необходимо отнести к транзакционным иррациональным издержкам предприятий железнодорожного транспорта, возникающим в процессе преодоления им административного барьера института лицензирования. Экономическая эффективность организации института лицензирования будет зависеть от степени регламентации деятельности предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности. В качестве приоритетного направления для поиска дополнительного резерва сокращения издержек указанных предприятий (в условиях рыночной формации экономики) следует рассматривать определение оптимальных пределов и направлений регулирующего воздействия института лицензирования.

Таким образом, к факторам, способствующим сокращению транзакционных издержек предприятий железнодорожного транспорта, необходимо относить как

материальные, так и временные параметры административно-правовых процедур института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта.

Вместе с тем необходимо подчеркнуть, что административные процедуры института лицензирования обусловлены циклическим характером: необходимостью периодического подтверждения соблюдения обязательных требований, условий и параметров лицензирования деятельности. Колебательно-маятниковый хронологический характер изменений обязательных требований от ужесточения до либерализации также предопределяет необходимость периодического подтверждения соответствия изменившимся условиям, а также обуславливает понятие жизненного цикла института лицензирования – процесса, включающего этапы подготовки к получению лицензии; исполнения обязательных требований, условий и параметров; их периодического подтверждения. В таком случае стоимость жизненного цикла института лицензирования характеризует экономическую эффективность организации сферы лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта и равна совокупным издержкам предприятий железнодорожного транспорта на всех перечисленных этапах исполнения административно-правовых процедур лицензирования (рисунок 20) [89].

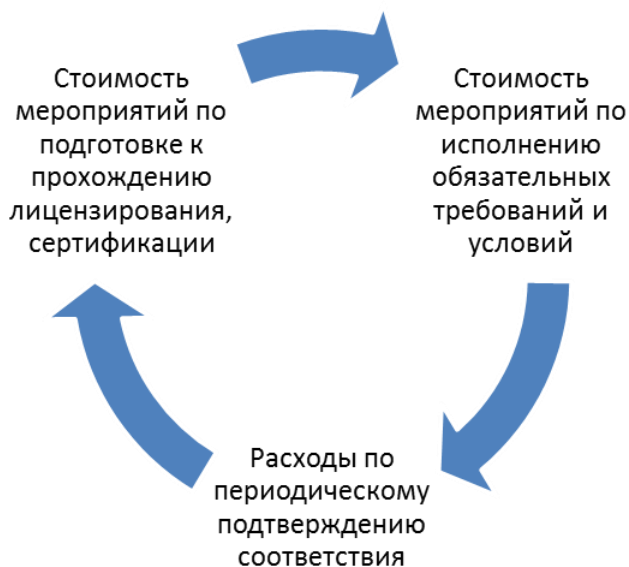


Рисунок 20 – Стоимость жизненного цикла института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта [89,с. 187]

*Экономическое обоснование затрат участников рынка транспортных услуг в процессе лицензирования деятельности* включает расчет материальных затрат на получение лицензии, определение суммы расходов связанных с охраной, обслуживанием материальных средств, задействованных в процессе лицензирования, расчет потребности в трудовых ресурсах и средствах на оплату труда, расчет затрат на обучение персонала, определение финансовых результатов получения лицензии, определение видов элементов затрат и источников их покрытия.

Для подготовки экономического обоснования целесообразно провести эксперимент, в ходе которого проанализировать процесс потребления государственных услуг по лицензированию деятельности с позиций институциональной организации лицензирования, а также оценки возникающих транзакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг. При этом экономические показатели, использованные в процессе расчетов, определены, исходя из фактических данных коммерческих предложений, официальных пресс-релизов, отчетов железнодорожных предприятий, являющихся субъектами рынка транспортных услуг, осуществляющими лицензируемые виды деятельности. Указанные данные собраны в рамках оценки результативности выполнения мероприятий Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом [46] по соответствующей выборке из числа пригородных пассажирских железнодорожных компаний, осуществляющих деятельность по перевозкам пассажиров в пригородном сообщении в границах Сибирского федерального округа по состоянию на 1 октября 2016 г.

Предлагается рассчитать возникающие транзакционные издержки в соответствии с разработанной выше структурой транзакционных издержек, а также определить уровень совокупных транзакционных издержек субъектов рынка, осуществляющих пригородные пассажирские железнодорожные перевозки. При этом расходы, возникающие в процессе получения лицензии, являющейся допуском для выполнения отдельного вида деятельности на железнодорожном транспорте, сами не олицетворяют непосредственных экономических выгод, так как источником указанных выгод станет стоимость реализуемых транспортных услуг. В каче-



стве объекта исследования выбрана среднестатистическая модель пригородной пассажирской железнодорожной компании. Экспериментальные условия, заключаются в том, что компания осуществляет процесс подготовки и прохождения процедур лицензирования деятельности по пассажирским перевозкам на железнодорожном транспорте. С этой целью компания:

- 1) предварительно оплачивает соответствующую государственную пошлину в размере 7,5 тыс. р.;
- 2) приобретает (арендует) необходимые материальные средства, подвижной состав, соответствующие обязательным условиям и требованиям лицензирования на общую сумму 1 млн. р.;
- 3) предварительно организует повышение квалификации причастных ответственных сотрудников на общую сумму 20 тыс. р.;
- 4) разрабатывает (или приобретает) дополнительные технологические решения, позволяющие осуществлять процесс пассажирских перевозок в соответствии с обязательными условиями и требованиями лицензирования, на общую сумму 100 тыс. р.;
- 5) выплачивает заработную плату причастным ответственным сотрудникам, обладающим соответствующей квалификацией и необходимым для осуществления лицензируемых видов деятельности в течение периода подготовки и прохождения процедуры лицензирования, на общую сумму 250 тыс. р.;
- 6) по завершении процедуры лицензирования проводит дополнительные маркетинговые исследования с целью актуализации собственной маркетинговой программы в изменившихся в период процедуры лицензирования условиях внешней среды на общую сумму 50 тыс. р.;
- 7) предпринимает дополнительные меры по охране, хранению, страхованию и необходимому обслуживанию материальных средств, задействованных, но не эксплуатируемых в период подготовки и прохождения процедуры лицензирования, на общую сумму 80 тыс. р.;
- 8) оплачивает услуги (собственного или привлекаемого) агента, обеспечивающего юридическое сопровождение процедуры подготовки соответствующе-

го требованиям пакета документов и прохождения процедуры лицензирования, на общую сумму 50 тыс. р.;

9) упускает возможность получения выгоды ввиду отсутствия возможности осуществлять лицензируемый вид деятельности до момента получения лицензии, оцениваемую, на общую сумму 500 тыс. р.;

10) вынуждена привлекать заемные средства, обслуживать их, нести издержки, связанные с изъятием («замораживанием») собственных средств на период осуществления административных процедур лицензирования в сумме 2,5 млн. р.

Результаты расчетов отражены в таблице 10.

Таблица 10 – Экономическое обоснование совокупных трансакционных издержек субъекта рынка транспортных

Вид трансакционных издержек	Формула расчета по структуре издержек	Элемент затрат	Классификация затрат	Источники возмещения расходов	Размер, тыс. р.	Результаты расчета показателей, тыс. р.	Общая сумма трансакционных издержек, тыс. р.	
Нормативные трансакционные издержки	<p>Формула расчета по структуре издержек</p> $C^{НП} = \sum_{i=1}^n C_i^{НП},$ <p>где <math>C^{НП}</math> - сумма обязательных платежей, определяемых в соответствии с требованиями нормативно-правовых актов, регламентирующих оказание государственных услуг;  <math>i = 1, 2, \dots, n</math> – количество видов обязательных платежей</p>	Государственная пошлина, $C_1^{НП}$	Прочие	За счет средств соискателя	7,5	7,5		
Рациональные трансакционные издержки	$C^{РТИ} = \sum_{i=1}^m C_i^{РТИ},$ <p>где <math>C^{РТИ}</math> - сумма рациональных трансакционных издержек пользователя государственной услуги, возникающая вследствие необходимости приведения фактических условий осуществления деятельности требованиям нормативно-правовых актов, регламентирующих оказание государственных услуг;  <math>i = 1, 2, \dots, m</math> – количество видов рациональных издержек</p>	Дополнительный комплект оборудования, $C_1^{РТИ}$	Инвестиционные	За счет средств соискателя	1000			
Иррациональные трансакционные издержки	<p>где <math>C^{ИТИ}</math> - сумма иррациональных трансакционных издержек пользователя государственной услуги, определяемых в результате анализа оборачиваемости капитала организации - пользователя государственных услуг, а также связанных с последующей ухудшением положения предприятия на рынке, утратой или ослаблением части конкурентных преимуществ, ростом рисков, возникающих вследствие изменений параметров внутренней и внешней среды <math>i = 1, 2, \dots, k</math> – количество видов иррациональных издержек</p> $C^{ИТИ} = \sum_{i=1}^k C_i^{ИТИ},$	Услуги обучения дополнительно привлекаемых сотрудников, $C_2^{РТИ}$	Текущие	За счет средств соискателя	20	1120		
		Дополнительно разрабатываемые (приобретаемые) технологические решения, $C_3^{РТИ}$	Инвестиционные	За счет средств соискателя	100			
Иррациональные трансакционные издержки	<p>где <math>C^{ИТИ}</math> - сумма иррациональных трансакционных издержек пользователя государственной услуги, определяемых в результате анализа оборачиваемости капитала организации - пользователя государственных услуг, а также связанных с последующей ухудшением положения предприятия на рынке, утратой или ослаблением части конкурентных преимуществ, ростом рисков, возникающих вследствие изменений параметров внутренней и внешней среды <math>i = 1, 2, \dots, k</math> – количество видов иррациональных издержек</p> $C^{ИТИ} = \sum_{i=1}^k C_i^{ИТИ},$	Фонд оплаты труда дополнительно привлекаемых сотрудников на период осуществления лицензирования, $C_1^{ИТИ}$	Текущие	За счет средств соискателя	250		4557,5	
		Дополнительный комплекс маркетинговых мероприятий, необходимых для актуализации маркетинговой программы после периода осуществления процедуры лицензирования, $C_2^{ИТИ}$	Текущие	За счет средств соискателя	50			
		Услуги обеспечения сохранности и обслуживания объектов, задействованных в период лицензирования, $C_3^{ИТИ}$	Текущие	За счет средств соискателя	80			3430
		Услуги по юридическому сопровождению процедуры лицензирования деятельности, $C_4^{ИТИ}$	Текущие	За счет средств соискателя	50			
		Улучшенная выгода предприятия за период осуществления процедуры лицензирования, $C_5^{ИТИ}$	Операционные	За счет средств соискателя	500			
		Услуги по обслуживанию заемных средств (связанные с "замораживанием", изъятием из оборота собственных средств), $C_6^{ИТИ}$	Инвестиционные	За счет средств соискателя	2500			

Следовательно, осуществление процедуры лицензирования деятельности по пассажирским перевозкам железнодорожным транспортном в течение 45 дней будет стоить среднестатистической пригородной пассажирской железнодорожной компании около 4,5 млн р. С учетом предложенной для анализа структуры издержек, сопоставимости условий деятельности субъектов рынка транспортных услуг в процессе прохождения процедуры лицензирования целесообразно условно принять определенный выше уровень совокупных транзакционных издержек как примерный для всех хозяйствующих субъектов, осуществляющих лицензируемые виды деятельности. Всего в Российской Федерации, по данным соответствующего реестра, лицензиями на право осуществления лицензируемых видов деятельности на железнодорожном транспорте обладают около 5 тыс. компаний (сведения по отдельным лицензируемым видам деятельности на железнодорожном транспорте представлены в приложении 1). Принимая во внимание соответствующие допущения, возможно прийти к выводу, что субъекты рынков, осуществляющие лицензируемые виды деятельности на железнодорожном транспорте, понесли совокупные транзакционные издержки, обусловленные функционированием института лицензирования в общем объеме около 22,5 млрд р. *Определение указанной суммы издержек предприятий железнодорожного транспорта на более раннем этапе настоящего научного исследования не представлялось возможным ввиду отсутствия разработанных методологических подходов и соответствующих методических инструментов.*

Таким образом, в результате поставленного выше эксперимента необходимо сделать следующие выводы в отношении сформулированной выше научной гипотезы о сущности регулирующего воздействия института лицензирования. Издержки субъектов рынка транспортных услуг действительно связаны с процессом функционирования института лицензирования и обусловлены необходимостью преодоления «лицензионного барьера» в сфере железнодорожного транспорта [102]. Величина возникающих транзакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг действительно обусловлена:

- 1) продолжительностью периода оказания государственной услуги по лицензированию деятельности;
- 2) размерами средств, замороженных в предмете оказания государственной услуги по лицензированию деятельности;
- 3) уровнем коммерческих рисков субъектов рынка транспортных услуг;
- 4) уровнем изменений параметров рыночной среды, обусловленных периодом осуществления процедуры лицензирования и спецификой рынка;
- 5) уровнем юридической и технической сложности подготовки сопроводительных и подтверждающих документов в процессе лицензирования деятельности;
- 6) степенью доступности заемных финансовых средств;
- 7) объемом, необходимых для выполнения обязательных условий и требований лицензирования, капиталовложений;
- 8) стоимостью услуг органа, осуществляющего оказание государственных услуг по лицензированию деятельности;
- 9) иными существенными факторами, определяющими условия осуществления лицензируемых видов предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте.

Сущность регулирующего воздействия института лицензирования действительно характеризуется обременением субъектов рынка транспортных услуг, осуществляющих лицензируемые виды деятельности. Полученные в ходе исследования данные в целом согласуются с результатами ряда иных современных исследований. Так, согласно информации отчетов Росстата, доля издержек на преодоление административных барьеров в 2012 г. составила 3 % от выручки субъектов малого и среднего предпринимательства (опросный показатель по данным Минэкономразвития России на официальном интернет-сайте Росстата).

Полученные данные также согласуются с результатами диссертационного исследования Д.В. Ушакова, который отмечает «количественная оценка издержек преодоления административных барьеров субъектами малого предпринимательства сопоставима с налоговым бременем на малое предприятие, в частности, доля

налогов в выручке (4,03 %) приблизительно равна доле издержек преодоления административных барьеров в том же показателе (4,33 %)» [298, с. 141]. В развитие возможностей анализа состояния и перспектив малого предпринимательства аналогичное исследование проведено информационно-консультационным центром «Бизнес-тезаурус» на материалах хозяйствующих субъектов в границах Тверской области в 2008 г. [58]. В результате проведенного исследования выполнена балльная оценка сложности отдельных административных процедур, осуществляющих функции административных барьеров. Среди пяти административных барьеров, имеющих непосредственное отношение к регламентации хозяйственной деятельности транспортной компании (регистрация прав на недвижимое имущество и сделок с ним, лицензирование транспортной деятельности, проверка налоговым органом, предоставление имущества в аренду, регистрация и постановка на учет юридического лица) доля издержек процедуры лицензирования составит 20 % от всей совокупности издержек на преодоление административных барьеров субъектами малого предпринимательства.

Если допустить, что доля издержек субъектов малого предпринимательства, возникающих в процессе лицензирования транспортной деятельности, соответствует среднему размеру доли издержек транспортных компаний, осуществляющих лицензируемые виды деятельности, то, сопоставив эту долю (20 % от совокупных издержек) с оценкой Минэкономразвития (3 % от выручки), получим, что доля совокупных транзакционных издержек субъекта рынка транспортных услуг, возникающих в ходе осуществления процедуры лицензирования, составляет 0,6 % от выручки. Указанная цифра позволяет убедиться в достоверности расчетов и в целом согласуется с годовыми отчетами о результатах деятельности транспортных компаний Сибирского федерального округа.

В завершение целесообразно отметить, что различные методы государственного регулирования, реализуемые с применением различных государственных институтов, обладают различной экономической эффективностью, характеризуемой уровнем транзакционных издержек. Одни подходы государственного регулирования эффективнее справляются с задачей экономии, т.е. сокращением тран-

сакционных издержек, другие – менее эффективны. Указанное обстоятельство позволяет утверждать о возможности оценки и последующего отбора различных механизмов государственного регулирования с учетом величины регулирующего воздействия, выражаемого в уровне трансакционных издержек предприятий железнодорожного транспорта, осуществляемых лицензируемые виды деятельности [89]. Следовательно, эффективные механизмы государственного регулирования в ходе последующего эволюционного развития получают должное развитие, а неэффективные прекратят функционирование в результате их трансформации. В этой связи, достоверная оценка уровня трансакционных издержек предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности, является объективным условием институционального развития экономики.

Таким образом, изложенные теоретические подходы обуславливают наличие взаимосвязи между уровнем издержек предприятий железнодорожного транспорта и оценкой экономического потенциала эффективности организации института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта.

## Выводы по главе 2

Особенности организации института лицензирования отдельных видов деятельности предприятий железнодорожного транспорта обусловлены тем, что процесс лицензирования, исходя из целей его организации, имеет определенную ролевую установку по отношению к экономическим условиям осуществления лицензируемого вида деятельности. Указанная ролевая установка формирует регулирующее воздействие на условия осуществления хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта, характеризуемое рядом положительных и отрицательных экономических факторов. Таким образом, институт лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта оказывает регулирующее воздействие на ключевые экономические условия осуществления лицензируемого вида деятельности.

Процесс лицензирования по своей сути является транзакцией, т.е. сделкой двух агентов (государства и соискателя лицензии), обусловленной административно-правовым характером их взаимоотношений и имеющей экономические последствия совершения. Издержки предприятий железнодорожного транспорта не ограничиваются прямыми затратами на осуществление процесса получения лицензии, стоимость которой определена соответствующим нормативно-правовым актом. Уровень издержек предприятий железнодорожного транспорта характеризует потенциал эффективности организации института лицензирования на железнодорожном транспорте. На данном этапе исследования уточнены и классифицированы возникающие издержки предприятий железнодорожного транспорта, определены дополнительные резервы и факторы, способствующие их сокращению. Расширены научные представления об экономической природе возникновения и функционирования административного барьера института лицензирования как ключевого фактора эффективности организации процесса лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта. В частности, автором в результате развития научных идей С.А. Малахова и В.Ю. Волошиной определены



новые характеристики возникающего регулирующего воздействия института лицензирования, области их возникновения, экономическое содержание и возможности целенаправленной коррекции.

Произведенная автором классификация характеристик регулирующего воздействия института лицензирования как фактора эффективной организации лицензирования предприятий железнодорожного транспорта, а также сформулированные принципы регулирующего воздействия на ключевые факторы рыночной среды позволили автору предложить собственные новые определения и классификацию рациональных и иррациональных трансакционных издержек предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности. Показано, что применение нового подхода (в дополнение к уже используемым) способствует объективности экономической оценки эффективности организации института лицензирования в сфере железнодорожного транспорта.

### **3. МЕТОДОЛОГИЯ ИНСТИТУЦИОНАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СУБЪЕКТОВ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ**

#### **3.1 Формирование методологических основ институционального анализа факторов регулирующего воздействия лицензирования**

Обращаясь к опыту современной отечественной и мировой практики государственного регулирования, необходимо отметить, что важнейшим этапом в развитии механизмов экономической оценки эффективности регулирующего воздействия государственных институтов стало применение системы его оценки [49].

Целесообразно подчеркнуть, что российская административная практика в этой области пока не сложилась в полной мере и важнейшее значение для ее результативности заключается в развитии соответствующей методологии оценки регулирующего воздействия, в том числе в отношении института лицензирования. К сожалению, и в зарубежной административной практике нет однозначного и всеобъемлющего понимания процедуры оценки регулирующего воздействия, по этой причине отсутствуют единые для всех государственных образований методические подходы, которые реализовывались бы для осуществления оценки регулирующего воздействия. Методика осуществления указанной процедуры в значительной степени различна в различных государствах и находится в непосредственной зависимости от тех целей для которых организуется указанная процедура [100, 101].

В частности, Постановлением Правительства РФ от 30 января 2015 г. № 83 «О проведении оценки фактического воздействия нормативных правовых актов, а также о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» определены цели проведения оценки регулирующего воздействия: «Оцен-

ка фактического воздействия нормативных правовых актов проводится в целях анализа достижения целей регулирования, заявленных в сводном отчете о результатах проведения оценки их регулирующего воздействия (при наличии), определения и оценки фактических положительных и отрицательных последствий принятия нормативных правовых актов, а также выявления в них положений, необоснованно затрудняющих ведение предпринимательской и иной экономической деятельности или приводящих к возникновению необоснованных расходов бюджетов бюджетной системы Российской Федерации» [49].

Указанным нормативно-правовым актом также предусмотрены соответствующие механизмы взаимодействия регуляторов. Так, в пункте 12 раздела II данного Постановления говорится: «Министерством экономического развития Российской Федерации в целях публичного обсуждения проекта плана при необходимости проводятся совещания, заседания консультативных органов при Министерстве экономического развития Российской Федерации и иные мероприятия с участием федеральных органов исполнительной власти, органов и организаций, целью деятельности которых является защита и представление интересов субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности» [49]. Содержание отчета об оценке фактического воздействия нормативного правового акта определяет параметры эффективности взаимодействия регуляторов:

- 1) оценка эффективности достижения заявленных целей регулирования;
- 2) оценка фактических расходов субъектов предпринимательской деятельности, связанных с необходимостью соблюдения установленных нормативным правовым актом обязанностей или ограничений;
- 3) оценка фактических положительных и отрицательных последствий установленного регулирования.

В заключении об оценке фактического воздействия нормативно-правового акта делаются выводы о достижении или недостижении заявленных целей регулирования нормативного правового акта, фактических положительных и отрицательных последствиях его принятия, а также о выявлении или невыявлении в нем

положений, необоснованно затрудняющих ведение предпринимательской и иной экономической деятельности.

Таким образом, необходимо подчеркнуть прогрессивность внедрения в отечественную практику регулирования экономики указанного нормативного акта. Вместе с тем указанный подход фактически не регламентирует меру участия и пределы компетенции регуляторов экономической системы, процедура оценки регулирующего воздействия не обеспечена должной методологической базой для ее качественного проведения. Сложившаяся в настоящее время практика оценки регулирующего воздействия основывается на постулатах административно-правового подхода к регулированию экономической системы.

*Конструктивная критика административно-правового методологического подхода.* Лицензирование деятельности предприятий железнодорожного транспорта является одним из самых жестких методов государственного регулирования транспортной сферы, и от того, какова методология организации системы лицензирования, во многом зависит эффективность работы всего железнодорожного комплекса. Данный методологический подход продиктован, прежде всего, потребностью в обеспечении безопасности транспортных услуг путем жесткой административно-правовой регламентации деятельности предприятий, осуществляющих лицензируемые виды деятельности. Применяемый в настоящее время подход ориентирован на «правовую чистоту» процесса лицензирования, заключающуюся в администрировании деятельности хозяйствующих субъектов со стороны государства.

Более того, роль «государства» в существующей модели организации лицензирования принадлежит единственному регулятору – лицензиару, в случае рассмотрения сферы железнодорожного транспорта – это Федеральная служба по надзору в сфере транспорта. Нет необходимости обращать внимание на узость сферы компетенции единственного регулятора в сравнении с совокупностью всего спектра аспектов деятельности предприятий железнодорожного транспорта. Характеризуя же потребности предпринимательской среды в организации лицензирования на транспорте целесообразно привести слова члена совета директоров

Санкт-Петербургского союза предпринимателей А.Ю. Кривошеина: «Первичной задачей стратегического развития транспортной отрасли в современных условиях является создание эффективной и научно обоснованной модели взаимодействия бизнеса и власти. В связи с этим давно назрела необходимость совершенствования государственной политики и правового регулирования транспортного комплекса в федеральном масштабе» [171, с.1]. Применяемый на сегодняшний день подход в организации лицензирования на железнодорожном транспорте целесообразно выразить графически (рисунок 21).

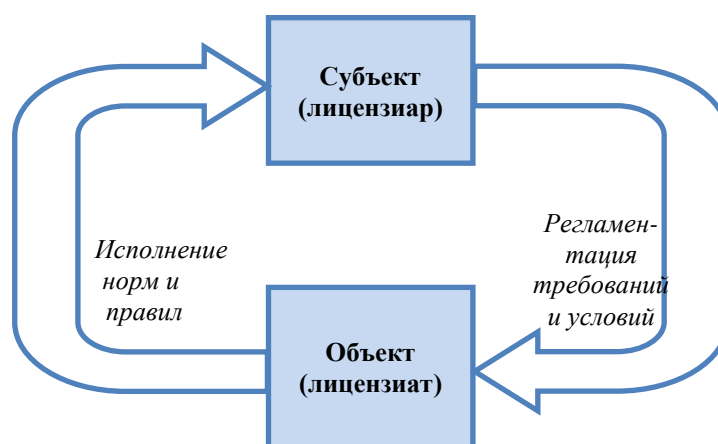


Рисунок 21 – Административно-правовая методологическая основа организации лицензирования деятельности на железнодорожном транспорте

Административно-правовая организация лицензирования базируется на методологии транспортного права, она никоим образом не рассматривает экономические аспекты деятельности хозяйствующего субъекта. Указанная методологическая основа позволяет организовывать процесс лицензирования с использованием классических субъектно-объектных подходов. Административно-правовой подход использует четкие и однозначные ролевые механизмы: субъект процесса лицензирования (лицензиар) определяет, точнее сказать, диктует условия осуществления хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта, они же, в свою очередь, в указанной системе исполняют те требования, которые определены субъектом. Преимуществом указанного подхода является предсказуемость результатов его применения, обусловленных простотой используемых механизмов взаимодействия. К числу основных недостатков изложенного

подхода целесообразно отнести низкую степень эффективности применимых инструментов в условиях процесса формирования рынка транспортных услуг.

Действительно, железнодорожный транспорт переживает очередной виток структурной трансформации: основными задачами на текущем этапе являются развитие конкуренции и формирование условий для развития полноценного рынка транспортных услуг [44]. В этой связи первостепенное значение приобретает возможность достоверной экономической оценки эффективности применяемых методов государственного регулирования. В частности, речь идет об оценке регулирующего воздействия лицензирования на процесс формирования конкурентной среды в сфере железнодорожного транспорта.

*Потребность в институциональном анализе условий лицензирования.* Актуальные задачи структурной трансформации железнодорожного транспорта требуют новых методологических подходов в организации функционирования основных институтов ее регулирования и анализе эффективности их деятельности. В этой связи возникает потребность не только в изменении отдельных подходов к оценке организации лицензирования, но и в расширении терминологической базы, позволяющей описывать развивающиеся в процессе лицензирования экономические эффекты. Для подтверждения указанного тезиса целесообразно привести слова исследователя Д.А. Мачерета: «В настоящее время роль институтов в экономическом развитии признается ключевой многими исследователями. Однако, роль институтов в развитии транспорта, во взаимном влиянии транспортного и экономического развития изучена недостаточно. Представляется, что изучение взаимосвязи развития транспорта и общественных институтов требует анализа следующих вопросов:

- как институты влияют на развитие транспорта;
- как транспорт содействует институциональному развитию;
- как зависит от институтов взаимное влияние транспорта и экономики?» [208, с. 5].

В современной экономической науке в последнее время получило определенное развитие относительно новое направление – «экономика права». Речь идет о

синтезе правовых основ в регулировании хозяйственной деятельности и оценке экономических последствий их применения. Указанный подход требует рассматривать систему лицензирования как государственный институт – т.е. свод норм и правил, регламентирующих деятельность предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности. В таком случае институциональная методология организации лицензирования позволит реализовать ряд преимуществ в отношении традиционного административно-правового методологического подхода. В частности, по замыслу автора, указанный методологический подход позволит определить ряд разнополярных факторов института лицензирования, сформулировать подходы к управлению регулирующим воздействием указанных факторов. Кроме того, объективность экономической оценки эффективности условий деятельности предприятий требует оценки всей совокупности институциональных условий, не ограничивающихся только условиями и требованиями лицензирования.

В этой связи институциональный анализ должен быть основан на всей совокупности норм и правил деятельности предприятий железнодорожного транспорта, формируемых в том числе в результате функционирования иных смежных регуляторов. Действительно, условия функционирования предприятий железнодорожного транспорта формируются в том числе и Министерством транспорта Российской Федерации, и Федеральным агентством железнодорожного транспорта в рамках политики, реализуемой Федеральной антимонопольной службой, в условиях надзора за соблюдением законодательства Транспортной прокуратуры и т.д. Принципиальные признаки институциональной организации лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта целесообразно выразить графически (рисунок 22).

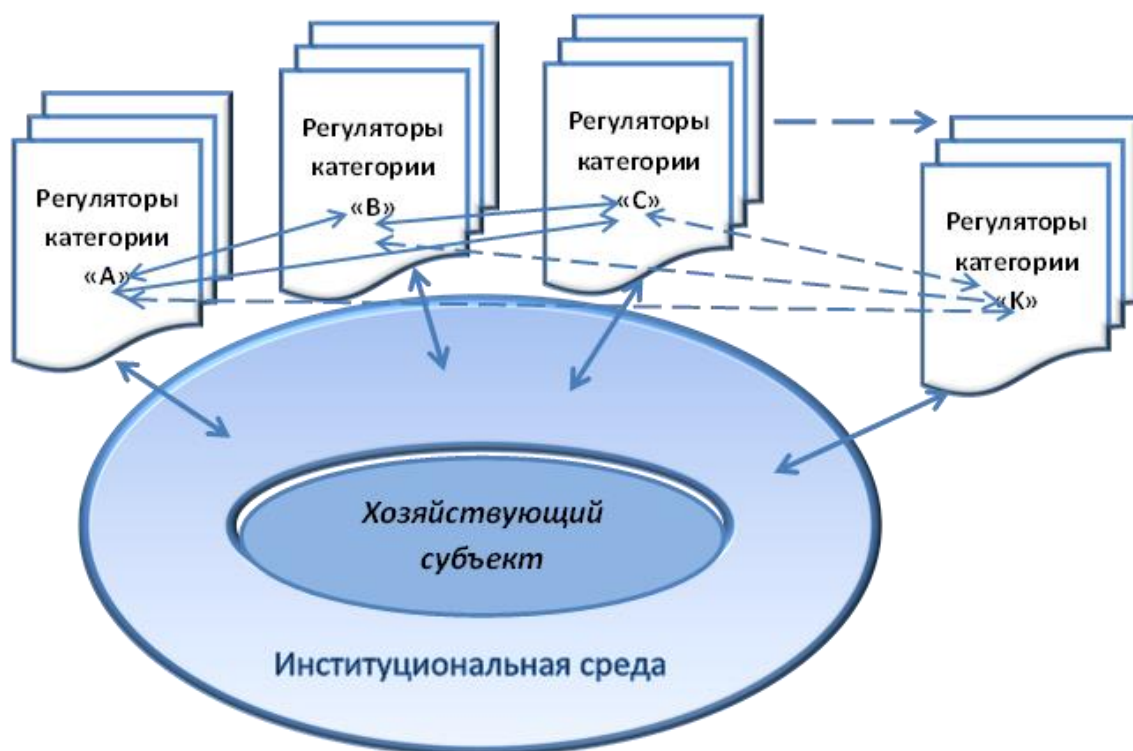


Рисунок 22 – Институциональная методологическая основа организации системы лицензирования

В этой связи целесообразно сформулировать теоретическое определение институциональной организации. Наиболее близкой теоретической основой в понимании термина «институциональная организация» автору настоящего научного исследования видится определение отечественного научного исследователя В.Д. Нечаева [225]. В своей статье, посвященной институциональному анализу указанного понятия, он отмечает: «Итак, институциональная организация некоторой сферы общественных отношений представляет собой специфический, относительно устойчивый и внутренне согласованный комплекс институтов (формальных и неформальных правил и соглашений), регулирующих отношения между определенной группой акторов в рамках данной сферы общественных отношений по определенному набору предметов взаимодействия. Этот комплекс возникает в результате процессов институционального строительства в данной сфере. Он обладает сложной структурой, основанной на принципах институциональной иерархии и многоуровневой организационной топологии, а также специфическим ориентационным паттерном, который согласует весь комплекс институтов на уровне



когнитивных схем и легитимирует его посредством интеграции в картину мира определенного сообщества» [225, с. 99].

Таким образом, применительно к целям настоящего научного исследования, институциональная организация лицензирования – это специфический, относительно устойчивый и внутренне согласованный комплекс институтов, регулирующих отношения между взаимодействующими регуляторами и участниками рынка транспортных услуг, осуществляющими лицензируемые виды деятельности.

Методологическая основа для проведения научного исследования предполагает все многообразие методических подходов, состоящих из методики, системы показателей, набора принципов, инструментов и алгоритма реализации. Целесообразно исследовать методологические основы организации лицензирования, проведения институционального анализа, следуя указанной выше логике.

*Формулирование основных методологических идей исследования.* Важно определить основное методологическое русло для проведения диссертационного исследования. В результате проведенного анализа теоретических проблем исследуемой области автору представляется целесообразным отталкиваться от двух парадигм: институционального и дирижистского подходов. Целесообразно рассмотреть методологические аспекты исследования организации лицензирования на железнодорожном транспорте в контексте концепции институционализма и дирижизма. Институциональный характер процесса лицензирования обусловлен обязательностью сводов правил (требований), диктуемых государственными институтами, оказывающими государственные услуги, по отношению к условиям осуществления предпринимательской деятельности участниками рынка транспортных услуг, подлежащих лицензированию. Дирижистский подход, по мнению автора, позволит интерпретировать цели управления процессом организации лицензирования на железнодорожном транспорте. В данном случае принципы оптимизации функционирования сферы лицензирования будут базироваться на понимании стимулирующей роли государства в формировании условий осуществления предпринимательской деятельности. Важно на уровне формулировки научной гипотезы и постановки задач исследования отразить взаимосвязь эффектив-

ности организации института лицензирования и условий осуществления предпринимательской деятельности. Указанные предположения, требующие дополнительного исследования и доказательной базы, формируют следующие взаимодействующие друг друга научные гипотезы:

3) регулятивная роль института лицензирования предопределяет необходимость проведения экономической оценки фактического уровня и направления регулирующего воздействия, оказываемого на условия осуществления хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта;

4) реализация потенциала методологии повышения эффективности института лицензирования обусловлена возможностями синергетической организации взаимодействия регуляторов в сфере железнодорожного транспорта.

Рассмотрим логическую последовательность этапов обоснования приведенных гипотез, их применимости в части сложившихся условий функционирования предприятий железнодорожного транспорта и действующей нормативной базы, регламентирующей процедуры лицензирования на транспорте.

*Обоснование объекта исследования.* В результате анализа теоретических основ функционирования института лицензирования следует, что организацию функционирования необходимо рассматривать в качестве совокупности организационных и управленческих отношений. В данном случае принципиальным является условие разобщенности, а иногда и противоположности экономических интересов регуляторов. Совокупность организационных отношений заключается в многообразии возникающих между смежными регуляторами связей, органически взаимосвязанных в процессе обеспечения функционирования предприятий железнодорожного транспорта. Периодом возникновения и развития указанных организационных отношений целесообразно считать процессы формирования и упорядочивания элементов институциональной среды предприятий железнодорожного транспорта, он может существенно отличаться от периода осуществления непосредственных административных процедур лицензирования. Организационный процесс в данном случае целесообразно понимать как процесс целеполагания, формирования, реализации и оценки результативности регулирующего

воздействия субъекта процесса лицензирования на объект указанного процесса в целях приведения его характеристик к целевым значениям.

Особенность процесса организации института лицензирования предопределяет понимание ролей субъекта и объекта указанного процесса. В частности, субъектом процесса организации лицензирования должны стать сами регуляторы, имеющие собственные экономические интересы. При этом, учитывая институциональную разобщенность регуляторов, субъектом организации и последующего управления станет их совокупность. Решения единственной из сторон взаимодействия не могут обеспечить повышения эффективности организационного процесса ввиду органической зависимости происходящих процессов. Объектом процесса организации выступают условия взаимодействия регуляторов, существенные для целей организации процесса лицензирования и функционирования предприятий железнодорожного транспорта. Институциональная роль результатов процесса организации лицензирования заключается в регламентации условий осуществления предпринимательской деятельности. Иначе говоря, объект исследования, как совокупность организационных отношений, характеризуется зависимостью между регулируемыми воздействиями и условиями осуществления предпринимательской деятельности предприятий железнодорожного транспорта. Таким образом, объектом исследования является совокупность отношений, возникающих в процессе формирования требований и условий функционирования института лицензирования, регламентирующих условия осуществления предпринимательской деятельности предприятий железнодорожного транспорта. На уровне хозяйствующих субъектов в качестве объекта исследования следует рассматривать транспортные организации, осуществляющие процесс организации лицензирования деятельности, а также субъекты рынка транспортных услуг, осуществляющие лицензируемые виды деятельности.

*Обоснование предмета исследования.* Решение актуальных проблем функционирования института лицензирования путем организации указанного процесса потребует разработки соответствующей методологии и научного обоснования принимаемых организационных решений. Методика организации, система пока-

зателей, набор принципов, инструментов и алгоритмы реализации регулирующего воздействия формируют методологию организации института лицензирования в повышении эффективности регулирования рынка транспортных услуг, подлежащих лицензированию. Таким образом, предметом исследования являются: институциональная парадигма организации процесса лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг, возникающие закономерности и экономические характеристики.

*Методика исследования.* Осуществление предпринимательской деятельности предполагает наличие определенных институциональных условий. Вместе с тем, анализируя перечень государственных услуг на транспорте, а также факторы, обуславливающие возникновение соответствующих издержек предприятий железнодорожного транспорта, возможно прийти к выводу, что сами административные отношения и их экономическое содержание предопределены потребностью общества в удовлетворении обязательных требований, предъявляемых в отношении деятельности предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности. К таким аспектам целесообразно отнести:

- потребность в информации;
- потребность в оценке экономических параметров;
- потребность в идентификации объектов;
- потребность в обеспечении технологической безопасности функционирования железнодорожного комплекса;
- потребность в координации взаимодействия регуляторов.

С учетом приведенных теоретических положений методика исследования предполагает следующие задачи:

- 1) исследование теоретических основ институциональной организации лицензирования, обусловленных особенностями формирования и развития рыночной среды в сфере железнодорожного транспорта;

- 2) формирование теоретических представлений об экономической природе и предпосылках возникновения регулирующего воздействия института лицензирования на условия формирования и развития рынков транспортных услуг;
- 3) проведение анализа эволюции методологических подходов к организации института лицензирования и механизмов повышения его эффективности в условиях структурной трансформации железнодорожного транспорта;
- 4) обоснование методологии исследования возможностей совершенствования организации института лицензирования в условиях балансирования интересов смежных регуляторов сферы транспортных услуг;
- 5) разработка методического инструментария и создание на его основе алгоритма управленческого воздействия, оказываемого в отношении ключевых показателей эффективности институциональной организации лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта;
- 6) формирование концептуальной модели институциональной организации лицензирования, позволяющей повысить эффективность его функционирования и доступность услуг предприятий железнодорожного транспорта;
- 7) апробирование концептуальной модели институциональной организации лицензирования с учетом определения результативности применения разработанных методических инструментов в сценарных условиях стратегического планирования и прогнозирования на железнодорожном транспорте.

В таком случае этапы научного исследования будут включать:

- 1) определение проблемной ситуации, сложившейся в сфере организации института лицензирования в современных российских условиях, обоснование актуальности обозначенной проблемы, ее комплексного характера;
- 2) формулирование цели и задач исследования, степени научной разработанности;
- 3) изучение исторических и философских предпосылок взаимосвязи предпринимательской среды и государства;
- 4) проведение критического анализа научной мысли в области механизмов регулирования экономики, их развития в экономической литературе, крити-

ческий анализ точек зрения современных исследований о возможностях повышения эффективности институциональной организации лицензирования;

5) определение характера, уровней и форм механизма взаимодействия предпринимательской среды и государства;

6) определение (на основе изучения административных и структурных трансформаций, последовательно проводимых в период с 1998 г. по настоящее время) институциональных основ процесса лицензирования, ролей участников этого процесса, новейших изменений организационной структуры и современного состояния, ключевых проблем функционирования предприятий, осуществляющих лицензируемые виды деятельности;

7) формулирование методологических подходов к организации процесса лицензирования (в частности, исследование многообразия методических подходов, включающих ряд методик исследования условий взаимодействия регуляторов сферы транспорта, особенности институционального и дирижистского подходов, взаимодополняющие возможности формирования регулирующего воздействия);

8) определение параметров оценки эффективности организации лицензирования, а также функционирования предприятий железнодорожного транспорта;

9) проведение исследования роли и свойств регулирующего воздействия института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта, характеристика исключительной роли результативности управления взаимодействием регуляторов в сфере транспорта с позиции институциональной теории;

10) формирование классификации характеристик регулирующих воздействий института лицензирования, подробное описание факторов, формирующих условия осуществления предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте;

11) проведение анализа факторов, способных обеспечить повышение доступности государственных услуг лицензирования для предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности;

12) формулирование системы ключевых показателей эффективности институциональной организации лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта;

13) разработка наборов инструментов, позволяющих осуществить процессы управления эффективностью регулирующего воздействия института лицензирования;

14) исследование архитектуры, стандартов и алгоритмов функционирования концептуальной модели институциональной организации лицензирования;

15) определение условий апробации процесса лицензирования в современных российских условиях регулирования железнодорожного транспорта (особое внимание уделяется возможностям оптимизации процесса организации взаимодействия смежных регуляторов с использованием инфраструктурных возможностей электронного межведомственного взаимодействия регуляторов в сфере железнодорожного транспорта);

16) выполнение оценки эффективности институциональной организации лицензирования в сценарных условиях планирования и прогнозирования на железнодорожном транспорте;

17) определение приоритетных направлений организационно-структурных трансформаций института лицензирования с учетом задач демонополизации и развития рыночных отношений в сфере железнодорожного транспорта;

18) формулирование основных выводов и результатов научного исследования.

*Обоснование системы показателей эффективности институциональной организации лицензирования.* Формирование системы показателей результативности институциональной организации лицензирования подразумевает ряд общих требований к указанной системе. Система показателей должна одновременно удовле-

творять критериям объективности, достаточности для получения информации об истинном состоянии объекта организации и в то же время удовлетворять критериям истинности. Вместе с тем подбор показателей, включаемых в общую систему, должен исключить избыточность информации, не допускать отражения одних и тех же данных различными показателями. Кроме того, система показателей должна не только отражать параметры процесса институциональной организации, но и учитывать институциональную роль в регулировании деятельности предприятий железнодорожного транспорта. В этой связи она должна включать такие показатели результативности, которые характеризовали бы состояние условий осуществления предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте. Для этой цели стоит включить в систему показателей характеристики деятельности предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности. Примером такой системы показателей может быть анализ транзакционных издержек предприятий железнодорожного транспорта, возникающих в ходе осуществления процесса лицензирования, а также анализ издержек, возникающих в ходе функционирования самого механизма экономического регулирования. Институциональная организация лицензирования подразумевает наличие приоритетных (наиболее важных) и второстепенных показателей. Достоверность системы показателей может быть обеспечена возможностью внутренней перепроверки показателей, а также элементами обратной связи.

Таким образом, каждому аспекту запроса общества соответствует оказываемая государственными институтами государственная услуга, например лицензирование, или их комплекс. В таком случае каждому аспекту также удовлетворяет регулирующее воздействие государственного института, созданного обществом, функционирование которого влечет возникновение соответствующих издержек предприятий, осуществляющих лицензируемые виды деятельности. Учитывая специфичность потребностей общества, возникающих экономических последствий их удовлетворения, целесообразно формирование специализированных координирующих и защищающих механизмов, смягчающих «трения и потери» в



отношении субъектов в процессе функционирования института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта [85].

Следовательно, в рамках настоящего научного исследования целесообразно рассматривать транзакционный аспект взаимоотношений института лицензирования и предприятий железнодорожного транспорта. В соответствии с результатами анализа ряда научных источников [62, 155, 168, 342] общепринятое экономическое понятие транзакции (или транзакции, от англ. transaction, от лат. transactio — совершение, договор) трактуется современными исследователями (в общем смысле) как целостная, логически осмысленная операция, имеющая смысл и возможность осуществления только полностью. Следуя изложенным теоретическим воззрениям, в данном случае уместным представляется провести аналогию между предпринимательской деятельностью индивида, уровнем его издержек и деятельностью института лицензирования, обеспечивающим «доставление» необходимых и ценных для индивида ресурсов (лицензии). В таком случае целесообразно использовать следующее теоретическое определение: государственная услуга по лицензированию деятельности как транзакция – это сделка двух агентов (лицензиара и лицензиата), обусловленная административным характером их взаимоотношений и имеющая экономические последствия совершения [85].

Вместе с тем основные функции транзакционных издержек обусловлены фундаментальными потребностями агентов таких взаимоотношений. Предприятие железнодорожного транспорта несет издержки для обладания результатами оказания государственной услуги – лицензии, государственный институт лицензирования деятельности несет издержки, связанные с необходимостью удовлетворения потребностей общества. В процессе взаимодействия часть ресурсов, затрачиваемых для удовлетворения первоначально обозначенных потребностей, расходуется на решение обеспечивающих и неосновных задач.

В научной интерпретации Д. Норта, «транзакционные издержки состоят из издержек оценки полезных свойств объекта обмена и издержек обеспечения прав и принуждения к их соблюдению» [229 с. 57]. В данном случае, применительно к целям настоящего исследования, объектом обмена является лицензия, которая

характеризуется издержками предприятия железнодорожного транспорта. Получению лицензии предшествует подготовительный этап, заключающийся в приведении в соответствие необходимых объектов, получении соответствующих формальных признаков. Интересным представляется суждение Д. Норты об издержках по обеспечению и принуждению к соблюдению прав. В данном случае речь может идти о соблюдении предприятиями железнодорожного транспорта формализованных требований, например, в отношении четко регламентированного пакета документов, подтверждающего права получения лицензии, его техническое состояние и т.д.

Теория трансакционных издержек относит к числу трансакционных издержек все издержки, возникающие при совершении сделки (Р. Коуз, О. Уильямсон). Классификация трансакционных издержек трактуется сподвижниками неоклассической теории различно. Классификация трансакционных издержек, предложенная П. Милгром и Дж. Робертсом, предполагает, например, координационные издержки, понимаемые как «траты на исследование рынка с целью определить, что вообще из требуемых активов можно приобрести на рынке (информационные издержки)» [214, с. 317]. Интересны определения, предложенные Д. Нортом и Т. Эггертсоном, в отношении выделенных ими издержек принуждения - «это издержки на принуждение другой стороны к выполнению условий контракта» [318 с. 136], на этой позиции также строит свое исследование Н.А. Тупиха в отношении определения бюрократических трансакционных издержек как фактора торможения экономики России [291].

В отечественной научно-исследовательской практике понятие трансакционных издержек также нашло свое отражение и становится все более востребованным в исследовании таких сложных социально-экономических систем, как институт лицензирования. Так, ряд результатов отечественных исследований способствует существенному приращению знаний в указанной области. Определенный научный интерес вызывают исследования А. Шаститко [309 – 311]. В частности он обобщает определение трансакционных издержек и базирует его на понятии трансакции: «трансакционные издержки - это затраты всех видов ресур-

сов для планирования, адаптации к реальным условиям и контроля за выполнением взятых индивидами обязательств в процессе отчуждения и присвоения прав собственности и иных прав, функционирующих в общественном хозяйстве» [309, с. 31].

Таким образом, методологическая основа научного исследования базируется на принципах институциональной интерпретации результативности организации процесса лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта в условиях структурной трансформации железнодорожного комплекса.

### 3.2 Развитие методологических подходов к стандартизации и алгоритмизации механизма институциональной организации лицензирования

С учетом ролевых установок института лицензирования, а также возникающих в этой связи транзакционных издержек предприятий железнодорожного транспорта представляется целесообразным описать схему процесса оказания государственной услуги по лицензированию деятельности в современных условиях (рисунок 23).

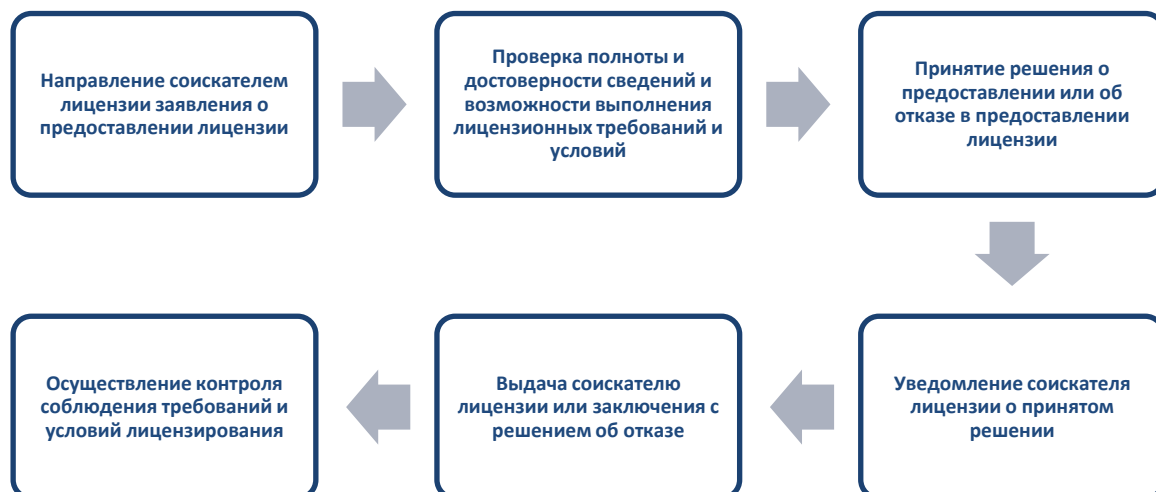


Рисунок 23 – Схема процесса лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта

1. Первым этапом в алгоритме функционирования института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта является этап направления соискателем лицензии заявления о предоставлении ему лицензии на осуществление лицензируемого вида деятельности. В Положении о лицензировании деятельности по перевозкам железнодорожным транспортом пассажиров, утвержденном Постановлением Правительства РФ от 21 марта 2012 г. № 221 (да-

лее – Положение), говорится: «Для получения лицензии соискатель лицензии представляет в лицензирующий орган заявление и документы, а также копии:

а) документов, подтверждающих наличие на праве собственности или ином законном основании железнодорожного подвижного состава, соответствующего установленным требованиям, предназначенного для перевозок пассажиров в зависимости от вида работ (услуг), предусмотренных пунктом 3 настоящего Положения. При этом договор аренды транспортного средства с экипажем представляется с приложением списка номеров железнодорожного подвижного состава, предназначенного для перевозки пассажиров, и указанием данных о составе закрепленного за транспортным средством экипажа и его квалификации;

б) приказа об организации специализированного подразделения по ликвидации чрезвычайных ситуаций или соответствующего договора со сторонними специализированными организациями;

в) приказа о назначении работника, ответственного за организацию перевозок пассажиров;

г) документов об образовании, квалификации и стаже работы по соответствующей специальности работника, ответственного за организацию перевозок пассажиров;

д) документов, подтверждающих наличие в штате соискателя лицензии работников, обеспечивающих перевозку пассажиров и связанных с движением поездов, а также прохождение ими повышения квалификации и аттестации в установленном порядке;

е) приказа о назначении работника, ответственного за обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного подвижного состава, ведение учета транспортных происшествий и их анализ, включая причины возникновения» [35, с. 2].

Важно отметить, что при намерении лицензиата выполнять новые работы (оказывать новые услуги), составляющие лицензируемую деятельность, в заявлении о переоформлении лицензии также указываются сведения, содержащиеся в документах (копиях документов), подтверждающие соответствие лицензиата ли-

лицензионным требованиям при выполнении работ (оказании услуг), которые лицензиат намерен выполнять (оказывать).

2. Вторым этапом в алгоритме функционирования института лицензирования является проверка полноты и достоверности изложенных заявителем сведений, а также возможностей удовлетворения обязательным требованиям и условиям лицензирования. Как следует из Положения: «При проведении проверки сведений, содержащихся в представленных соискателем лицензии (лицензиатом) заявлении и документах, а также соответствия соискателя лицензии (лицензиата) лицензионным требованиям лицензирующий орган запрашивает необходимые для предоставления государственных услуг в области лицензирования сведения, находящиеся в распоряжении органов, предоставляющих государственные услуги, органов, предоставляющих муниципальные услуги, иных государственных органов, органов местного самоуправления либо подведомственных государственным органам или органам местного самоуправления организаций, в порядке, установленном Федеральным законом «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» [35, с.3].

3. Следующим этапом алгоритма функционирования института лицензирования является этап принятия решения о предоставлении или отказе в предоставлении лицензии. Осуществление лицензируемой деятельности в условиях, не соответствующих предъявляемым требованиям, признается невозможным. Как следует из постулатов Федерального закона от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» (далее – Федеральный закон о лицензировании): «В срок, не превышающий сорока пяти рабочих дней со дня приема заявления о предоставлении лицензии и прилагаемых к нему документов, лицензирующий орган осуществляет проверку полноты и достоверности содержащихся в указанных заявлении и документах сведений, в том числе, проверку соответствия соискателя лицензии лицензионным требованиям и принимает решение о предоставлении лицензии или об отказе в ее предоставлении» [30, с. 11].

4. Необходимым этапом алгоритма функционирования института лицензирования является уведомление заявителя о принятом лицензирующим органом

решении. В соответствии с положениями Федерального закона о лицензировании: «Решение о предоставлении лицензии или об отказе в ее предоставлении оформляется приказом (распоряжением) лицензирующего органа. В случае принятия лицензирующим органом решения о предоставлении лицензии она оформляется одновременно с приказом (распоряжением). Приказ (распоряжение) о предоставлении лицензии и лицензия одновременно подписываются руководителем или заместителем руководителя лицензирующего органа и регистрируются в реестре лицензий. Основанием отказа в предоставлении лицензии является:

- наличие в представленных соискателем лицензии заявлении о предоставлении лицензии и (или) прилагаемых к нему документах недостоверной или искаженной информации;

- установленное в ходе проверки несоответствие соискателя лицензии лицензионным требованиям;

- представление соискателем лицензии заявления о предоставлении лицензии если в отношении соискателя лицензии имеется решение об аннулировании ранее выданной лицензии на такой вид деятельности.

Решение лицензирующего органа об отказе в предоставлении лицензии или бездействии лицензирующего органа может быть обжаловано соискателем лицензии в порядке, установленном законодательством Российской Федерации. В случае, если в заявлении о предоставлении лицензии указывается на необходимость предоставления лицензии в форме электронного документа, лицензирующим органом направляется в форме электронного документа, подписанного электронной подписью, лицензиату лицензия или соискателю лицензии уведомление об отказе в предоставлении лицензии» [30, с.11].

5. За этапом уведомления заявителя следует этап непосредственной выдачи лицензии соискателю. На реализацию указанного этапа действующими нормативными документами отводится не более трех рабочих дней после дня подписания и регистрации лицензии лицензирующим органом. Она вручается лицензиату или направляется ему заказным почтовым отправлением с уведомлением о вручении. Как следует из Федерального закона о лицензировании: «В случае при-

нятия решения об отказе в предоставлении лицензии лицензирующий орган вручает в течение трех рабочих дней со дня принятия этого решения соискателю лицензии или направляет ему заказным почтовым отправлением с уведомлением о вручении уведомление об отказе в предоставлении лицензии с мотивированным обоснованием причин отказа и со ссылкой на конкретные положения нормативных правовых актов и иных документов, являющихся основанием такого отказа, или, если причиной отказа является установленное в ходе проверки несоответствие соискателя лицензии лицензионным требованиям, реквизиты акта проверки соискателя лицензии» [30, с.11].

6. Этап контроля соблюдения обязательных требований и условий лицензирования завершает алгоритм функционирования института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта. В соответствии с требованиями нормативных актов лицензионный контроль осуществляется в порядке, предусмотренном Федеральным законом «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля», с учетом особенностей организации и проведения проверок, установленных Федеральным законом о лицензировании.

Описанная выше схема функционирования института лицензирования позволяет определить методику алгоритмизации процесса лицензирования предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности в непосредственной увязке с этапами административных процедур функционирования института лицензирования. Построение стандартного алгоритма процесса целенаправленной институциональной организации лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта состоит из следующих этапов (рисунок 24).





Рисунок 24 – Этапы построения алгоритма организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг

Процесс алгоритмизации целенаправленной институциональной организации лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта с уче-

том целевой составляющей подчиняется классическим принципам и включает следующее:

- формулирование проблемы;
- определение целей институциональной организации лицензирования;
- формирование и реализацию целенаправленного организующего воздействия;
- определение результатов организующего воздействия на процесс институциональной организации лицензирования;
- оценку степени достижения поставленных целей организации института лицензирования на железнодорожном транспорте.

В таком случае алгоритм анализа, поиска решений и формирования практических программ взаимодействия смежных регуляторов в процессе институциональной организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг вне зависимости от прогнозируемых сценариев экономического развития будет характеризоваться следующими действиями.

1. Определяющим фактором организации целенаправленного взаимодействия агрегированных субъектов в условиях межведомственного электронного взаимодействия является формирование генерального вектора государственного регулирования – его целеполагание. Указанный вектор формируется на высшем стратегическом уровне управления и отражается в стратегических, основополагающих документах развития железнодорожного транспорта и макроэкономической системы в целом. Примерами таких документов могут быть программы структурной трансформации железнодорожного комплекса, стратегии его развития, сценарные планы и дорожные карты, формируемые в стратегическом горизонте планирования.

2. Залогом успешности управленческих решений в отношении институциональной организации лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта, в том числе в условиях межведомственного электронного взаимодействия, является системный анализ проблем, требующих решения на пути достижения обозначенных генеральных целей. Следует подчеркнуть системо-

образующий характер этого этапа, речь идет не столько о частных случаях проблемного характера, сколько об их совокупности, позволяющей классифицировать их системных характер.

3. Анализ проблем от общего к частному, при этом из основных проблем общего характера вычлняются множества и подмножества менее масштабных, конкретизирующих предыдущий уровень. Таким образом, проблемная область в структурной динамике в процессе детализации принимает вид усеченной пирамиды. Верхняя часть такой пирамиды будет представлена проблемами максимально обобщенными, сложными, включающими ряды субпроблем различного уровня. Нижняя часть указанной пирамиды будет иметь широкое основание и представлена массивом проблем, имеющих конструктивный и конкретизированный характер.

4. Детализация и уточнение параметров проблемного состояния в условиях межведомственного электронного взаимодействия производится до достижения уровня простейших и неделимых прикладных задач. Таким образом, весь массив, описывающий проблемную область, достигает максимально возможного элементарного уровня, не позволяющего рассматривать проблемную область в более детализированном состоянии, нежели уже достигнутый уровень детализации. На этом проблемном уровне возникает возможность однозначной постановки конкретной задачи для каждой из элементарных проблем.

5. На данном этапе каждой из выделенных элементарных задач синтезируется оптимальное решение, определяется уполномоченный макрорегулятор, способный выполнить синтезированное решение, в том числе в условиях межведомственного электронного взаимодействия. Достигнутый детализированный уровень позволяет однозначно понимать поставленную задачу и предельно ясно формулировать оптимальное решение. Односложность поставленных элементарных задач также упрощает процесс оптимизации выбора вариантов решений.

6. Связанные наборы прикладных решений формируют комплексы решений, подчиненные единой проблеме. Возникает своего рода асимметричное отношение процесса обобщения синтезированных решений по отношению к массиву

ву проблемной области. Ключевым фактором на указанном этапе становится четкая связь комплексности проблемы и наборов решений.

7. Синтезированные комплексы решений формируют программы взаимодействия агрегированных субъектов управления процессом институциональной организации лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта. Указанные программы синхронизируются во времени и объемах потребляемых административных ресурсов.

Обобщенный вид проблемно-управленческого дерева алгоритма анализа, поиска решений и формирования практических программ взаимодействия регуляторов в процессе институциональной организации лицензирования представлен на рисунке 25.

Таким образом, реализация указанного алгоритма предусматривает возможность охвата всей процедуры – от оценки системных проблем до реализации прикладных задач по их решению. Завершающим и ключевым этапом выполнения указанного алгоритма является формирование комплексных программ взаимодействия регуляторов в процессе институциональной организации лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта.

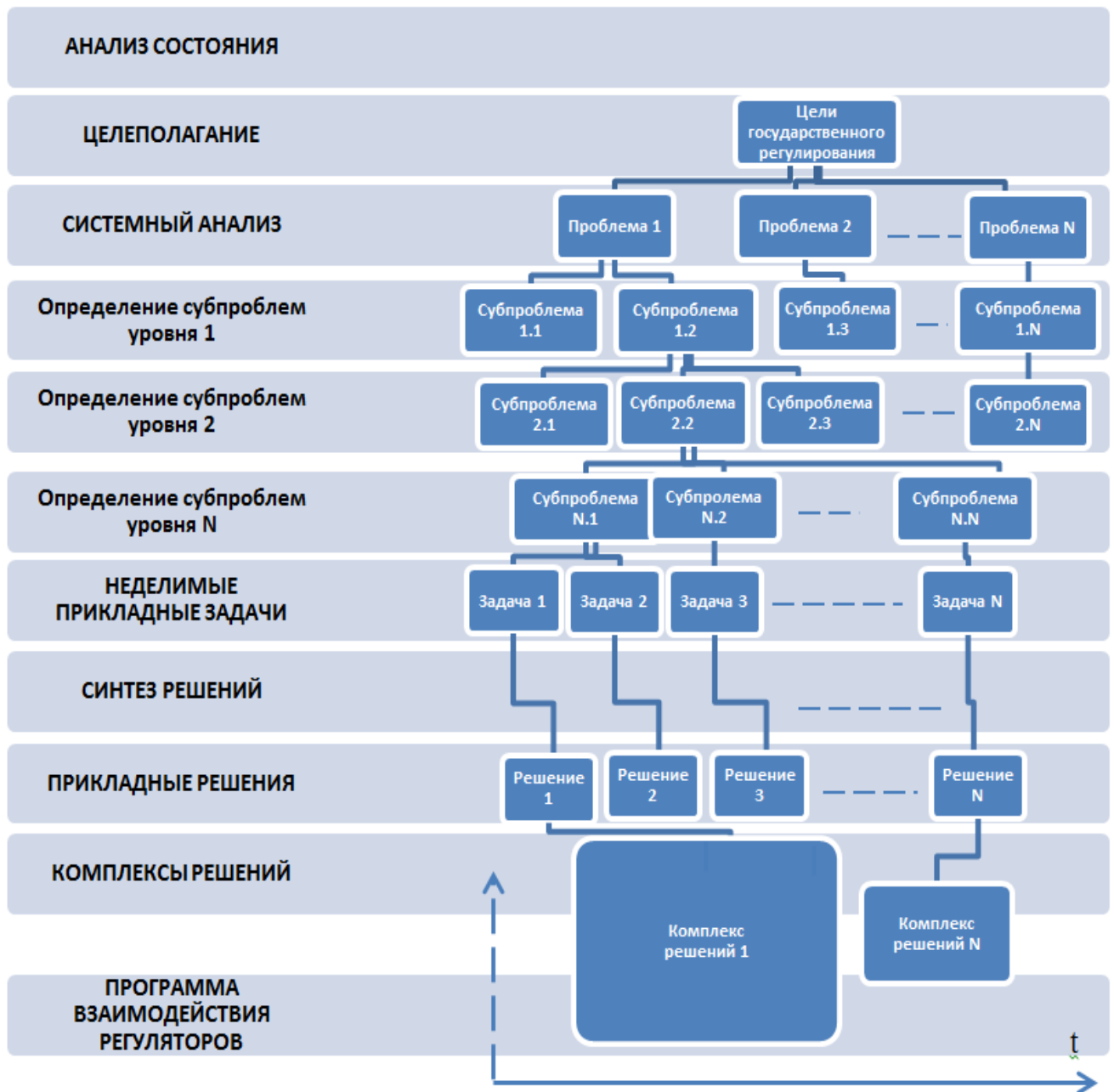


Рисунок 25 – Авторская унификация алгоритма формирования комплексных программ взаимодействия агрегированных регуляторов \*

*Стандарт государственной услуги по лицензированию деятельности: институциональный анализ.* «Стандартизация – это деятельность по установлению норм, правил и характеристик (далее — требования) в целях обеспечения:

\* Указанный алгоритм является результатом развития методологических подходов Центра проблемного анализа и государственно-управленческого проектирования РАН, подробное изложение см.: Сулакшин С.С. Системная методология проектирования государственно-управленческих решений (государственных политик) // Труды центра. Выпуск № 2. М., Научный эксперт, 2006. – 40 с.

- безопасности продукции, работ и услуг для окружающей среды, жизни, здоровья и имущества;
- технической и информационной совместимости, а также взаимозаменяемости продукции;
- качества продукции, работ и услуг в соответствии с уровнем развития науки, техники и технологии; единства измерений;
- экономии всех видов ресурсов; безопасности хозяйственных объектов с учетом риска возникновения природных и техногенных катастроф и других чрезвычайных ситуаций;
- обороноспособности и мобилизационной готовности страны» [172, с. 7].

Целью стандартизации является достижение высокой степени упорядочения деятельности в области лицензирования и регулирования железнодорожного транспорта посредством повсеместного и постоянного применения установленных законом положений, требований и нормативов для выполнения задач настоящего и планируемого периода в сфере лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг. В условиях рыночных отношений стандартизация выполняет институциональные функции, регламентирующие экономическую, социальную и коммуникативную составляющие процесса лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта, что подтверждается как сложившейся отечественной практикой, так и мировым опытом [133, 135, 333, 343]. С учетом изложенного, целесообразно провести институциональный анализ процесса стандартизации института лицензирования на железнодорожном транспорте (таблица 11).

Таблица 11 – Институциональный анализ содержания и функций государственной услуги по лицензированию деятельности предприятий железнодорожного транспорта\*

Раздел	Сущностное содержание	Институциональная функция	Издержки субъектов рынка транспортных услуг
Наименование государственной услуги	Идентификация государственной услуги	Коммуникативная	Нет условий для возникновения издержек
Наименование федерального органа государственной власти, предоставляющего государственную услугу	Идентификация оператора	Коммуникативная	Нет условий для возникновения издержек
Описание результата предоставления государственной услуги	Определяет форму и содержание документа	Социальная	Нет условий для возникновения издержек
Срок предоставления государственной услуги	Определяет общий временной интервал, характеризующий иррациональные издержки пользователя государственной услуги	Экономическая	Иррациональные транзакционные издержки
Перечень нормативно-правовых актов, регулирующих отношения, возникающие в связи с предоставлением государственной услуги	Определяет институциональную основу процесса оказания и потребления государственных услуг	Коммуникативная	Нет условий для возникновения издержек
Исчерпывающий перечень документов для предоставления государственной услуги, подлежащих представлению пользователем государственной услуги	Определяет документооборот со стороны пользователя государственной услуги	Экономическая	Рациональные транзакционные издержки
Исчерпывающий перечень документов для предоставления государственной услуги, которые находятся в распоряжении федерального органа государственной власти и которые пользователь вправе представить	Определяет межведомственный документооборот	Коммуникативная	Нет условий для возникновения издержек

\* Анализ выполнен на основе изучения стандарта административных регламентов государственных услуг в сфере железнодорожного транспорта.

## Продолжение таблицы 11

Раздел	Сущностное содержание	Институциональная функция	Издержки субъектов рынка транспортных услуг
Исчерпывающий перечень оснований для отказа в приеме документов пользователя	Определяет требования к формату пакета документов потребителя	Экономическая	Нормативные транзакционные издержки
Исчерпывающий перечень оснований для приостановления или отказа в предоставлении государственной услуги	Определяет факторы, препятствующие процессу оказания государственной услуги	Экономическая	Иррациональные транзакционные издержки
Перечень дополнительных услуг, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления государственной услуги	Определяет действия смежных, взаимодействующих операторов	Социальная	Нет условий для возникновения издержек
Порядок, размер и основания взимания государственной пошлины или иной платы, взимаемой за предоставление государственной услуги	Определяет нормативные издержки пользователей государственной услуги	Экономическая	Нормативные транзакционные издержки
Максимальный срок ожидания пользователя государственной услуги в очереди	Определяет временные потери пользователя государственной услуги	Экономическая	Иррациональные транзакционные издержки
Срок и порядок регистрации обращения и документов пользователя государственной услуги	Определяет издержки взаимодействия пользователя и оператора	Экономическая	Иррациональные транзакционные издержки
Требования к помещениям, в которых предоставляется государственная услуга, месту ожидания и информирования	Определяет физические условия потребления государственной услуги	Коммуникативная	Нет условий для возникновения издержек
Показатели доступности и качества государственных услуг	Определяет параметры мониторинга процесса оказания и потребления государственной услуги	Социальная	Нет условий для возникновения издержек
Иные требования к взаимодействию в электронном виде	Определяет дополнительные параметры электронного документооборота	Коммуникативная	Нет условий для возникновения издержек



Институциональный анализ содержания и функций государственной услуги по лицензированию деятельности предприятий железнодорожного транспорта подтверждает, что в условиях рыночных отношений стандартизация выполняет институциональные функции, предопределяя возможности для сокращения уровня транзакционных издержек.

Таким образом, развитие методологических подходов к стандартизации и алгоритмизации механизма институциональной организации лицензирования заключается в выявлении новых возможностей для упорядочивания процесса организации лицензирования посредством широкого и постоянного использования методологии институционального анализа условий возникновения транзакционных издержек, применения единых алгоритмизированных подходов государственного регулирования, основанных на стандартизированной нормативно-правовой базе, формирующей институциональную среду предприятий железнодорожного транспорта [93].

### **3.3 Методология оценки синергетического эффекта организации лицензирования в условиях взаимодействия регуляторов в сфере железнодорожного транспорта**

Методологические подходы к оценке синергетической эффективности организации лицензирования, как принципиальная методологическая ориентация, совокупность (система) принципов, определяющих общий методологический путь к пониманию эффективности организации института лицензирования в условиях взаимодействия регуляторов в сфере железнодорожного транспорта, предполагают использование строгого понятийного аппарата. Понятие «эффективность» в мировой и отечественной научной литературе употребляется в различных значениях, проведем критический анализ научной мысли в указанной области.

*Первый подход.* Отечественным исследователем С.А. Малаховым понятие эффективности рассматривается как «соотношение ценности положительных и отрицательных экономических эффектов (последствий) применения метода государственного регулирования для общества» [194, с. 32]. Целью указанного диссертационного исследования автора была оценка эффективности процедуры лицензирования в ряду иных методов государственного регулирования. В ходе своего исследования автор сопоставил положительные и отрицательные экономические эффекты применения лицензирования как метода государственного регулирования предпринимательской деятельности. Цель указанного исследования в целом согласуется с задачами настоящего научного исследования. Учитывая сказанное, предложенный С.А. Малаховым методологический подход к экономической оценке эффективности деятельности государственных институтов способен предопределить методологические подходы к экономической оценке эффективности мер государственного регулирования, направленных на сокращение уровня административных барьеров и соответствующих издержек, возникающих в связи с их преодолением путем эффективного взаимодействия регуляторов в сфере железнодорожного транспорта.

*Второй подход.* В соответствии с целями настоящего научного исследования, особый интерес представляет понятие эффективности по Парето: эффективность – ситуация, при которой улучшение условий функционирования одного хозяйствующего субъекта не представляется возможным без ущерба для условий функционирования иного хозяйствующего субъекта [71, 328]. В указанном значении рассматриваемый термин применяется отдельно для производства и распределения. Эффективность распределения, по Парето, при заданной для одного из участников полезности достигается при максимальном значении показателя эффективности. Эффективность производства, по Парето, достигается при заданном объеме производства одного товара и максимальном значении показателя эффективности [102, 104].

Проводя определенную аналогию с предметом настоящего научного исследования, используя терминологию Парето, можно дать следующее теоретическое определение эффективной организации института лицензирования: эффективная организация института лицензирования – ситуация, при которой регулирование хозяйственной деятельности в интересах предпринимательской среды нельзя обеспечить без того, чтобы не ущемить интересы другого участника регулирования – общества в лице созданных им же государственных институтов, и наоборот. Действительно, важнейшим аспектом организации института лицензирования является соблюдение баланса интересов участников такого процесса предпринимательской среды (в лице лицензиатов) и общества (в лице лицензиара). Такой баланс характеризуется степенью достижения задач, порой противоположных по отношению друг к другу (рисунок 26).



Рисунок 26 – Авторский подход к оценке эффективности организации института лицензирования как баланс интересов лицензиата и лицензиара

Вместе с тем, в дополнение к указанному тезису, отечественный исследователь А.В. Марциновская отмечает, что «Макроэкономический институциональный уровень железнодорожного транспорта в России характеризуется приоритетной ролью государства в формировании и реализации институциональной среды» [206, с 16].

*Третий подход.* Как следует из результатов анализа нормативно-правовой базы, регламентирующей функционирование института лицензирования в сфере железнодорожного транспорта, основная цель его организации, изначально определенная обществом, – это способность противодействовать возникновению факторов нестабильности среды путем регламентации условий и параметров осуществления хозяйственной деятельности, иначе говоря, обеспечивать предсказуемость результатов предпринимательской деятельности.

Уровень безопасности осуществления лицензируемого вида деятельности является критерием оценки эффективности функционирования института лицензирования. Например, применительно к лицензированию деятельности перевозки опасных грузов можно говорить о способности института лицензирования противостоять снижению уровня безопасности перевозок (следовательно, способствовать повышению качества предоставляемой услуги) путем регламентирования за-

конодательными и нормативными актами Российской Федерации, обязательными требованиями государственных стандартов и иными нормативными техническими документами условий осуществления предпринимательской деятельности.

Конечно, институт лицензирования далеко не единственный фактор обеспечения безопасности, тем не менее можно с определенной долей уверенности говорить о том, что возникновение такого института способствовало созданию условий к снижению аварийности на железнодорожном транспорте.

Указанный параметр результативности института лицензирования также может характеризовать уровень эффективности его организации, в том числе уровень взаимодействия регуляторов в указанной сфере. Фактор аварийности естественным образом имеет и стоимостную оценку, выражаемую как уровень совокупных издержек общества, возникающих в ходе ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, предотвратить которые призваны соответствующие государственные институты в сфере железнодорожного транспорта. При этом рост уровня эффективности взаимодействия регуляторов только косвенным образом будет характеризоваться сокращением уровня аварийности на железнодорожном транспорте.

*Четвертый подход.* Проведенный анализ научных источников свидетельствует о существовании важного для целей настоящего исследования методологического подхода к оценке эффективности организации института лицензирования, изложенного в диссертации В.Ю. Волошиной [118]. В данном случае эффективность понимается как результат эффективного взаимодействия регуляторов в сфере железнодорожного транспорта. Рассматривая природу административного барьера, исследователь отождествляет его с природой барьерного регулирования института лицензирования. В частности, В.Ю. Волошина выдвигает научную гипотезу о целесообразности комплексной оценки эффективности административного барьера «где основным индикатором является эффективность транзакции, измеряемая путем сравнения издержек, которые несет экономический субъект при совершении транзакции, и прибыли, которую он получит в результате» [118,

с. 8]. Подобный подход в целом согласуется с предметом настоящего исследования.

Проводя соответствующие аналогии, целесообразно сформулировать научную гипотезу о том, что изменение уровня эффективности взаимодействия регуляторов в сфере железнодорожного транспорта может быть выражено динамикой уровня транзакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг. В частности, следует вести речь не только и не столько о самой величине транзакционных издержек, сколько о динамике этого показателя, т.е. тенденциях их снижения или роста. Таким образом, можно предположить, что рост транзакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг иллюстрирует неэффективный уровень взаимодействия регуляторов, тогда как их сокращение будет свидетельствовать о росте повышения эффективности экономического регулирования, в том числе ввиду взаимодействия смежных регуляторов.

При этом нельзя утверждать, что связь между эффективностью возникающих регулирующих воздействий и уровнем транзакционных издержек будет иметь прямую зависимость. Скорее, уровень эффективности взаимодействия регуляторов будет обратно пропорционален уровню транзакционных издержек\* субъекта рынка транспортных услуг, осуществляющего лицензируемый вид деятельности (рисунок 27).

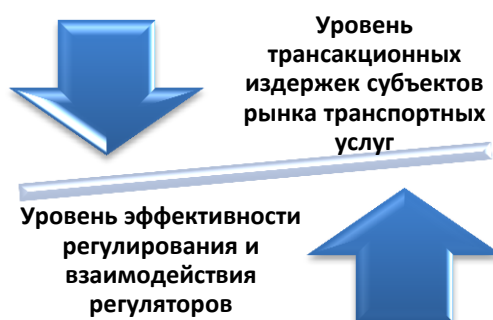


Рисунок 27 – Сравнение изменения уровня транзакционных издержек с изменением эффекта лицензирования на транспорте

\* В данном случае под уровнем транзакционных издержек необходимо понимать относительный показатель, характеризуемый как изменение уровня транзакционных издержек предприятий железнодорожного транспорта относительно изменения уровня эффективности взаимодействия регуляторов в указанной сфере.

Таким образом, уровень комфортности предпринимательской среды будет зависеть от степени заинтересованности хозяйствующих субъектов и общественных институтов в барьерных формах регулирования экономики. Отсюда и эффективность экономической системы будет определяться в том числе уровнем согласованности используемых мер государственного регулирования рынка транспортных услуг. Следовательно, уровень эффективности организации института лицензирования находится в определенной зависимости от степени эффективности взаимодействия регуляторов в указанной сфере. Это обстоятельство обуславливает использование критерия экономической целесообразности применительно к институту лицензирования, понимаемого как оценка совокупных издержек на реализацию мероприятий по организации лицензирования деятельности в сравнении с результатами указанных мероприятий.

*Пятый подход: синергетическая эффективность организации государственного регулирования.* Исследуя синергетический подход (от греч. *synergys* - вместе действующий) к оценке эффективности организации института лицензирования, целесообразно подчеркнуть, что организационные процессы на основе междисциплинарных подходов синергетики могут стать условием для формирования качественно новых механизмов государственного регулирования железнодорожного транспорта.

Действительно, деятельность по организации института лицензирования не может быть сведена только к набору инструкций, рецептов или регламентов. Совокупности регуляторов необходимо решать сложные задачи в условиях неопределенности и в постоянно изменяющихся внешних условиях. В этой связи возникает потребность в сочетании и обеспечении преемственности регулирования и саморегуляции, организации и самоорганизации в социально-экономических системах различного уровня. Синергетика становится неотъемлемой частью инструментария современного государственного регулирования.

Современная организационная парадигма института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг должна учитывать потребности и возможности оптимальной самоорганизации и базируется на теории управления,

теории организации, теории систем, синергетикой концепции, а также институциональной теории. Результатом развития представлений данной парадигмы может стать процессный подход в оценке эффективности организации института лицензирования.

Вместе с тем необходимо учитывать, что институциональная среда, регламентирующая условия осуществления лицензируемых видов деятельности, формируется под воздействием целого ряда соответствующих регуляторов. В пользу этого суждения свидетельствует не только практика государственного регулирования, но и нормативные акты, регламентирующие прогнозные условия функционирования экономической системы. Таким примером может служить Государственная программа Российской Федерации «Экономическое развитие и инновационная экономика», утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 марта 2013 г. № 467-р, где говорится: «Достижение перечисленных конечных результатов должно явиться итогом согласованных действий не только со стороны Минэкономразвития России, но и других органов исполнительной власти как федерального, так и регионального уровня, а также частного бизнеса и общества в целом» [1].

По этой причине институциональная среда как вся совокупность норм и правил в отдельной сфере предпринимательской деятельности является результатом разнонаправленных усилий различных регуляторов. Оценка эффективности взаимодействия государственных механизмов регулирования является одним из важнейших и сложных проблемных вопросов организации механизмов сорегулирования современной экономической системы. Вместе с тем, достоверность оценки эффективности взаимодействия регуляторов, в таком случае, обеспечивает объективную оценку эффективности института лицензирования [82, 96]. Такая оценка целесообразна для формулирования приоритетных шагов, целесообразности форм взаимодействия, адекватной коррекции целей и поэтапных задач процесса организации взаимодействия регуляторных механизмов. Важное значение для оценки эффективности будет иметь применяемая шкала, или разработанная система координат. Такая шкала должна адекватно отражать изменение уровня эффектив-



ности организации взаимодействия регуляторов и эффективности функционирования института лицензирования в сфере железнодорожного транспорта.

Теоретико-методологические подходы, формируемые на базе «институциональной теории как иллюстрации изменений условий осуществления предпринимательской среды, в том числе теории транзакционных издержек, описывающей механизм возникновения издержек лицензиатов в институциональной экономической среде» [85, с. 142], в данном случае, по мнению автора, объективно дополняют характеристику имеющих место экономических явлений. Так, институциональные подходы способны объяснить экономические явления и процессы, характеризующие общую институциональную базу для осуществления предпринимательской деятельности в сфере железнодорожного транспорта. В таком случае транзакционные подходы способны подчеркнуть ключевые характеристики элементов этой институциональной среды, например, уровень привлекательности рынка транспортных услуг, определяемый в том числе средним уровнем доходности предпринимательской деятельности, которая, в свою очередь, обусловлена уровнем транзакционных издержек [85].

Описанные теоретико-методологические подходы целесообразно выразить в виде аналогичных и более наглядных физических процессов. Так, институциональная среда может быть представлена, например, в виде гидродинамического объекта – водной среды, состояние которой может характеризоваться спокойствием (экономическим равновесием) либо волнением (нарушением экономического равновесия). Она может быть подвержена волнению ввиду возникновения дисбаланса ключевых факторов, например, между ценой на транспортные услуги и внезапно возросшей себестоимостью, обусловленной ростом транзакционных издержек на короткий период времени, превысившей потенциал платежеспособного спроса. В таком случае, развивая аналогию с гидродинамическими процессами, «водная гладь» будет нарушена кругообразными затухающими волновыми колебаниями, эпицентром которых станет дисбаланс, вызванный изменением транзакционных издержек (рисунок 28).

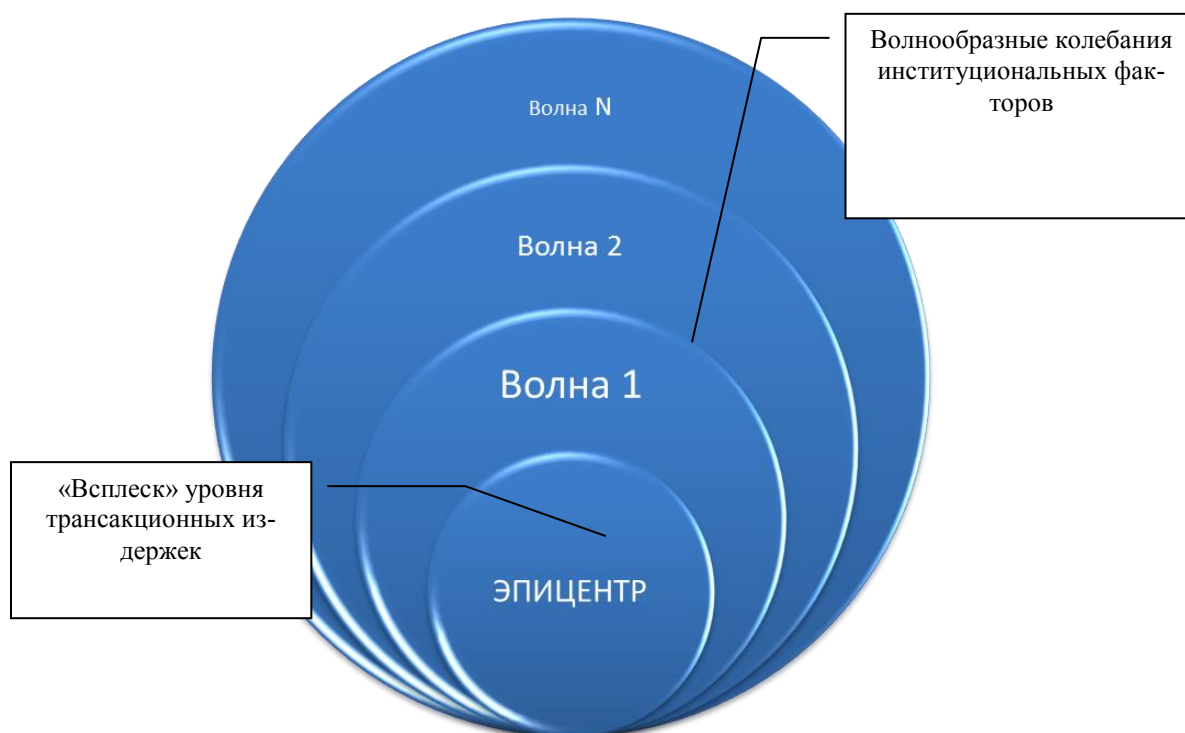


Рисунок 28 – Уровень транзакционных издержек как фактор эффективности институциональной организации лицензирования

В указанном теоретическом примере развитие теоретико-методологических подходов институциональной теории, иллюстрируемой в аспекте теории транзакционных издержек, способствует повышению объективности характеристик факторов регулирующего воздействия института лицензирования.

Действительно, существует взаимная зависимость иллюстрируемых показателей. Она заключается в том, что институциональные трансформации обуславливают изменение экономических показателей предпринимательской деятельности. И наоборот, изменение транзакционных издержек отражается на состоянии институциональной среды. Более того, такая методологическая основа позволяет использовать более широкий инструментарий, формулировать новые теоретико-методологические принципы и подходы к повышению эффективности организации института лицензирования в сфере железнодорожного транспорта. Предложенная методология оценки эффективности организации лицензирования в условиях управления взаимодействием регуляторов предполагает возможность количественной и качественной оценки результатов управленческого воздействия. В

этой связи следует отметить, что институт лицензирования является системой открытого типа и имеет возможность обмениваться с внешней средой и с иными регуляторами административными ресурсами, материальными и информационными потоками, обеспечивающими движение капитала, трудовых ресурсов и транспортных услуг.

Разнонаправленные, продиктованные целями собственной компетенции усилия регуляторов наделяют институциональную среду субъектов рынка транспортных услуг характеристиками динамичности, активности, асимметричности, неравновесности. Самоорганизующимися процессами экономического регулирования железнодорожного транспорта можно назвать своего рода кооперацию и конкуренцию регуляторов в указанной сфере. При синергетическом моделировании институциональной среды формируется взаимное влияние административных потенциалов регуляторов в условиях нелинейности, происходит самоорганизация сводов норм и правил осуществления лицензируемых видов деятельности.

Таким образом, как отмечает исследователь А.А. Мясников «использование методологии синергетики в экономических исследованиях сферы лицензирования в настоящее время становится все более актуальным, поскольку позволяет по-новому (по сравнению с более ранними методологическими подходами) выявлять различные экономические эффекты, существующие в экономической действительности, более глубоко понимать природу их возникновения, идентифицировать их и соответствующим образом влиять на течение экономических процессов» [220]. Понимание синергетических принципов и масштабов возникающих эффектов открывает возможность для качественно новой системы организации государственного регулирования сферой железнодорожного транспорта на качественно новом уровне. Вместе с тем, выявление в функционировании экономической системы синергетических эффектов предъявляет качественно новые требования к инструментам оперативного и стратегического прогнозирования и планирования на различных уровнях деятельности государственных регуляторов в сфере железнодорожного транспорта.

Постепенный переход от стандартной к синергетическим формам организации государственного регулирования может означать переход от государственного менеджмента как относительно «линейной» науки к видению ключевых проблем организации механизмов регулирования в рамках синергетической концепции. В настоящее время синергетика оказывает все более осязаемое влияние на менеджмент как научную основу процесса управления. Данное влияние сталкивается со сложностью, а также разнонаправленностью задач и сфер деятельности регуляторов экономики, которыми являются органы государственной власти, и междисциплинарной сущностью синергетической парадигмы государственного регулирования вообще и на железнодорожном транспорте в частности.

В теории экономического регулирования, на уровне развития понятийного аппарата, прочно укоренились такие естественно-научные понятия, как: энтропия, нелинейность, полярность, градиент, кластер, турбулентность и многие другие. В настоящее время актуальным становится вопрос о соотношении процессов государственного регулирования, рассматриваемых как:

- принуждение, т.е. четкое следование процедурам административного регламента;

- самоорганизация, основанная на осознанной реализации внутренних стимулов государственного регулятора.

Иначе говоря, деятельность органа государственной власти определена жестко регламентированными задачами, увязанными, с одной стороны, с интересами и общими задачами иных участников процесса государственного регулирования экономики, а с другой – с реализацией функций, мотивацией которых является исполнение задач, определяемых исключительно собственной компетенцией. Реализация задач, выполняемых в условиях самоорганизации, не требует, по мнению регулятора, согласования собственных действий с иными участниками процесса государственного регулирования.

Развитие государственного менеджмента, как науки, описывающей принципы государственного управления на транспорте, проблемы и тенденции, возникающие в этом процессе, обусловило необходимость построения теории и методо-

логии организации управленческой деятельности, включающей в себя как рациональную идеологию традиционного менеджмента, так и потенциал процессов саморазвития социально-экономических систем.

Сложности, возникающие при построении синергетической теории государственного регулирования сферы лицензирования на железнодорожном транспорте как социально-экономической системы, объясняются как объективными (недостаточность фундаментальных констант), так и субъективными обстоятельствами, а именно тем, что большинство основоположников синергетики – это физики, математики, химики. Вместе с тем социально-экономические системы отличаются от изучаемых в естествознании систем тем, что их состояние возможно характеризовать физическими, измеряемыми параметрами. В то же время численно описать факторы регулирующего воздействия лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг, возможно в основном косвенными методами, к числу которых можно отнести разного рода экспертные оценки. То же относится к природе управления административными барьерами на транспорте, залогом возникновения которых становятся такие государственные услуги, как лицензирование.

В социально-экономических системах, таких как институт лицензирования на транспорте, целесообразно допускать описание состояния не на физическом, а на информационном уровне. Понятно, что взаимодействие государственных регуляторов в отношении одного и того же субъекта рыночных отношений строится прежде всего на информационной коммуникативной основе. В таком случае необходимо находить аналогии в физических процессах, в том числе в принципах их оценки, измерения. Данное обстоятельство затрудняет построение и использование математических моделей самоорганизации в социально-экономических системах, имеющих прикладное значение. К примеру, математическое описание регламента взаимодействия нескольких экономических регуляторов возможно, но исчисление суммарного эффекта их усилий возможно исключительно косвенными методами. Примером такого взаимодействия могут служить регулятивные функции Министерства транспорта как органа, осуществляющего нормативное

регулирование, и усилия Федеральной антимонопольной службы, осуществляющей антимонопольное регулирование деятельности естественно-монопольных секторов российской экономики, например компании ОАО «Российские железные дороги».

Для применения подходов рациональной самоорганизации в процессе анализа системы государственного регулирования на транспорте основополагающим необходимо определить исследование природы процессов, происходящих между составляющими структурными элементами такой системы, которая, в свою очередь, является также благотворной средой для реализации принципов менеджмента, характеризует его предметную область, а также является средством выполнения непосредственных задач деятельности макроэкономических государственных регуляторов.

Процессы в системе лицензирования на железнодорожном транспорте, являющейся сложной системой, подчиняются общим закономерностям, изучаемым синергетикой. Практическая реализация теории рациональной самоорганизации вряд ли может быть сведена к формату прикладной инструкции для конкретного государственного служащего, являющегося ключевым элементом любого аппарата государственного управления. Поэтому усилия исключительно высшего государственного менеджмента в части применения синергетических парадигм управления могут дать, в лучшем случае, частичный и неустойчивый результат. Реализация подобных принципов организации модели принятия управленческих решений, реализуемой с учетом возникающих синергетических эффектов на всех уровнях организационной иерархии, может способствовать повышению эффективности деятельности всех звеньев вертикали органов государственной власти в сфере транспорта.

Таким образом, в условиях преобладания государственно-монополистических укладов в развитии отдельных секторов отечественной экономики представляется целесообразным совершенствовать синергетические инструменты организации государственного регулирования. Принципиальной основой таких подходов должна стать достоверная оценка синергетических эффектов,

возникающих в процессе осуществления разнонаправленных действий государственных регуляторов в отношении одних и тех же участников рыночных отношений\*.

Итак, суть методологии оценки синергетической эффективности организации лицензирования в условиях взаимодействия регуляторов в сфере железнодорожного транспорта заключается в определении синергетического эффекта, возникающего при сочетании регулирующих воздействий всей совокупности регуляторов, формирующих институциональные условия осуществления лицензируемых видов деятельности. В таком случае синергетический эффект процесса организации лицензирования субъектов рынка транспортных услуг – это повышение эффективности функционирования института лицензирования в результате интеграции, слияния отдельных регулирующих воздействий в единую систему, за счет так называемого системного эффекта (эмерджентности).

Интегральным показателем оценки эффективности организации института лицензирования субъектов рынка транспортных услуг целесообразно признать уровень транзакционных издержек.

---

\* Подробное обоснование указанной позиции см.: Буровцев В.В. Синергетические принципы организации государственного управления в условиях государственно-монополистического капитализма // Транспортное дело России. – 2012. – №4. – С. 66–67.

### Выводы по главе 3

Тенденции развития сферы транспортных услуг, в частности, касающиеся развития конкурентной среды, сокращения объемов субсидирования, повышения конкурентоспособности транспортных услуг, обуславливают применение новых методологических подходов в организации лицензирования отдельных видов деятельности. Применяемый сегодня административно-правовой методологический подход не обладает необходимым спектром инструментов экономического регулирования сферы транспортных услуг.

Методология институциональной организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг основывается:

- 1) на интерпретации результатов институционального анализа регулирующего воздействия административных процедур, обязательных условий и требований лицензирования;
- 2) на возможностях стандартизации и алгоритмизации процессов анализа проблем, синтеза решений формирования комплексных программ взаимодействия в сфере железнодорожного транспорта;
- 3) на оценке синергетических эффектов, возникающих в процессе осуществления целенаправленного сорегулирования сферы лицензируемой деятельности субъектов рынка транспортных услуг.

Исходным постулатом является понимание процесса лицензирования деятельности как государственного института, регламентирующего условия осуществления предпринимательской деятельности. На первом этапе исследуется взаимосвязь между обязательными требованиями и условиями лицензирования и экономическими последствиями, возникающими в процессе осуществления лицензируемых видов деятельности. Возникает понятие факторов регулирующего воздействия, полярности воздействия и его совокупной величины.

Стандартизация и алгоритмизация механизма институциональной организации заключается в выработке единых подходов ко всей вариативности условий



осуществления лицензируемых видов деятельности на железнодорожном транспорте. Применяемый сегодня стандарт оказания государственных услуг по лицензированию деятельности содержит ряд институциональных установок, интерпретация которых открывает возможность применения единых подходов к оптимизации условий осуществления лицензируемых видов деятельности. Стандартный алгоритм функционирования механизма институциональной организации лицензирования включает этапы формулирования и структурирования проблемной области, синтезирование прикладных решений, формирование комплексных программ взаимодействия регуляторов.

Синергетическая эффективность организации лицензирования заключается в оценке синергетических эффектов, возникающих в процессе взаимодействия смежных регуляторов в сфере железнодорожного транспорта. Целенаправленное взаимодействие регуляторов становится возможным благодаря пониманию институциональной и динамической природы процесса лицензирования деятельности. Интегральным показателем эффективности организации института лицензирования субъектов рынка транспортных услуг целесообразно признать уровень трансакционных издержек.

## **4. МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ИНСТИТУЦИОНАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

### **4.1 Формирование системы ключевых показателей эффективности функционирования системы лицензирования в сфере железнодорожного транспорта**

Целесообразно определить перечень показателей, имеющих ключевое значение для достижения стратегических и тактических (операционных) целей организации лицензирования в сфере железнодорожного транспорта. Использование указанных ключевых показателей на практике призвано обеспечить формирование объективной оценки эффективности функционирования института лицензирования, в том числе оценки имеющихся возможностей достижения целей государственного регулирования лицензируемых видов деятельности на железнодорожном транспорте. Формирование указанной системы показателей стало нормой в зарубежной научной практике и получило обобщенное наименование «Key performance indicators (KPI)», в русском переводе – «ключевые показатели эффективности» или «ключевые показатели результата (результативности) деятельности» [239].

Принципиальным является тот факт, что указанные показатели должны быть связаны с целями процесса организации института лицензирования, т.е. образованы исходя из его целевых ориентиров. Концепция «Управление по целям» позволяет обеспечить достаточную адекватность и четкость результатов целеполагания, структурировать вытекающие задачи различного уровня организации лицензирования.

В соответствии со сложившейся практикой целесообразно классифицировать ключевые показатели эффективности организации лицензирования по признаку отражения временного периода, обуславливающего процесс их формирования:

- 1) опережающие, позволяющие характеризовать уровень эффективности организации лицензирования до начала или завершения процедуры лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг;
- 2) запаздывающие, позволяющие характеризовать эффективность организации лицензирования по истечении периода выполнения необходимых административных процедур лицензирования.

Применительно к объекту настоящего исследования к запаздывающим показателям целесообразно отнести такие финансовые показатели, как уровень трансакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг, осуществляющих лицензируемые виды деятельности. Период определения указанного интегрального показателя относится к моменту завершения необходимых административных процедур лицензирования.

Преимущества применения указанного показателя состоят в его интегральном, обобщающем характере. Основным его недостатком является невозможность проведения соответствующей оценки текущей эффективности организации института лицензирования. Вместе с тем к числу показателей, характеризующих эффективность функционирования института лицензирования, целесообразно отнести показатели рынка, состояния конкурентной среды, распределения долей участников, уровня входных барьеров и т.д. Все перечисленные показатели имеют свойство менять собственные параметры вследствие оказания регулирующего воздействия, возникающего в процессе функционирования института лицензирования.

Опережающие показатели эффективности организации института лицензирования отражают обязательные условия и требования лицензирования деятельности. К их числу целесообразно отнести период оказания государственной услуги по лицензированию деятельности, размер государственной пошлины, требования к технологической оснащенности, уровню квалификации кадров, наличию и профилю производственных подразделений и т.д. Указанные условия и требования

определяются целым перечнем нормативно-правовых актов, регламентирующих осуществление административных процедур лицензирования. Необходимо подчеркнуть, что опережающие показатели, сообразно целям настоящего научного исследования, имеют определенные преимущества в процессе выработки управленческих, регулятивных решений ввиду возможности прогнозирования результатов деятельности до момента расходования временных, материальных и финансовых ресурсов, необходимых для осуществления процедуры лицензирования. Основным недостатком применения указанных показателей является сложность их стоимостного измерения, необходимость использования экспертных методов экономической оценки.

Таким образом, ключевые показатели эффективности организации лицензирования в сфере железнодорожного транспорта являются частью общей системы сбалансированных показателей, позволяющих определять причинно-следственные связи между целями организации института лицензирования и показателями его эффективности, выявлять существенные регулирующие воздействия, характеризуемые зависимостью результатов деятельности субъектов рынка транспортных услуг от обязательных условий и требований института лицензирования. Целесообразно обобщить изложенную систему формирования ключевых показателей в табличной форме (таблица 12).

Вместе с тем следует отметить, что в настоящее время в отечественной практике государственного регулирования рынка сложился целый ряд подходов к оценке состояния основных показателей его развития. Учитывая ряд особенностей исходных условий формирования конкурентной среды на железнодорожном транспорте, и достигнутые результаты в этой области, важным представляется изучение опыта применения системы показателей Федеральной антимонопольной службы, призванной обеспечить контроль и развитие условий конкуренции в сфере железнодорожного транспорта.

Таблица 12 – Классификация ключевых показателей эффективности организации лицензирования по признаку временного периода их формирования

Вид показателей	Характеристика показателей	Период формирования	Адресная ответственность	Преимущества применения	Недостатки применения
ЗАПАЗДЫВАЮЩИЕ	Уровень транзакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг	Формируются по истечении периода выполнения процедуры лицензирования	Соискатель лицензии, регуляторы, организации оказывающие услуги	Позволяет выразить всю совокупность возникающих издержек субъектов рынка транспортных услуг, в процессе лицензирования деятельности способствует точности достижения целей регулирования	Не позволяет осуществить проведение оценки текущей эффективности организации института лицензирования, нецелесообразен в случае слабой достоверности условий прогнозирования
	Достигнутые показатели развития рынка транспортных услуг: состояние конкурентной среды, распределение долей участников, уровень входных барьеров; и др.	До момента начала и завершения процедуры лицензирования деятельности	Регуляторы		
ОПЕРЕЖАЮЩИЕ	Временные интервалы процедуры лицензирования деятельности	До момента начала и завершения процедуры лицензирования деятельности	Регуляторы	Возможности прогнозирования результатов деятельности до момента расходования временных, материальных и финансовых ресурсов, необходимых для осуществления процедуры лицензирования	Сложность стоимостного измерения основной части показателей, необходимость использования экспертных методов экономической оценки
	Изначально фиксированные обязательные расходы (пошлина)		Регуляторы		
	Степень соответствия требованиям технологической оснащенности		Соискатель лицензии		
	Характеристики кадрового потенциала		Соискатель лицензии		
	Наличие производственных подразделений		Соискатель лицензии		

Приказом ФАС России от 28.04.2010 № 220 (ред. от 20.07.2016) утвержден Порядок проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке. Пунктом 1.3 указанного порядка определены этапы проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке, обусловленные анализируемыми показателями:

- 1) определение продуктовых границ товарного рынка;
- 2) определение географических границ товарного рынка;
- 3) определение состава хозяйствующих субъектов, действующих на товарном рынке в качестве продавцов и покупателей;
- 4) расчет объема товарного рынка и долей хозяйствующих субъектов;
- 5) определение уровня концентрации товарного рынка;
- 6) определение барьеров входа на товарный рынок;
- 7) установление доминирующего положения (при его наличии) хозяйствующего субъекта (хозяйствующих субъектов).

Итогом выполнения указанных этапов, включая определение периода проведения исследования, применительно к предмету настоящего научного исследования является подготовка комплексного аналитического отчета об оценке состояния конкуренции на рынке транспортных услуг, подлежащих лицензированию.

Таким образом, исходя из реализуемых ФАС России этапов исследования, необходимо следующим образом уточнить ключевые показатели развития конкуренции (таблица 13).

Таблица 13 – Идентификация понятий зависимых параметров развития конкуренции на рынке транспортных услуг

Зависимый параметр развития конкуренции	Единица измерения	Характеристика показателя
1. Продуктовые границы рынка транспортных услуг, подлежащих лицензированию	Единица транспортной услуги - заменителя	Уровень конкуренции между различными видами транспорта. Например, пригородные пассажирские перевозки возможно осуществлять как железнодорожными так и автобусными маршрутами

## Продолжение таблицы 13

Зависимый параметр развития конкуренции	Единица измерения	Характеристика показателя
1. Географические границы рынка транспортных услуг, подлежащих лицензированию	Километр, квадратный километр	Протяженность полигона транспортных услуг, удаленность от пункта назначения, масштабы транспортной доступности региона, в котором осуществляются лицензируемые виды транспортных услуг
2. Число хозяйствующих субъектов, действующих на рынке транспортных услуг в качестве поставщиков транспортных услуг и их потребителей	Единица участника рынка	Число конкурирующих предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности, а также число организаций и частных лиц, пользующихся транспортными услугами
3. Объем рынка транспортных услуг, подлежащих лицензированию	Рубль	Стоимостная оценка количества транспортных услуг, подлежащих лицензированию (сумма финансовых средств, получаемых в результате выполнения транспортных услуг)
4. Доли хозяйствующих субъектов на рынке транспортных услуг, подлежащих лицензированию	Процент	Степень равномерности освоения рынка транспортных услуг, подлежащих лицензированию
5. Перечень барьеров входа на рынок транспортных услуг, подлежащих лицензированию	Единица барьера	Число осознанно существующих (функционирующих) препятствий на пути осуществления предпринимательской деятельности
6. Доминирующее положение хозяйствующих субъектов	Единица доминирующего участника рынка	Число участников рынка, чья доля на рынке превышает более чем в три раза размер средней доли участника рынка транспортных услуг

Суммарное регулирующее воздействие положительных и отрицательных факторов института лицензирования формирует совокупное регулирующее воздействие, оказываемое им на условия осуществления деятельности субъектов рынка транспортных услуг. В таком случае описанные выше показатели в своей совокупности призваны отражать изменения рыночного пространства, происходящие вследствие регулирующего воздействия института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг.

Характеристики факторов регулирующего воздействия института лицензирования позволяют определить возможность их целенаправленной коррекции путем управления процессом организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг (таблица 14).

Таблица 14 – Факторы формирования рынка транспортных услуг, подверженные регулируемому воздействию института лицензирования [102]

Факторы института лицензирования	Характер регулирующих воздействий лицензирования	Факторы формирования рынка транспортных услуг, подверженные воздействию лицензирования
<i>Воздействия, направленные на качественное развитие условий деятельности</i>		
<p>1. Качественный отбор хозяйствующих субъектов</p>	<p>Обеспечение безопасности транспортной услуги обеспечит рост уровня ее качества. Рост качества услуги будет способствовать росту спроса, в том числе в условиях конкуренции между различными видами транспорта</p>	<p>Продуктовые границы рынка транспортных услуг расширятся за счет частичного замещения ввиду роста качества транспортных услуг. Количество потребителей транспортных услуг вырастет. Географические границы рынка транспортных услуг способны расширяться с ростом их доступности, ввиду возникновения предпосылок к частичному замещению услуг в смежных региональных рынках. Объем товарных ресурсов рынка транспортных услуг вырастет</p>
<p>2. Стимулирование ответственности за нарушение требований и норм законодательства</p>	<p>Стимулирует приобретение конкурентных преимуществ в рамках единых нормативных требований, препятствует развитию недобросовестной конкуренции, стимулирует предприятия использовать легальные рыночные приемы конкурентной борьбы</p>	<p>Качественный состав участников рынка изменится в связи с предпочтительностью условий деятельности законопослушных лицензиатов Доли доминирующих хозяйствующих субъектов на рынке уменьшатся за счет совершенствования условий развития конкуренции на рынке транспортных услуг</p>



## Продолжение таблицы 14

Факторы института лицензирования	Характер регулирующих воздействий лицензирования	Факторы формирования рынка транспортных услуг, подверженные воздействию лицензирования
3. Повышение информированности регулятора и эффективности регулирования	Способствует адекватности принимаемых регуляторами решений в отношении развития конкурентной среды, рост прозрачности и прогнозируемости рынка транспортных услуг.	<p>Количественный состав участников рынка может быть регламентирован принимаемыми решениями регуляторов на основе полученной информации о лицензиатах.</p> <p>Географические границы рынка могут быть изменены ввиду специализации отдельных направлений развития рынка транспортных услуг</p>
<i>Отрицательные регулирующие воздействия института лицензирования</i>		
1. Рост транзакционных издержек пользователей государственных услуг.	Возникновение или рост дополнительных издержек, необходимых для приведения условий осуществления деятельности к возникшим или возросшим требованиям и условиям института лицензирования.	<p>Количество участников рынка – возникают предпосылки к снижению их числа ввиду удорожания транспортной услуги.</p> <p>Объем товарного ресурса рынка транспортных услуг уменьшится ввиду оттока потребителей.</p> <p>Качественные показатели структуры рынка ухудшатся ввиду возникновения эффекта масштаба.</p> <p>Рыночный потенциал доминирующих участников рынка увеличится</p>
2. Нарушение механизмов саморегуляции рынка;	Создание ресурсозатратных препятствий в деятельности субъектов рынка транспортных услуг, ограничение свободного доступа на рынок потенциальных участников рынка транспортных услуг.	<p>Количество лицензиатов сократится ввиду неспособности покрыть достаточный уровень затрат.</p> <p>Доли хозяйствующих субъектов увеличатся ввиду оттока участников рынка.</p> <p>Качественные показатели структуры товарного рынка ухудшатся ввиду возникновения дополнительных параметров входного барьера.</p> <p>Рыночный потенциал доминирующих участников рынка вырастет</p>

## Продолжение таблицы 14

Факторы института лицензирования	Характер регулирующих воздействий лицензирования	Факторы формирования рынка транспортных услуг, подверженные воздействию лицензирования
3. Рост бюрократических рисков	Негативные явления, связанные с реализацией административных механизмов лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг, выбора метода регулирования.	<p>Количество участников рынка сократится ввиду наличия административных ограничений.</p> <p>Доли доминирующих хозяйствующих субъектов на рынке увеличатся ввиду возможного сращивания с интересами государственных регуляторов.</p> <p>Рыночный потенциал доминирующих хозяйствующих субъектов увеличится за счет возможного применения протекционных мер со стороны заинтересованных государственных регуляторов</p>

Приведенные выше зависимости состояния факторов рыночной среды в сфере железнодорожного транспорта от факторов регулирующего воздействия института лицензирования обусловлены природой изучаемого механизма барьерного регулирования рынка. Подверженность факторов изменениям институциональной среды предопределена их динамичной природой и выполняемой ими ролью индикатора состояния рыночной среды, отражающего реальные условия осуществления предпринимательской деятельности в сфере железнодорожного транспорта.

Целесообразно провести анализ возникающих экономических эффектов, их отражения в совокупности многообразных факторов рыночной среды с точки зрения сохранения баланса рыночного равновесия. С этой целью предположим, что до изменения параметров института лицензирования (или до момента его организации и начала функционирования) на отдельном рынке транспортных услуг в результате сложившихся условий рыночной конъюнктуры установились определенные величины ключевых показателей.

Существующие производственные условия, уровень себестоимости, норма прибыли, уровень дефицита ресурсов и иные факторы предопределили совокупный объем производства  $Q$ . Уровень тарифов, качественные характеристики транспортных услуг (транспортных услуг, подлежащих лицензированию), в том числе уровень безопасности, сервиса, гарантий доставки, предопределили уровень

спроса, выражаемый кривой  $D$ . Рыночная конъюнктура, условия перевозки, осуществления рассматриваемых видов деятельности, характеристики субъектов рынка транспортных услуг и их рыночные доли предопределили уровень предложения, выражаемый кривой  $S$ . Уровень сложности сопровождения юридических процедур, пороговые значения входных барьеров, обязательные условия и требования лицензирования отдельных видов деятельности (или их отсутствие) и масса иных факторов предопределят исходный уровень транзакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг  $C$ . Исходный уровень предельной полезности транспортных услуг, подлежащих лицензированию, которым понимается как ценность транспортной услуги, достигаемая на уровне насыщения рынка, будет выражена величиной  $B$ . В таком случае точку пересечения спроса и предложения на рынке транспортных услуг, подлежащих лицензированию, возможно выразить величиной  $E$ . Тогда исходный равновесный объем производства будет  $Q_E$ , а исходный равновесный уровень цен –  $P_E$ .

Теперь предположим, что на отдельном рынке транспортных услуг, подлежащих лицензированию, вступил в силу нормативно-правовой акт, существенно повышающий уровень обязательных требований и условий лицензирования перевозочной деятельности. Иначе говоря, институт лицензирования, сущность которого понимается как свод норм и правил, регламентирующих деятельность субъектов рынка транспортных услуг и имеющих экономические последствия, существенно изменил свои характеристики, а соответственно и собственные регулирующие воздействия.

В таком случае усложнившиеся производственные условия, возросший уровень себестоимости, соответственно сократившаяся норма прибыли и иные факторы предопределят необходимость роста совокупного объема производства до величины  $Q_E$ , обусловленной необходимым эффектом масштаба, позволяющим сократить возросший удельный размер постоянных издержек субъектов рынка транспортных услуг. Вместе с тем возросшие качественные характеристики транспортных услуг (транспортных услуг, подлежащих лицензированию), в том числе возросший уровень безопасности и возможно, сервиса, повышенные гаран-

тийные условия перевозки, вновь возникшие или усилившиеся конкурентные преимущества в сравнении с иными видами транспорта предопределяют рост уровня спроса, выражаемый кривой  $D'$ . Изменившаяся рыночная конъюнктура, усложнившиеся условия осуществления рассматриваемых видов деятельности, повышенная потребность в ресурсах субъектов рынка транспортных услуг и укрупнившиеся рыночные доли оставшихся участников рынка предопределяют повышенный уровень предложения, выражаемый кривой  $S'$ .

Возросший уровень сложности сопровождения процедуры лицензирования, увеличившиеся пороговые значения входных барьеров, возросшие обязательные условия и требования лицензирования отдельных видов деятельности (или их появление) и масса иных факторов предопределяют повышение уровня транзакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг до достижения уровня  $C'$ . Уровень предельной полезности транспортных услуг, подлежащих лицензированию, понимаемый как ценность транспортной услуги, достигаемая на уровне насыщения рынка, достигнет более высокой планки ввиду роста качества оказываемых услуг и будет выражена величиной  $B'$ . В таком случае точка пересечения спроса и предложения на рынке транспортных услуг, подлежащих лицензированию, сместится в сторону роста объема транспортных услуг и их стоимости и достигнет величины  $E'$ . В таком случае равновесный объем производства увеличится до уровня  $Q_{E'}$ , равно как и вновь достигнутый, возросший равновесный уровень цен  $P_{E'}$ . В этом случае институт лицензирования выступит катализатором инфляционных процессов, одновременно способствуя удорожанию стоимости лицензируемых транспортных услуг, а также обеспечивая рост качества (безопасности) транспортной услуги (рисунок 29).

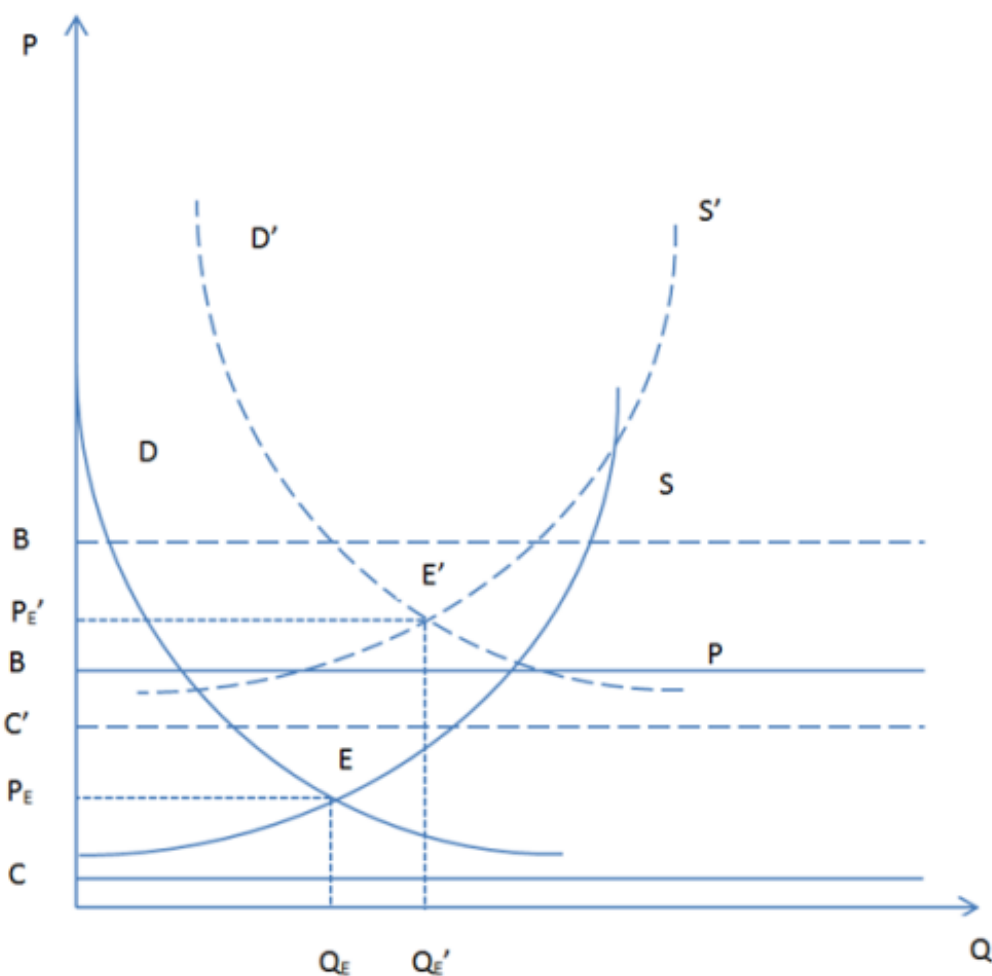


Рисунок 29 - Смещение точки рыночного равновесия в условиях роста транзакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг

Обозначения, принятые на рисунке 30:

$P$  – уровень цен;

$Q$  – объем производства;

$D$  – кривая спроса;

$S$  – кривая предложения;

$C$  – исходный уровень транзакционных издержек пользователей;

$E$  – точка пересечения спроса и предложения;

$Q_E$  – исходный равновесный объем производства;

$P_E$  – исходный равновесный уровень цен;

$D'$  – смещенная кривая спроса;

$S'$  – смещенная кривая предложения;

$C'$  – достигнутый уровень транзакционных издержек пользователей;

$Q_E'$  – достигнутый равновесный объем производства;

$P_E'$  – достигнутый равновесный уровень цен;

$B$  – исходный уровень предельной полезности;

$B'$  – достигнутый уровень предельной полезности;

$E'$  – смещенная точка пересечения спроса и предложения.

Следовательно, приведенные зависимости действительно иллюстрируют экономическую природу регулирующего воздействия института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг, а также обуславливают причины изменения факторов рыночного равновесия в сфере транспортных услуг.

Вместе с тем изменение показателей, характеризующих состояние рыночной среды, – это далеко не единственная группа показателей, описывающих изменения, возникающие в ходе регулирующего воздействия института лицензирования.

Так, фактор регулирующего воздействия «стимулирование ответственности за нарушение требований и норм законодательства», понимаемый как дополнительные меры ответственности в отношении хозяйствующих субъектов, являющихся пользователями государственных услуг по лицензированию деятельности, целесообразно выразить изменением следующих показателей:

- 1) число выявленных нарушений требований законодательства;
- 2) число нареканий (рекламаций) со стороны потребителей;
- 3) объем штрафных санкций;
- 4) число внеплановых проверок;
- 5) число фактов приостановления деятельности;
- 6) и другие показатели.

Фактор регулирующего воздействия «повышение информированности регулятора и эффективности регулирования», понимаемый как дополнительные информационные потоки, усиливающие обратную связь между объектом регулирования и регулятором, целесообразно выразить изменением следующих показателей:

- 1) число показателей отчетности;
- 2) число отчетных форм;

- 3) емкость электронных данных отчетных форм отчетности;
- 4) и другие показатели.

Фактор регулирующего воздействия «рост транзакционных издержек пользователей государственных услуг», понимаемый как дополнительные транзакционные издержки, определяемые в результате анализа оборачиваемости капитала организации – пользователя государственных услуг по лицензированию деятельности, а также связанные с последующим ухудшением положения предприятия на рынке, утратой или ослаблением части конкурентных преимуществ, ростом рисков, возникающих вследствие изменений параметров внутренней и внешней среды, оплатой государственной пошлины и приобретением дополнительных активов, целесообразно выразить изменением следующих показателей:

- 1) размер государственной пошлины;
- 2) ставка банковского процента;
- 3) период потребления государственной услуги;
- 4) стоимость дополнительного комплекта оборудования;
- 5) стоимость услуг обучения дополнительного сотрудника;
- 6) число дополнительно привлекаемых сотрудников;
- 7) фонд оплаты труда привлекаемых сотрудников;
- 8) стоимость услуг юридического сопровождения;
- 9) стоимость маркетинговых мероприятий;
- 10) стоимость обеспечения сохранности и обслуживания объекта;
- 11) и другие показатели [93, 94] .

Фактор регулирующего воздействия «рост бюрократических рисков», понимаемый как вероятность принятия неадекватных управленческих решений, в том числе продиктованных лоббистскими интересами целесообразно выразить изменением следующих показателей:

- 1) сумма страхования экономических рисков;
- 2) число административно-правовых споров;
- 3) число выявленных коррупционных правонарушений;
- 4) и другие показатели.

Обобщая описанные выше зависимости показателей и факторов регулирующего воздействия, целесообразно предложить следующую систему ключевых показателей эффективности организации лицензирования в сфере железнодорожного транспорта (таблица 15).

Таблица 15 – Система ключевых показателей эффективности организации лицензирования в сфере железнодорожного транспорта

Полнота регулирующего воздействия	Фактор регулирующего воздействия	Период формирования показателя	Ключевые показатели эффективности
Положительная	Качественный отбор хозяйствующих субъектов	Запаздывающие показатели	Число участников рынка (X ед.). Продуктовые границы рынка (Y ед. заменителей). Географические границы рынка (Z км <sup>2</sup> ). Объем товарных ресурсов рынка (W руб.). И другие показатели
	Стимулирование ответственности за нарушение требований и норм законодательства	Запаздывающие показатели	Число выявленных нарушений требований законодательства (X факт.). Число нареканий (рекламаций) со стороны потребителей (Y факт.). Объем штрафных санкций (Z руб.). Число внеплановых проверок (W шт.). Число фактов приостановления деятельности (Q факт.). И другие показатели



## Продолжение таблицы 15

Полярность регули- рующего воздействия	Фактор регулирую- щего воздействия	Период формиро- вания показателя	Ключевые показатели эффективности
Отрицательная	Рост транзакционных издержек пользователей государственных услуг	Опережающие по- казатели	Размер государственной пошлины (руб.). Ставка банковского процента (%). Период потребления государственной услуги (календарных дней). И другие показатели.
		Запаздывающие показатели	Стоимость дополнительного комплекта оборудования (руб. / компл.) Стоимость услуг обучения дополни- тельного сотрудника (руб. / курс) Число дополнительно привлекаемых сотрудников (чел.). Фонд оплаты труда дополнительно привлекаемых сотрудников (руб.). Стоимость услуг юридического сопро- вождения (руб.). Стоимость дополнительного комплекса маркетинговых мероприятий (руб. / компл.). Стоимость обеспечения сохранности и обслуживания объекта оказания госу- дарственной услуги (руб.). И другие показатели.
	Нарушение механиз- мов саморегуляции рынка	Опережающие по- казатели	Число административных барьеров входа на рынок (Y шт.). И другие показатели.
		Запаздывающие показатели	Средний размер доли участника рынка (X руб.). Доля доминирующих хозяйствующих субъектов (Z %). И другие показатели.

Продолжение таблицы 15

Полярность регулирующего воздействия	Фактор регулирующего воздействия	Период формирования показателя	Ключевые показатели эффективности
	Рост бюрократических рисков	Запаздывающие показатели	Сумма страхования экономических рисков (X руб.). Число административно-правовых споров (Y факт.). Число выявленных коррупционных правонарушений (Z факт.). И другие показатели.

## 4.2 Функционирование системы институциональной организации лицензирования на железнодорожном транспорте

После определения перечня факторов и полярности совокупного регулирующего воздействия института лицензирования, а также формирования системы ключевых показателей его эффективности, возникает закономерная потребность в определении возможности формирования управленческих воздействий в отношении процесса организации института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг. Ввиду многообразия подходов к определению понятия процесса управления у современных исследователей не сложилось единого видения понятия «инструменты управления», тем не менее его общее значение сводится к набору методов и приемов, используемых в процессе сбора информации, ее анализа и последующей выработки управленческих решений [290].

На современном этапе развития общества сформировался устойчивый стереотип восприятия барьерных методов регулирования экономической системы, заключающийся в необоснованном негативном отношении к административным барьерам. В этом случае понимание целей оптимизации деятельности таких государственных институтов, как лицензирование, заключается в их безусловном сокращении, а то и вовсе в повсеместной ликвидации. Анализ нормативно-правовой базы в сфере железнодорожного транспорта действительно свидетельствует о значительном сокращении числа лицензируемых видов деятельности. Так, за последние десять лет были значительно снижены, а затем ликвидированы такие административные барьеры, как лицензирование перевозки грузов на железнодорожном транспорте, погрузо-разгрузочная деятельность (за исключением опасных грузов) и другие. Вместе с тем, как отмечалось выше, административные барьеры, коим является институт лицензирования [102], – это, сознательно воздвигаемые на основе общественной инициативы препятствия на пути осуществления предпринимательской деятельности. Наряду с явными отрицательными факторами регулирующего воздействия, такими как рост уровня транзакционных издержек,

указанные институциональные механизмы исполняют важные социально значимые функции, которые обуславливают их возникновение, функционирование и развитие.

Таким образом, возникает цель повышения эффективности государственного регулирования экономики, достигаемая в результате решения задачи управления совокупным регулирующим воздействием института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг. Ввиду этого следует подчеркнуть наличие связей между характеристиками регулирующего воздействия института лицензирования и условиями осуществления деятельности предприятий железнодорожного транспорта (рисунок 30).

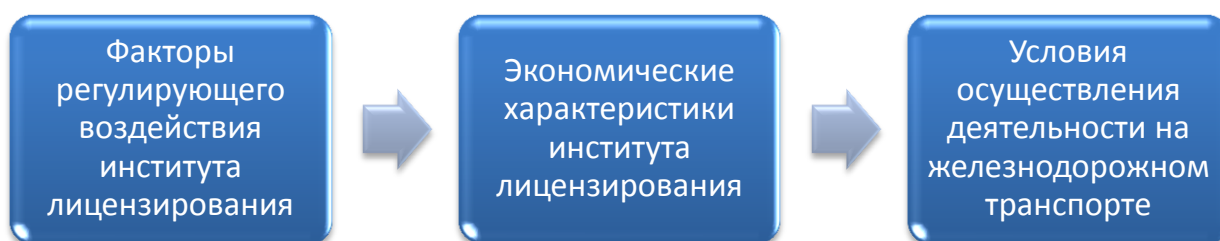


Рисунок 30 – Этапы процесса формирования регулирующего воздействия института лицензирования на условия осуществления предпринимательской деятельности субъектов рынка транспортных услуг

Выявленная зависимость обуславливает возможность целенаправленной коррекции факторов регулирующего воздействия института лицензирования. Указанное обстоятельство, в свою очередь, позволяет говорить о возможности формирования управленческого воздействия, оказываемого на процесс организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг (рисунок 31).

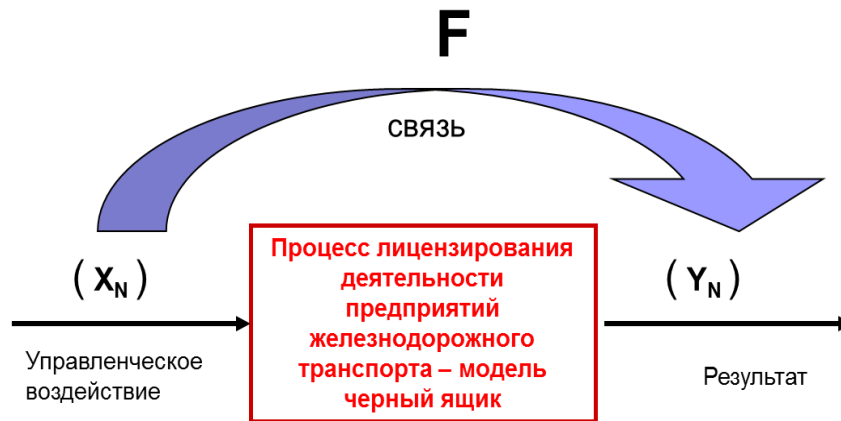


Рисунок 31 – Возможность формирования управленческого воздействия на процесс организации лицензирования субъектов рынка транспортных услуг

Способность управления регулирующим воздействием опосредованно характеризует возможности управления взаимодействием регуляторов в сфере железнодорожного транспорта, которые заключаются в потенциале коррекции ключевых характеристик таких государственных услуг, как лицензирование деятельности в сфере железнодорожного транспорта. Следовательно, достижение цели оптимизации институциональных условий функционирования предпринимательской среды на железнодорожном транспорте возможно в результате организации эффективного взаимодействия регуляторов в указанной сфере. Наличие взаимосвязи обуславливает возможность целенаправленной коррекции факторов регулирующего воздействия. Указанное обстоятельство, в свою очередь, позволяет говорить о наличии возможности формирования управленческого воздействия, оказываемого в отношении процесса коррекции регулирующих воздействий института лицензирования, иначе говоря, его целенаправленной трансформации.

Ключевым этапом, иллюстрирующим возможности изменения уровня эффективности взаимодействия регуляторов, является этап коррекции уровня и полярности регулирующего воздействия института лицензирования на условия осуществления предпринимательской деятельности. Изменение свойств регулирующего воздействия обуславливает его целенаправленную трансформацию по отношению к субъектам рынка транспортных услуг, подлежащих лицензированию. Таким образом, алгоритм управления эффективностью организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг целесообразно представ-

лять процессом трансформации свойств регулирующего воздействия института лицензирования, осуществляемой согласованными воздействиями регуляторов в сфере железнодорожного транспорта.

*Сущность процесса управления эффективностью организации лицензирования.* В рамках настоящего научного исследования целесообразно определить суть понятия «управление эффективностью организации лицензирования». Изначально представляется, что управление процессом предполагает планирование процесса, его организацию, мотивацию исполнения и контроль результатов управления указанным процессом. Понятие процесса предполагает движение, изменение, динамику определенных его параметров. Понятие динамики противоположно понятию статики. Следовательно, в рамках настоящего научного исследования мы изучаем управление динамичным объектом, обладающим не статичными свойствами, т.е. меняющимся, движущимся. Любое движение, а, следовательно, и процесс организации лицензирования имеет свое начало, период осуществления и завершение. Указанные точки предопределяют этапы процесса управления, которые характеризуются соответствующими мероприятиями, объединяемыми в комплексы. Реализуемые мероприятия также могут иметь общие характеризующие их признаки. Также в определении управления процессом организации лицензирования целесообразно выделить целевую функцию, характеризующую достижение результата. Логичным результатом повышения эффективности организации лицензирования должно стать сокращение уровня транзакционных издержек участников рынка транспортных услуг.

Таким образом, в рамках настоящего научного исследования необходимо ввести следующее теоретическое положение: управление организацией лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг – это целенаправленное планирование, формирование и реализация комплексов организационно-правовых мероприятий, способствующих снижению уровня транзакционных издержек пользователей государственных услуг по лицензированию деятельности, возникающих в процессе осуществления административных процедур лицензирования.

*Целевые ориентиры управления.* Цель процесса характеризуется его результатами, той полезной работой, которая проделана по отношению к объекту управления. В результате согласованной регуляторами трансформации регулирующего воздействия института лицензирования достигаются условия сокращения уровня транзакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг. Фактически, конечной целью управления в данном случае является решение оптимизационной задачи в многопараметрическом пространстве управления с единой функцией цели, а именно цели всеобщего блага. Соответственно, цель управления институциональной организацией лицензирования – является повышение эффективности функционирования института лицензирования, характеризуемое сокращением уровня транзакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг.

*Субъект управления.* Особенность процесса управления эффективностью организации института лицензирования состоит в том, что субъект управления, деятельность которого проявляется в разнонаправленных регулирующих воздействиях регуляторов - неоднороден. Суть и эффективность самой формы таких отношений как взаимодействие регуляторов в сфере железнодорожного транспорта, обусловлена обособленностью соучастников указанного процесса. Иначе говоря, ценность взаимодействия регуляторов зависит от разности их позиций. Только в этом случае достигается объективность в оценке последствий принимаемых управленческих и регулятивных решений. Поэтому субъектом процесса управления эффективностью организации лицензирования деятельности в сфере железнодорожного транспорта является совокупность регулирующих субъектов.

На практике в роли взаимодействующих регуляторов выступают ответственные сотрудники органов государственной власти и представители заинтересованных хозяйствующих субъектов. Первая сторона имеет стратегическое видение и призвана блюсти интересы социума и формируемых им государственных институтов. Вторая сторона имеет эффективную обратную связь с объектом регулирования, обладает информацией из первых уст о том, каковы последствия принимаемых управленческих и регулятивных решений. Соответственно, в процессе организации взаимодействия указанных сторон возникает возможность повышения

адекватности принимаемых решений по отношению к реальной оценке институциональных условий осуществления предпринимательской деятельности в сфере железнодорожного транспорта.

*Архитектура взаимодействия регуляторов.* Конституцией Российской Федерации закреплен основополагающий принцип разделения властей [1]. Согласно указанному принципу все властные полномочия не могут быть сконцентрированы в одном из существующих государственных органов. Каждое самостоятельное направление деятельности распределено между законодательной, исполнительной и судебной ветвями власти. Реализуемый на конституционной основе принцип разделения властей имеет глубокий смысл, реализация которого предполагает определенное обособление, специализацию каждого из органов государственной власти в соответствии с его собственной компетенцией регулирования. Это важно, поскольку таким образом обеспечивается не только профессиональная специализация, но и возникают важнейшие механизмы взаимодействия регуляторов. Именно профессиональная специализация, недопущение возникновения пересекающихся сфер компетенции позволяет реализовывать на практике систему сдержек и противовесов регуляторов [99].

Следуя принципу разделения властей, каждый специализированный регулирующий орган призван блюсти интересы сугубо собственного ведения, обеспечивая результативность в собственной сфере. Он уравнивает деятельность смежных структур, в компетенцию которых могут входить вопросы регулирования, смежные по отношению к вопросам указанного ведомства. В процессе потребления государственной услуги хозяйствующий субъект, являющийся ее пользователем, получая необходимые согласования, взаимодействует с целым рядом государственных регуляторов. При этом каждый из участвующих органов государственной власти соблюдая собственные критерии, так или иначе уравнивает потенциал регулирующего воздействия смежных структур [99].

Как известно, система вертикали органов государственной власти имеет строгую иерархичную структуру [11, 103]. Образно ее можно представить в виде пирамиды. В основании данной пирамиды расположено множество организаци-



онных структур органов государственной власти, взаимодействующих друг с другом и предпринимательской средой, каждая из указанных структур имеет строгую специализацию. Чем ниже в указанной иерархичной структуре расположен взаимодействующий регулятор, тем уже его специализация и тем больше число таких регуляторов, находящихся на данном иерархическом уровне. Естественно, что совокупное число задач, стоящих перед регуляторами на нижнем и на верхнем уровнях, одинаково, однако оно имеет удельную зависимость: чем больше регуляторов находится на рассматриваемом уровне, тем меньше стратегических задач входит в их компетенцию. В таком случае, чем выше взаимодействующий регулятор находится в иерархической структуре, тем шире его компетенция и тем с меньшим числом подобных ему регуляторов ему удастся взаимодействовать на данном уровне иерархической лестницы (рисунок 32) [99].



Рисунок 32 – Иерархическая структура взаимодействующих регуляторов

На вершине указанной пирамиды находится лицо, играющее главенствующую роль. В частности, в государственной системе органов власти Российской Федерации такое значение имеет глава государства. Правовой статус главы государства, определенный конституционными нормами, предопределяет объем его полномочий, цели и задачи деятельности, круг взаимодействующих и обеспечивающих субъектов. В число основных задач взаимодействующего регулятора, находящегося на вершине пирамиды находятся задачи по обеспечению единства и

устойчивости всей управляющей системы, ее эффективного функционирования в условиях разделения на самостоятельные направления деятельности и уровни компетенции. основополагающей целью наивысшего органа является достижение положения, при котором все взаимодействующие регуляторы обеспечивают исполнение соответствующих полномочий в пределах собственной компетенции [99].

Таким образом, активная координирующая роль главенствующего регулятора находит свое выражение в активно функционирующей системе сдержек и внутренних противовесов, обеспечивающих баланс полномочий взаимодействующих регуляторов одного уровня и смежных уровней. Обладая исключительным положением, главенствующий регулятор имеет возможность осуществлять нормотворческие функции, функции управления, разрешает споры, осуществляет функции соответствующего уровня контроля и регулирования. Порядок и механизм реализации этих полномочий конкретизированы нормативно-правовыми актами соответствующего уровня [99].

Вместе с тем каждый из взаимодействующих регуляторов лишь частично обеспечивает действие конституционных норм, он осуществляет указанную функцию только в пределах собственных полномочий. В таком случае исключительно перед главой государства ставится задача обеспечивать в целом суверенитет и государственную целостность. Только в четко определенных, иерархически выверенных условиях государственные регуляторы имеют возможность осуществлять собственные полномочия в штатном рабочем режиме [99].

*Объект управления.* Необходимо отметить, что политический, экономический, административный, управленческий потенциал взаимодействующих регуляторов различен, это обусловлено обособленностью сторон, призванных блюсти собственные, часто противоположные интересы. Следовательно, система взаимодействия регуляторов имеет признаки неравновесной социально-экономической системы. Объектом управления эффективностью взаимодействия регуляторов является уровень эффективности взаимодействия регуляторов, характеризуемый, в конечном итоге показателем уровня транзакционных издержек субъектов рынка

транспортных услуг. Иначе говоря, объект – это эффективность целенаправленного взаимодействия регуляторов, характеризуемая эффективностью функционирования регулируемого ими института лицензирования и всей институциональной среды, находящейся в сфере их компетенции (рисунок 33).

*Взаимодействие субъекта и объекта управления.* Условия взаимодействия объекта и субъекта процесса управления обусловлены характеристиками субъекта и объекта, а так же целями такого взаимодействия. Теория управления предопределяет направления управленческих воздействий со стороны субъекта управления в отношении объекта управления. Вместе с тем результативность управленческих воздействий оценивается путем сопоставления плановых, целевых параметров объекта с фактически достигнутыми показателями. Указанная информация крайне важна для эффективного достижения целей управления и получается субъектом управления от объекта управления путем формирования устойчивой обратной связи.

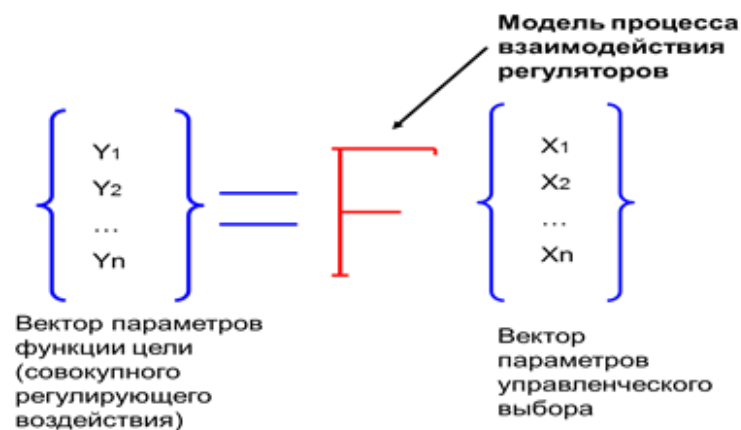


Рисунок 33 – Формализация задачи целеполагания процесса управления институциональной организацией лицензирования деятельности

Приведенное выше утверждение сформулировано в соответствии с постулатами закона необходимого разнообразия. Основоположник теории необходимого разнообразия Уильям Росс Эшби считал, что утрата должной степени управляемости возникает ввиду недостаточного разнообразия субъекта управления (низкой интенсивности) управляющих воздействий, скудности применяемого инструментария [71, 122]. В таком случае важнейшее значение в организации взаимо-

действия приобретает соотношение качественных характеристик субъекта и объекта, а именно: субъект управления должен обладать гораздо большей вариацией собственных функций, нежели предполагают характеристики, определяющие состояние управляемой им системы, то есть объекта управления.

В интерпретации своего закона Эшби делал основной акцент на том, что «сила» управления (в нашем случае – эффективность управляющего воздействия) определяется величиной разнообразия, полагая, что в результате обучения управляемой системы (в нашем случае – адаптации субъектов рынка к обязательным условиям и требованиям лицензирования) «сила» управления будет сведена к нулю. Это позволило интерпретировать закон необходимого разнообразия как следующую закономерность: сложность (синоним термина «разнообразии») управления должна соответствовать сложности управляемой системы.

Применительно к предмету настоящего научного исследования считаем, что возможности разнообразного инструментария взаимодействующих регуляторов для обеспечения эффективности организации лицензирования деятельности всегда должны быть выше или равны разнообразию проблемных аспектов осуществления предпринимательской деятельности субъектами рынка транспортных услуг.

*Мотивация взаимодействующих регуляторов.* Как уже отмечалось, ценность взаимодействия регуляторов зависит от различной полярности их мотивации, ценностных ориентиров. Рыночные регуляторы призваны следовать интересам хозяйствующих субъектов, тогда как совокупность государственных регуляторов призвана обеспечить интересы общества и формируемых им государственных институтов. Обособленность регуляторов обуславливает существенные различия в их оценках фактического состояния, приоритетах собственного развития, повышающего эффективность регулирования. Различия в подходах обусловлены следующими обстоятельствами (таблица 16).

Таблица 16 – Характеристики моделей взаимодействующих регуляторов

Параметр модели	Модель регулятора	
	Государственный регулятор	Рыночный регулятор
Акцент внимания	На проблемах и задачах, определенных сферой собственной компетенции	На проблемах и перспективах субъектов рынка транспортных услуг
Тип архитектуры	Строгая иерархическая архитектура с точной регламентацией целей, задач и функций	Преобладание сетевой модели организации с повышенным уровнем проявления доверия и взаимного дублирования. Регулятор действует как команда единомышленников.
Оценка результатов деятельности	По характеру и объемам обладаемых административных ресурсов	По результатам, являющихся ценностью для хозяйствующего субъекта
Динамичность свойств структуры	Консервативный подход не позволяет динамично адаптировать внутреннюю структуру и свойства структурных подразделений	Значительные адаптационные способности позволяют динамично менять свойства, адаптируясь к изменившимся условиям лицензирования
Обратная связь	Высоко формализованная, не всегда адекватно отвечающая потребностям взаимодействия	Обратная связь адекватная с низким уровнем шумов, отсутствием стереотипов восприятия
Структура разделения труда	Жесткое, радикально поляризованное разделение процессов регулирования и взаимодействия с соискателями лицензии	Стимуляция аналитической работы по совершенствованию работы с пользователями государственных услуг

Отсюда следует, что основным мотивом рыночного регулятора может быть, к примеру, уровень инвестиционной привлекательности его сектора рынка транспортных услуг, складывающийся в том числе с учетом средних транзакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг. В таком случае мотивом государственного регулятора выступит, например, достаточный уровень безопасности результатов осуществления хозяйственной деятельности, обеспечиваемый функционированием института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг.

*Агрегация потенциалов взаимодействующих регуляторов.* Сферы компетенции регуляторов тесным образом связаны друг с другом. Например, такой фактор предпринимательской деятельности, как уровень доходности, может быть подвержен воздействию со стороны Министерства финансов, отраслевого регулятора (в данном случае Министерства транспорта), а также ряда рыночных регуляторов (например, саморегулирующей организацией или как результат нормотворческой

инициативы – ассоциации субъектов рынка транспортных услуг). В подтверждение указанного тезиса отечественный исследователь А.В. Марциновская относит к числу «конструктивных институтов», формирующих институциональную среду железнодорожного транспорта на различных иерархических уровнях, Минтранс России, Минэкономразвития России, Координационный совет по транссибирским перевозкам, ОАО «РЖД», операторов транспортных услуг, а также сам процесс формирования согласованных регулятивных решений – «взаимодействие между органами государственной власти и сектором экономики (по оптимизации макроэкономических пропорций)» [206, с.13].

В таком случае смежные функции регуляторов, оказывающих регулирующее воздействие на условия осуществления деятельности субъектов рынка транспортных услуг, обуславливают агрегацию потенциалов регуляторов в сфере железнодорожного транспорта. Смежные функции регуляторов, оказывающих собственное регулирующее воздействие на условия осуществления предпринимательской деятельности, обуславливают агрегацию свойств регулирующего воздействия – процесс объединения потенциалов регулирующих воздействий регуляторов, в компетенции которых находится состояние факторов институциональной среды, подверженных регулирующему воздействию института лицензирования. Исследователь А.В. Марциновская в своей работе «Институциональная среда железнодорожного транспорта как механизм реализации стратегии развития» [206], описывая возможности и обосновывая целесообразность взаимодействия регуляторов, использует другой термин - «мезоэкономический альянс» институтов.

Оптимальный результат на практике возможно достичь путем оптимального сочетания различных методов государственного регулирования, способных нейтрализовать негативное регулирующее воздействие института лицензирования. Таким образом, оптимизация регулирующего воздействия, оказываемого институтом лицензирования, возможна в процессе его управляемой трансформации, осуществляемой путем целенаправленных согласованных действий регуляторов. В таком случае функции смежных регуляторов целесообразно категорировать по признаку сферы компетенции регулятора. Категорирование смежных регуляторов

обуславливает процесс объединения потенциалов регулирующих воздействий регуляторов, в компетенции которых находится совокупность факторов институциональной среды, подверженных регулируемому воздействию института лицензирования (таблица 17).

Таблица 17 – Категорирование регуляторов по сфере компетенции

Код	Категория	Регуляторы
А	Контроль и надзор, следствие	Прокуратура Российской Федерации; федеральные службы по надзору по сферам деятельности; Федеральная служба по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека; Федеральная служба по экологическому, технологическому и атомному надзору; Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий; Министерство юстиции; Федеральная служба по техническому и экспортному контролю
В	Отраслевое развитие	Федеральные министерства и отраслевые федеральные агентства
С	Саморегулирование	Ассоциации участников рынков; саморегулируемые организации; некоммерческие организации
Д	Кредитно-финансовые отношения	Министерство финансов; Центральный банк; финансово-кредитные учреждения
Е	Антимонопольное, экономическое развитие, налогообложение	Федеральная антимонопольная служба; Федеральная налоговая служба; Министерство экономического развития
Ф	Экспертное и научное сопровождение	Отраслевые экспертные сообщества; научные школы; отраслевые научно-исследовательские институты; проектные организации; Федеральное агентство научных организаций
Г	Региональные аспекты развития	Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока; Министерство Российской Федерации по делам Северного Кавказа; Администрации субъектов Российской Федерации и региональные министерства; Федеральное агентство по делам национальностей

## Продолжение таблицы 17

Код	Категория	Регуляторы
Н	Промышленное развитие и торговые отношения	Министерство промышленности и торговли; Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии; Министерство энергетики Российской Федерации
І	Трудовые отношения и социальное обеспечение	Министерство труда и социальной защиты; Министерство образования и науки; Министерство здравоохранения
Ј	Информационное обеспечение	Федеральная служба государственной статистики; Федеральная служба по финансовому мониторингу; Федеральное архивное агентство; Министерство связи и массовых коммуникаций; Государственная фельдъегерская служба Российской Федерации

Анализируя возможности управления эффективностью организации лицензирования, целесообразно также определить степень концентрации регуляторов в каждой из сфер компетенции государственного регулирования в области железнодорожного транспорта. Иначе говоря, важным представляется определение числа регуляторов в каждой из сфер компетенции, предопределенных функционирующей в настоящее время структурой органов государственной власти и потребностями участия хозяйствующих субъектов в процессе сорегулирования отдельных сфер экономической деятельности. Сопоставляя численность взаимодействующих регуляторов, учитывая специфику их деятельности, необходимо отметить, что наибольшее число регуляторов находится не в «столичном центре», сконцентрировавшем гигантский административный ресурс, а в регионах. Это обстоятельство имеет особое значение, например, в регламентации деятельности железнодорожных пригородных пассажирских компаний, вынужденных плотно взаимодействовать с администрациями субъектов Российской Федерации по таким экономически значимым вопросам как компенсация убытков за перевозку льготных категорий граждан, установление уровня тарифов, развитие маршрутной сети и пассажирских платформ, взаимодействие с иными видами транспорта и т.д. Вместе с тем в отношении железнодорожной перевозки опасных грузов, а



также перевозки пассажиров в дальнем сообщении аспекты взаимодействия с региональными регуляторами имеют меньшее значение, тогда как макрорегуляторы федерального уровня принимают сравнительно большее участие в регламентации условий их деятельности.

Результаты проведенного анализа применительно к сфере лицензируемых видов деятельности на железнодорожном транспорте целесообразно выразить графически (рисунок 34).

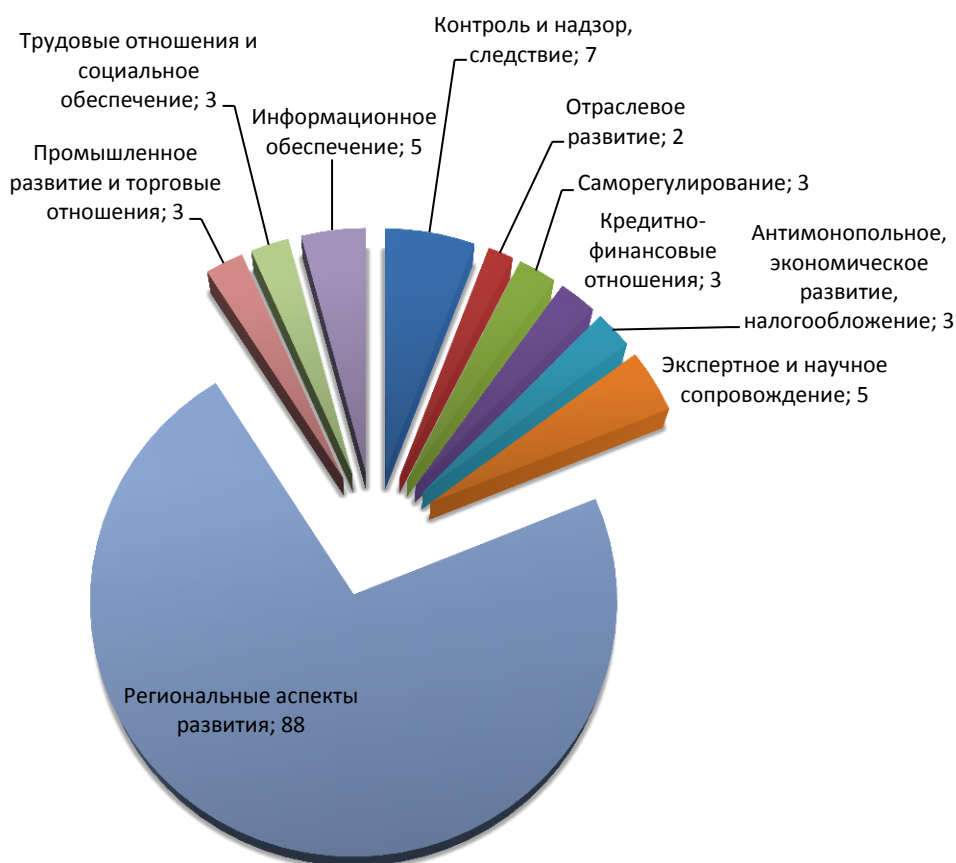


Рисунок 34 – Концентрация регуляторов по сферам компетенции

Сочетание различных потенциалов регуляторов, целенаправленное развитие и укрупнение возникающего регулирующего воздействия посредством объединения регуляторов в группы, позволяет фокусировать общие усилия на целевых ориентирах их взаимодействия. Агрегированные потенциалы регуляторов представляют обобщенные, синтезированные целевым образом мероприятия, объеди-

няющие в одном общем векторе многие частные векторы деятельности регуляторов. Агрегирование осуществляется посредством суммирования, группировки или других способов сведения частных потенциалов регуляторов в обобщенные. Агрегация потенциалов регулирующих воздействий открывает новые возможности для реализации функций управления: возникает возможность опосредованного изменения параметров института лицензирования, осуществления целенаправленной трансформации регулирующего воздействия, а следовательно и повышения экономической эффективности деятельности субъектов рынка транспортных услуг (рисунок 35).

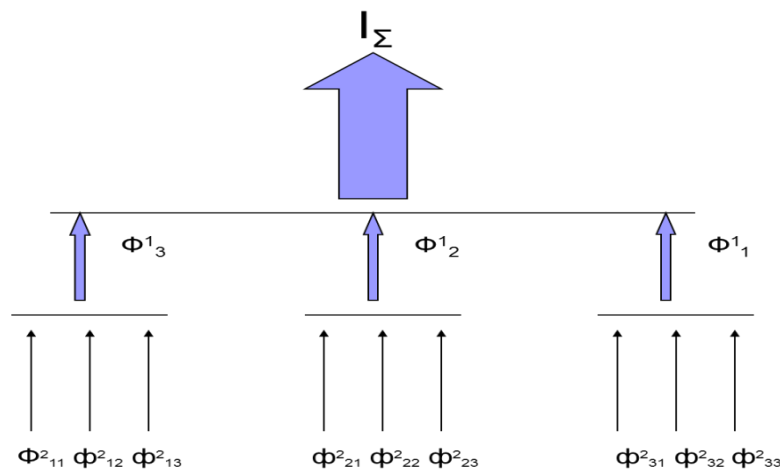


Рисунок 35 – Агрегация потенциалов регулирующих воздействий регуляторов в сфере железнодорожного транспорта

Агрегация регулирующих воздействий регуляторов открывает новые возможности для реализации ряда управленческих функций в отношении регулирующего воздействия, оказываемого институтом лицензирования. В частности, возникает практическая возможность опосредованного изменения свойств регулирующего воздействия, осуществления его трансформации, а следовательно и повышения экономической эффективности организации института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг.

Кроме того, принимая во внимание возможности агрегации потенциалов регуляторов, существенно возрастает достоверность оценки возникающих регулирующих воздействий, оказываемых на условия осуществления предприниматель-

ской деятельности субъектов рынка транспортных услуг в отношении всей совокупности регуляторов, формирующих институциональную среду в сфере железнодорожного транспорта.

*Конфликты управляющих воздействий.* Ввиду обособленности интересов взаимодействующих регуляторов естественным образом возникают конфликты их интересов. Вместе с тем конфликты интересов регулирующих субъектов обеспечивают объективность оценки последствий принятия решения, а следовательно их адекватность потребностям развития железнодорожного транспорта. Результатом взаимодействия регуляторов является выработанное согласованное единое решение. Следовательно, в процессе формирования единого решения могут иметь место конфликты интересов, однако единство противоположных оценок регуляторов не допускает возможности конфликтующих управляющих воздействий.

Правовые аспекты, регламентирующие деятельность регуляторов достаточно четко определены, стройная иерархическая система обеспечивает необходимый уровень компетенции на каждом уровне взаимодействия регуляторов (рисунок 36).

Таким образом, справедливо говорить о разнонаправленности регулирующих воздействий, которые могут быть как взаимно сонаправленными друг другу, так и быть в противоречии друг к другу. В первом случае, регулирующие воздействия будут дополнять усилия регуляторов, а во втором уравновешивать друг друга. В этой связи целесообразно обратиться к постулатам синергетической парадигмы.

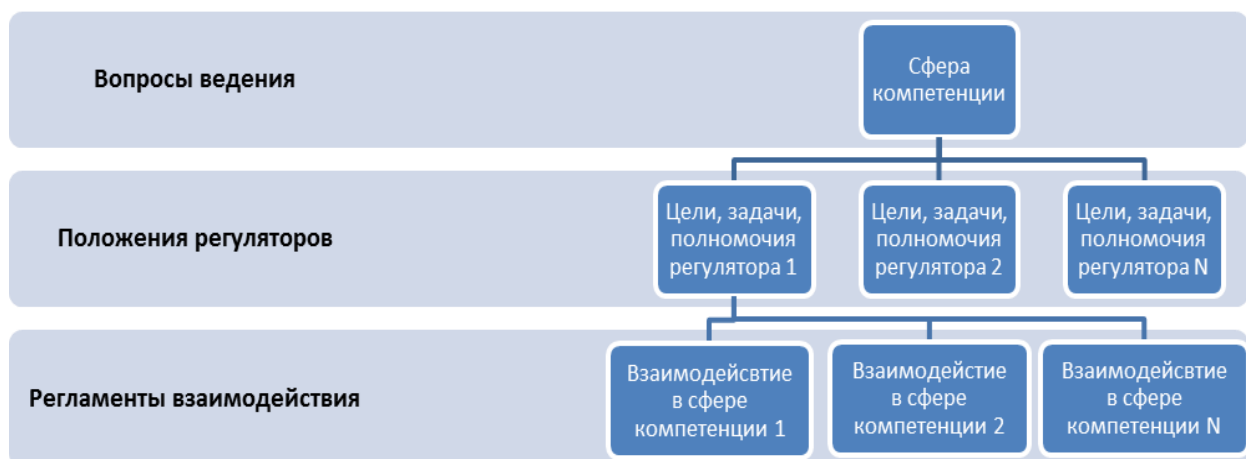


Рисунок 36 – Порядок регламентации взаимодействия регуляторов

*Компенсационный метод.* Для оптимизации регулирующего воздействия института лицензирования, представляется необходимой корректировка значений отрицательных факторов, либо рост совокупности воздействий ряда его положительных факторов. Поскольку, как было определено выше, природа формирования факторов регулирующего воздействия института лицензирования заключается в его характеристиках, то после исключения ряда характеристик процедуры лицензирования (например, ее технических требований), она прекратит выполнять возложенные на нее социально значимые функции. Иными словами, процесс оказания государственных услуг по лицензированию просто потеряет свой смысл, например, способность обеспечить допустимый уровень безопасности железнодорожной перевозки опасных грузов. Следовательно, данный метод оптимизации экономической эффективности организации института лицензирования следует признать неприемлемым.

С другой стороны, нельзя отрицать возможность применения других методов оптимизации экономической эффективности регулирующего воздействия института лицензирования. Например, метода, основанного на компенсации ряда его отрицательных факторов. Назовем этот метод компенсационным. Под компенсацией негативного регулирующего воздействия в этом случае необходимо понимать возможность нейтрализации регулирующего воздействия, оказываемого рядом его отрицательных факторов; данный результат возможно достичь путем параллельного применения иных методов регулирования рынка транспортных услуг, способных нейтрализовать негативное регулирующее воздействие института лицензирования [102].

Например, негативное воздействие, оказываемое отрицательным фактором «рост бюрократических рисков», отчасти возможно компенсировать упрощением процедуры лицензирования, ее четкой регламентацией, сокращением числа этапов и т.д. Новейшая история регулирования российской экономики подтверждает это предположение. В частности, распоряжение Правительства Российской Федерации от 10.06.2011 № 1021-р «Об утверждении Концепции снижения админи-

стративных барьеров и повышения доступности государственных и муниципальных услуг на 2011 – 2013 годы и Плана мероприятий по реализации указанной Концепции» описывает следующие тенденции [31]: «В области регламентации и стандартизации государственных и муниципальных услуг (функций) были разработаны административные регламенты предоставления (исполнения) государственных и муниципальных услуг (функций), которые позволили систематизировать полномочия органов государственной власти и органов местного самоуправления, упорядочить их деятельность, а также восполнить нормативные правовые пробелы в законодательстве Российской Федерации. В настоящее время административный регламент является основным документом, регулирующим порядок предоставления (исполнения) государственных и муниципальных услуг (функций). Административные регламенты служат основой для оптимизации государственных и муниципальных услуг (функций) и перевода их в электронный вид».

Таким образом, целесообразно предложить следующий ряд шагов, способных нейтрализовать воздействия отрицательных факторов регулирующего воздействия института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг (таблица 18).

Таблица 18 – Возможности компенсации отрицательных факторов регулирующего воздействия института лицензирования [94, 102]

Фактор регулирующего воздействия	Реализация механизмов компенсации	Частные случаи компенсации негативного регулирующего воздействия
Рост транзакционных издержек	Возмещение возникающих издержек путем сокращения издержек иных видов, создание приемлемых условий по привлечению средств дополнительных источников финансирования	Реализация программ поддержки предпринимательства, налоговые льготы для малых участников рынка, льготные условия кредитования
Нарушение механизмов саморегуляции рынка	Пресечение попыток дискриминации участников рынка	Ужесточение норм антимонопольного законодательства, реализация программ Федеральной антимонопольной службы
Рост бюрократических рисков	Решения, основанные на анализе и прогнозировании социально-экономических последствий решений органов власти, оптимизация условий деятельности регулятора	Шаги по упрощению процедуры оказания государственной услуги, дебюрократизация, корректировка сферы полномочий органов рыночных и государственных регуляторов

Основным критерием при подборе вариантов компенсации является критерий разнонаправленности. Необходимо соблюдение как минимум одного условия адекватности варианта компенсации – его способности оказать противодействие влиянию фактора отрицательного регулирующего воздействия лицензирования, способности обеспечить величину коэффициента регулирующего воздействия на уровне единицы и выше. Значительность потенциала и широта спектра инструментов уполномоченных регуляторов позволяют расценивать предложенные варианты компенсации регулирующего воздействия как равнозначные, т.е. способные сбалансировать оказываемое регулирующее воздействие отрицательных факторов.

Следовательно, целесообразно определить противоречивые регулирующие воздействия института лицензирования и рассчитать синергетический эффект от

параллельной реализации (сочетания) нескольких инструментов государственного регулирования, позволяющих оптимально компенсировать возникающие отрицательные экономические последствия применения института лицензирования в сфере железнодорожного транспорта. При этом достижение целей оптимизации регулирующего воздействия целесообразно понимать не только как сокращение уровня отрицательных регулирующих воздействий института лицензирования, но и как наращивание положительных. Исходя из выявленных факторов регулирующего воздействия института лицензирования и целей их компенсации или наращивания (усиления) целесообразно определить ряд целевых ориентиров взаимодействия регуляторов в сфере железнодорожного транспорта (таблица 19).

Таблица 19 - Целевые ориентиры взаимодействия регуляторов в сфере железнодорожного транспорта

Полярность регулирующего воздействия	Фактор регулирующего воздействия	Целевые ориентиры взаимодействия регуляторов
Положительное	Качественный отбор хозяйствующих субъектов	Уточнение предпочтительных характеристик субъектов рынка транспортных услуг
	Повышение информированности регулятора и эффективности регулирования	Совершенствование инструментов мониторинга, внедрение эффективных механизмов информационного обмена
	Стимулирование ответственности за нарушение требований и норм законодательства	Реализация метода «кнута и пряника»

Продолжение таблицы 19

Полярность регулирующего воздействия	Фактор регулирующего воздействия	Целевые ориентиры взаимодействия регуляторов
Отрицательное	Рост транзакционных издержек	Сокращение издержек иных видов, создание условий для привлечения дополнительных источников финансирования
	Нарушение механизмов саморегуляции рынка	Пресечение попыток всех видов дискриминации участников рынка транспортных услуг, минимизация государственного вмешательства
	Рост бюрократических рисков	Регулярный анализ социально-экономических последствий решений, оптимизация условий деятельности регуляторов в сфере железнодорожного транспорта

Анализируя нормативно-правовую базу, регламентирующую деятельность регуляторов, в частности соответствующие положения и вопросы ведения регуляторов, определяющие сферу их компетенции, целесообразно определить потребность во взаимодействии регуляторов в достижении указанных целевых ориентиров. Основным критерием отбора регуляторов в данном случае является смежность сфер их компетенции.

Результаты анализа и варианты сочетания регулирующих воздействий регуляторов в соответствии с целевыми ориентирами их взаимодействия целесообразно выразить в виде соответствующей матрицы (таблица 20).



Таблица 20 – Матрица возможностей агрегации субъектов управления процессом организации лицензирования деятельности

Условная категория регулятора	Целевые ориентиры взаимодействия регуляторов					
	Уточнение предпочтительных характеристик субъектов рынка транспортных услуг	Реализация метода кнута и пряника	Совершенствование инструментов мониторинга	Сокращение издержек иных видов, создание условий для развития дополнительных источников финансирования	Пресечение попыток всех видов дискриминации участников рынка	Анализ социально-экономических последствий, оптимизация условий деятельности регуляторов
А		X				X
В	X		X	X		
С	X	X			X	X
D	X			X		
E	X				X	
F		X	X	X	X	X
G	X		X	X		X
H				X		
J			X	X		
K						

Следовательно, формирование управленческого воздействия подобным образом обосновывает возможность трансформации свойств регулирующего воздействия института лицензирования – целенаправленной коррекции уровня и вектора совокупного регулирующего воздействия, оказываемого институтом лицензирования на условия осуществления деятельности субъектов рынка транспортных услуг.

Как уже было обозначено, целью управления процессом трансформации регулирующего воздействия института лицензирования является формирование оптимального уровня и направления регулирующего воздействия, оказываемого на условия осуществления деятельности субъектов рынка транспортных услуг, отражаемого соответствующим уровнем транзакционных издержек. Понятие «управление процессом трансформации» в таком случае становится обобщающим и качественно новым, призванным характеризовать возможности использования принципов управления в сфере государственного регулирования железнодорожного транспорта.

Сущность указанных выше теоретических понятий становится методологической основой соответствующей методики трансформации регулирующего воздействия института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг.

*Методика трансформации регулирующего воздействия* включает нижеследующие этапы:

1) формирование административного регламента (порядка) оказания государственной услуги по лицензированию деятельности, определяющего последовательность взаимодействия органа государственной власти, оказывающего государственную услугу, и хозяйствующего субъекта, являющегося пользователем государственной услуги;

2) в результате проведения институционального анализа процесса лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг (на основе изложенных подходов выявления факторов регулирующего воздействия) определяется уровень и направленность регулирующего воздействия, оказываемого в результате функционирования государственного института;

3) определяется перечень причастных институтов государственного регулирования, оказывающих воздействие на условия осуществления деятельности субъектов рынка транспортных услуг – агрегированных регуляторов.

4) определяются уровень и направленность совокупного регулирующего воздействия, оказываемого причастными институтами государственного регулирования (агрегированными регуляторами) с учетом регулирующего воздействия института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг;

5) выполняется анализ нормативно-правовой базы, регламентирующей сферу компетенции, пределы необходимого вмешательства и роли каждого из участников системы государственного регулирования в сфере железнодорожного транспорта, формируются инициативы, направленные на ее совершенствование;

6) формируется комплексная программа (план) взаимодействия агрегированных регуляторов, обеспечивающая эффективность их целенаправленных и согласованных действий, реализуемых в процессе государственного регулирования

ния деятельности субъектов рынка транспортных услуг, в том числе в формате электронного межведомственного взаимодействия;

7) хозяйствующий субъект, претендующий на получение соответствующей лицензии готовит, необходимые материалы (пакет документов), определенные административным регламентом (порядком) предоставления государственной услуги;

8) потенциальный участник рынка транспортных услуг несет ряд рациональных транзакционных издержек, связанных с необходимыми манипуляциями с объектами, являющимися предметом лицензирования деятельности;

9) пользователь государственной услуги обращается в соответствующий орган для прохождения необходимых административных процедур лицензирования;

10) орган, осуществляющий лицензирование деятельности, рассматривает поступившие материалы, дает оценку их соответствия предъявляемым требованиям, принимает решение о начале процесса предоставления государственной услуги по лицензированию деятельности и сроках ее завершения;

11) потенциальный участник рынка транспортных услуг ожидает исполнения государственной услуги по лицензированию деятельности в течение периода, предусмотренного административным регламентом (порядком). В указанный период хозяйствующий субъект несет иррациональные транзакционные издержки, связанные с вынужденным выбытием из оборота собственных или привлеченных финансовых средств, «замороженных» в объектах, являющихся предметом лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг;

12) транзакционные издержки различного рода, возникшие в ходе выполнения обязательных требований административных процедур лицензирования деятельности, влекут ряд разнонаправленных регулирующих воздействий, обуславливающих изменение параметров функционирования предпринимательской среды в сфере железнодорожного транспорта;

13) участники рынка транспортных услуг, также являющиеся пользователями государственной услуги по лицензированию деятельности, испытывают по-

требность в адаптации условий ведения собственной предпринимательской деятельности к изменившимся условиям внешней среды;

14) агрегированные регуляторы реализуют комплексы организационных мероприятий, предусмотренные соответствующей комплексной программой (планом) обеспечения эффективного взаимодействия;

15) орган лицензирования выполняет все предусмотренные административным регламентом (порядком) этапы предоставления государственной услуги по лицензированию деятельности в сфере железнодорожного транспорта;

16) орган формирует материалы, являющиеся результатом предоставления государственной услуги по лицензированию деятельности в сфере железнодорожного транспорта, представляет их соискателю лицензии.

17) в результате целенаправленной коррекции суммарного регулирующего воздействия, оказываемого совокупностью институтов государственного регулирования, происходит компенсация отрицательных факторов регулирующими воздействиями агрегированных регуляторов;

18) агрегированные регуляторы (причастные государственные институты), оказывая регулирующее воздействие на различные параметры и факторы развития и функционирования рыночного пространства, формируют позитивную внешнюю среду участников рынка транспортных услуг;

19) производится итоговая фактическая оценка совокупного регулирующего воздействия, оказываемого агрегированными субъектами (с учетом регулирующих воздействий института лицензирования) на условия осуществления предпринимательской деятельности субъектов рынка транспортных услуг, оценивается необходимость его последующей коррекции;

20) в результате реализации указанных выше мероприятий, государственная услуга по лицензированию деятельности является предоставленной, суммарное регулирующее воздействие на условия осуществления предпринимательской деятельности хозяйствующего субъекта – соискателя лицензии, имеет нейтральный или позитивный характер [85, 94, 103].

С учетом перманентной потребности предпринимательской среды в государственных услугах по лицензированию процесс управляемой трансформации регулирующего воздействия института лицензирования деятельности в сфере железнодорожного транспорта имеет замкнутый циклический тип. Основные этапы реализации указанной методики отображены схематически (рисунок 37) .



Рисунок 37 – Методика трансформации свойств регулирующего воздействия института лицензирования на железнодорожном транспорте

В таком случае, в качестве объекта управления процессом трансформации регулирующего воздействия выступит совокупность регулирующих воздействий, возникающих в ходе функционирования института лицензирования. Тогда субъектом управления станет регулятор (или их совокупность), формирующий управленческое воздействие в отношении параметров исполнения административных процедур, составляющих государственную услугу по лицензированию деятельности в сфере железнодорожного транспорта.

Таким образом, методология управления взаимодействием регуляторов в сфере лицензирования деятельности на железнодорожном транспорте обосновывает возможности оптимизации институциональных условий функционирования предпринимательской среды, путем разработки, планирования, реализации и последующего контроля мероприятий по нейтрализации негативного регулирующего воздействия института лицензирования. Центральным звеном методологии управления взаимодействием регуляторов в сфере железнодорожного транспорта является механизм трансформации свойств регулирующего воздействия, возникающего в ходе функционирования института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг.

### **4.3 Модель процесса институциональной организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг**

Процесс управления институциональной организацией лицензирования следует понимать исключительно в динамическом смысле, через призму целей, ценностей, этапов, системы обратной связи и т.д. Концептуальная модель процесса управления институциональной организацией лицензирования включает описание свойств, области возникновения и реализации регулирующих воздействий, совокупность которых позволяет упростить понимание механизма организации лицензирования, а также возникающих взаимообусловленных экономических закономерностей, существенных для целей оптимизации процесса лицензирования в сфере железнодорожного транспорта [88, 93].

Как отмечает в своей научно-исследовательской работе «Системное управление социально-экономическими объектами и процессами» Ю.И. Молотков: «Моделирование системы управления социально-экономическими объектами, ее компонентами и элементами позволяет понять, как протекают процессы управления и как можно влиять на вход, процесс и выход системы в целом, а также на отдельные элементы, из которых состоит объект управления и его организационная система» [218, с. 33]. Принимая во внимание приведенное выше утверждение, целесообразно подчеркнуть, что механизм институциональной организации лицензирования деятельности включает принятую систему планов, программ комплексного обеспечения целесообразного функционирования субъектов рынка транспортных услуг, реализуемых путем взаимодействия агрегированных регуляторов в сфере железнодорожного транспорта. Естественно, что все типы планов (сценарных ориентиров) должны базироваться на принятой в системе государственного регулирования железнодорожного транспорта стратегии экономического и технологического развития, согласующейся с

иными концептуальными положениями федерального и регионального уровней [88, 93].

Для формирования модели процесса институциональной организации лицензирования, в соответствии с проведенным анализом административных процедур, соответствующих обязательных требований и условий лицензирования в сфере железнодорожного транспорта необходимо обладать следующими исходными данными:

- 1) последовательность и характеристики административных процедур лицензирования, определенных соответствующими административными регламентами оказания государственных услуг по лицензированию деятельности;
- 2) планы и условия деятельности агрегированных регуляторов, которые определены положениями соответствующих нормативных и стратегических актов;
- 3) целевые состояния ключевых экономических показателей.

В рамках настоящего научного исследования предлагается следующее уточнение теоретических положений о сущностном содержании модели институциональной организации лицензирования применительно к эффективности функционирования субъектов рынка транспортных услуг: модель институциональной организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг – это описание процесса организации лицензирования и меняющихся параметров предпринимательской среды в сфере железнодорожного транспорта, совокупность которых позволяет упростить понимание механизма институциональной организации, а также возникающих взаимообусловленных экономических и управленческих закономерностей, существенных для целей оптимизации институциональных условий осуществления предпринимательской деятельности в сфере железнодорожного транспорта [88, 93].

В этой связи значительный научный интерес имеет опыт кибернетического моделирования систем стратегического управления административными образованиями отечественного исследователя Ю.И. Молоткова примененный им в отношении сложных социально-экономических систем [218]. В соответствии с раз-



работанной совместно с указанным исследователем методологией для формирования модели институциональной организации на исходном этапе необходимо выявить основные компоненты, элементы и их параметры, затем из них сформировать и саму концептуальную модель системного управления эффективностью институциональной организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг [88, 93].

Для объяснения процесса системного управления организацией лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг должны быть сформированы и обоснованы:

1) вход  $f(x)$  - уровень транзакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг  $P$ ; ресурсы агрегированных регуляторов  $R$ , параметры предпринимательской среды -  $I$ );

2) выход  $f'(x')$  – достигнутый уровень транзакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг  $P'$ ; потенциал регулирующих воздействий агрегированных регуляторов (не использованные ресурсы агрегированных регуляторов)  $R'$ , достигнутые параметры предпринимательской среды -  $I'$ );

3) институциональные компоненты для организации системного управления процессом организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг, такие как стратегические планы развития, концептуальные планы трансформации структуры транспортного комплекса, программные документы, определяющие параметры тарифной политики;

4) основные показатели для оценки конечного результата организации лицензирования, такие как допустимый уровень транзакционных издержек участников рынка транспортных услуг в сочетании с достижением цели процесса лицензирования – допустимого уровня безопасности осуществления лицензируемых видов деятельности;

5) параметры объекта управления (процесса организации лицензирования) и его систем, а также технология воздействия управленческими решениями  $Pr$  для достижения конечного результата  $Q'$ ;

- б) расчетные ключевые показатели для управления эффективностью организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг;
- 7) границы оптимального управления эффективностью организации лицензирования деятельности субъектов рынка железнодорожного транспорта  $\{K_{oy}\}$ , с учетом ограничений по административным ресурсам агрегированных регуляторов  $R$ , и влияния внешней среды  $S_i$  [88, 93].

Следует дополнительно пояснить процесс функционирования модели организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг.

*А) Задача управления процессом организации лицензирования* в рамках разрабатываемой модели понимается как выявление причин, препятствующих достижению целевого конечного результата  $F'(Q')$ , т. е. установление коэффициента оптимального управления эффективностью организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг  $K_{oy}$ , который не может быть более единицы, так как конечная цель деятельности регуляторов – это удовлетворение полной потребности хозяйствующих субъектов и социума в государственных услугах по лицензированию деятельности в соответствии с планами стратегического экономического развития железнодорожного транспорта, оптимизации институциональных условий осуществления предпринимательской деятельности в сфере железнодорожного транспорта.

Тогда коэффициент оптимального управления  $K_{oy}$  будет равен отношению

$$K_{oy} = \frac{F'(Q')}{F(Q)} \leq 1 \quad (5)$$

где  $F(Q)$  – заданная целевая функция по ключевым показателям эффективности организации процесса лицензирования;

$F'(Q')$  – фактически достигнутая целевая функция по ключевым показателям эффективности организации процесса лицензирования.

*Б) Процесс управления организацией лицензирования* деятельности субъектов рынка транспортных услуг в рамках разрабатываемой модели будет осуществляться по основным показателям  $\{Пэн\}$ ,  $\{Пэф\}$ ,  $\{Пдр\}$  и заключается и в установлении  $\{Пэп, Пэф, Пдр\ opt, max\}$  с учетом приведенных выше ограничений

для максимального получения конечного результата при минимуме затрат  $\emptyset Pri$ , так как все управленческие решения направлены на достижение целевых значений:

$$\emptyset Pri = F(Q_{opt, max}) [\{P_{эн} P_{эф} P_{др} opt, max\}], \quad (6)$$

где  $\emptyset Pri$  – установленная функциональная зависимость ресурсных возможностей регуляторов и имеющихся ограничений эффективности их взаимодействия во время  $t$  при принятии управленческого решения по управлению параметрами:

$\{P_{эн}\}$  – установленный уровень показателей организационного и экономического потенциала взаимодействия регуляторов в сфере железнодорожного транспорта от  $i=1 \dots n$ ;

$\{P_{эф}\}$  – установленные ключевые показатели уровня экономической эффективности деятельности субъектов рынка транспортных услуг  $i=1 \dots n$ ;

$\{P_{др}\}$  – установленные показатели по другим институциональным факторам развития предпринимательской среды в сфере железнодорожного транспорта  $i=1 \dots n$ .

*В) Инструменты управления процессом организации лицензирования* в рамках разрабатываемой модели понимаются как принимаемые из множества ( $\in \{Pr\}$ ) управленческие решения (используемые механизмы государственного регулирования), выбор и реализация которых позволяют достигать установленных целей – ключевых показателей эффективности, по которым оценивается состояние и уровень организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг. Технологически управление эффективностью организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг осуществляется с помощью регулятора управления (их совокупности), которым синтезируются решения, которые направлены на достижение целевых показателей эффективности организации процесса лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг. Это происходит за счет принятия агрегированными регуляторами из всего множества разработанных управленческих решений ( $\emptyset \in \{Pr\}$ ) конкретных эффективных мер, что можно представить в виде зависимости

$$Qcn = \sum_{t=1}^n \emptyset \in \{Pr\} \rightarrow \{Q'cn\} \quad (7)$$

при условии:  $R \rightarrow \text{opt, min, от } \{t1—tn\}$ ;

где:  $R$  - ограничения по административным ресурсам агрегированных регуляторов;

$Q'cn$  – выходные параметры системы управления (системные показатели) эффективностью организации лицензирования, которые могут быть получены за счет воздействия управленческими решениями на структурные компоненты механизма организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг;

$\emptyset$  – регулятор (или их совокупность), способный принимать из множества  $\in Pr$  эффективные управленческие решения, влияющие на конечный результат эффективности организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг;

$Qcn$  – целевые входные параметры (системные показатели), определяемые исходя из потребности субъектов рынка транспортных услуг – потребителей государственных услуг, а также исходя из норм, установленных законами Российской Федерации и подзаконными нормативно-правовыми актами отраслевых регуляторов.

*Г) Механизмом управления процессом институциональной организации лицензирования* является принятая система взаимодействия агрегированных регуляторов, их комплексных планов взаимодействия, согласованных во времени, а также их реализация. Для обеспечения функционирования и развития исследуемого института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг возможно привести следующие типы документов, регламентирующих условия развития предпринимательской среды в сфере железнодорожного транспорта, а также возможности организации взаимодействия регуляторов в указанной сфере:

1) прогнозный план социально-экономического развития Российской Федерации на 10-30 лет;

- 2) среднесрочная программа социально-экономического развития железнодорожного транспорта 5-10 лет;
- 3) план социально-экономического развития на текущий год или 3 –х годичный период;
- 4) стратегический план по приоритетным направлениям социально-экономического развития железнодорожного транспорта;
- 5) целевые программы социально-экономического развития субъектов рынка транспортных услуг;
- 6) инвестиционные проекты и бизнес-проекты по отдельным социально-экономическим проблемам развития железнодорожного транспорта;
- 7) программы демополизации отдельных секторов российской экономики;
- 8) целевые программы экономического стимулирования развития предпринимательской деятельности в потенциально конкурентных секторах железнодорожного комплекса;
- 9) условия тарификации услуг транспортных компаний;
- 10) иные виды программных документов, регламентирующих параметры развития конкурентной среды в сфере железнодорожного транспорта [88, 93].

Естественным образом планы развития могут быть подразделены по соответствующей иерархии исходя из уровня их принятия, перспективности мероприятий и социально-экономической значимости для железнодорожного транспорта. Исходя из этого все типы планов должны базироваться на принятой в сфере железнодорожного транспорта единой и согласованной концепции или стратегии экономического развития. Процесс формирования концепции и стратегии развития начинается с разработки и анализа структурных компонентов и элементов, изучения внешней и внутренней среды и учета ее влияния на деятельность всех структур входящих в объект управления. Исходя из анализа внешней и внутренней среды, определяющих условия взаимодействия регуляторов в сфере железнодорожного транспорта, целей организации лицензирования формируется стратегия и тактика деятельности субъектов рынка транспортных услуг и агрегирован-

ных регуляторов, поведение органов управления по формированию и развитию перспективных направлений развития в сфере железнодорожного транспорта [88, 93].

*Д) Цель процесса управления организацией лицензирования* в рамках разрабатываемой модели – это определение перспективных стратегических направлений развития целенаправленного взаимодействия агрегированных регуляторов в сфере железнодорожного транспорта. Перспективные стратегические направления необходимо формировать в отношении и с учетом особенностей исследуемого социально-экономического объекта, регулирование которого осуществляется агрегированными регуляторами. Такими особенностями являются параметры институциональной среды осуществления предпринимательской деятельности в сфере железнодорожного транспорта, среди которых важнейшее значение имеет уровень и характеристики регулирующего воздействия института лицензирования. Все компоненты и элементы, входящие в структуру концептуальной модели управления организацией лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг целесообразно разделить на следующие группы:

- 1) компоненты входа;
- 2) структурные компоненты и элементы, входящие в сам объект;
- 3) компоненты выхода;
- 4) системы и подсистемы управления функционированием и развитием процесса организации лицензирования деятельности;
- 5) компоненты управления условиями осуществления предпринимательской деятельности субъектов рынка транспортных услуг [88, 93].

Взаимосвязь компонентов целесообразно выразить в виде соответствующей организационной модели (рисунок 38).



Рисунок 38 – Организационная модель развития института лицензирования на железнодорожном транспорте

Выделенные при исследовании процесса организации института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг компоненты и их характеристики целесообразно представить в виде таблицы (таблица 21).

Таблица 21 – Структурные компоненты модели управления эффективностью организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг [88, 93, 103]

Компоненты модели	Обозначение	Характеристика и способ реализации
<i>Компоненты входа</i>		
1. Целевой ориентир – уровень транзакционных издержек	$\{P\}$	Задается органом управления в сфере железнодорожного транспорта в соответствии с планом социально-экономического развития, характеризуется уровнем транзакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг

Продолжение таблицы 21

Компоненты модели	Обозначение	Характеристика и способ реализации
2. Административные ресурсы агрегированных регуляторов в сфере железнодорожного транспорта	$\{R\}$	Для достижения цели необходимы следующие составляющие административных ресурсов агрегированных регуляторов: материальные, трудовые, финансовые временные, политические и т.д.
3. Информация о состоянии параметров предпринимательской среды в сфере железнодорожного транспорта	$\{I\}$	Формируется в целях, ресурсах, планах, программах и концепциях. Для государственной услуги лицензирование характеризуется условиями осуществления предпринимательской деятельности, ее ключевыми параметрами
<i>Структурные компоненты объекта управления организацией лицензирования</i>		
4. Факторы организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг	$\{\Phi\}$	Совокупность явлений, процессов, закономерностей административных и экономических, правовых отношений в сфере лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг
5. Агрегированные регуляторы в сфере железнодорожного транспорта	$\{AP\}$	Функциональные роли и компетенции агрегированных регуляторов, оказывающих воздействие на характеристики института лицензирования, параметры предпринимательской среды, формирующей условия осуществления предпринимательской деятельности в сфере железнодорожного транспорта
6. Технология регулирующего воздействия института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг	$\{PB\}$	Механизм, функционирование которого обеспечивает изменение характеристик факторов института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг
<i>Компоненты выхода</i>		
7. Сценарные условия экономического развития	$\{C\}$	Сценарные условия, обуславливающие возникновение и функционирование института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг
8. Уровень транзакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг	$\{P\}$	Совокупный уровень издержек хозяйствующих субъектов, являющихся пользователями государственных услуг по лицензированию
9. Потенциал регулирующего воздействия агрегированных регуляторов в сфере железнодорожного транспорта	$\{R'\}$	Потенциал регулирующего воздействия агрегированных субъектов характеризуется параметрами инструментов государственного регулирования, находящихся в компетенции агрегированных субъектов управления



Продолжение таблицы 21

Компоненты модели	Обозначение	Характеристика и способ реализации
10. Состояние предпринимательской среды в сфере железнодорожного транспорта	$\{I\}$	Состояние ключевых показателей, обуславливающих возможности осуществления хозяйственной деятельности субъектов рынка транспортных услуг
<i>Компоненты управления функциональным значением института лицензирования</i>		
11. Административные преобразования вертикали органов государственной власти в сфере железнодорожного транспорта	$\{Anp\}$	Изменение сфер компетенции, уровня ответственности, предметов ведения, полномочий агрегированных регуляторов, входящих в состав коллегиального органа (совокупности агрегированных регуляторов)
12. Концепция снижения административных барьеров и повышения качества государственных услуг по лицензированию деятельности	$\{Kcb\}$	Определяет параметры качественных преобразований задач и функций органов государственной власти непосредственно обеспечивающих функционирование института лицензирования в сфере лицензирования
13. Внедрение механизмов саморегуляции рынка транспортных услуг	$\{Mcp\}$	Определяет принципы делегирования полномочий органов государственной власти (в отношении параметров регулирования экономической системы), передаваемых элементам и механизмам рыночной саморегуляции
14. Технологии электронного взаимодействия агрегированных регуляторов	$\{Tэв\}$	Параметры взаимодействия агрегированных регуляторов, определяемые уровнем внедрения информационно-телекоммуникационных технологий
<i>Компоненты управления условиями осуществления предпринимательской деятельности пользователей государственных услуг</i>		
15. Стратегия развития в сфере железнодорожного транспорта	$\{Cmp\}$	Определяет основные направления развития в относительно далеком горизонте планирования, цели и задачи на перспективу
16. Структурная реформа	$\{Cp\}$	Формирует направление экономических трансформаций, происходящих в сфере транспорта, на транспортном рынке, макроэкономическом уровне
17. Государственная тарифная политика	$\{Tn\}$	Обеспечивает окупаемость капиталовложений, развитие, определяет уровень рентабельности деятельности субъектов – пользователей государственных услуг
18. Планы развития монопольных секторов экономики	$\{Mon\}$	Формирует мероприятия по изменению приоритетов развития монопольных секторов экономики, возможностей разгосударствления и демонополизации

Продолжение таблицы 21

Компоненты модели	Обозначение	Характеристика и способ реализации
<i>Параметры, влияющие на процесс институциональной организации лицензирования</i>		
19. Внешняя среда	$\{S\}$	Взаимодействие с окружением сферы лицензирования (региональный, федеральный уровни власти, смежные сектора), международные обязательства
20. Управляемые переменные системы управления функциональным значением регулирующего воздействия института лицензирования	$\{Gi\}$	Параметры функциональных систем и подсистем формируются при разработке систем
21. Управляемые переменные системы по обеспечению условий предпринимательской деятельности	$\{Gj\}$	Параметры систем и подсистем, обеспечивающих развитие институциональной среды, формируются при нормативном проектировании
22. Неуправляемые переменные, возникающие в системе	$\{Gg\}$	Формируются статистическими данными по сбоям в работе института лицензирования: любые социальные или экономические сбои, нарушение коммуникаций как между подразделениями регуляторов, так и внутри них
23. Функциональная зависимость между входными и выходными параметрами	$\{\emptyset\}$	Определяется функциональная зависимость между входными и выходными параметрами в виде подведения итогов о достижении плановых показателей, уровня транзакционных издержек – анализ соотношения между запланированными показателями и достигнутыми
24. Коэффициент оптимального управления регулирующим воздействием института лицензирования	$\{Kou\}$	Показатель эффективности достижения конечного результата организации лицензирования деятельности субъектов рынка железнодорожного транспорта

Количество элементов и переменных, описывающих их состояние, для формализации процесса организации лицензирования, обеспечивающего трансформацию регулирующего воздействия института лицензирования, зависит от степени погружения в исследуемую проблему, уровня ее детализации и необходимости формирования систем и подсистем различного уровня для управления объектом в целом. Количество выделяемых структурных компонентов и элементов, их значение и роль в системе управления организацией лицензирования определяется исходя из прикладных целей исследования и может варьироваться в соответствующих пределах.

Для разработанной модели системы управления организацией лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг необходимо структурно и количественно определить показатели, которые отражают конечный результат деятельности субъекта рынка, являющегося пользователем государственной услуги по лицензированию, и в определенной степени характеризуют параметры института лицензирования, изменение условий осуществления предпринимательской деятельности в сфере железнодорожного транспорта. Основной задачей является выделение той группы показателей, с помощью которых можно оценить состояние объекта управления и сами результаты процесса управления организацией лицензирования, а также определить степень адекватности принимаемых мер по компенсации отрицательного регулирующего воздействия института лицензирования.

Визуализация указанной модели, а также ее структурное описание (рисунок 39) произведены в развитие отдельных методологических подходов, предложенных отечественным научным исследователем Ю.И. Молотковым [88, 93, 103, 218].

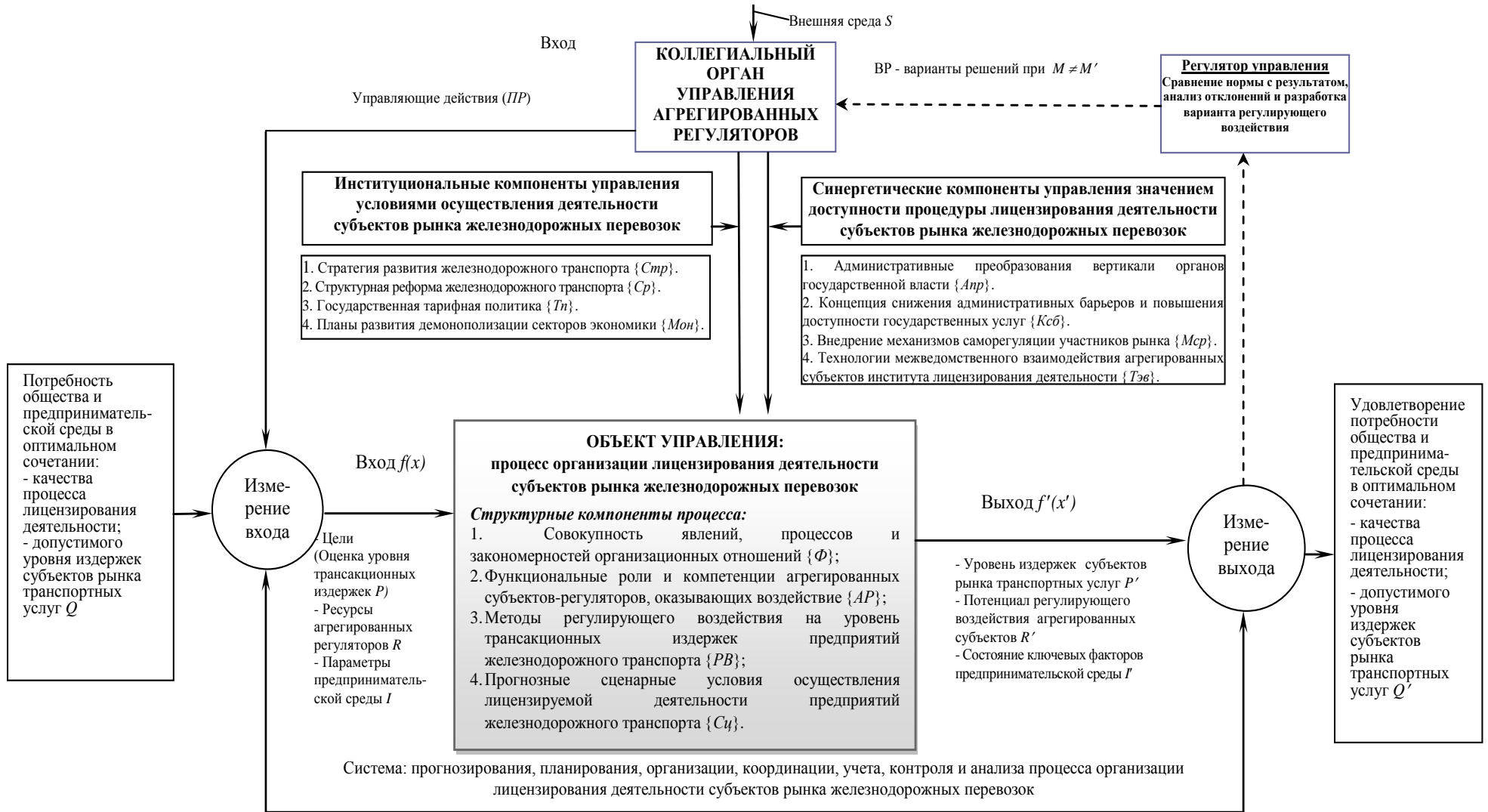


Рисунок 39 – Концептуальная модель процесса управления институциональной организацией лицензирования

Таким образом, целесообразно выделить группы типовых системных показателей, изменение которых за счет принятия эффективных управленческих решений агрегированных регуляторов будет иллюстрировать уровень эффективности развития условий осуществления предпринимательской деятельности для субъекта рынка – пользователя государственной услуги по лицензированию, а следовательно и степень адекватности мер компенсации отрицательного регулирующего воздействия. Соответственно, этот перечень показателей будет характеризовать комплексы управленческих решений, которые повлияют на развитие условий осуществления предпринимательской деятельности в сфере железнодорожного транспорта. К таким показателям можно отнести ту часть показателей, которая характеризует возможности развития хозяйствующего субъекта и позволяет достигнуть новых экономических результатов в соответствии с принятыми стратегическими планами.

После формирования вышеприведенных характеристик модели институциональной организации лицензирования необходимо установить функциональную зависимость  $\{F\}$  между входными и выходными характеристиками объекта  $\{Z\}$  и описать математическую модель управления процессом институциональной организации лицензирования субъектов рынка транспортных услуг. Указанную математическую модель целесообразно представить в следующем виде:

$$Q'_{opt, max} = F \{Q (S_i, G_j, G_L, G_g)\} PP_i \text{ при } R \rightarrow opt, min, \quad (8)$$

где  $Q'_{opt, max}$  – выходные значения системы, которые могут быть получены с помощью методов прогнозирования, практических исследований, с помощью перебора имеющихся альтернатив типовых или вновь разработанных решений либо другими известными методами;

$F$  – функциональная зависимость, определяемая регулирующим субъектом  $\{\emptyset\}$ , который принимает управленческие решения для объекта  $\{Z\}$  или его систем, подсистем;

$Q$  – входные значения системы или объекта  $\{Z\}$ , устанавливаемые исходя из потребности в параметрах функционирования государственного сектора сферы

услуг на основе соответствующих исследований;

$S_i$  – факторы внешней среды и их влияние на систему или объект, определяемые экспертным путем или самим субъектом управления, который выполняет функцию регулятора;

$G_j$  – управляемые переменные по развитию объекта  $\{Z\}$  или его систем, подсистем;

$G_l$  – управляемые переменные по регулированию функционального значения административных барьеров государственного сектора сферы услуг  $\{Z\}$  или его систем, подсистем;

$G_g$  – неуправляемые переменные, воздействующие на объект  $\{Z\}$  или его системы;

$\{PP_i\}$  – управленческие решения, принятые для регулирующего воздействия на объект  $\{Z\}$  или его системы [93, 88, 108];

$R_{opt, min}$  – необходимый минимум ресурсов для достижения цели  $\{Q\}$ .

С учетом изложенного, для объективной оценки эффективности институциональной организации лицензирования необходимо ввести понятия коэффициентов факторов регулирующего воздействия, выражаемых следующими математическими моделями (таблица 22).

Таблица 22 – Модели оценки значений коэффициентов факторов регулирующего воздействия института лицензирования

Полярность регулирующего воздействия	Фактор регулирующего воздействия	Коэффициент регулирующего воздействия	Коэффициент полярности
Положительная	Качественный отбор хозяйствующих субъектов	<p><math>K_{кач}</math> – коэффициент качественного отбора субъектов</p> $K_{кач} = \frac{x'}{x} + \frac{y'}{y} + \frac{z'}{z} + \frac{w'}{w},$ <p>где <math>x'</math> – число участников рынка на конец периода <math>t</math>;  <math>x</math> – число участников рынка на начало периода <math>t</math>;  <math>y'</math> – число заменителей товаров (услуги) на конец периода <math>t</math>;  <math>y</math> – число заменителей товаров (услуги) на начало периода <math>t</math>;  <math>z'</math> – количество км<sup>2</sup>, характеризующих географическую границу рынка на конец периода <math>t</math>;  <math>z</math> – количество км<sup>2</sup>, характеризующих географическую границу рынка на начало периода <math>t</math>;  <math>w'</math> – сумма р., характеризующая объем товарных ресурсов рынка на конец периода <math>t</math>;  <math>w</math> – сумма р., характеризующая объем товарных ресурсов рынка на начало периода <math>t</math>;  <math>t</math> – период потребления государственной услуги</p>	<p>Определяем сумму коэффициентов положительных факторов регулирующего воздействия</p> $\sum_{i=1}^n f(x_i) = K_{кач} + K_{стим} + K_{инф}$ <p>где <math>f(x_i)</math> – функции, описывающие зависимости положительных факторов регулирующего воздействия лицензирования на факторы функционирования предпринимательской среды;  <math>i</math> – порядковый номер положительного фактора, <math>i = 1 \dots n</math></p>

Продолжение таблицы 22

Полярность регулирующего воздействия	Фактор регулирующего воздействия	Коэффициент регулирующего воздействия	Коэффициент полярности
	Стимулирование ответственности за нарушение требований и норм законодательства	<p><math>K_{стим}</math> – коэффициент стимулирования ответственности,</p> $K_{стим} = \frac{x'}{x} + \frac{y'}{y} + \frac{z'}{z} + \frac{w'}{w} + \frac{q'}{q},$ <p>где <math>x'</math> – число случаев выявления нарушений требований законодательства на конец периода <math>t</math>;  <math>x</math> – число случаев выявления нарушений требований законодательства на начало периода (в сопоставимых условиях расчета);  <math>y'</math> – число поступивших нареканий (рекламаций) на конец периода <math>t</math>;  <math>y</math> – число поступивших нареканий (рекламаций) на начало периода <math>t</math> (в сопоставимых условиях расчета);  <math>z'</math> – сумма, затраченная на погашение штрафных санкций на конец периода <math>t</math>, р.;  <math>z</math> – сумма, затраченная на погашение штрафных санкций на начало периода <math>t</math> (в сопоставимых условиях расчета), р.;  <math>w'</math> – число внеплановых проверок на конец периода <math>t</math>;  <math>w</math> – число внеплановых проверок на начало периода <math>t</math> (в сопоставимых условиях расчета);  <math>q'</math> – число фактов приостановления деятельности пользователя государственной услуги на конец периода <math>t</math>;  <math>q</math> – число фактов приостановления деятельности пользователя государственной услуги на начало периода <math>t</math> (в сопоставимых условиях расчета);  <math>t</math> – период потребления государственной услуги</p>	



Продолжение таблицы 22

Полярность регулирующего воздействия	Фактор регулирующего воздействия	Коэффициент регулирующего воздействия	Коэффициент полярности
	Повышение информированности регулятора и эффективности регулирования	<p><math>K_{инф}</math> – коэффициент информированности регулятора,</p> $K_{инф} = \frac{x'}{x} + \frac{y'}{y} + \frac{z'}{z},$ <p>где <math>x'</math> – число показателей отчетности на конец периода <math>t</math>;  <math>x</math> – число показателей отчетности на начало периода <math>t</math>;  <math>y'</math> – число отчетных форм на конец периода <math>t</math>;  <math>y</math> – число отчетных форм на начало периода <math>t</math>;  <math>z'</math> – сумма Мб электронных отчетов на конец периода <math>t</math> (в сопоставимых условиях расчета);  <math>z</math> – сумма Мб электронных данных отчетов на начало периода <math>t</math> (в сопоставимых условиях расчета);  <math>t</math> – период потребления государственной услуги</p>	

Продолжение таблицы 22

Полярность регулирующего воздействия	Фактор регулирующего воздействия	Коэффициент регулирующего воздействия	Коэффициент полярности
Отрицательная	Рост транзакционных издержек пользователей государственных услуг	<p>где</p> $K_{\text{Издер}} = \frac{C^0}{C^o},$ $C^0 = C^{\text{НП}} + C^{\text{РТИ}} + C^{\text{ИТИ}},$ $C^{\text{НП}} = \sum_{i=1}^n C_i^{\text{НП}} - \text{сумма обязательных платежей, определяемых в соответствии с требованиями нормативно-правовых актов на начало периода } t;$ $i = 1, 2 \dots n - \text{количество видов обязательных платежей на начало периода } t;$ $C^{\text{РТИ}} = \sum_{i=1}^m C_i^{\text{РТИ}} - \text{сумма рациональных транзакционных издержек пользователя государственной услуги на начало периода } t,$ $i = 1, 2 \dots m - \text{количество видов рациональных издержек на начало периода } t;$ $C^{\text{ИТИ}} = \sum_{i=1}^k C_i^{\text{ИТИ}} - \text{сумма иррациональных транзакционных издержек пользователя государственной услуги на начало периода } t;$ $i = 1, 2 \dots k - \text{количество видов иррациональных издержек на начало периода } t;$	<p>Определяем сумму коэффициентов отрицательных факторов регулирующего воздействия</p> $\sum_{j=1}^m f(y_j) = K_{\text{издер}} + K_{\text{наруш}} + K_{\text{риск}},$ <p>где <math>f(y_j)</math> – функции, описывающие зависимости отрицательных факторов регулирующего воздействия лицензирования на факторы функционирования предпринимательской среды,;</p> <p><math>j</math> – порядковый номер отрицательного фактора, <math>j = 1 \dots m</math></p>

Продолжение таблицы 22

Полярность регулирующего воздействия	Фактор регулирующего воздействия	Коэффициент регулирующего воздействия	Коэффициент полярности
		$C^{o'} = C^{НП'} + C^{РТИ'} + C^{ИТИ'},$ <p>где <math>C^{НП'} = \sum_{i=1}^{n'} C_i^{НП'}</math> – сумма обязательных платежей, определяемых в соответствии с требованиями нормативно-правовых актов на конец периода <math>t</math>;  <math>i = 1, 2 \dots n</math> – количество видов обязательных платежей на конец периода <math>t</math>;</p> $C^{РТИ'} = \sum_{i=1}^{m'} C_i^{РТИ'}$ – сумма рациональных транзакционных издержек пользователя государственной услуги на конец периода $t$ , $i = 1, 2 \dots m$ – количество видов рациональных издержек на конец периода $t$ ; $C^{ИТИ'} = \sum_{i=1}^{k'} C_i^{ИТИ'}$ – сумма иррациональных транзакционных издержек пользователя государственной услуги на конец периода потребления государственной услуги $t$ , $i = 1, 2 \dots k$ – количество видов иррациональных издержек на конец периода $t$ ; $t$ – период потребления государственной услуги	

Продолжение таблицы 22

Полярность регулирующего воздействия	Фактор регулирующего воздействия	Коэффициент регулирующего воздействия	Коэффициент полярности
	Нарушение механизмов саморегуляции рынка	<p><math>K_{наруш}</math> – коэффициент нарушения механизмов саморегуляции рынка,</p> $K_{наруш} = \frac{x'}{x} + \frac{y'}{y} + \frac{z'}{z},$ <p>где <math>x'</math> – средний размер доли участника рынка на конец периода <math>t</math>;  <math>x</math> – средний размер доли участника рынка на начало периода <math>t</math>;  <math>y'</math> – число административных барьеров входа на рынок на конец периода <math>t</math>;  <math>y</math> – число административных барьеров входа на рынок на начало периода <math>t</math>;  <math>z'</math> – число доминирующих хозяйствующих субъектов на конец периода <math>t</math>;  <math>z</math> – число доминирующих хозяйствующих субъектов на начало периода <math>t</math>;  <math>t</math> – период потребления государственной услуги</p>	

Продолжение таблицы 22

Полярность регулирующего воздействия	Фактор регулирующего воздействия	Коэффициент регулирующего воздействия	Коэффициент полярности
	Рост бюрократических рисков	<p><math>K_{\text{риск}}</math> – коэффициент бюрократических рисков,</p> $K_{\text{риск}} = \frac{x'}{x} + \frac{y'}{y} + \frac{z'}{z},$ <p>где <math>x'</math> – средняя сумма страхования экономических рисков пользователя государственной услуги на конец периода <math>t</math>;  <math>x</math> – средняя сумма страхования экономических рисков пользователя государственной услуги на начало периода <math>t</math>;  <math>y'</math> – среднее число административно-правовых споров на конец периода <math>t</math>;  <math>y</math> – среднее число административно-правовых споров на начало периода <math>t</math>;  <math>z'</math> – среднее число выявленных коррупционных правонарушений (в сопоставимых условиях расчета) на конец периода <math>t</math>;  <math>z</math> – среднее число выявленных коррупционных правонарушений (в сопоставимых условиях расчета) на начало периода <math>t</math>;  <math>t</math> – период потребления государственной услуги</p>	

Продолжение таблицы 22

Полярность регулирующего воздействия	Фактор регулирующего воздействия	Коэффициент регулирующего воздействия	Коэффициент полярности
Отрицательная	Рост транзакционных издержек пользователей государственных услуг	<p>где</p> $K_{\text{Издер}} = \frac{C^o}{C^{o'}}$ $C^o = C^{\text{НП}} + C^{\text{РТИ}} + C^{\text{ИТИ}},$ <p><math>C^{\text{НП}} = \sum_{i=1}^n C_i^{\text{НП}}</math> – сумма обязательных платежей, определяемых в соответствии с требованиями нормативно-правовых актов на начало периода <math>t</math>;  <math>i = 1, 2 \dots n</math> – количество видов обязательных платежей на начало периода <math>t</math>;</p> <p><math>C^{\text{РТИ}} = \sum_{i=1}^m C_i^{\text{РТИ}}</math> – сумма рациональных транзакционных издержек пользователя государственной услуги на начало периода <math>t</math>;  <math>i = 1, 2 \dots m</math> – количество видов рациональных издержек на начало периода <math>t</math>;</p> <p><math>C^{\text{ИТИ}} = \sum_{i=1}^k C_i^{\text{ИТИ}}</math> – сумма иррациональных транзакционных издержек пользователя государственной услуги на начало периода <math>t</math>;  <math>i = 1, 2 \dots k</math> – количество видов иррациональных издержек на начало периода <math>t</math>;</p> $C^{o'} = C^{\text{НП}'} + C^{\text{РТИ}'} + C^{\text{ИТИ}'},$	<p>Определяем сумму коэффициентов отрицательных факторов регулирующего воздействия</p> $\sum_{j=1}^m f(y_j) = K_{\text{издер}} + K_{\text{наруш}} + K_{\text{риск}},$ <p>где <math>f(y_j)</math> – функции, описывающие зависимости отрицательных факторов регулирующего воздействия лицензирования на факторы функционирования предпринимательской среды;  <math>j</math> – порядковый номер отрицательного фактора, <math>j=1 \dots m</math></p>

Продолжение таблицы 22

Полярность регулирующего воздействия	Факторы регулирующего воздействия	Коэффициент регулирующего воздействия	Коэффициент полярности
		<p>где <math>C^{НП'} = \sum_{i=1}^{n'} C_i^{НП'}</math> – сумма обязательных платежей, определяемых в соответствии с требованиями нормативно-правовых актов на конец периода <math>t</math>;  <math>i = 1, 2 \dots n</math> – количество видов обязательных платежей на конец периода <math>t</math>;</p> <p><math>C^{РТИ'} = \sum_{i=1}^{m'} C_i^{РТИ'}</math> – сумма рациональных транзакционных издержек пользователя государственной услуги на конец периода <math>t</math>,  <math>i = 1, 2 \dots m</math> – количество видов рациональных издержек на конец периода <math>t</math>;</p> <p><math>C^{ИТИ'} = \sum_{i=1}^{k'} C_i^{ИТИ'}</math> – сумма иррациональных транзакционных издержек пользователя государственной услуги на конец периода потребления государственной услуги;  <math>i = 1, 2 \dots k</math> – количество видов иррациональных издержек на конец периода <math>t</math>;  <math>t</math> – период потребления государственной услуги</p>	

Продолжение таблицы 22

Полярность регулирующего воздействия	Фактор регулирующего воздействия	Коэффициент регулирующего воздействия	Коэффициент полярности
	Нарушение механизмов саморегуляции рынка	<p><math>K_{наруш}</math> – коэффициент нарушения механизмов саморегуляции рынка транспортных услуг,</p> $K_{наруш} = \frac{x'}{x} + \frac{y'}{y} + \frac{z'}{z},$ <p>где <math>x'</math> – средний размер доли участника рынка на конец периода потребления государственной услуги <math>t</math>;  <math>x</math> – средний размер доли участника рынка на начало периода <math>t</math>;  <math>y'</math> – число административных барьеров входа на рынок на конец периода <math>t</math>;  <math>y</math> – число административных барьеров входа на рынок на начало периода <math>t</math>;  <math>z'</math> – число доминирующих хозяйствующих субъектов на конец периода <math>t</math>;  <math>z</math> – число доминирующих хозяйствующих субъектов на начало периода <math>t</math>;  <math>t</math> – период потребления государственной услуги</p>	



Продолжение таблицы 22

Полярность регулирующего воздействия	Фактор регулирующего воздействия	Коэффициент регулирующего воздействия	Коэффициент полярности
	Рост бюрократических рисков	<p><math>K_{\text{риск}}</math> - коэффициент бюрократических рисков,</p> $K_{\text{риск}} = \frac{x'}{x} + \frac{y'}{y} + \frac{z'}{z},$ <p>где <math>x'</math> - средняя сумма страхования экономических рисков пользователя государственной услуги на конец периода <math>t</math>;  <math>x</math> - средняя сумма страхования экономических рисков пользователя государственной услуги на начало периода <math>t</math>;  <math>y'</math> - среднее число административно-правовых споров на конец периода <math>t</math>;  <math>y</math> - среднее число административно-правовых споров на начало периода <math>t</math>;  <math>z'</math> - среднее число выявленных коррупционных правонарушений (в сопоставимых условиях расчета) на конец периода <math>t</math>;  <math>z</math> - среднее число выявленных коррупционных правонарушений (в сопоставимых условиях расчета) на начало периода <math>t</math>;  <math>t</math> – период потребления государственной услуги</p>	

В таком случае коэффициент совокупного регулирующего воздействия института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг целесообразно выразить следующей математической моделью:

$$k_{PB} = \frac{\sum_{i=1}^n f(x_i)}{\sum_{j=1}^m f(y_j)} \quad (9)$$

где  $i$  – порядковый номер положительного фактора,  $i=1 \dots n$ ;

$f(x_i)$  – функции, описывающие зависимости положительного фактора регулирующего воздействия лицензирования на факторы осуществления деятельности субъектов рынка транспортных услуг;

$j$  – порядковый номер отрицательного фактора,  $j=1 \dots m$ ;

$f(y_j)$  – функции, описывающие зависимости факторов отрицательного регулирующего воздействия лицензирования на факторы, влияющие на осуществление деятельности субъектов рынка транспортных услуг.

Приведенная математическая модель позволяет сформулировать принципы оптимальности совокупного регулирующего воздействия института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг:

1) нейтральным (равновесным), т.е. не оказывающим регулирующего воздействия на процесс функционирования предпринимательской среды, является значение коэффициента регулирующего воздействия, равное единице;

2) совокупное регулирующее воздействие препятствует развитию конкурентной среды, в случае если рассчитанный для него коэффициент регулирующего воздействия менее единице.

3) совокупное регулирующее воздействие оптимально, т.е. не препятствует развитию конкурентной среды или более того способствует ему, в случае если рассчитанный для него коэффициент регулирующего воздействия равен или более единицы [102].

## Выводы по главе 4

В результате проведения настоящего этапа научного исследования сформирована система ключевых показателей эффективности организации лицензирования в сфере железнодорожного транспорта. В качестве интегрального показателя уровня эффективности организации лицензирования деятельности целесообразно определить уровень транзакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг.

С учетом многофакторности процесса институциональной организации лицензирования целесообразно применение механизмов агрегации потенциалов административных ресурсов смежных заинтересованных регуляторов в сфере железнодорожного транспорта. Единые целевые ориентиры их взаимодействия, сформулированные с учетом результатов институционального анализа, открывают новые возможности формирования управленческого воздействия в рассматриваемой сфере. Предложенные подходы позволяют формировать комплексные программы взаимодействия регуляторов, результатом реализации которых становится целенаправленная трансформация регулирующего воздействия института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг.

Реализация изложенных подходов предопределяет наборы структурных компонентов концептуальной модели, отражающей процесс институциональной организации лицензирования в сфере железнодорожного транспорта. Представление изложенных подходов в виде концептуальной модели открывает новые возможности в повышении эффективности организации института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг.

## **5. ОЦЕНКА ЭКОНОМИЧЕСКОГО ЭФФЕКТА ТРАНСФОРМАЦИИ СИСТЕМЫ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

### **5.1 Институционализация процесса организации лицензирования в условиях электронного межведомственного взаимодействия регуляторов в сфере железнодорожного транспорта**

Как отмечалось выше, в сфере железнодорожного транспорта уже сложился соответствующий свод норм и правил, обуславливающих функционирование института лицензирования отдельных видов деятельности. Вместе с тем применяемый в настоящее время субъектно-объектный подход в организации лицензирования не позволяет в полной мере использовать возможности трансформации его регулирующего воздействия. На настоящем этапе научного исследования необходимо разработать целесообразный порядок проведения институционализации лицензирования в сфере железнодорожного транспорта, обусловленный применением соответствующих рациональных норм и правил.

В этой связи целесообразно предложить следующее теоретическое определение: процесс институционализации лицензирования в сфере железнодорожного транспорта – это процесс преобразования имеющих место в практике отношений лицензиата, лицензиара и регуляторов взаимообусловленных процессов, в форму целесообразных социально-экономических отношений с формализованными и принятыми всеми участниками правилами, нормами, санкциями. Результатом процесса институционализации в таком случае целесообразно считать формирование однозначной и целесообразной статусной функционально-ролевой структуры, характеризующей совокупность социально-экономических условий осуществления лицензируемых видов деятельности.

Исходя из целей процесса институционализации лицензирования, следует выделить ряд его логически увязанных этапов, позволяющих как формализовать указанный процесс, так и определить исходные условия для его осуществления, а также задачи, требующие последовательного разрешения. Становление целесообразной институциональной организации лицензирования деятельности участников рынка в сфере железнодорожного транспорта включает в себя этапы, представленные в таблице 23.

Таблица 23 – Этапы институционализации лицензирования деятельности участников рынка транспортных услуг

Наименование этапа	Характеристика	Результат
1. Возникновение потребности в организации процесса лицензирования	Выявление неудовлетворенной потребности общества в организации функционирования института лицензирования, позволяющей минимизировать издержки субъектов рынка транспортных услуг и при этом обеспечивать целесообразный уровень безопасности на железнодорожном транспорте	Превышение допустимых пределов уровня издержек, выявление экономических резервов
2. Стихийное взаимодействие заинтересованных регуляторов и субъектов рынка	Удовлетворение потребности осуществляется взаимодействующими регуляторами, определение иерархии и сфер компетенции производится исходя из сложившегося распределения сфер компетенции	Разрозненные усилия взаимодействующих регуляторов, руководствующихся собственными узкими целями регулирования экономической системы
3. Накопление практического опыта организации лицензирования	Появление разрозненных социально-экономических норм и правил, обоснование обязательных требований и условий лицензирования методом проб и ошибок	Формулирование обязательных требований и условий лицензирования
4. Определение возможностей совершенствования организации лицензирования	Исследование целей, задач регулирования и сопоставление со сферой компетенции регуляторов, наличием и полнотой административных ресурсов, их соответствием потребностям	Выявление резервов или недостатков сложившейся организационной структуры взаимодействующих регуляторов

## Продолжение таблицы 23

Наименование	Характеристика	Результат
5. Осознание целей и задач организации лицензирования	Научное обоснование, определение ценностных ориентиров, формулирование задач, плановых целевых показателей, их допустимых пределов	Научно обоснованная доля трансакционных издержек в структуре себестоимости транспортной продукции в соотношении с допустимым числом фактов нарушения безопасности (пример: 5 % себестоимости при вероятности нарушения 0,01)
6. Формализация процесса организации лицензирования	Точное описание административных процедур лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг, позволяющее обеспечить реализацию выработанных обязательных условий и требований лицензирования и соблюсти баланс экономических интересов всех участников процесса	Уточненный порядок лицензирования, понимание его результатов, возможностей совершенствования
7. Легитимизация сложившихся норм и правил организации лицензирования	Признание социально значимого статуса сформулированных норм и правил, процедур организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг	Формирование административных регламентов предоставления государственной услуги по лицензированию деятельности, регламентов взаимодействия заинтересованных регуляторов в сфере железнодорожного транспорта
8. Обеспечение процесса институциональной организации	Обеспечение реализации системы организационных мероприятий, направленных на безусловное соблюдение обязательных требований и условий лицензирования, функционирование репрессивного аппарата воздействия, системы мер стимулирования экономического развития со стороны заинтересованных регуляторов в сфере железнодорожного транспорта	Алгоритмизация и стандартизация процесса институциональной организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг
9. Формирование статусной функционально-ролевой структуры	Формирование системы, описывающей правила поведения, статусы, функциональные задачи, роли регуляторов, формирующих всю совокупность институциональных условий осуществления лицензируемых видов деятельности	Функционирование системы сдержек, противовесов и экономических стимулов

Следует подчеркнуть, что формирование значительно развитой структуры взаимодействующих регуляторов, обеспечивающих организацию лицензирования, естественным образом обуславливает ее определенную громоздкость, а так-

же повышение уровня рисков, заключающихся в снижении управляемости и как следствие эффективности взаимодействия регуляторов. Указанное обстоятельство обусловлено значительным числом участвующих заинтересованных регуляторов, разносторонностью их экономических стимулов, интересов, разобщенностью сфер компетенции, наличием информационных шумов в иерархической структуре, определенными коммуникативными барьерами, способствующими искажению обратной связи.

Учитывая, что если отдельные параметры модели институциональной организации лицензирования также способны быстро достигать предельных величин, то они требуют значительной оперативности в процессе формирования и реализации целесообразных управленческих решений, функционировании системы контроля их значений. Кроме того, в процессе управления организацией лицензирования столь сложными, многокомпонентными социально-экономическими системами формируются управленческие решения, отвечающие критериям оптимальности, что конечно требует сложных и многократных математических расчетов, которые целесообразно выполнять с применением автоматизированных средств вычислительной техники. Применение современных автоматизированных аппаратов поддержки принятия управленческих решений позволяет значительно повысить производительность, научную обоснованность расчетов экономической эффективности принимаемых управленческих решений, а формирующаяся модель позволяет в динамике адекватно интерпретировать прогнозируемые результаты принятия управленческих решений.

Действительно, на практике проведение детализированного системного анализа и своевременное формирование связанных пакетов решений, формирующих комплексные программы взаимодействия агрегированных регуляторов традиционными методами, в реальном времени довольно затруднительно. По этой причине для повышения эффективности функционирования системы организации лицензирования целесообразно рассмотреть возможности применения современной системы электронного межведомственного взаимодействия агрегированных регуляторов в сфере железнодорожного транспорта.

Понятие электронного межведомственного взаимодействия базируется на общей понятийной платформе проекта «Электронное правительство». В результате анализа нормативно-правовой базы реализации проекта «Электронное правительство» целесообразно констатировать отсутствие целостного объективного правового определения указанного термина. Ряд отечественных и зарубежных исследователей трактуют указанное понятие в едином русле, взаимно дополняя друг друга. Наиболее полным представляется определение, предложенное М.С. Вершининым [111]: «Электронное правительство – система интерактивного взаимодействия государства и граждан при помощи Интернета». Исследователь также характеризует указанное понятие как «новую модель государственного управления, преобразующую отношения государства с гражданским обществом на основе информационно-коммуникационных технологий».

Необходимо отметить особенность нынешнего, своего рода пограничного состояния процесса внедрения информационных технологий: электронный формат государственного управления еще не стал реальной системой, действительно и в полной мере обслуживающей интересы гражданского общества, по этой причине имеет место совмещение процессов информатизации и рационализации системы государственной службы. В частности, Концепцией снижения административных барьеров и повышения доступности государственных и муниципальных услуг [31] предусматривался целый комплекс мероприятий по совершенствованию функционирования государственного сектора сферы услуг с применением современных информационных технологий. Так, на сегодняшний день уже созданы и эффективно функционируют следующие ключевые элементы российской центральной инфраструктуры реализуемого проекта электронного правительства:

- 1) Федеральная государственная информационная система «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)»;
- 2) Федеральная государственная информационная система «Сводный реестр государственных и муниципальных услуг (функций)»;



3) программно-технический комплекс, обеспечивающий получение государственных услуг в электронном виде через инфраструктуру центров общественного доступа;

4) информационная система удостоверяющих центров единого пространства доверия электронного правительства.

Основным, первичным, элементом, иллюстрирующим процесс взаимодействия регуляторов, обмена с субъектами рынка транспортных услуг, остается информация, обличенная в форму официального документа. В сложившейся отечественной практике сосуществует целый ряд определений понятия «документ», их различных типов. Приведем некоторые из них в преломлении к целям институционализации процесса организации лицензирования в сфере железнодорожного транспорта.

В частности, Федеральный закон от 27.07.2006 №149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» предлагает следующее определение: «Электронный документ – документированная информация, представленная в электронной форме, то есть в виде, пригодном для восприятия человеком с использованием электронных вычислительных машин, а также для передачи по информационно-телекоммуникационным сетям или обработки в информационных системах» [24]. Система стандартов по информации, библиотечному и издательскому делу (ГОСТ Р ИСО 15489-1–2007, утвержден Приказом Ростехрегулирования от 12.03.2007 № 28-ст), регламентирующая общие требования и вопросы управления документами дает более общее определение: «Документ – зафиксированная на материальном носителе идентифицируемая информация, созданная, полученная и сохраняемая организацией или физическим лицом в качестве доказательства при подтверждении правовых обязательств или деловой деятельности».

Вместе с тем в течение времени потребовалось актуализации указанных понятий и, более того, использования новых. Так, Постановлением Правительства Российской Федерации от 7 сентября 2011 г. № 751 «О внесении изменений в прави-

ла делопроизводства в федеральных органах исполнительной власти» внедрен ряд новых понятий:

- 1) электронный образ документа – электронная копия документа, изготовленного на бумажном носителе;
- 2) сканирование документа – получение электронного образа документа;
- 3) система электронного документооборота – информационная система, обеспечивающая сбор документов (включение документов в систему), их обработку, управление документами и доступ к ним;
- 4) электронный документооборот – документооборот с применением информационной системы.

Следующим по значимости фактором, обуславливающим возможности повышения эффективности взаимодействия регуляторов, являются нормы Федерального закона от 06.04.2011 № 63-ФЗ «Об электронной подписи» [37]:

- 1) информация в электронной форме, подписанная квалифицированной электронной подписью, признается электронным документом, равнозначным документу на бумажном носителе, подписанному собственноручной подписью, если иное не предусмотрено федеральным законом;
- 2) сертификат ключа проверки электронной подписи – электронный документ или документ на бумажном носителе, выданные удостоверяющим центром.

Указанные нормы способны обеспечить сокращение издержек как субъектов рынка транспортных услуг, так и взаимодействующих регуляторов в сфере железнодорожного транспорта. Это происходит по той причине, что взаимодействующие стороны находятся в едином доверенном пространстве, позволяющем не принимать дополнительных мер по обеспечению подтверждения достоверности информации, что не влечет за собой возникновения соответствующих транзакционных издержек. Так, указанным нормативным актом установлено следующее: «При передаче электронных документов в другие государственные органы документы заверяются электронной подписью федерального органа исполнительной власти – автора документа. При обработке, рассмотрении, согласовании и

подписании электронных документов в системе электронного документооборота во внутреннем документообороте федерального органа исполнительной власти могут использоваться способы подтверждения действий с электронными документами, при которых электронная подпись не используется, при условии, что программные средства позволяют однозначно идентифицировать лицо, подписавшее документ» [37].

На современном этапе организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг административный регламент предоставления государственной услуги (и соответствующие положения по видам деятельности) является основным, но не единственным документом, регулирующим порядок лицензирования. В рамках организации взаимодействия регуляторов на основе системы межведомственного электронного взаимодействия административные регламенты служат элементарной основой для совершенствования организации лицензирования. По своей сути административный регламент как руководящий документ уже содержит полноценные алгоритмы, обеспечивающие свободный перевод административных процедур лицензирования деятельности в электронный формат. Формирование электронных административных регламентов будет способствовать оптимизации бизнес-процессов института лицензирования, обеспечит повышение оперативности реагирования на изменения институциональных факторов. Следовательно, совершенствование предложенных методических инструментов целесообразно в русле развития межведомственного электронного взаимодействия регуляторов железнодорожного транспорта.

Таким образом, ключевым организационным аспектом реализации проекта межведомственного электронного взаимодействия в процессе организации института лицензирования является формирование пространства с пониженным уровнем транзакционных издержек, сопровождающих взаимодействие регуляторов в сфере железнодорожного транспорта.

*Проектирование системы межведомственного электронного взаимодействия регуляторов.* Объектом проектирования является Система межведомственного электронного взаимодействия (СМЭВ) регуляторов. Состояние СМЭВ изна-

начально predeterminedено двумя состояниями объекта проектирования: исходным состоянием и целевым состоянием (таблица 24).

Таблица 24 – Характеристики состояний Системы межведомственного электронного взаимодействия регуляторов в сфере железнодорожного транспорта

Исходное состояние	Целевое состояние
<p>Характеризуется низкой эффективностью взаимодействия регуляторов, обусловленной недостаточной информированностью субъектов регулирования, в частности, не своевременностью и неполнотой информации. Причиной этому могут быть неверные приоритеты в организации информационного обмена между регуляторами, наличие информационных шумов, несогласованность формата представления данных, нерегулярность представления информации, избирательность в информационном обеспечении, дублировании функций регуляторов и т.д.</p>	<p>Характеризуется сравнительно большей эффективностью взаимодействия регуляторов и субъектов рынка. Указанные результаты соответственно будут обусловлены: верными приоритетами в организации информационного обмена между регуляторами, системой фильтрации информационных шумов, единством формата представления данных, регулярностью представления информации, полноценным информационным обеспечением, исключением дублирующих функций и т.д.</p>

Алгоритм проектирования СМЭВ регуляторов обусловлен параметрами административных процедур, составляющих государственную услугу по лицензированию деятельности субъектов рынка транспортных услуг. Основные этапы указанного алгоритма и результаты их исполнения представлены в таблице 25.

Таблица 25 – Этапы проектирования СМЭВ в сфере лицензирования на железнодорожном транспорте

Мероприятие	Результат исполнения мероприятия
1. Анализ нормативно-правовой базы административных процедур предоставления государственной услуги по лицензированию деятельности в сфере железнодорожного транспорта	Определение состава регламентирующих документов, определяющих процесс лицензирования, выявление соответствующих противоречий, недостаточной степени регулирования отдельных аспектов, избыточности правовых норм, дублирования нормативно-правовой базы административных процедур
2. Анализ непосредственного хода исполнения процедуры лицензирования деятельности	Выявление subprocesses (процессов, являющихся составными частями основной государственной услуги по лицензированию деятельности), оценка степени эффективности взаимодействия участвующих сторон, достаточность мотивации и определенность мер административного воздействия
3. Анализ состава и источников документов, необходимых для предоставления государственной услуги по лицензированию деятельности субъектов рынка транспортных услуг	Определение состава используемых документов, оценка действительной необходимости использования документа, выявление документов, подлежащих получению по каналам межведомственного взаимодействия, их источников
4. Анализ состава сведений, необходимых для организации лицензирования	Определение возможных и приоритетных направлений оптимизации предоставления государственной услуги по лицензированию (исключение/упрощение документов), сопоставление информационных потоков, их объемов и содержательной характеристики с целевой функцией института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг
5. Определение состава, количества и параметров запросов регуляторов, лицензиата и лицензиаров	Определяются соответствие состава, количества и параметров запросов пользователей государственных услуг, а также взаимодействующих субъектов регулирования

## Продолжение таблицы 25

Мероприятия	Результат исполнения мероприятий
6. Определение состава, количества и параметров ответов регуляторов и лицензиаров	Определяется соответствие состава, количества и параметров ответов органов, оказывающих государственные услуги, а также взаимодействующих регулирующих субъектов
7. Анализ временных параметров административных процедур лицензирования	Анализ временных параметров оказания государственной услуги по лицензированию позволяет выявить резервы для оптимизации административных процедур, провести оценку целесообразности организации лицензирования в условиях СМЭВ регуляторов
8. Анализ условий изменения транзакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг	Анализ транзакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг позволяет выявить основные наиболее «весомые» условия и требования оказания государственной услуги, а соответственно, и уровень экономических эффектов, возникающих ввиду становления и функционирования института лицензирования
9. Состав субъектов, участвующих в информационном обмене и организации института лицензирования в сфере железнодорожного транспорта	Состав субъектов, участвующих в предоставлении информации и реализации процедур лицензирования, позволяет определить функциональные параметры агрегированных регуляторов, в том числе требуемый уровень административных ресурсов

С уровнем детализации административных процедур лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг, жесткостью их регламентации возникает потребность в использовании соответствующей терминологии, а именно термина «бизнес-процесс». В данном случае бизнес-процесс целесообразно рассматривать как минимальную логически осмысленную операцию, осуществляемую в общем процессе организации лицензирования в сфере железнодорожного транспорта. Указанное определение созвучно с определением транзакции и это не случайно. По сути, такая регламентация процесса взаимодействия всех участников административных процедур лицензирования обуславливает целесообразный переход от структур организации лицензирования на основе технологических единиц к структурам организации на основе бизнес-процессов в сфере лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг.

Бизнес-процессный подход позволяет на практике осуществить институционализацию организации лицензирования в условиях электронного межведомственного взаимодействия регуляторов в сфере железнодорожного транспорта. В таком случае возможно следующим образом сформулировать целесообразную систему норм и правил, регламентирующих организацию функционирования института лицензирования в сфере железнодорожного транспорта в терминах функционально-ролевых бизнес-процессов (таблица 26).

Таблица 26 – Целесообразная функционально-ролевая структура системы лицензирования в сфере железнодорожного транспорта

Правило	Ролевая функция	Инициаторы нормы	Исполнитель
Неукоснительно соблюдать обязательные требования и условия лицензирования	Уточнение предпочтительных характеристик субъектов рынка транспортных услуг	Федеральная служба по надзору в сфере транспорта.	Субъекты рынка транспортных услуг
Адекватно и неотвратимо репрессировать нарушителей обязательных требований и условий лицензирования	Реализация метода кнута и пряника	Регуляторы категории «А»	Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (приостановление и лишение действия лицензии)
Объем и структура отчетности всегда должны соответствовать целям ее использования	Совершенствование инструментов мониторинга	Регуляторы категорий от «А» до «J»	Коллегиальный орган (уполномоченный регулятор)
Определять стимулы экономического развития по результатам анализа транзакционных издержек	Сокращение издержек иных видов, создание условий для развития дополнительных источников финансирования	Регуляторы категорий «В», «С», «D», «Е», «F», «G», «H»	Министерство экономического развития (уполномоченный регулятор)

## Продолжение таблицы 26

Правило	Ролевая функция	Инициаторы нормы	Исполнитель
Приоритетность механизмов саморегуляции рынка выше механизмов государственного вмешательства	Пресечение попыток всех видов дискриминации участников рынка, лоббирования интересов	Коллегиальный орган (уполномоченный регулятор)	Федеральная антимонопольная служба России
Эффективность трансакции оценивается уровнем трансакционных издержек	Анализ социально-экономических последствий, оптимизация условий деятельности регуляторов	Коллегиальный орган (уполномоченный регулятор)	Регуляторы категорий от «А» до «J»

Таким образом, реализация описанных выше мероприятий призвана осуществить процесс преобразования имеющих место в практике отношений лицензиата, лицензиара и регуляторов взаимообусловленных процессов в форму целесообразных социально-экономических отношений с формализованными и принятыми всеми участниками правилами, нормами, санкциями. Результатом процесса институционализации лицензирования станет функционирование единой и целесообразной статусной функционально-ролевой структуры, характеризующей совокупность социально-экономических условий осуществления лицензируемых видов деятельности в сфере железнодорожного транспорта.



## **5.2 Оценка экономической эффективности трансформации системы лицензирования в сценарных условиях планирования и прогнозирования**

Эффективность функционирования субъектов рынка транспортных услуг, осуществляющих лицензируемые виды деятельности, во многом обусловлена внешними макроэкономическими параметрами, и в целом динамикой развития конъюнктуры рынка транспортных услуг [262]. Отечественный исследователь А.В. Марциновская также справедливо отмечает, что «Транспортная стратегия развития Российской Федерации, ориентированная на качественное изменение структуры отрасли и источников ее долговременного роста, вызывает неизбежную потребность в совершенствовании отраслевой институциональной системы» [206, с. 11]. В этой связи важно оценить эффективность институциональной организации лицензирования в сценарных условиях планирования и прогнозирования с учетом возникающих экономических эффектов.

*Система стратегического планирования и прогнозирования Российской Федерации.* 28 июня 2014 г. принят существенный, в отношении целей настоящего научного исследования, документ – Федеральный закон № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» [48]. Указанным нормативно-правовым актом определяются правовые основы стратегического планирования в Российской Федерации, координации государственного стратегического управления и бюджетной политики, полномочия федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления и порядок их взаимодействия в сфере стратегического планирования. Указанный федеральный закон регулирует отношения, возникающие между участниками стратегического планирования в процессе целеполагания, прогнозирования, планирования и программирования социально-

экономического развития Российской Федерации, секторов экономики, а также мониторинга и контроля реализации документов стратегического планирования\*.

Вместе с тем оценка исходного, текущего и целевого состояния объекта регулирования позволяет осуществлять мониторинг и контроль реализации документов стратегического планирования. Иначе говоря, организовать работу по комплексной оценке хода и результатов реализации документов стратегического планирования, а также по оценке взаимодействия агрегированных регуляторов в части соблюдения принципов стратегического планирования и реализации ими полномочий в сфере развития железнодорожного транспорта.

В таком случае совокупность открывающихся возможностей характеризует систему стратегического планирования как механизма обеспечения согласованного взаимодействия агрегированных регуляторов на основе принципов стратегического планирования при осуществлении разработки и реализации документов стратегического планирования, а также мониторинга и контроля реализации документов стратегического планирования в рамках целеполагания, прогнозирования, планирования и программирования. Указанные процедуры проводятся с использованием нормативно-правового, информационного, научно-методического, финансового и иного ресурсного обеспечения.

Важнейшее значение приобретает цель экономического регулирования, понимаемая как целевое состояние железнодорожного комплекса Российской Федерации, которое определяется агрегированными регуляторами в качестве ориентира в своей деятельности и характеризуется соответствующими количественными и качественными показателями. В таком случае совокупность задач агрегированных регуляторов обуславливает формирование комплексов взаимосвязанных ме-

---

\* Важным представляется понимание термина «стратегическое планирование». В частности, указанным нормативным актом стратегическое планирование определяется как «деятельность участников стратегического планирования по целеполаганию, прогнозированию, планированию и программированию социально-экономического развития Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и муниципальных образований, секторов экономики и сфер государственного и муниципального управления, обеспечения национальной безопасности Российской Федерации, направленная на решение задач устойчивого социально-экономического развития Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и муниципальных образований и обеспечение национальной безопасности Российской Федерации» [48].

роприятий, которые должны быть проведены в определенный период времени, реализация которых обеспечивает достижение целей экономического развития железнодорожного транспорта в определенных сценарных условиях.

В таком случае стратегический план деятельности агрегированного регулятора в рамках организации взаимодействия – это документ стратегического планирования, содержащий цели, направления, индикаторы, планируемые промежуточные и окончательные результаты деятельности на соответствующий период в рамках установленных полномочий регулятора. Программа стратегического взаимодействия агрегированных регуляторов – это комплекс планируемых мероприятий, взаимоувязанных по задачам, срокам осуществления, исполнителям и ресурсам, а также инструментам государственного регулирования, обеспечивающим в рамках реализации ключевых государственных функций достижение приоритетов и целей государственной политики в сфере железнодорожного транспорта.

Результаты прогнозирования, их вариативность, предусматривают возможность формирования различных сценарных планов развития, предопределяющих цели и задачи взаимодействия регуляторов, различные варианты развития событий, обуславливающие параметры объекта регулирования и внешней среды. Под сценарными планами развития следует понимать совокупность прогнозных макроэкономических показателей, определяемых принятым вектором развития, характеризующих условия осуществления предпринимательской деятельности субъектов рынка железнодорожного транспорта.

К числу основополагающих документов, определяющих возможные векторы развития железнодорожного транспорта и позволяющих прогнозировать изменения условий осуществления предпринимательской деятельности, целесообразно отнести:

- 1) Стратегию развития железнодорожного транспорта до 2030 г. [27];
- 2) Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 г. [40].

*Характеристика сценариев Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 г.* В результате тесного взаимодействия видных научных экспертов

и практиков в области железнодорожного транспорта, под эгидой Министерства транспорта Российской Федерации, подготовлена Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г. [27].

Пунктом 2 соответствующего распоряжения Правительства Российской Федерации, утверждающего указанную Стратегию, определена необходимость взаимодействия регуляторов в процессе обеспечения выполнения стратегических решений. Таким образом, Стратегией развития железнодорожного транспорта в качестве агрегированных регуляторов определены:

- 1) Министерство транспорта;
- 2) Министерство экономического развития;
- 3) Министерство регионального развития;
- 4) Министерство промышленности и торговли;
- 5) Федеральная антимонопольная служба;
- 6) Федеральная служба по тарифам (функционировала на дату утверждения распоряжения);
- 7) иные заинтересованные федеральные органы государственной власти.

Принципы реализации Стратегии развития железнодорожного транспорта России принципиально согласуются с задачами настоящего научного исследования, а именно:

- 1) на железнодорожном транспорте обеспечивается эффективное сочетание государственного регулирования и рыночных механизмов саморегулирования;
- 2) повышение уровня безопасности функционирования железнодорожного транспорта является важнейшим государственным приоритетом развития и модернизации транспортной сферы, научных исследований и текущей эксплуатационной работы [27].

Иначе говоря, залогом успешности реализации Стратегии является многоукладность механизмов экономического регулирования, предполагающая соответствующий уровень согласованности функционирования различных институтов, а также регуляторов, обеспечивающих их функционирование. Более того,

принцип неукоснительного соблюдения требований безопасности в процессе функционирования железнодорожного комплекса является самоцелью возникновения и развития системы лицензирования на железнодорожном транспорте.

Разделом III рассматриваемой Стратегии сформулирована долгосрочная программа развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации. Цели указанной программы также непосредственным образом определяют приоритетные направления для совершенствования системы лицензирования в рамках настоящего научного исследования, в горизонте планирования после 2010 г., а именно:

- 1) повышение безопасности железнодорожных перевозок, совершенствование государственного технического регулирования и надзора;
- 2) совершенствование форм и методов государственного регулирования, направленных на защиту конкуренции в сфере железнодорожного транспорта, оптимизацию деятельности естественных монополий и равенство доступа к их услугам, обеспечение сбалансированного развития всех элементов транспортного комплекса [27].

Важно отметить подход к пониманию роли государственных регуляторов в сокращении экономических барьеров, к числу которых возможно отнести и значительный уровень транзакционных издержек института лицензирования, существенно препятствующий полноценному развитию конкуренции в сфере железнодорожного транспорта. В частности в Стратегии отмечено: «Государственное регулирование в переходном (временно-монопольном) сегменте рынка услуг железнодорожного транспорта должно базироваться на принципе снижения экономических барьеров входа на этот рынок потенциальных конкурентов...» [27]. То есть задача Стратегии развития железнодорожного транспорта предполагает реализацию комплекса мер по сокращению, в том числе транзакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг, осуществляющих лицензируемые виды деятельности.

Прогноз развития железнодорожного транспорта до 2030 г. в рамках рассматриваемой Стратегии разработан с учетом следующих сценариев социально-экономического развития России:

- 1) сценарий энергосырьевого развития;
- 2) сценарий инновационного развития.

Учитывая вышеизложенное, в рамках рассматриваемых сценариев, на современном этапе определены следующие варианты развития железнодорожного транспорта России до 2030 г.:

1. Максимальный вариант ориентирован на реализацию инновационного сценария развития Российской Федерации. Основан на инновационном сценарии развития России и характеризуется значительной концентрацией усилий на тех научно-технологических направлениях, которые позволят резко расширить применение отечественных разработок и улучшить позиции России на мировом рынке высокотехнологичной продукции и услуг. Особенностью инновационного сценария развития является изменение структуры валового внутреннего продукта в сторону производства высокотехнологичной продукции. В данном варианте предусматривается полная ликвидация ограничений в провозных способностях на железнодорожном транспорте общего пользования и создание соответствующего мировому уровню инфраструктурного базиса для развития новых точек экономического роста в стране, обеспечение современного уровня развития инфраструктуры и транспортное обеспечение разведанных новых месторождений полезных ископаемых. Условия реализации указанного варианта потребуют качественных изменений в организации функционирования института лицензирования и взаимодействия агрегированных регуляторов. Рост инвестиционной привлекательности железнодорожного комплекса, ввиду снижения удельной доли издержек на единицу транспортной продукции (транспортную услугу), обусловит рост числа участников рынка транспортных услуг и соответствующего уровня конкуренции. Развитие механизмов рыночной саморегуляции в соответствии с положениями теории рынка предопределит сокращение потребности в государственном регулировании сферы железнодорожного транспорта.

2. Минимальный вариант основан на энергосырьевом сценарии развития экономики. В рамках данного варианта предусматривается полная модернизация железнодорожной инфраструктуры и развитие необходимых провозных способностей на основных направлениях грузопотоков в соответствии с потребностями экономики и населения в перевозках по энергосырьевому сценарию развития России. Данным вариантом предусматривается строительство ряда линий стратегического значения и линий, направленных на улучшение транспортной обеспеченности регионов. Предпосылок для качественных изменений в организации функционирования института лицензирования и взаимодействия агрегированных регуляторов не возникает. Более того, в ходе реализации указанного сценария возникают предпосылки для роста издержек субъектов рынка транспортных услуг как параметра входного барьера на рынок транспортных услуг. Рост издержек формирует тенденции к укрупнению долей доминирующих хозяйствующих субъектов, в данном случае речь может идти о доли рынка компаний холдинга ОАО «Российские железные дороги». Традиционно тесное взаимодействие доминирующих участников рынка с государственными регуляторами в условиях формирования государственно-монополистических предпосылок развития, потребует реализации протекционистских мер со стороны государственных регуляторов в сфере железнодорожного транспорта [27].

Таким образом, обобщая тенденции развития характеризующие параметры функционирования железнодорожного транспорта в рамках рассматриваемой Стратегии развития железнодорожного транспорта России до 2030 года, целесообразно выделить две из них:

2) консервативный подход, характеризуемый сохранением текущих векторов развития, содержащих минимальные предпосылки к качественному изменению условий, определяющих институциональные факторы развития предпринимательской среды в сфере железнодорожного транспорта;

3) инновационный подход, характеризуемый появлением качественно новых векторов развития, содержащих максимальные предпосылки к качествен-

ному изменению условий, определяющих институциональные факторы функционирования предпринимательской среды в сфере железнодорожного транспорта.

Таблица 27 – Сценарные макроэкономические условия развития железнодорожного транспорта до 2030 г. [27]

Тенденции минимального варианта развития (энергосырьевой сценарий)	Тенденции максимального варианта развития (инновационный сценарий)
1) предпосылки для роста издержек субъектов рынка транспортных услуг как параметра входного барьера на рынок транспортных услуг; 2) тенденции к укрупнению долей доминирующих хозяйствующих субъектов рынка; 3) реализация протекционистских мер государственных регуляторов в сфере железнодорожного транспорта	1) снижение удельной доли издержек субъектов рынка транспортных услуг на единицу продукции (транспортную услугу); 2) рост числа участников рынка транспортных услуг и уровня конкуренции на рынке; 3) сокращение потребности в государственном регулировании ввиду развития механизмов саморегуляции рынка транспортных услуг

*Характеристика прогнозных сценариев Министерства экономического развития России.* Вместе с тем, Министерством экономического развития России также разработан прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации в сопоставимых условиях на период до 2030 г. [40]. Указанный стратегический документ предполагает ряд сценариев макроэкономического развития отечественной экономики. Система стратегического планирования в Российской Федерации увязывает два документа, разработанных разными ведомствами – Министерством транспорта и Министерством экономического развития.

Разработанный стратегический прогноз развития базируется на том, что в долгосрочной перспективе развитие российской экономики будет определяться рядом тенденций, в числе которых:

1) исчерпание имеющихся технологических заделов в ряде секторов экономики при усилении потребности в активизации инновационно-инвестиционной компоненты роста;



2) необходимостью преодоления ограничений в инфраструктурных комплексах, в том числе на железнодорожном транспорте;

3) усилением конкуренции как на внутренних, так и на внешних рынках транспортных услуг при значительном сокращении ценовых конкурентных преимуществ.

С учетом этого основные варианты долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации определяются степенью реализации ряда ключевых факторов, в числе которых:

1) интенсивность инновационного обновления обрабатывающих производств и динамикой производительности труда;

2) модернизация транспортной инфраструктуры;

3) развитие институтов, определяющих предпринимательскую и инвестиционную активность, экономическую эффективность государственных институтов.

В зависимости от степени реализации этих факторов Министерство экономического развития России выделяет три сценария социально-экономического развития в долгосрочной перспективе:

1) консервативный сценарий;

2) инновационный сценарий;

3) целевой (форсированный) сценарий.

Различие основных макроэкономических параметров сценариев развития, обуславливает функционирование различных моделей организации лицензирования отдельных видов деятельности в сфере железнодорожного транспорта.

1) Консервативный сценарий (вариант 1). В соответствии с указанным документом характеризуется умеренными долгосрочными темпами роста экономики на основе активной модернизации топливно-энергетического и сырьевого секторов российской экономики при сохранении относительного отставания в гражданских высоко- и среднетехнологичных секторах. Модернизация экономики ориентируется в большей степени на импортные технологии и научные знания. Консервативный сценарий отражает доминирование опасных в долгосрочной

перспективе тенденций в развитии российской экономики и не предполагает полномасштабного перехода к принципиально новой модели социально-экономического развития.

2) Инновационный сценарий (вариант 2). В соответствии с рассматриваемым стратегическим документом характеризуется усилением инновационной и инвестиционной направленности экономического роста. Сценарий опирается на создание современной транспортной инфраструктуры и конкурентоспособного сектора высокотехнологичных производств и экономики знаний наряду с модернизацией энерго-сырьевого комплекса.

Сценарий предполагает превращение инновационных факторов в ведущий источник экономического роста и прорыв в повышении эффективности использования человеческого капитала на рубеже 2020 - 2022 годов, что позволяет улучшить социальные параметры развития.

3) Целевой (форсированный) сценарий (вариант 3) разработан на базе инновационного сценария, при этом он характеризуется форсированными темпами роста, повышенной нормой накопления частного бизнеса, созданием масштабного не сырьевого экспортного сектора и значительным притоком иностранного капитала.

Принципиальные особенности, с точки зрения целей настоящего научного исследования, заключаются в следующем:

- инновационный и форсированный сценарии предполагают значительно более сложную модель взаимодействия агрегированных регуляторов, что обусловлено инвестированием в проекты по развитию высоких технологий и человеческого капитала с параметрами окупаемости, далеко выходящими за сложившиеся на рынке транспортных услуг среднесрочные пределы;
- основные барьеры, препятствующие реализации стратегии инновационного и целевого сценария развития вызваны неэффективностью механизмов координации усилий регуляторов, что проявляется как на

уровне транспортных корпораций, так и государственного регулирования сферы железнодорожного транспорта [40].

Разделом 3.3 Прогноза социально-экономического развития, подготовленного Министерством экономического развития России, определены структурные особенности сценариев развития:

- во всех рассмотренных сценариях предполагается изменение структуры производства в сторону диверсификации экономики;
- масштабы диверсификации производства будут определяться возможностями наращивания объемов производства продукции высокой степени переработки и развития экономики знаний;
- в консервативном сценарии изменения структуры экономики в прогнозный период будут незначительными, за Россией сохранится традиционная роль поставщика первичных энергоресурсов и сырья низкой степени переработки, что не позволит поднять физические темпы роста экспорта;
- инновационный сценарий предполагает существенные структурные сдвиги, поддерживаемые повышением эффективности использования ресурсов [40].

Таким образом, принимая во внимание динамику прогнозируемых макроэкономических параметров, отраженных в рассмотренных выше стратегических документах [40, 27], целесообразно обобщить сценарные экономические условия деятельности субъектов рынка транспортных услуг предложенные Министерством транспорта и Министерством экономического развития в горизонте прогнозирования до 2030 года в виде таблицы (таблица 28).

Таблица 28 – Результаты обобщения сценарных экономических условий деятельности субъектов рынка транспортных услуг [40, 27]

ФОРСИРОВАННЫЙ СЦЕНАРИЙ	УМЕРЕННЫЙ СЦЕНАРИЙ	КОНСЕРВАТИВНЫЙ СЦЕНАРИЙ
<ul style="list-style-type: none"> <li>- снижение удельной доли издержек на единицу транспортной продукции;</li> <li>- рост числа участников рынка транспортных услуг и уровня конкуренции;</li> <li>- сокращение потребности в государственном регулировании ввиду развития механизмов саморегуляции рынка транспортных услуг</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- незначительное сокращение или стабилизация уровня удельной доли издержек на единицу транспортной продукции;</li> <li>- стабильное число участников рынка транспортных услуг и уровня конкуренции;</li> <li>- сохранение потребности в государственном регулировании рынка транспортных услуг</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- рост удельной доли издержек на единицу транспортной продукции;</li> <li>- сокращение числа участников рынка транспортных услуг и уровня конкуренции;</li> <li>- рост потребности в государственном регулировании ввиду деградации механизмов саморегуляции рынка транспортных услуг</li> </ul>

*Оценка возможностей трансформации института лицензирования.* Обобщая согласованные позиции рассмотренных выше стратегических документов, на данном этапе научного исследования целесообразно произвести расчет эффективности трансформации регулирующего воздействия института лицензирования в сценарных макроэкономических условиях. С учетом динамики экономических показателей и характера сценарных макроэкономических трансформаций, изложенных в рассмотренных документах, предлагается рассмотреть возможность трансформации регулирующего воздействия лицензирования в трех сценариях экономического развития железнодорожного транспорта (форсированный, умеренный, консервативный) и принять следующие поправочные коэффициенты в отношении значений ключевых показателей эффективности организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг (таблица 29).

Таблица 29 – Поправочные коэффициенты прогнозных значений показателей эффективности организации лицензирования в сценарных условиях

Форсированный сценарий	Умеренный сценарий	Консервативный сценарий
Значения показателей будут иметь положительную динамику и улучшатся в среднем в 1,5 раза от значений показателей исходного уровня	Показатели будут стабильны и останутся на уровне исходных значений	Значения показателей будут иметь отрицательную динамику и ухудшатся в среднем в 1,5 раза от значений показателей исходного уровня
Возможности трансформации регулирующего воздействия института лицензирования во всех сценариях развития принимаются равными и характеризуются нисходящим или восходящим трендом, возникающим в результате согласованности действий агрегированных регуляторов: значения положительных факторов регулирующего воздействия растут на 20 %, значения отрицательных факторов регулирующего воздействия способны сокращаться на 20 % <sup>2</sup>		

В целях апробации разработанных методологических подходов проведен институциональный анализ, последующая синергетическая трансформация регулирующего воздействия и расчеты возникающих синергетических эффектов для каждого из сценариев развития железнодорожного транспорта по расчетным формам, приведенным в таблицах 30 – 32.

<sup>2</sup> Величина 20 % является условной и может быть принята как иное значение, однако принципиальными являются тенденции сокращения или роста значений факторов регулирующего воздействия. Указанные тенденции аксиоматичны ( $k \neq k'$ ) и обоснованы многочисленными трудами величайших отечественных и зарубежных ученых-экономистов, посвященных анализу изменений рыночной конъюнктуры под воздействием механизмов государственного регулирования.

Таблица 30 – Форсированный сценарий развития сферы железнодорожного транспорта до 2030 г.

Полнота фактор регулирующего воздействия	Индикаторный анализ	Синергетическая трансформация регулирующего воздействия				Достижимые показатели				Синергетический эффект трансформации регулирующего воздействия																
		Цели взаимодействия регуляторов	Категории взаимодействующих регуляторов	Мероприятия	Значение показателя после трансформации	Коэффициент регулирующего воздействия	Удельный вес коэффициента, %	Коэффициент совместного регулирующего воздействия	Коэффициент трансформации																	
Положительная	Фактор регулирующего воздействия	Показатели КPI	Единица измерения	Значение показателя на начало периода	Значение показателя на конец периода	Коэффициент регулирующего воздействия	Удельный вес коэффициента, %	Коэффициент полноты	Коэффициент совокупного регулирующего воздействия	90	4,8	17,65	14,4	1,13	-1,12											
																Число участников рынка	ед.	50	75	6	23,08	18	2,25	3	8	
																Продуктовые границы рынка	ед. зампунктов	3	4,5							
																Географические границы рынка	км кв.	500	750							
																Некачественный оборот хозяйствующих субъектов	Объем товарных ресурсов рынка	млн р.	500	750	7,5	28,85	5	2,25	3	8
																	Число выявленных нарушений требований законодательства	факт	10	15						
																		факт	10	15						
																		факт	100	150						
																Стимулирование ответственности за нарушение требований и норм законодательства	Объем штрафов санкций	тыс. р.	5	7,5	4,5	17,31	5	2,25	9	13,24
																	Число внеплановых проверок	шт.	5	7,5						
Число фактов приостановления деятельности	факт	2	3																							
Повышение информированности регулятора и эффективности регулирования	Число показателей отчетности	шт.	12	18	3,6	13,24	9	2,25	9	13,24																
	Число отчетных форм	шт.	5	7,5																						
	Емкость электронных данных отчетных форм отчетности	МБ	5	7,5																						
	Размер государственной пошлины	тыс. р.	7,5	3,75																						
Отрицательная	Фактор регулирующего воздействия	Показатели КPI	Единица измерения	Значение показателя на начало периода	Значение показателя на конец периода	Коэффициент регулирующего воздействия	Удельный вес коэффициента, %	Коэффициент полноты	Коэффициент совокупного регулирующего воздействия	3	8	29,41	1,13	-1,12												
															Става банковского процента	%	20	10	2,25	19,23	5	8				
															Период потребления государственной услуги	дней	45	22,5								
															Стоимость дополнительно привлеченных средств	тыс. р. / юмл.	10000	5000								
															Стоимость услуг обучения дополнительно привлекаемых сотрудников	тыс. р. / курс	20	10								
															Число дополнительно привлеченных сотрудников	чел.	5	2,5								
															Фонд оплаты труда дополнительно привлеченных сотрудников	тыс. р.	250	125								
															Стоимость услуг юридического сопровождения	тыс. р.	20	10								
															Стоимость дополнительного комплекса мероприятий	тыс. р. / юмл.	50	25								
															Стоимость обеспечения сохранности и обслуживания объекта оказания государственной услуги	тыс. р.	80	40								
Нарушение механизмов саморегуляции рынка	Средний размер доли участника рынка	млн р.	100	50	1,5	5,77	2	2,25	1	8,82																
	Число административных барьеров ввода на рынок	шт.	3	1,5																						
	Доля доминирующих хозяйствующих субъектов	%	2	1																						
Рост бюрократических рисков	Сумма страхования экономических рисков	тыс. р.	100	50	1,5	5,77	2	2,25	1	8,82																
	Число административно-правовых словес регуляторов	факт	2	1																						
	Число выявленных коррупционных правонарушений	факт	2	1																						



Таблица 32 – Консервативный сценарий развития сферы железнодорожного транспорта до 2030 г.

Полнота воздействия	Эффект регулирующего воздействия	Институциональный анализ										Синергетическая трансформация регулирующего воздействия				Достижимые показатели				Синергетический эффект трансформации регулирующего воздействия
		Показатели КРП	Единица измерения	Значение показателя на начало периода	Значение показателя на конец периода	Коэффициент регулирующего воздействия	Удельный вес коэффициента, %	Коэффициент полноты	Коэффициент совокупного регулирующего воздействия	Цели взаимодействия регуляторов	Категории взаимодействующих регуляторов	Мероприятия	Значение показателя после трансформации	Коэффициент регулирующего воздействия	Удельный вес коэффициента, %	Коэффициент полноты	Коэффициент совокупного регулирующего воздействия			
Положительный эффект	Качественный отбор хозяйствующих субъектов	Число участников рынка	ед.	50	25	2	6,67	6	0,25	В, С, G, D, E	Программа благоприятствования предпринимательской деятельности	30	4,8	17,65	14,4	11,3	0,88			
		Продуктовые границы рынка	ед. заменителей	3	1,5															
		Географические границы рынка	км кв.	500	250															
		Снижение ответственности за нарушение требований и норм законодательства	Объем товарных ресурсов рынка	млн р.	500	250	2,5	8,33	6	0,25	A, C, F	Оптимизация контрольно-надзорной деятельности, определение актуальных направлений и эффективных форм	6	6	22,06	14,4	11,3	0,88		
				Число выявленных нарушений требований законодательства	факт	10							5							
				Число нарушений (рекламаций) со стороны потребителей	факт	10							5							
				Объем штрафных санкций	тыс. р.	100							50							
				Число внеплановых проверок	шт.	5							2,5							
				Число фактов приостановления деятельности	факт	2							1							
				Число показателей отчетности	шт.	12							6							
Повышение информированности регуляторов и эффективности	Емкость электронных данных отчетных форм отчетности	шт.	5	2,5	1,5	5,00	6	0,25	J, G, F, B	Исключение дублирующей отчетности, применение интегральных показателей	3	3,6	13,24	14,4	11,3	0,88				
		МБ	5	2,5																
		Размер государственной пошлины	тыс. р.	7,5							11,25									
Отрицательный эффект	Рост трансакционных издержек пользователей государственных услуг	Ставка банковского процента	%	20	30	15	50,00	24	0,25	B, D, F, G, I, H	Обеспечение доступности результатов маркетинговых исследований и прогнозов, формирование объединенных курсов повышения квалификации, развитие юридических клиник, программы трудоустройства, налоговые льготы для участников рынка, льготные условия кредитования, и т.д.	9	8	29,41	12,8	11,3	0,88			
		Период потребления государственной услуги	дни	45	67,5															
		Стоимость дополнительного комплекта оборудования	тыс. р. / компл.	10000	15000															
		Стоимость услуг обучения дополнительного сотрудника	тыс. р. / курс	20	30															
		Число дополнительно привлекаемых сотрудников	чел.	5	7,5															
		Фонд оплаты труда дополнительно привлекаемых сотрудников	тыс. р.	250	375															
		Стоимость услуг юридического сопровождения	тыс. р.	20	30															
		Стоимость дополнительного комплекса маркетинговых мероприятий	тыс. р. / компл.	50	75															
		Стоимость обеспечения сохранности обслуживания объекта осмотра	тыс. р.	80	120															
		Нарушение механизмов саморегуляции рынка	Средний размер доли участия рынка	млн р.	100							150						4,5	15,00	6
Число административных барьеров воле не рынок	шт.			3	4,5															
Доля доминирующих хозяйствующих субъектов	%			2	3															
Рост бороздчатных рисков	Сумма страхования экономических рисков	тыс. р.	100	150	4,5	15,00	6	0,25	A, C, F, G	Штат по упрощению государственных услуг, дебарриказация, корректировка сферы полномочий органов власти.	120	2,4	8,82	12,8	11,3	0,88				
		Число административно-правовых споров с регулятором	факт	2							3									
		Число выявленных коррупционных правонарушений	факт	2							3									



Апробация позволяет сделать вывод о дифференцированной результативности трансформации регулирующего воздействия лицензирования в различных сценарных условиях функционирования субъектов рынка транспортных услуг:

1) в условиях функционирования относительно «здоровой» предпринимательской среды, значительного роста экономических показателей (форсированный сценарий) регулирующая роль института лицензирования останется преимущественно отрицательной, но будет нейтрализована значительным уровнем развития механизмов саморегуляции рынка;

2) напротив, чем менее развиты механизмы саморегуляции рынка, чем ниже темп экономического роста (умеренный и консервативный сценарии), тем выше возможности процесса организации лицензирования для обеспечения нейтрального и позитивного регулирующего воздействия института лицензирования на условия осуществления предпринимательской деятельности субъектов рынка транспортных услуг.

*Таким образом, в условиях реализации позитивных тенденций экономического развития, функционирования развитой рыночной среды в сфере железнодорожного транспорта приоритет в регулировании экономической системы следует отдавать естественным механизмам саморегуляции рынка. Тогда, как в условиях развивающегося рыночного пространства, отсутствия иных действенных механизмов саморегуляции рынка, трансформация регулирующего воздействия института лицензирования оказывается целесообразной.*

Тогда результаты расчетов экономической оценки целенаправленной трансформации регулирующего воздействия института лицензирования в сценарных условиях развития, с учетом ранее экономически обоснованной величины совокупных транзакционных издержек субъекта рынка транспортных услуг на получение лицензии в размере 4,5 млн р. в условиях наиболее реалистичного умеренного сценария, представим в форме таблицы 33.

Таблица 33 – Интерпретация результатов расчетов трансформации системы лицензирования в сценарных экономических условиях деятельности железнодорожного транспорта России до 2030 г.

Период	ФОРСИРОВАННЫЙ СЦЕНАРИЙ		УМЕРЕННЫЙ СЦЕНАРИЙ		КОНСЕРВАТИВНЫЙ СЦЕНАРИЙ	
	Коэффициент совокупного регулирующего воздействия лицензирования (млн. р.)	Совокупные трансакционные издержки (млн. р.)	Коэффициент совокупного регулирующего воздействия лицензирования	Совокупные трансакционные издержки (млн. р.)	Коэффициент совокупного регулирующего воздействия лицензирования	Совокупные трансакционные издержки (млн. р.)
До трансформации	2,25	1,5	0,75	4,5	0,25	13,5
После трансформации	1,13	2,99	1,19	2,84	1,13	2,99
Интерпретация результатов	<p><i>Позитивные тенденции сценария способствуют сокращению издержек, однако трансформация регулирующего воздействия нерациональна.</i></p>		<p><i>Трансформация регулирующего воздействия института лицензирования позволяет сократить издержки, то есть она рациональна.</i></p>		<p><i>Негативные тенденции сценария способствуют росту издержек, трансформация регулирующего воздействия рациональна.</i></p>	

Результаты исследования возможностей трансформации регулирующего воздействия института лицензирования иллюстрируют колебательно-маятниковую природу развития института лицензирования как механизма государственного регулирования сферы железнодорожного транспорта. Представленные результаты наглядно демонстрируют, что эффективность функционирования института лицензирования зависит от параметров развития объекта его регулирования и от экономических условий осуществления деятельности субъектов рынка транспортных услуг.

Колебательно-маятниковое развитие института лицензирования согласуется с соответствующими циклами развития сферы железнодорожного транспорта, отражаемыми конкретными сценарными условиями ее развития. Так, при достижении достаточного уровня развития рыночных механизмов отрицательное регулирующее воздействие института лицензирования будет нейтрализовано позитивными тенденциями рынка и дополнительное вмешательство государства в виде его трансформации окажет только отрицательное воздействие – трансакционные издержки вырастут. Вместе с тем негативные тенденции развития рынка, усугубляя условия осуществления лицензируемых видов деятельности, обуславливают рациональность осуществления процедуры трансформации регулирующего воздействия института лицензирования – в результате трансформации трансакционные издержки существенно сократятся. Консервативные условия развития железнодорожного транспорта (консервативный сценарий) также позволяют сократить уровень совокупных трансакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг.

Результаты расчетов регулирующего воздействия института лицензирования и соответствующего уровня трансакционных издержек позволяют утверждать о стабильной результативности процесса трансформации: во всех сценарных условиях развития, дополнительные согласованные усилия регуляторов трансформировали регулирующее воздействие института лицензирования до положительных значений, превышающих единицу. При этом уровень трансакционных издержек приблизился к 3 млн р. в расчете на одного хозяйствующего субъекта – соискате-

ля лицензии. Вместе с тем, с учетом масштабов осуществления лицензируемых видов деятельности на железнодорожном транспорте (около 5 тыс. выданных лицензий) экономия от применения возможностей трансформации регулирующего воздействия института лицензирования в условиях умеренного сценария составит около 7,5 млрд р. и свыше 50,0 млрд р. в условиях консервативного сценария развития железнодорожного транспорта России.

Для оценки существенности полученных экономических результатов определим уровень издержек пригородной пассажирской железнодорожной компании, связанных с получением лицензии в структуре стоимости перевозки одного пассажира. Для анализа используем открытые сведения ежегодного отчета о деятельности пригородной пассажирской железнодорожной компании ОАО «Экспресс-пригород», размещенные на официальном интернет-сайте компании (<http://www.express-prigorod.ru/>). Компания ОАО «Экспресс-пригород» – это первая созданная в Российской Федерации пригородная пассажирская компания (создана в 1998 году), крупнейший за Уралом перевозчик, пятый по объему перевозок среди пригородных пассажирских компаний России. Средний годовой объем перевозок пассажиров составляет около 22 млн пассажиров, при средней стоимости одной поездки около 50 р. Годовая выручка компании составляет около 1,1 млрд р. При рассчитанном объеме совокупных издержек соискателя лицензии в 4,5 млн р., с учетом необходимости проведения ежегодных процедур, связанных с обеспечением соответствия обязательным условиям и требованиям лицензирования, указанная сумма в структуре стоимости перевозки одного пассажира составит около 0,4% или 0,2 р. Указанная составляющая не является существенной в процессе определения привлекательности пригородной пассажирской перевозки для среднестатистического пассажира. Однако, рассчитанный общий макроэкономический эффект от трансформации регулирующего воздействия института лицензирования в наиболее вероятном умеренном сценарии (около 7,5 млрд р. по всей сети железных дорог России) позволил бы обеспечить перевозку пассажиров на безвозмездной основе в объеме около 150 млн пассажиров, что составляет 6,8 годовых объемов перевозки пассажиров компании ОАО «Экспресс-пригород».

Продолжая анализ результатов, целесообразно отметить, что, напротив, организация процедуры трансформации регулирующего воздействия института лицензирования в условиях форсированного сценария развития железнодорожного транспорта обусловит возникновение дополнительных издержек субъектов рынка транспортных услуг в размере около 7,5 млрд р. Приведенные оценки экономической эффективности организации института лицензирования обусловлены соответствующими синергетическими эффектами, возникающими в ходе осуществления согласованных целенаправленных мероприятий агрегированных регуляторов.

Таким образом, трансформация регулирующего воздействия института лицензирования способна повысить рациональность его функционирования, как механизма призванного сокращать издержки общества в процессе осуществления лицензируемых видов деятельности, но исключительно в условиях недостаточного уровня развития механизмов саморегуляции рынка транспортных услуг (умеренный и консервативный сценарии экономического развития).

### **5.3 Приоритетные направления организационно-структурной трансформации системы лицензирования на железнодорожном транспорте**

Решение проблемы повышения эффективности организации лицензирования на современном этапе заключается в формировании нового организационного устройства, адекватного характеру и потребностям развития рынка транспортных услуг. При этом речь не идет о революционном подходе, ведь все перечисленные выше подходы, такие как взаимодействие регуляторов, оценка регулирующего воздействия, система межведомственного электронного взаимодействия и прочее в той или иной степени уже имеют место в практике регулирования транспортной сферы. В этой связи нет необходимости и в создании громоздких государственных структур, и в дополнительной бюрократизации административных процессов, и т.д. Речь следует вести лишь о целенаправленной «тонкой» настройке уже существующих механизмов экономического регулирования, уже функционирующих и взаимодействующих социально-экономических институтов в транспортной сфере. Чем менее потребность в радикальных трансформациях, тем более реалистично выглядит возможность реализации результатов настоящего исследования на практике, в сфере регулирования железнодорожного транспорта.

Достижение целей институциональной организации лицензирования предусматривает реализацию определенных мероприятий, направленных на трансформацию существующих подходов в организации лицензирования. В этой связи важно определить перечень приоритетных направлений организационно-структурной трансформации института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг на современном этапе. В качестве приоритета следует понимать первоочередные организационные мероприятия, имеющие принципиальное значение и ключевую роль в процессе целесообразной институциональной организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг.

*Приоритет № 1. Совершенствование подготовки профессиональных кадров.*

Первостепенная задача любого процесса трансформации социально-экономических устоев – это формирование управленческого аппарата, обладающего знаниями и навыками, соответствующими потребностям государственной социально-экономической политики. В этой связи важным представляется организовать подготовку кадров, включающую все ступени профессиональной образовательной лестницы. Но начинать следует с формализации научных, методологических основ преподавания таких предметов, как юриспруденция, менеджмент, государственное и муниципальное управление. Основным постулат внедряемой методологии – это понимание неизбежности проявления экономических последствий ввиду принятия решений в области нормативно-правового регулирования экономической системы. Указанное направление способно обусловить развитие собственного междисциплинарного подхода, имеющего общую формулу «Экономика права», т.е. экономическая оценка последствий принятий регулятивных решений. По этой причине целесообразно создать условия, для того чтобы указанный подход нашел свое отражение в образовательных программах профильных высших учебных заведений, а также центров повышения квалификации. Такой подход позволит поддерживать необходимый образовательный уровень действующих служащих, а также обеспечит своевременное удовлетворение перспективной потребности в высококвалифицированных кадрах. В таком случае цели трансформации института лицензирования будут понятны, приняты и реализованы управленческим аппаратом, имеющим достаточный уровень квалификации, в полной мере соответствующий современным задачам государственного регулирования железнодорожного транспорта России. Указанное обстоятельство является залогом успешных административных преобразований.

*Приоритет № 2. Формализация процедуры оценки регулирующего воздействия нормативно-правовых актов.*

Как уже отмечалось выше, в Российской Федерации реализуется процедура оценки регулирующего воздействия нормативно-правовых актов. Эта практика полностью согласуется с мировыми тенденциями в области государственного управления. Вместе с тем, несмотря на высокое ее значение для обеспечения эф-

фективности государственного регулирования экономической системы, фактически она сводится к применению метода экспертных оценок. Указанное обстоятельство обуславливает субъективность результатов оценки регулирующего воздействия, ставит их в зависимость от качественного и количественного состава экспертных групп, формулировок анкетных форм и т. д.

Вместе с тем указанная процедура должна иметь четкую, формализованную методологию, базирующуюся на постулатах институциональной теории. Алгоритм оценки регулирующего воздействия должен сводиться к определению факторов регулирующего воздействия института лицензирования и расчету экономических последствий принятия нормативного акта на строгой научной основе. Оценка регулирующего воздействия должна стать не только уделом различного рода социальных институтов и профессиональных сообществ, но и в первую очередь специализированных подразделений государственных структур, призванных реализовывать государственную экономическую политику. Конечно, указанное обстоятельство не умаляет роли общественных советов, экспертных сообществ и т. д.

Вместе с тем оценка регулирующего воздействия должна служить не столько атрибутом открытости деятельности органов государственной власти в сфере железнодорожного транспорта, сколько залогом их компетентности.

*Приоритет № 3. Организация функционирования коллегиальных органов в сфере железнодорожного транспорта.*

Важнейшей задачей является обеспечение условий для эффективного функционирования коллегиального органа, обеспечивающего целенаправленное взаимодействие регуляторов в сфере железнодорожного транспорта. В развитие указанного приоритетного направления целесообразно привести утверждение Д.В. Ушакова, отраженное в исследовании «Административные барьеры и издержки их преодоления в малом предпринимательстве». В частности, указанный исследователь делает вывод «о необходимости определения федерального органа (например, Министерства экономического развития и торговли – в отношении норм экономического регулирования, ФАС – в отношении норм регулирования, затраги-



вающих малый бизнес), имеющего полномочия накладывать вето на неэффективные нормы регулирования вместе с механизмом запрета» [298, с. 137] .

Проводя аналогии с целями настоящего исследования, такой коллегиальный орган (например Совет участников рынка транспортных услуг, Общественный совет при Министерстве транспорта Российской Федерации, Общественный совет при Федеральном агентстве железнодорожного транспорта или Федеральной службе по надзору в сфере транспорта) должен быть наделен полномочиями для принятия безапелляционных решений в области нормативно-парового регулирования, затрагивающего в данном случае сферу лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг. Указанные решения должны базироваться на экономической оценке последствий принятия регулятивных решений с учетом оценки возникающих синергетических эффектов от взаимодействия регуляторов, включенных в состав коллегиального органа.

Конечно, потребуется внесение соответствующих изменений в положение, регламентирующее порядок функционирования, полномочия и сферу компетенции коллегиального органа. Еще раз стоит подчеркнуть, что подобные коллегиальные органы уже созданы и достаточно успешно функционируют, объединяя в своем составе истинных профессионалов в установленной сфере деятельности, однако речь идет лишь о целесообразной «тонкой» настройке их функционирования. Применительно к целям настоящего научного исследования целесообразно рассматривать коллегиальные органы, функционирующие при Министерстве транспорта Российской Федерации.

*Приоритет № 4. Развитие информационно-телекоммуникационных технологий межведомственного взаимодействия регуляторов.*

Развитие информационно-телекоммуникационных технологий межведомственного взаимодействия регуляторов в сфере железнодорожного транспорта преследует цель создания безбарьерной среды, обеспечивающей с одной стороны минимизацию издержек взаимодействующих регуляторов, а с другой стороны должную оперативность реагирования и обоснованную согласованность регулятивных решений. Современный достигнутый и прогнозируемый уровень развития

информационно-телекоммуникационных технологий открывает не просто возможности для оптимизации существующих механизмов экономического регулирования, но и становится платформой для разработки и эффективного применения совершенно новых управленческих инструментов. В данном случае система электронного межведомственного взаимодействия регуляторов в сфере железнодорожного транспорта приобретает значение аппарата поддержки принятия управленческих решений.

В этой сфере уже созданы благоприятные условия для разработки электронных регламентов взаимодействия заинтересованных регуляторов в сфере железнодорожного транспорта. Опять-таки нет никакой необходимости в значительных дополнительных капиталовложениях сверх тех решений, что отражены соответствующими стратегическими планами по реализации проекта «Электронное правительство». Целесообразно вести речь лишь о необходимой настройке столь мощного управленческого инструмента. Конструктивное взаимодействие агрегированных регуляторов в формате Системы электронного межведомственного взаимодействия потребует определения сфер компетенции, разграничения полномочий, порядка согласования и критериев оценки соответствующих регулятивных решений в области железнодорожного транспорта. Указанные мероприятия имеют высокий приоритет в силу своей актуальности и на современном этапе развития системы государственного регулирования железнодорожного транспорта. Поэтому стоит лишь целесообразным образом корректировать указанные процессы.

*Приоритет № 5. Алгоритмизация и стандартизация административных процедур института лицензирования.*

Как уже отмечалось выше, процессы стандартизации и алгоритмизации механизмов институциональной организации лицензирования имеют важное значение для целей выявления новых возможностей упорядочивания процесса организации лицензирования. Этот процесс имеет перманентный характер, обусловленный постоянным изменением условий внешней среды, потребностями общества, находящими свое отражение в организационном устройстве сферы лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг.

Алгоритмизация и стандартизация административных процедур института лицензирования возможна посредством широкого и постоянного использования методологии институционального анализа, изучения условий возникновения трансакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг на практике. Важнейшее значение имеет и применение единых алгоритмизированных подходов государственного регулирования, основанных на стандартизированной нормативно-правовой базе, формирующей институциональную среду предприятий железнодорожного транспорта. Такая нормативно-правовая стандартизация должна основываться как на опыте государственного регулирования отечественного железнодорожного комплекса, так и на основе анализа мировых тенденций в указанной сфере деятельности. Исследователь Д.В.Ушаков прогнозирует и иные побочные положительные результаты регламентации деятельности взаимодействующих государственных регуляторов: «По мере разработки технических регламентов станут очевидными также избыточность некоторых контрольно-разрешительных органов и возможность их объединения в единый орган с сокращенными полномочиями, связанными с контролем за безопасностью. Станет очевидной и возможность упразднения ряда функции и полномочий контроля у тех органов, которые в настоящее время их имеют, или же консолидация этих функций у таких органов как Федеральная антимонопольная служба РФ (ФАС), Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии РФ и др.» [298, с.78].

*Приоритет № 6. Обеспечение преемственности в формировании институциональных основ осуществления лицензируемых видов деятельности.*

Как установлено выше, интенсивность изменения нормативно-правовой базы в сфере лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг предопределяет уровень трансакционных издержек транспортных компаний. К сожалению, избежать изменений нормативно-правовой базы в полной мере невозможно ввиду того, что эти изменения продиктованы действительными потребностями общества, ожиданиями, которые предопределяют возникновение самих институтов государственного регулирования железнодорожного транспорта. В этой связи

принципиальное значение приобретает обеспечение преемственности изменений нормативно-правовой базы. Если изменения нормативно-правовой базы избежать в полной мере невозможно, то следует оценивать временные периоды, необходимые для адаптации фактических условий осуществления деятельности организациями, выполняющими лицензируемые виды деятельности по отношению к требуемым условиям, предписанным изменениями нормативно-правовой базы. Естественным образом издержки, необходимые для реализации адаптационных мероприятий, реализуемые в сжатый период времени, будут значительно выше тех, что реализуются в удаленных, широких горизонтах планирования. Следует по возможности избегать «революционных» преобразований нормативно-правовой базы в сфере лицензирования деятельности участников рынка транспортных услуг. Как доказано выше, указанные преобразования способны не только генерировать значительные транзакционные издержки транспортных компаний, но и полностью парализовать возможности для входа и выхода участников на рынок транспортных услуг.

*Приоритет № 7. Исследование особенностей отечественных условий развития и функционирования железнодорожного комплекса.*

Реализуемые в сфере железнодорожного транспорта трансформационные процессы как структурные, так и административные целесообразно базировать на отечественном опыте, но учитывающем общие мировые подходы. Часто реформирование отечественного железнодорожного транспорта, его перевод на рыночные принципы организации понимается как непосредственное копирование «западных моделей» организации железнодорожного транспорта и систем его государственного регулирования. «Западные модели» регулирования железнодорожного транспорта действительно демонстрируют высокие экономические результаты, однако они сложились исходя из особенностей развития железнодорожного комплекса, функционирующего в иных условиях, находятся на ином эволюционном этапе своего развития. Используя терминологию концепции колебательно-маятникового развития механизмов государственного регулирования железнодорожного транспорта, стоит отметить, что копирование целевых моделей развития

должно производиться с учетом соответствующей фазы колебательно-маятникового цикла. Только в этом случае методология структурной и административной трансформации зарубежных стран способна дать позитивные плоды на поприще развития отечественного железнодорожного комплекса. Указанное обстоятельство, в частности, имеет принципиальное значение и в подходах к организации института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг.

*Приоритет № 8. Согласованность моделей экономического и технологического регулирования железнодорожного транспорта.*

С ходом реализации структурной реформы, формированием целевой модели его развития, одной из заявленных целей явилось развитие полноценной конкурентной среды на рынке транспортных услуг. Очевидно, что дробление технологического монолита по направлениям деятельности неоднозначно сказывается на ряде экономических показателей деятельности железнодорожного транспорта: степени управляемости, уровне удельных издержек разрозненных перевозчиков, значениях порожних пробегов подвижного состава. В этой связи реализуемые трансформации часто должны иметь в меньшей степени структурный, нежели регулятивный характер, базироваться на возникающих положительных экономических эффектах, прежде всего, на эффекте масштаба и массе иных мультипликативных эффектов, способных возникать в смежных секторах отечественной экономики. С этих позиций оценку эффективности железнодорожного транспорта и проводимых в нем преобразований необходимо осуществлять как системообразующего комплекса, а не как замкнутой в собственном развитии бизнес-модели. Железнодорожный комплекс имеет стратегическое государственное значение и оценка его деятельности должна проводиться не как оценка эффективности деятельности самой транспортной компании, а как эффективность работы масштабного макроэкономического регулятора российской экономики. Оценка деятельности железнодорожного транспорта как части государственной системы должна производиться с позиций создания общественных благ, а не только степени насыщенности конкуренции в конкретной сфере. Необходимо понимать, что кон-

курения на железнодорожном транспорте это не самоцель, это только лишь инструмент в достижении оптимальной удельной эффективности в масштабе микроэкономических условий конкретного технологического процесса железнодорожного комплекса России [83, 84, 92, 103].

Таким образом, необходимо четко осознавать модели экономического и технологического регулирования, суть экономических эффектов, возникающих в ходе реализации преобразований стратегических секторов российской экономики, и регулярно сопоставлять их с ценой самого процесса трансформации. Указанное обстоятельство предопределяет и выбор соответствующих механизмов экономического и технологического регулирования железнодорожного транспорта. В определенных обстоятельствах стоит «пожертвовать свободой» предпринимательской инициативы во имя обеспечения должного уровня безопасности технологических процессов на железнодорожном транспорте. От этого выбора зависят масштабы применения такого жесткого метода регулирования как лицензирование деятельности субъектов рынка транспортных услуг.

*Приоритет № 9. Ревизия нормативно-правовых актов в сфере железнодорожного транспорта.*

Отправной точкой в процессе преобразования института лицензирования должно явиться изучение существующего положения, регламентируемого существующей, подчас дублируемой и противоречивой нормативно-правовой базой. Ревизия нормативно-правовых актов в сфере железнодорожного транспорта ставит целью достоверную оценку совокупного регулирующего воздействия на условия осуществления предпринимательской деятельности. Проведение ревизии целесообразно в соответствии с предложенными выше алгоритмами проведения институционального анализа, определением удельного веса, присущего регулирующему воздействию каждого из отраслевых нормативно-правовых актов. Результаты ревизии нормативно-правовых актов в сфере железнодорожного транспорта станут залогом верного выбора для определения и коррекции масштабов и направлений применения института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг.

*Приоритет № 10. Целесообразное применение альтернативных механизмов государственного регулирования.*

Регулярный анализ нормативно-правовой базы в сфере транспорта, оценка уровня трансакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг открывает возможности для сопоставления уровня эффективности различных применяемых или потенциально возможных инструментов государственного регулирования железнодорожного транспорта. Часто различные инструменты регулирования преследуют смежные цели, оказывают побочные эффекты, имеющие непосредственное значение для применения лицензирования. Как уже было показано выше, в качестве интегрального показателя оценки эффективности применения альтернативных методов регулирования экономической системы в сфере железнодорожного транспорта должен быть совокупный уровень трансакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг. В этой связи целесообразно регулярно проводить анализ возможностей использования нерегуляторных альтернатив и инструментов экономического и технологического регулирования железнодорожного транспорта России, способных более эффективно выполнять функции института лицензирования.

Таким образом, в качестве приоритетных направлений организационно-структурной трансформации института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг целесообразно считать направления, приведенные в таблице 34.

Таблица 34 – Приоритетные направления организационно-структурной трансформации института лицензирования на железнодорожном транспорте

Приоритетность	Организационные мероприятия
Приоритет № 1	Подготовка профессиональных кадров
Приоритет № 2	Формализация процедуры оценки регулирующего воздействия нормативно-правовых актов
Приоритет № 3	Организация функционирования коллегиальных органов в сфере железнодорожного транспорта
Приоритет № 4	Развитие информационно-телекоммуникационных технологий межведомственного взаимодействия регуляторов
Приоритет № 5	Алгоритмизация и стандартизация административных процедур института лицензирования
Приоритет № 6	Обеспечение преемственности в формировании институциональных основ осуществления лицензируемых видов деятельности
Приоритет № 7	Исследование особенностей отечественных условий развития и функционирования железнодорожного комплекса
Приоритет № 8	Согласованность моделей экономического и технологического регулирования железнодорожного транспорта
Приоритет № 9	Ревизия нормативно-правовых актов в сфере железнодорожного транспорта
Приоритет № 10	Оценка целесообразности применения альтернативных механизмов государственного регулирования

Приоритетность указанных организационных мероприятий может быть актуализирована, исходя из изменений параметров внешней среды, предопределяющих потребности общества в развитии института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг.



## Выводы по главе 5

Возможности оптимизации условий функционирования института лицензирования, оценки его реальных факторов регулирующего воздействия и их коррекции не могут быть использованы вне условий формализации и четкого структурирования процесса лицензирования. Его институционализация целесообразна в формате системы электронного межведомственного взаимодействия регуляторов в сфере железнодорожного транспорта.

Результаты оценки экономической эффективности институциональной организации лицензирования в сценарных условиях планирования и прогнозирования позволяют утверждать о наличии значительных резервов в указанной сфере. Повышение эффективности функционирования института лицензирования действительно достигается в результате его целенаправленной трансформации, проводимой на основе результатов предварительного институционального анализа.

Приоритетные направления организационно-структурной трансформации института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг определяют первоочередные мероприятия, имеющие принципиальное значение для повышения эффективности организации института лицензирования на железнодорожном транспорте. Они определяются действительными потребностями общества, инициирующего возникновение и развитие института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В диссертационном исследовании автором разработаны методологические основы, концептуальная модель, алгоритмы и методы повышения эффективности функционирования системы лицензирования на железнодорожном транспорте, которые можно квалифицировать как научно-обоснованные экономические разработки по решению экономических и управленческих задач повышения эффективности функционирования транспортных предприятий, внедрение которых вносит значительный вклад в развитие экономики страны в целом.

Целевые ориентиры развития железнодорожного комплекса России требуют формирования адекватной организационной модели развития институциональных основ системы лицензирования на железнодорожном транспорте. Государственные институты, формируемые по инициативе социума, призваны быть рациональными, то есть обеспечивать сокращение издержек общества. Вместе с тем, противоречивая экономическая природа института лицензирования свидетельствует о наличии иррациональных экономических эффектов, возникающих в процессе его функционирования в сфере железнодорожного транспорта. Основываясь на изложенной точке зрения, автором диссертационного исследования сделаны следующие выводы:

1. Систематизация научных представлений о природе, ретроспективных предпосылках и институциональных основах формирования современной системы лицензирования в сфере железнодорожного транспорта позволяет рассматривать ее как результат административных и структурных трансформаций. Современная система государственного регулирования на железнодорожном транспорте сформировалась в период новейшей истории ее развития. Предпосылками ее становления стало кардинальное изменение экономической модели развития отечественной экономической системы в целом. Результаты ретроспективного анализа иллюстрируют колебательно-маятниковый характер развития институтов государственного регулирования: цикличное изменение вектора развития от

жесткого администрирования, огосударствления до либерализации принципов регулирования.

2. Экономическая природа функционирования институциональных барьеров сферы государственного регулирования железнодорожного транспорта как ключевая характеристика эффективности организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг позволяет классифицировать особенности института лицензирования, выделив его основные положения, сущность возникающих ограничений, возможности преодоления лицензионного барьера, а также целевые ориентиры и условия совершенствования организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг. Целевая общественно значимая функция института лицензирования определяется как способность противодействовать возникновению факторов нестабильности среды путем регламентации условий и параметров осуществления деятельности субъектов рынка транспортных услуг. Проведенный анализ характеристик института лицензирования позволяет сделать вывод: налагая жесткие ограничения на условия осуществления предпринимательской деятельности, институт лицензирования регламентирует деятельность субъектов рынка транспортных услуг – определяет уровень их издержек и принимает участие в формировании условий осуществления предпринимательской деятельности. Представленный механизм базируется на следующем принципе: вмешательство государства, связанное с угнетением (коррекцией) механизмов саморегуляции рынка транспортных услуг, приводит к дисбалансу внутренних факторов его естественного развития.

3. Процесс функционирования института лицензирования сопровождают возникающие транзакционные издержки. Как правило, выделяют нормативные издержки, в виде соответствующей государственной пошлины, а также издержки, необходимые для приведения фактических условий осуществления деятельности к требуемым условиям, регламентированным нормативными документами. Однако результаты настоящего научного исследования свидетельствуют о наличии третьей составляющей в структуре издержек субъектов рынка транспортных услуг. Речь идет о сумме иррациональных транзакционных издержек субъектов

рынка транспортных услуг, определяемых в результате анализа оборачиваемости капитала организации-соискателя лицензии, а также связанных с последующим ухудшением положения субъекта на рынке, в том числе утратой или ослаблением части конкурентных преимуществ, ростом рисков, возникающих вследствие изменений параметров внутренней и внешней среды. Дополненные представления об экономической оценке эффективности организации лицензирования, в том числе уточненные и классифицированные возникающие издержки субъектов рынка транспортных услуг, раскрывают дополнительные резервы и факторы, способствующие их сокращению.

4. В ходе исследования определены характеристики института лицензирования как фактора, оказывающего разнонаправленное воздействие на условия осуществления деятельности субъектов рынка транспортных услуг. Проведенный анализ позволил произвести классификацию факторов регулирующего воздействия института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг по признаку полярности регулирующего воздействия. При этом под фактором лицензирования следует понимать причину, движущую силу процесса регулирующего воздействия лицензирования, определяющую положительный или отрицательный результат его воздействия на условия осуществления предпринимательской деятельности субъектов рынка транспортных услуг. Полученные автором настоящего исследования научные результаты базируются на результатах научного исследования С.А. Малахова [200] и дополняют его. Приведенные в работе экономические зависимости иллюстрируют экономическую природу регулирующего воздействия института лицензирования, а также обуславливают причины изменения факторов рыночного равновесия на рынке транспортных услуг. В частности, отмечается, что изменение характеристик института лицензирования обуславливает смещение точки рыночного равновесия на рынке транспортных услуг. Вместе с тем выявленная зависимость обуславливает возможность целенаправленной коррекции факторов регулирующего воздействия института лицензирования. Указанное обстоятельство, в свою очередь, позволяет утверждать о воз-

возможности формирования управленческого воздействия, оказываемого на процесс организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг.

5. Целью управления процессом организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг является формирование оптимального совокупного регулирующего воздействия института лицензирования, оказываемого на условия осуществления деятельности соискателей лицензии. Функции смежных регуляторов подлежат категорированию и обуславливают возможности агрегации – процесса объединения потенциалов регулирующих воздействий регуляторов, в компетенции которых находится совокупность факторов, подверженных регулируемому воздействию института лицензирования деятельности субъектов рынка. Реализация разработанных положений целесообразна на базе уже функционирующей Системы электронного межведомственного взаимодействия регуляторов в рамках проекта «Электронное правительство». Формирование электронных административных регламентов взаимодействия будет способствовать оптимизации бизнес-процессов института лицензирования, обеспечит повышение оперативности реагирования агрегированных регуляторов. Таким образом, в результате проведенного исследования обоснована возможность определения и целенаправленной коррекции факторов регулирующего воздействия лицензирования, предложен алгоритм анализа проблем и синтеза программ взаимодействия регуляторов в сфере железнодорожного транспорта в условиях электронного межведомственного взаимодействия.

6. Процесс институциональной организации лицензирования следует понимать исключительно в динамическом смысле через призму ценностей, целей, этапов, системы обратной связи и т.д. Концептуальная модель процесса институциональной организации лицензирования включает описание свойств, области возникновения и реализации регулирующих воздействий, совокупность которых позволяет упростить понимание механизма организации лицензирования, а также возникающих взаимообусловленных экономических закономерностей, существенных для целей оптимизации процесса лицензирования. Развивая научные идеи исследователя Ю.И. Молоткова [218], в работе предложена концептуальная

модель процесса управления институциональной организацией лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг. Для объективной оценки эффективности институциональной организации лицензирования введены понятия коэффициентов факторов регулирующего воздействия лицензирования, понимаемых как соотношение между значениями входных и выходных параметров каждого фактора регулирующего воздействия. Выявленная математическая зависимость позволила сформулировать соответствующие принципы оптимальности регулирующего воздействия института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг.

7. В целях апробации разработанных методологических подходов проведен институциональный анализ, последующая трансформация регулирующего воздействия и расчеты возникающих экономических эффектов для каждого из сценариев развития железнодорожного транспорта из расчета издержек на одного субъекта рынка транспортных услуг. К числу стратегических документов, формулирующих сценарные условия деятельности субъектов рынка транспортных услуг, автором отнесены следующие: Стратегия развития железнодорожного транспорта России до 2030 г.; Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 г. Результаты расчетов иллюстрируют стабильную результативность процесса трансформации: во всех сценарных условиях согласованные усилия регуляторов трансформировали регулирующее воздействие института лицензирования до положительных значений. При этом уровень транзакционных издержек в условиях наиболее реалистичного «умеренного» сценария значительно сократился, обусловив существенную суммарную экономию затрат субъектов рынка транспортных услуг. Апробация позволяет сделать вывод о дифференцированной результативности трансформации регулирующего воздействия лицензирования в различных сценарных условиях. Следовательно, в условиях реализации позитивных тенденций, функционирования развитой рыночной среды приоритет в регулировании следует предоставлять естественным механизмам саморегуляции рынка. Тогда как в условиях развивающегося рыночного пространства, отсутствия иных действенных механизмов саморегуляции

рынка трансформация регулирующего воздействия института лицензирования оказывается целесообразной. В целом результаты исследования подтверждают справедливость изначально сформулированных научных гипотез о целесообразности проведения экономической оценки фактического уровня регулирующего воздействия, оказываемого на условия осуществления предпринимательской деятельности субъектов рынка транспортных услуг, а также возможности повышения эффективности института лицензирования путем целенаправленного взаимодействия регуляторов в сфере железнодорожного транспорта. Колебательно-маятниковое развитие института лицензирования согласуется с соответствующими циклами развития железнодорожного транспорта, отражаемыми сценарными условиями ее развития.

8. Разработанные в диссертации методологические основы развития системы лицензирования на железнодорожном транспорте апробированы с личным участием автора исследования в процессе подготовки управленческих решений организаций, осуществляющих процедуры лицензирования и регулирования в сфере транспорта на базе: Министерства транспорта Красноярского края в части внедрения принципов организации взаимодействия структурных подразделений; Сибирского управления Госжелдорнадзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта в части организации процедур лицензирования и лицензионного контроля; Союза транспортников, экспедиторов и логистов Сибири в части разработки мер по сокращению административных барьеров на транспорте. В частности, по оценке экспертов Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, в результате проведенного научного исследования доказано, что применение разработанных положений позволяет повысить эффективность деятельности территориального органа Госжелдорнадзора и оптимизировать уровень издержек транспортных организаций, осуществляющих лицензируемые виды деятельности в границах Сибирского федерального округа. Также по оценке экспертов Министерства транспорта Красноярского края, общий экономический эффект от реализации разработанных в диссертации теоретических и методологических подходов, модели, предложений и применения методических инструментов экономия от

внедрения предлагаемых автором положений, составит до 3,72% от общего объема финансирования Ведомственной целевой программы «Развитие транспортной системы Красноярского края». Теоретические и методологические разработки автора использованы в учебном процессе ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет путей сообщения» и ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте» (филиал в г. Иркутск). Таким образом, практическое применение результатов исследования подтвердило актуальность и действенность разработанных методологических подходов, обусловив значительные экономические эффекты, отраженные соответствующими актами и справками о внедрении научных результатов настоящей диссертации (приложение 2).

*Заключительные рекомендации.* Приоритетными направлениями организационно-структурной трансформации системы лицензирования на железнодорожном транспорте в результате настоящего научного исследования целесообразно считать следующие мероприятия: совершенствование подготовки профессиональных кадров в сфере лицензирования деятельности на железнодорожном транспорте; формализация процедуры оценки регулирующего воздействия нормативно-правовых актов в сфере железнодорожного транспорта; организация функционирования коллегиальных органов в сфере железнодорожного транспорта; развитие информационно-телекоммуникационных технологий межведомственного взаимодействия регуляторов в сфере железнодорожного транспорта; алгоритмизация и стандартизация административных процедур института лицензирования; обеспечение преемственности в формировании институциональных основ осуществления лицензируемых видов деятельности на транспорте; исследование особенностей отечественных факторов развития и функционирования железнодорожного комплекса в условиях лицензирования деятельности; регулярная ревизия отраслевых нормативно-правовых актов, регламентирующих процедуры лицензирования; формирование согласованных моделей экономического и технологического регулирования железнодорожного транспорта в условиях лицензирования; оценка целесообразности применения альтернативных механизмов государственного регу-



лирования в сфере железнодорожного транспорта. Приоритетность сформулированных в настоящей работе мероприятий находится в зависимости от изменений параметров внешней среды, предопределяющих потребности общества в развитии системы лицензирования на железнодорожном транспорте.

*Перспективы научных исследований.* Вместе с тем, многие проблемы организации функционирования системы лицензирования на железнодорожном транспорте требуют дальнейшего научного исследования. В частности, в результате выполнения настоящего научного исследования получили предпосылки к дальнейшему развитию следующие перспективные направления научной исследовательской деятельности: совершенствование методологических основ формализации процедуры экономической оценки регулирующего воздействия нормативных актов в сфере железнодорожного транспорта, разработка и экономическое обоснование согласованных моделей экономического и технологического регулирования железнодорожного транспорта, научное обоснование экономической оценки целесообразности применения альтернативных механизмов государственного регулирования в сфере железнодорожного транспорта, а также другие направления научных исследований, раскрывающие и дополняющие методологические основы развития системы лицензирования на железнодорожном транспорте.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Конституция Российской Федерации : принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».
2. Указ Президента РФ от 28.02.1995 № 220 «О некоторых мерах по государственному регулированию естественных монополий в Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».
3. Федеральный закон от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».
4. Федеральный закон от 25.08.1995 № 153-ФЗ «О федеральном железнодорожном транспорте» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».
5. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть 2) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (принят ГД ФС РФ 22 декабря 1995 г.) [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».
6. Указ Президента РФ от 28.04.1997 № 426 «Об основных положениях структурной реформы в сферах естественных монополий» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».
7. Постановление Правительства РФ от 18.05.2001 № 384 «О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

8. Федеральный закон от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

9. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

10. Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

11. Указ Президента РФ от 09.03.2004 № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

12. Постановление Правительства РФ от 06.04.2004 № 174 (ред. от 15.04.2013) «Вопросы Федерального агентства железнодорожного транспорта» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

13. Постановление Правительства РФ от 07.04.2004 № 184 «Вопросы Федеральной службы по надзору в сфере транспорта» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

14. Постановление Правительства РФ от 07.04.2004 № 189 «Вопросы Федеральной антимонопольной службы» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

15. Постановление Правительства РФ от 11.06.2004 № 274 «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Инфор-

мационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

16. Постановление Правительства РФ от 30.06.2004 № 331 «Об утверждении Положения о Федеральной антимонопольной службе» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

17. Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 № 395 «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

18. Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 № 397 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве железнодорожного транспорта» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

19. Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 № 398 «Об утверждении Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

20. Постановление Правительства Российской Федерации от 19 января 2005 г. № 30 «О типовом регламенте взаимодействия федеральных органов власти» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

21. Федеральный закон от 02.07.2005 г. №80-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности», Федеральный закон «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при проведении государственного контроля (надзора)» и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

22. Распоряжение Правительства РФ от 25.10.2005 № 1789-р (ред. от 10.03.2009) «О Концепции административной реформы в Российской Федерации в 2006–2010 годах» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

23. Приказ ФАС России от 25.04.2006 № 108 «Об утверждении порядка проведения анализа и оценки состояния конкурентной среды на товарном рынке» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

24. Федеральный закон от 27.07.2006 № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

25. Постановление Правительства РФ от 05.06.2008 № 437 «О Министерстве экономического развития Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

26. Распоряжение Ространснадзора от 09.06.2008 № ГК-159-р(фс) «О функциях (услугах), предоставляемых Федеральной службой по надзору в сфере транспорта» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

27. Распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р «О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» (вместе с «Планом мероприятий по реализации в 2008–2015 годах Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года») [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

28. Федеральный закон от 27.07.2010 № 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» [Электронный ресурс] //

Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

29. Федеральный закон от 06.04.2011 № 63-ФЗ «Об электронной подписи» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

30. Федеральный закон от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

31. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 10.06.2011 № 1021-р «Об утверждении Концепции снижения административных барьеров и повышения доступности государственных и муниципальных услуг на 2011–2013 годы и Плана мероприятий по реализации указанной Концепции» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

32. Приказ Ространснадзора от 27.07.2011 № АК-789ФС «Об утверждении перечня государственных услуг с элементами межведомственного и межуровневого взаимодействия Федеральной службы по надзору в сфере транспорта» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

33. Приказ Минтранса РФ от 20.10.2011 № 270 «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта проведения проверок при осуществлении федерального государственного надзора за соблюдением законодательства Российской Федерации, в том числе международных договоров Российской Федерации об обеспечении безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также промышленной безопасности на железнодорожном транспорте» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

34. Приказ Минтранса РФ от 20.10.2011 № 271 «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта проведения проверок при осуществлении федерального государственного надзора за соблюдением законодательства Российской Федерации, в том числе международных договоров Российской Федерации об обеспечении пожарной безопасности при эксплуатации железнодорожного подвижного состава» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

35. Постановление Правительства РФ от 21.03.2012 № 221 «О лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте» [Электронный ресурс] // База данных российского законодательства Консультант Плюс: версия Проф. 2016.

36. Приказ Ространснадзора от 29.05.2012 № АК-267фс «О внесении изменений в приказ Ространснадзора от 27.07.2011 № АК-789фс «Об утверждении перечня государственных услуг с элементами межведомственного и межуровневого взаимодействия Федеральной службы по надзору в сфере транспорта» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

37. Постановление Правительства РФ от 16.11.2012 № 1171 «О внесении изменения в Положение о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

38. Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2012 № 2600-р «Об утверждении государственной программы «Развитие транспортной системы» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

39. Государственная программа Российской Федерации «Экономическое развитие и инновационная экономика» : утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 марта 2013 г. № 467-р [Электронный ресурс] // Инфор-

мационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

40. Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года» : разработан Минэкономразвития России, март 2013 [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

41. Приказ Минтранса России от 30.04.2013 № 149 «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта предоставления государственной услуги по лицензированию деятельности по перевозкам железнодорожным транспортом пассажиров» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

42. Приказ Минтранса России от 30.04.2013 № 150 «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта предоставления государственной услуги по лицензированию деятельности по перевозкам железнодорожным транспортом опасных грузов» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

43. Приказ Минтранса России от 31.01.2014 № 27 «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта предоставления государственной услуги по лицензированию погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

44. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 02.04.2014 № 503-р «Об утверждении плана мероприятий по развитию конкуренции на железнодорожном транспорте» [Электронный ресурс] // Информационный банк



«Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

45. Постановление Правительства Российской Федерации от 15.04.2014 № 313 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Информационное общество (2011–2020 годы)» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

46. Распоряжение Правительства РФ от 19.05.2014 № 857-р «Об утверждении Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

47. Распоряжение Правительства РФ от 11.06.2014 № 1032-р «О внесении изменений в Транспортную стратегию Российской Федерации, утв. распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

48. Федеральный закон от 28.06.2014 № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

49. Постановление Правительства РФ от 30.01.2015 № 83 «О проведении оценки фактического воздействия нормативных правовых актов, а также о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» (вместе с «Правилами проведения оценки фактического воздействия нормативных правовых актов») [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

50. Распоряжение Правительства РФ от 19.04.2016 № 724-р «Об утверждении перечня документов и (или) информации, запрашиваемых и получаемых в рамках межведомственного информационного взаимодействия органами государ-

ственного контроля (надзора), органами муниципального контроля (надзора) при организации и проведении проверок от иных государственных органов, органов местного самоуправления либо организаций, в распоряжении которых находятся эти документы и (или) информация» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

51. Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

52. Постановление Правительства Российской Федерации от 8 сентября 2010 г. № 697 «О единой системе межведомственного электронного взаимодействия» [Электронный ресурс] // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)» : база данных / Правовой сервер «КонсультантПлюс».

53. **Абалкин, Л. И.** Динамика и противоречия экономического роста / Л. И. Абалкин // Экономист. – 2001. – № 12. – С. 3–10.

54. **Абрамов, А. П.** Внетранспортный эффект работы железных дорог / А. П. Абрамов, В. Г. Галабурда // Железнодорожный транспорт. – 2002. – № 3. – С. 58–62.

55. **Акимов, В. А.** Риски транспортировки опасных грузов / В. А. Акимов, Ю. И. Соколов. – М. : Всероссийский научно-исследовательский институт по проблемам гражданской обороны и чрезвычайных ситуаций МЧС России, 2011 – 276 с.

56. **Аксененко, Н. Е.** История железнодорожного транспорта России и Советского Союза / Н. Е. Аксененко. – М. : Изд-во МПС, 1997. – 536 с.

57. Актуальные проблемы экономики железнодорожного транспорта и пути их решения : сб. тр. ученых ОАО «ВНИИЖТ» / под ред. О. Ф. Мирошниченко. – М. : ВМГ-Принт, 2014. – 255 с.

58. Анализ состояния и перспектив развития предпринимательства в Тверской области / В. В. Буев, С. В. Мигин, Е. Г. Литвак и др. ; рук. проекта О. М. Шестперов. – М. : Граф-Дизайн, 2008. – 370 с.
59. **Анненков, А. В.** Организация производства и управление транспортной компанией в условиях конкуренции на транспортном рынке. – М. : РГО-ТУПС, 2003. – 235 с.
60. **Ансофф, И.** Стратегическое управление на предприятии / И. Ансофф. – М. : Экономика, 1989. – 520 с.
61. **Аристотель.** Сочинения : в 4 т. / Аристотель. – М. : Мысль, 1975–1983. – 4 т. – (Серия «Философское наследие»).
62. **Архиереев, С. И.** Трансакционная архитектоника / С. И. Архиереев // Экономическая теория. – 2004. – № 1. – С. 69–83.
63. **Атаев, У. А.** Формирование организационно-экономического механизма развития лицензирования в рыночных условиях : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 88.00.05 / Атаев Уллубий Арсланович. – Махачкала, 2004. – 27 с.
64. **Атаманчук, Г. В.** Теория государственного управления / Г. В. Атаманчук. – М. : Юридическая литература, 1997. – 205 с.
65. **Аузан, А.** Административные барьеры в экономике: задачи деблокирования / А. Аузан, П. Крючкова // Вопросы экономики. – 2001. – № 5. – С. 73–88.
66. **Афанасьев, В. Н.** Моделирование и прогнозирование временных рядов / В. Н. Афанасьев, Т. В. Лебедева. – М. : Финансы и статистика, 2009. – 292 с.
67. **Афанасьев, В. Н.** Развитие системы методов статистического исследования временных рядов / В. Н. Афанасьев // Вестник НГУЭУ. – 2012. – № 1. – С. 10–24.
68. **Ахметова, Х. Ш.** Институт лицензирования как один из механизмов обеспечения государственной безопасности / Х. Ш. Ахметова // Актуальные проблемы социологической науки и социальной практики : сб. науч. докл. : в 3 т. /

редкол.: В. И. Добреньков (пред.) и др. – М. : МАКС пресс, 2003. – Т. 1. – С. 102–111.

69. **Баннова, Н. Э.** Исследование природы эволюции экономической системы на основе синергетической парадигмы : дис. ... д-ра экон. наук : 08.00.01 / Баннова Наталья Эрастовна. – М, 2004. – 261 с.

70. **Барсукова, С. Ю.** Методы оценки теневой экономики: критический анализ / С. Ю. Барсукова // Вопросы статистики. – 2003. – № 5. – С. 14–24.

71. **Бартенев, С. А.** История экономических учений в вопросах и ответах / С. А. Бартенев. – М. : Юристъ, 2002. – 187 с.

72. **Белов, И. В.** Экономическая теория транспорта в СССР. Исторический опыт, современные проблемы и решения, взгляд в будущее / И. В. Белов, В. А. Персианов. – М. : Транспорт, 1993. – 415 с.

73. **Бесчастнова, Л. В.** Административно-правовое регулирование государственных услуг : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.14 / Бесчастнова Лилиана Владиславовна. – Саратов, 2008. – 232 с.

74. **Блауг, М.** 100 великих экономистов после Кейнса / М. Блауг ; пер. с англ. под ред. М. А. Сторчевого. – СПб. : Экономическая школа, 2008. – 382 с.

75. **Блюмин, И. Г.** Институционализм / И. Г. Блюмин // Критика буржуазной политической экономии : в 3 т. Т. 2. Критика современной английской и американской политической экономии. – М. : Изд-во АН СССР, 1962. – С. 336–352.

76. **Бокун, Н. Ч.** Исследование взаимосвязи теневой экономики и инфляционных процессов / Н. Ч. Бокун // Вопросы статистики. – 2006. – № 11. – С. 13–18.

77. **Бокун, Н. Ч.** Проблемы статистической оценки теневой экономики / Н. Ч. Бокун, И. А. Кулибаба // Вопросы статистики. – 1997. – № 7. – С. 3–11.

78. **Большой экономический словарь** / М. Ю. Агафонова, А. Н. Азрилиян, С. И. Дегтярев и др. ; под ред. А. Н. Азрилияна. – М. : Фонд «Правовая культура», 1994. – 525 с

79. **Бочкарев, А.** Отрицание бизнес-плана // Эксперт. – 1998. – № 23. – С. 28
80. **Бубнова, Г. В.** Математический аппарат анализа бизнес-отношений перевозчика и российских производителей когерентных продуктов : монография / Н. [т. е. Г.] В. Бубнова ; Московский гос. ун-т путей сообщ. (МИИТ). – М. : МИИТ, 2009. – 48 с.
81. **Бузгалин, А. В.** Анатомия бюрократизма / А. В. Бузгалин, А. И. Колганов. – М. : Знание, 1988. – 64 с.
82. **Буровцев, В. В.** Взаимодействие регуляторов в формировании регулирующего воздействия государственного сектора сферы услуг / В. В. Буровцев // Проблемы современной экономики. – 2015. – № 3 (55). – С. 319–322.
83. **Буровцев, В. В.** Государственное регулирование как механизм управления изменениями в концепции государственно-монополистического капитализма / В. В. Буровцев // Известия ИГЭА. – 2014. – № 6 (98). – С. 14.
84. **Буровцев, В. В.** Институт лицензирования в аспекте формирования конкурентной среды в сфере железнодорожного транспорта / В. В. Буровцев, И. В. Мицук // Проблемы современной экономики. – 2006. – №1/2 (17/18). – С. 165–168.
85. **Буровцев, В. В.** Институциональные основы регулирования сферы государственных услуг на железнодорожном транспорте / В. В. Буровцев // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. – 2015. – № 4 (48). – С. 138–143.
86. **Буровцев, В. В.** Исторические и философские аспекты взаимосвязи предпринимательской среды и государства / В. В. Буровцев // Baikal Research Journal. – 2016. – Т. 7. – № 2. – С. 16.
87. **Буровцев, В. В.** Колебательно-маятниковый принцип взаимодействия рыночных и государственных регуляторов / В. В. Буровцев // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. – 2015. – № 2. – С. 51–54.
88. **Буровцев, В. В.** Концептуальные подходы к построению модели управления эффективностью взаимодействия регуляторов государственного сек-

тора сферы услуг / В. В. Буровцев // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. – 2015. – № 3 (47). – С. 124–130.

89. **Буровцев, В. В.** Методологические подходы к экономической оценке уровня транзакционных издержек пользователей государственных услуг / В. В. Буровцев // Вестник НГУЭУ. – 2016. – № 2. – С. 178–188.

90. **Буровцев, В. В.** Методологический подход к исследованию рынка государственных услуг в сфере разрешительной деятельности на транспорте / В. В. Буровцев, И. Ю. Сольская // Транспортное дело России. – 2015. – № 4 (119). – С. 79–84.

91. **Буровцев, В. В.** Методология исследований рынка государственных услуг в сфере разрешительной деятельности / В. В. Буровцев, И. Ю. Сольская // Известия ИГЭА. – 2015. – № 6. – С. 956–967.

92. **Буровцев, В. В.** Методология экономической оценки структурных трансформаций естественно-монопольных отраслей российской экономики / В. В. Буровцев // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. – 2015. – № 4. – С. 29–31.

93. **Буровцев, В. В.** Моделирование управления процессом сокращения административных барьеров в государственном секторе сферы услуг / В. В. Буровцев, Ю. И. Молотков // Современные исследования социальных проблем. – 2015. – № 9 (53). – С. 378–402.

94. **Буровцев, В. В.** Потенциал повышения экономической эффективности государственного сектора сферы услуг на транспорте / В. В. Буровцев // Вестник СамГУПС. – 2015. – № 1. – С. 15–22.

95. **Буровцев, В. В.** Развитие сектора государственных услуг в аспекте сокращения инфраструктурных ограничений / В. В. Буровцев // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. – 2014. – № 4. – С. 87–90.

96. **Буровцев, В. В.** Синергетические принципы организации государственного управления в условиях государственно-монополистического капитализма / В. В. Буровцев // Транспортное дело России. – 2012. – № 4. – С. 66–67.

97. **Буровцев, В. В.** Системный анализ эффективности регулирующего макроэкономического воздействия / В. В. Буровцев // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. – 2015. – № 2. – С. 70–75.
98. **Буровцев, В. В.** Соотношение регуляторных и управленческих функций государственных институтов на транспорте / В. В. Буровцев // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. – 2014. – № 4. – С. 84–87.
99. **Буровцев, В. В.** Теоретико-методологические аспекты взаимодействия рыночных и государственных регуляторов общественного (государственного) сектора сферы услуг / В. В. Буровцев // Baikal Research Journal. – 2015. – Т. 6. – № 2. – С. 13.
100. **Буровцев, В. В.** Теоретико-методологические аспекты экономической оценки совокупного регулирующего воздействия сектора государственных услуг на транспорте / В. В. Буровцев // Вестник СамГУПС. – 2015. – № 1. – С. 22–28.
101. **Буровцев, В. В.** Теоретико-методологические подходы к оценке регулирующего воздействия административных барьеров в государственном (общественном) секторе сферы услуг / В. В. Буровцев // Транспортное дело России. – 2015. – № 3 (118). – С. 85–88.
102. **Буровцев, В. В.** Управление административным барьером в условиях трансформации экономической системы : монография / В. В. Буровцев. – Новосибирск : Изд-во СГУПС, 2011. – 159 с.
103. **Буровцев, В. В.** Формирование и развитие институционально-синергетических механизмов экономического регулирования : монография / В. В. Буровцев. – М. : Спутник+, 2016. – 170 с.
104. **Буровцев, В. В.** Экономическая оценка лицензионного барьера при формировании конкурентной среды на рынке грузовых железнодорожных перевозок : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / Буровцев Владимир Викторович. – Новосибирск, 2006. – 190 с.
105. **Быков Ю. А.** Факторы неопределенности и рисков при разработке инвестиционного проекта / Ю. А. Быков, Г. Ю. Бирюкова // Проблемы развития

региональной сети железных дорог : сб. науч. тр. – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2003. – С. 85–91.

106. **Бьюкенен, Дж. М.** Границы свободы между анархией и Левиафаном / Дж. М. Бьюкенен // Муниципальная экономика. – 2015. – № 3. – С. 2–12.

107. **Бьюкенен, Дж. М.** Минимальная политика рыночной системы / Дж. М. Бьюкенен // Вопросы экономики. – 1990. – № 12. – С. 7–15.

108. **Вайнштейн, С. Ю.** Стратегическое отражение процесса расширенного воспроизводства услуг / С. Ю. Вайнштейн. – Новосибирск : НГУЭУ, 2004. – 158 с.

109. **Варламова, А. Н.** Правовое регулирование конкуренции в России / А. Н. Варламова. – М. : Центр ЮрИнфоР, 2000. – 274 с.

110. **Варнавский, В.** Реформирование железнодорожного транспорта сулит позитивные сдвиги на региональном и местном уровнях / В. Варнавский // Федерализм. – 2002. – № 4. – С. 229–246.

111. **Вершинин, М. С.** Электронная демократия: российские перспективы / М. С. Вершинин // Интернет и современное общество: материалы Всероссийской объединенной конференции (Санкт-Петербург, 20–23 ноября 2001 г.). – СПб. : Изд-во СПбГУ, 2001. – С. 150–152.

112. **Веселая, Л. С.** Рыночная инфраструктура и развитие конкурентной среды: межрегион. аспект / Л. С. Веселая. – Новосибирск : ИЭОПП СО РАН, 2004. – 54 с.

113. **Витте, С. Ю.** Конспект лекций о народномъ и государственномъ хозяйстве / С. Ю. Витте. – СПб. : АО «Брокгауз – Ефрон», 1912. – 568 с.

114. Владимир Рогоза. Статьи [Электронный ресурс] // «ШколаЖизни.ру». Электронный журнал. – Режим доступа: <http://shkolazhizni.ru/authors/Warwar/?view=articles>.

115. **Вовк, А. А.** Проблема раскрытия сущности и механизма снижения себестоимости единицы продукции в транспортных компаниях / А. А. Вовк, Ю. А. Вовк, З. В. Чуприкова // Актуальные проблемы управления экономикой и



финансами транспортных компаний : сб. науч. тр. – М. : Арт-Бизнес-Центр, 2016. – С. 14–17.

116. **Волгинская, Е.** Замечания к Федеральному закону «О лицензировании отдельных видов деятельности» / Е. Волгинская // Юридический мир. – 1998. – № 7. – С. 16–19.

117. **Волков, Б. А.** Опыт приватизации железных дорог в России и Германии / Б. А. Волков, А. Э. Саркисов // Современные проблемы управления экономикой транспортного комплекса России: конкурентоспособность, инновации и экономический суверенитет : сб. тезисов. – М. : МГУПС, 2015. – С. 282–283.

118. **Волошина, В. Ю.** Экономическое содержание административных барьеров и их воздействие на институт предпринимательства : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.01 / Волошина Валентина Юрьевна. – Ростов н/Д., 2006. – 179 с.

119. **Воронин, М. И.** Задачи, функции и методика проведения аналитических исследований / М. И. Воронин, А. А. Мхитарян // Вестник Университета (Государственный университет управления). – 2013. – № 4. – С. 80–87.

120. **Воронов, А.** Некоторые проблемы лицензирования / А. Воронов // Юридический мир. – 1998. – № 5. – С. 7–9.

121. **Вострухова, Н.** Вводятся изменения оплаты лицензирования перевозок в Латвии [Электронный ресурс] / Н. Вострухова // Информационный портал РЖД – Партнер.ру. – 2016. – 14 октября. – Режим доступа: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/vvodyatsya-izmeneniya-oplaty-litsenzirovaniya-perevozok-v-latvii/>.

122. **Всемирная история экономической мысли : в 6 т. Т. 1. От зарождения политической мысли до первых теоретических систем политической экономии / МГУ им. М. В. Ломоносова ; гл. редкол.: В. Н. Черковец (гл. ред.) и др. – М. : Мысль, 1987. – 602 с.**

123. **Гайдар, Е. Т.** Дни поражений и побед / Е. Т. Гайдар. – М. : Вагриус, 1996. – 365 с.

124. **Гайдар, Е. Т.** Долгое время. Россия в мире: очерки экономической истории / Е. Т. Гайдар. – М. : Дело, 2005. – 655 с.
125. **Галабурда, В. Г.** Критерии оценки эффективности и качества работы различных видов транспорта / В. Г. Галабурда, Д. С. Проскурнин // Экономика железных дорог. – 2013. – № 3. – С. 86–95.
126. **Галабурда, В. Г.** Синергетический эффект транспорта / В. Г. Галабурда // Мир транспорта. – 2014. – № 1 (50). – С. 96–100.
127. **Галабурда, В. Г.** Стратегическое планирование или проекция будущего на настоящее / В. Г. Галабурда, Ю. И. Соколов // Мир транспорта. – 2003. – № 1 (1). – С. 90–95.
128. **Ганеев, М. Ф.** Структурная реформа железнодорожного транспорта: подходы к правовому обеспечению / М. Ф. Ганеев // Имущественные отношения в Российской Федерации. – 2002. – № 1.
129. **Гапанович, В. А.** Системы автоматизации и информационные технологии управления перевозками на железных дорогах / В. А. Гапанович, А. А. Грачев [и др.] ; под ред. В. И. Ковалева, А. Т. Осьминина, Г. М. Грошева. – М. : Маршрут, 2006. – 544 с.
130. **Горовая, М. В.** Применение положений классической теории конкуренции к транспортным рынкам / М. В. Горовая, Т. В. Богданова // Вестник Университета (Государственный университет управления). – 2013. – № 2. – С. 31–41.
131. **Гречишкина, И. В.** Факторы эффективности конкурентной политики : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.01 / Гречишкина Ирина Васильевна. – М, 2004. – 27 с.
132. **Гриценко, Е. В.** Организация предоставления публичных услуг как способ решения вопросов местного значения: российский и европейский опыт / Е. В. Гриценко // Публичные услуги: правовое регулирование (российский и зарубежный опыт) : сб. ст. – М. : Волтерс Клувер, 2007. – С. 153–178.

133. **Гусева, Т. А.** Лицензирование как форма легитимации предпринимательской деятельности: ответственность за осуществление деятельности без лицензии / Т. А. Гусева // Юридический мир. – 2002. – № 11. – С. 4–13.
134. **Гущин, А. В.** Из истории формирования института лицензирования / А. В. Гущин // Государство и право. – 2004. – № 9. – С. 102–105.
135. **Гущин, А. В.** Лицензирование в Российской Федерации: правовые и организационные основы. – М. : Дашков и К, 2004. – 164 с.
136. **Даль, В. И.** Толковый словарь живого великорусского языка : в 4 т. / Вступ. статья А. М. Бабкина. – М. : ГИС, 1956. – 4 т.
137. **Даурова, Т.** Правовые основы лицензирования / Т. Даурова // Закон. – 1999. – № 8. – С. 112–117.
138. **Делан, Э. Дж.** Рынок: микроэкономическая модель / Дж. Э. Делан, Д. Линсей ; пер. с англ. В. Лукашевича и др.; под общ. ред. Б. Лисовика и В. Лукашевича. – СПб., 1992. – 496 с.
139. **Дементьев, В.** Лицензирование лизинговой деятельности / В. Дементьев // Закон. – 1999. – № 8. – С. 13–17.
140. Дерегулирование российской экономики: механизм воспроизводства избыточного регулирования и институциональная поддержка конкуренции на товарных рынках / В. А. Мау, С. Г. Жаворонков, О. В. Фомичев и др. ; ред. Н. Главацкая. – М. : Институт экономики переходного периода, 2002. – 104 с.
141. **Долан, Э. Дж.** Рынок: микроэкономическая модель / Э. Дж. Долан, Д. Е. Линдсей. – СПб. : Лениздат, 1992.
142. **Дуглас, Н.** Институты, институциональные изменения и функционирование экономики / Н. Дуглас. – М. : Начала, 1997. – 180 с.
143. **Елизарьев, Ю. В.** Оценка влияния факторов на достижение основных показателей реализации стратегии транспортной компании / Ю. В. Елизарьев, М. М. Толкачева // Экономика железных дорог. – 2007. – № 9. – С. 10–38.
144. **Емельянов, Ю. П.** Лицензирование в системе государственного управления / Ю. П. Емельянов. – М. : [б. и.], 2000. – 125 с.

145. **Емельянов, Ю. П.** Лицензирование как механизм управления в новых условиях хозяйствования : автореф. дис. ... канд. филос. наук : 22.00.08 / Емельянов Юрий Петрович. – М., 2000. – 24 с.
146. **Ефимова, О. В.** Разработка аналитического обеспечения стратегии / О. В. Ефимова // Аудит и финансовый анализ. – 2014. – № 3. – С. 303–308.
147. **Заславская, Т. И.** Социология экономической жизни: очерки теории / Т. И. Заславская, Р. В. Рывкина. – Новосибирск : Наука. Сиб. отделение, 1991. – 446 с.
148. **Заставенко, Е.** Государственные программы и рынок / Е. Заставенко, Б. Райзберг // Экономист. – 2001. – № 3. – С. 33–40.
149. **Зенин, Н. А.** Первые министры путей сообщения / Н. А. Зенин. – М. : Изд-во МПС, 1995. – 562 с.
150. **Злотник, П.** Проблемы правового регулирования лицензирования / П. Злотник // Хозяйство и право. – 2000. – № 2. – С. 90–94.
151. **Зудин, А. Ю.** Бизнес и политика / А. Ю. Зудин // Мировая экономика и международные отношения. – 2006. – № 3.
152. **Иванова, Т. Ю.** Теория и методология синергетического подхода в управлении организационными изменениями : дис. ... д-ра экон. наук : 08.00.05 / Иванова Татьяна Юрьевна. – Ульяновск, 2006. – 377 с.
153. Институциональные изменения в сфере социально значимых услуг / Т. Д. Бурменко, В. Ю. Баганов, О. Н. Баева и др. ; отв. ред. Т. А. Кондрацкая. – Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2013. – 268 с.
154. **Иншаков, О. В.** Механизм социально-рыночной трансформации и устойчивого развития АПК России : дис. ... д-ра экон. наук : 08.00.01 / Иншаков Олег Васильевич. – Волгоград, 1995. – 450 с.
155. **Капелюшников, Р. И.** Заметки на полях неинституционального подхода / Р. И. Капелюшников // Фактор транзакционных издержек в теории и практике российских реформ: по материалам одноименного Круглого стола Экон. фак. МГУ им. М. В. Ломоносова, 24 апр. 1997 г. / под ред. В. Л. Тамбовцева. – М. : ТЕИС, 1998. – С. 52–70.

156. **Капелюшников, Р. И.** Экономическая теория прав собственности (методология, основные понятия, круг проблем) / Р. И. Капелюшников ; под ред. В. Н. Кузнецова. – М. : ИМЭМО РАН, 1990. – 90 с.
157. **Килина, А. Ф.** Понятие публичных услуг в российском и немецком праве / А. Ф. Килина // Информационные проблемы в сфере административной реформы : сб. ст. / Ин-т государства и права Рос. акад. наук ; отв. ред. И. Л. Бачило. – М. : Ин-т государства и права РАН, 2005. – С. 106–113.
158. **Коваленко, Н. И.** Учет неопределенности и риска в управлении железнодорожным транспортным комплексом / Н. И. Коваленко, Н. А. Коваленко // Российский технологический журнал. – 2014. – № 3 (4). – С. 189–194.
159. **Кожевников, Р. А.** Макрооценка экономической безопасности на железнодорожном транспорте / Р. А. Кожевников, Л. Ф. Кочнева, Е. В. Виноградов // Железнодорожный транспорт. – 2003. – № 8. – С. 24.
160. **Козлов, П. А.** Построение автоматизированных аналитических систем на железнодорожном транспорте / П. А. Козлов, О. В. Осокин // Управление большими системами : сб. тр. – 2006. – № 12–13. – С. 78–89.
161. **Козлов, Ю. М.** Административное право / Ю. М. Козлов. – М. : Юрист, 1996. – 460 с.
162. **Кокорев, В.** Институциональные преобразования в современной России: анализ динамики трансакционных издержек / В. Кокорев // Вопросы экономики. – 1996. – № 12. – С. 61–72.
163. **Колесников, В. И.** Моделирование транспортных систем на основе положений ценологической теории / В. И. Колесников, А. Н. Кузьминов // Наука и техника транспорта. – 2009. – № 2. – С. 36–39.
164. **Колесников, В. И.** Модернизация транспортной системы России и перспективы развития железнодорожного транспорта / В. И. Колесников, В. Д. Верескун, В. С. Воробьев // Вестник Ростовского государственного университета путей сообщения. – 2008. – № 2. – С. 76–84.
165. **Колодко, Г.** Институты, политика и экономический рост / Г. Колодко // Вопросы экономики. – 2004. – № 7. – С. 35–50.

166. Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации [Электронный ресурс] // Министерство экономического развития Российской Федерации : офиц. сайт. – Режим доступа: <http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/strategicplanning/concept>.

167. **Королев, М.** Опыт стран СНГ в измерении ненаблюдаемой экономики / М. Королев, Ю. Иванов, В. Карасева // Ненаблюдаемая экономика: проблемы измерения: совместный семинар (Санкт-Петербург, 23–25 июня 2004 г.). – СПб., 2004.

168. **Косенков, Д. И.** Формирование механизма снижения транзакционных издержек в условиях трансформации национальной экономики : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / Дмитрий Иванович Косенков. – М., 2003. – 151 с.

169. **Коуз, Р.** Фирмы, рынок и право / Р. Коуз. – М. : Дело, 1993. – 192 с.

170. Краткий политический словарь / Абаренков В. П., Аверкин А. Г., Агешин Ю. А. и др.; сост. и общ. ред. Л. А. О니кова, Н. В. Шишлина. – 5-е изд., доп. – М. : Политиздат, 1988. – 478 с.

171. **Кривошеин, А. Ю.** В России явный недостаток четко выверенных правовых процедур взаимодействия между транспортниками и властью [Электронный ресурс] / А. Ю. Кривошеин // Информационный портал РЖД – Партнер.ру. – 2016. – 2 ноября. – Режим доступа: <http://www.rzd-partner.ru/logistics/opinions/v-rossii-yavnyu-nedostatok-chetko-vyverennykh-pravovykh-protsedur-vzaimodeystviya-mezhdu-transportni/>.

172. **Крылова, Г. Д.** Основы стандартизации, сертификации, метрологии : учеб. для вузов / Г. Д. Крылова. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2006. – 671 с.

173. **Крючкова, П.** Снятие административных барьеров в экономике (условия и возможности глобальной институциональной трансформации) / П. Крючкова // Вопросы экономики. – 2003. – № 11. – С. 65–77.

174. **Кудашкин, В.** Отказ лица от действий, разрешенных лицензией, как средство реализации правоспособности / В. Кудашкин // Государство и право. – 1999. – № 11. – С. 22–24.

175. **Кудашкин, В.** Правовые аспекты института лицензирования хозяйственной деятельности / В. Кудашкин // Российское право. – 1999. – № 1 – С. 18–20.
176. **Куренков, П. В.** Повышение эффективности работы пригородного комплекса железнодорожного транспорта / П. В. Куренков, А. В. Андреев // Вестник транспорта. – 2008. – № 12. – С. 31–35.
177. **Лapidус, Б. М.** Макроэкономическая роль железнодорожного транспорта: теоретические основы, исторические тенденции и взгляд в будущее / Б. М. Лapidус, Д. А. Мачерет. – М. : URSS, 2014. – 234 с.
178. **Лapidус, Б. М.** Макроэкономическое обоснование сегментирования рынка грузовых перевозок / Б. М. Лapidус, Д. А. Мачерет // Экономика железных дорог. – 2014. – № 6. – С. 13–25.
179. **Лapidус, Б. М.** Повышение эффективности управления железнодорожным транспортом на основе системного подхода : автореф. дис. ... д-ра. экон. наук : 05.13.10 / Лapidус Борис Моисеевич. – М., 2000. – 44 с.
180. **Лёвин, Б. А.** О концепции построения моделей производственно-транспортных систем / Б. А. Лёвин, Э. А. Мамаев, В. В. Багинова // Наука и техника транспорта. – 2003. – № 4. – С. 8–17.
181. **Левицкая, Л. П.** Подход к тарифообразованию на основе ситуационного анализа конкурентной среды на транспортном рынке / Л. П. Левицкая, А. Б. Гусева // Экономика железных дорог. – 2010. – № 3. – С. 41.
182. **Левицкая, Л. П.** Принятие антикризисных управленческих решений на транспорте / Л. П. Левин, Я. С. Шутова // Экономика железных дорог. – 2015. – № 1. – С. 92–96.
183. **Левицкая, Л. П.** Экономическое обоснование стратегии управления транспортной компанией / Л. П. Левицкая, М. М. Строков. – М. : ВИНТИ РАН, 2013. – 136 с.

184. **Левчук, В. В.** Сущность и особенности макроэкономического последствия теневой экономики / В. В. Левчук // Экономический вестник Южного Федерального округа. – 2006. – № 1.
185. **Лесных, В.** Минимизация транзакционных издержек / В. Лесных, Е. Попов // Общество и экономика. – 2005. – № 5. – С. 36–53.
186. **Лившиц, А. В.** Государство в рыночной экономике / А. В. Лившиц // Российский экономический журнал. – № 11. – 2002. – С. 15–23.
187. **Лист, Ф.** Национальная система политической экономии / Ф. Лист. – М. : Прогресс, 1991. – 452 с.
188. **Локк, Дж.** Два трактата о правлении / Дж. Локк. – М. : Мысль, 1998. – 122 с.
189. **Лопатин, В.** Закон о лицензировании, проблемы и перспектива / В. Лопатин // Юридический мир. – 1998. – № 7. – С. 17–21.
190. **Луцкая, Е. Е.** Государственное регулирование монополии и конкуренции в промышленно-развитых странах: науч.-аналит. обзор / Е. Е. Луцкая. – М., 1992. – 38 с.
191. **Ляско, А.** Доверие и транзакционные издержки / А. Ляско // Вопросы экономики. – 2003. – № 1. – С. 27–40.
192. **Макконнелл, К.** Экономикс / К. Макконнелл, С. Брю. – Таллинн : Изумруд, 2003. – 231 с.
193. **Максимов, С. В.** Предупреждение коррупции / С. В. Максимов. – М., 2004.
194. **Малахов, С. А.** Лицензирование деятельности в механизме государственного регулирования: социально-экономический аспект : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.01 / Малахов Сергей Александрович. – Волгоград, 1997. – 27 с.
195. **Малахов, С. А.** Лицензирование деятельности в России / С. А. Малахов // Законодательство и экономика. – 1999. – № 7. – С. 8–11.



196. **Малахов, С. А.** Некоторые аспекты несовершенного конкурентного равновесия (двухкратная модель транзакционных издержек) / С. А. Малахов // Вопросы экономики. – 1996. – № 10. – С. 89–102.
197. **Малахов, С. А.** О соотношении лицензионного, налогового и антимонопольного законодательства / С. А. Малахов // Законодательство и экономика. – 1999. – № 8. – С. 12–15.
198. **Малахов, С. А.** Транзакционные издержки в российской экономике / С. А. Малахов // Вопросы экономики. – 1997. – № 7. – С. 65–76.
199. **Малахов, С. А.** Транзакционные издержки и макроэкономическое равновесие / С. А. Малахов // Вопросы экономики. – 1998. – № 11. – С. 78–96.
200. **Малахов, С. А.** Транзакционные издержки, экономический рост и предложение труда / С. А. Малахов // Вопросы экономики. – 2003. – № 3. – С. 102–118.
201. **Мамедов, О. Ю.** От модели классического рынка – к модели смешанной экономики / О. Ю. Мамедов. – Ростов н/Д. : Феникс, 1999. – 92 с.
202. **Мамедов, О. Ю.** Ребюрократизация — главный враг юного российского рынка / О. Ю. Мамедов // Экономический вестник Ростовского государственного университета. – 2005. – Том 3. – № 1. – С. 5–7.
203. **Мамедов, О. Ю.** Смешанная экономика. Двухсекторная модель / О. Ю. Мамедов. – Ростов н/Д. : Феникс, 2001. – 250 с.
204. **Маркс, К.** Сочинения : в 50 т. Т. 50. Капитал. Кн. 2. Процесс обращения капитала / К. Маркс, Ф. Энгельс. – М. : Политиздат, 1981. – 631 с.
205. **Маркс, К.** Экономические рукописи 1859–1861 гг. (первоначальный вариант «Капитала») / К. Маркс., Ф. Энгельс // Сочинения : в 50 т. – М., 1975. – Т. 46. – Ч. 1. – С. 3–16.
206. **Марциновская, А.** Институциональная среда железнодорожного транспорта как механизм реализации стратегии развития / А. Марциновская // Экономика железных дорог. – 2013. – № 9. – С. 11–21.

207. **Масленникова, Т. Ю.** Организационно-методические основы управления лицензионной деятельностью на транспорте : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 05.13.10 / Масленникова Татьяна Юрьевна. – СПб., 1997. – 18 с.
208. **Мачерет, Д. А.** Транспорт и институты // Научно-практический альманах «Вектор транспорта». – 2015. – №3. – С. 5-8.
209. **Мачерет, Д.А.** Транспортный фактор в эпоху древних цивилизаций // Наука и техника транспорта. - №2. - 2014 год – с. 230-239.
210. **Межох, З. П.** Концепция разработки комплексной системы управления рисками на железнодорожном транспорте / З. П. Межох // Транспорт: наука, техника, управление. – 2006. – № 11. – С. 50–51.
211. **Мельничук, Г.** О некоторых аспектах лицензирования профессиональной деятельности в США / Г. Мельничук // Юрист. – 1998. – № 8. – С. 52–54.
212. **Методология оценки корпоративной эффективности перевозочной деятельности холдинга «Российские железные дороги» / М. М. Толкачева, А. В. Рышков, Г. Е. Писаревский, Е. Н. Ефимова // Экономические проблемы развития железнодорожного транспорта на этапах его инновационных и структурных преобразований : сб. науч. тр. ; под ред. О. Ф. Мирошниченко. – М. : Интекст, 2009. – С. 120–141.**
213. **Мизес, Л. фон.** Теория и история: интерпретация социально-экономической эволюции / Л. фон Мизес. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2001. – 294 с.
214. **Милгром, П.** Экономика организации и менеджмент / П. Милгром, Дж. Робертс. – СПб. : Экономическая школа, 1999. – 468 с.
215. **Мингалеева, Э. К.** Институционально-синергетический механизм управления трансакционными издержками вертикально-интегрированной корпорации : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / Мингалеева Эльмира Камиловна. – Набережные Челны, 2009. – 207 с.
216. **Мишарин, А. С.** Эффективное функционирование железнодорожного транспорта на основе информационных технологий / А. С. Мишарин. – М. : ВИНТИ РАН, 2007. – 300 с.

217. **Мозговой, И.** Порядок предоставления и аннулирования лицензии / И. Мозговой // Российская юстиция. – 1999. – № 6. – С. 24–26.
218. **Молотков, Ю. И.** Системное управление социально-экономическими объектами и процессами / Ю. И. Молотков. – Новосибирск : Наука, 2004. – 509 с.
219. **Музыченко, А. В.** Система технического регулирования в Российской Федерации / А. В. Музыченко // Экономико-правовой бюллетень. – 2004. – № 4. – С. 40–59.
220. **Мясников, А. А.** Особенности проявления синергетических эффектов в современной российской экономике : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.01 / Мясников Александр Алексеевич. – Саратов, 2009. – 192 с.
221. **Нанба, С. Б.** Экономическое измерение права / С. Б. Нанба // Адвокат. – 2013. – № 12.
222. **Нелюбов, С.** Административная и уголовная ответственность в сфере лицензирования / С. Нелюбов // Право и жизнь. – 2003. – № 61. – С. 146–165.
223. **Ненаблюдаемая экономика: попытка количественных измерений** : монография / под ред. д-ра экон. наук А. Е. Суринова. – М. : Финстатинформ, 2003. – 256 с.
224. **Нестеренко, В. И.** Методика прогнозирования технико-экономических показателей транспортных компаний по модели факторного анализ / В. И. Нестеренко, А. Ч. Ахохов, А. М. Ивахненко, А. Б. Чубуков // Вестник Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ). – 2008. – № 2. – С. 74–77.
225. **Нечаев, В. Д.** «Институциональная организация» как концептуальный инструмент институционального анализа в политологии / В. Д. Нечаев // Вестник МГГУ им. М. А. Шолохова. – Вып. 1. – 2011. – С. 97–105.
226. **Николаев, И.** Устойчивость административных барьеров / И. Николаев, И. Шульга // Общество и экономика. – 2003. – № 4/5. – С. 197–224.
227. **Новиков, В.** О праве собственности на внешние эффекты / В. Новиков // Вопросы экономики. – 2004. – № 1. – С. 141–146.

228. **Норт, Д.** Институты и экономический рост: историческое введение / Д. Норт // Thesis. – Т. 1. – Вып. 2. – С. 69–91.
229. **Норт, Д.** Институты, институциональные изменения и функционирование экономики / Д. Норт. – М. : Фонд экономической книги «Начала», 1997. – 180 с.
230. **Нуреев, Р.** Теории развития: институциональные концепции становления рыночной экономики / Р. Нуреев // Вопросы экономики. – 2000. – № 6. – 126–128.
231. О макроэкономических условиях повышения эффективности реализации программы инвестиций в развитие железнодорожного транспорта России / Э. М. Безчинский, Б. М. Лапидус, В. Н. Лившиц, Э. И. Позамантир // Экономика железных дорог. – 2002. – № 10. – С. 16–22.
232. **Обыденов, А.** Институциональные особенности саморегулирования бизнеса / А. Обыденов // Вопросы экономики. – 2003. – № 11. – С. 88–98.
233. **Олейник, А.** Издержки и перспективы реформ в России: институциональный подход / А. Олейник // Мировая экономика и международные отношения. – 1997. – № 12. – № 1. – С. 18–29.
234. **Олейник, А.** Институциональные аспекты социально-экономических трансформаций / А. Олейник. – М. : ГУ ВШЭ, 2000. – 158 с.
235. **Олейник, О.** Лицензирование отдельных видов деятельности в российском праве / О. Олейник // Закон. – 2000. – № 1. – С. 20–24.
236. **Павлов, В.** Становление «государева ока» / В. Павлов // Транссиб. – 2005. – 16 сент.
237. **Паламарчук, А.** Надзор за исполнением законодательства о лицензировании / А. Паламарчук // Законность. – 2000. – № 6. – С. 12–21.
238. **Палкин, С. В.** Презумпция соответствия техническим регламентам / С. В. Палкин, В. А. Козырев // Мир транспорта. – 2014. – № 5 (54). – С. 202–208.
239. **Панов, М. М.** Оценка деятельности и система управления компанией на основе KPI / М. М. Панов. – М. : Инфра-М, 2013. – 255 с.

240. **Панова, Ж.** Новый закон «О лицензировании отдельных видов деятельности»: изменения, продиктованные жизнью / Ж. Панов // Хозяйство и право. – 1999. – № 2. – С. 23–27.
241. **Папава, В. Э.** Роль государства в современной экономической системе / В. Э. Папава // Вопросы экономики. – 2003. – № 11. – С. 26–34.
242. **Перегудов, С. П.** Корпорации, общество, государство. Эволюция отношений / С. П. Перегудов. – М. : Наука, 2006. – 352 с.
243. **Персианов, В. А.** Важнейшие вопросы транспортной политики России в условиях коренных рыночных преобразований / В. А. Персианов, С. С. Гончаренко, Л. С. Федоров // Вестник транспорта. – 2011. – № 6. – С. 2–7.
244. **Персианов, В. А.** Уроки рыночных преобразований на железных дорогах России / В. А. Персианов, А. В. Курбатов // Вестник транспорта. – 2013. – № 8. – С. 2–5.
245. **Петренко, В. А.** Изменения в железнодорожном законодательстве [Электронный ресурс] / В. А. Петренко // Информационный портал РЖД – Партнер.ру. – 2016. – 1 ноября. – Режим доступа: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/interview/izmeneniya-v-zheleznodorozhnom-zakonodatelstve/>.
246. **Пикулькин, А. В.** Система государственного управления / А. В. Пикулькин. – М. : Закон и право, 1997. – С. 137–138.
247. **Полтерович, В. М.** Институциональные ловушки и экономические реформы / В. М. Полтерович // Экономика и математические методы. – 1999. – № 2. – С. 1–37.
248. **Природа фирмы: К 50-летию выхода в свет работы Р. Коуза «Природа фирмы»** / под ред. О. И. Уильямсона, С. Дж. Уинтера ; пер. с англ. М. Я. Каждана; науч. ред. пер. В. Г. Гребенников. – М. : Дело, 2001. – 360 с.
249. **Проблемы современного государственного управления в России : материалы научного семинара** / под ред. В. И. Якунина. – М. : Научный эксперт, 2006. – 72 с.

250. Прокурорский надзор за исполнением законодательства о лицензионной деятельности в сфере экономики : науч.-метод. пособие / Н. Д. Бут, И. С. Викторов, А. В. Паламарчук, А. В. Пухов. – М. : Молодая гвардия, 2001. – 239 с.
251. Публичные услуги и право / под ред. Ю. А. Тихомирова. – М. : Норма, 2007. – 416 с.
252. Радаев, В. В. Российский бизнес: структура транзакционных издержек / В. В. Радаев // Общественные науки и современность. – 1999. – № 6. – С. 5–19.
253. Радаев, В. В. Формирование новых российских рынков: транзакционных издержки, формы контроля и деловой этики / В. В. Радаев. – М. : Центр политических технологий, 1998. – 328 с.
254. Развитие Российского общества: социально-экономические и правовые исследования / О. В. Батурина [и др.] ; под ред. М. А. Винокурова, А. П. Кириенко, С. В. Чупрова. – М. : Наука, 2014. – 622 с.
255. Регуляторная реформа железных дорог в России. Отчет по состоянию на 2007 г. / сост. Л. С. Томпсон. – М., 2007. – 37 с.
256. Резер, А. В. Комплексная система управления рисками при организации железнодорожных перевозок / А. В. Резер, Д. В. Федотов // Транспортное дело России. – 2014. – № 3. – С. 101–104.
257. Резер, А. В. Мировой финансовый кризис: причины возникновения и схемы развития / А. В. Резер, Р. В. Евдокимов // Труды 10-й науч.-практ. конференции «Безопасность движения поездов» : в 2 т. – М. : МИИТ, 2009. – Т. 1. – С. 23–25.
258. Резер, А. В. Финансовая среда предпринимательства и предпринимательские риски : конспект лекций / А. В. Резер, Н. И. Шиповская. – М. : МИИТ, 2006. – 63 с.
259. Резер, С. М. Управление транспортным комплексом / С. М. Резер. – М. : Наука, 1998. – 328 с.

260. **Рожков, Н. А.** Русская история в сравнительно-историческом освещении (основы социальной динамики) / проф. Н. А. Рожков. – Т. 5. – М. ; Ленинград : Книга, 1928.
261. **Романова, А. Т.** Оценка экономической эффективности корпоративных трансформаций : монография / А. Т. Романова, М. А. Выгнанова. – М. : Московский гуманитарно-экономический ин-т, 2006. – 148 с.
262. **Рышков, А. В.** Исследование экономической конъюнктуры железнодорожного транспорта (методология, анализ, оценки) : автореф. дис. ... д-ра экон. наук : 88.00.05 / Рышков Антон Владимирович. – М., 2009. – 48 с.
263. **Самаруха, В. И.** Управление финансово-экономическим механизмом железнодорожного транспорта / В. И. Самаруха, М. А. Мальсагов. – Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2006. – 119 с.
264. **Самойленко, В. П.** Формирование социальной ответственности субъектов власти и собственности в условиях глобализации экономических отношений : дис. ... д-ра экон. наук : 08.00.01 / Самойленко Валентина Петровна. – Ростов н/Д., 2005. – 309 с.
265. **Сафонов Р. П.** Проблемы административной реформы / Р. П. Сафонов // Власть. – 2004. – № 97. – С. 29–39.
266. **Семенников, А. Г.** Лицензирование в механизме административно-правового регулирования экономики в Российской Федерации : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.14 / Семенников Александр Григорьевич. – М., 2004. – 29 с.
267. **Сергеев В.** Проблемы лицензирования отдельных видов деятельности с точки зрения квалификации криминального предпринимательства / В. Сергеев // Право и экономика. – 1999. – № 9. – С. 33–39.
268. **Сильвестров, С. В.** Партнерство государства и частного сектора / С. В. Сильвестров. – М. : Экономика, 2007. – 114 с.
269. **Симоненко, Н. Н.** Институты воспроизводства малого бизнеса : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.01 / Симоненко Наталья Николаевна. – Владикавказ, 2007. – 25 с.

270. **Синютин, М. В.** Институциональный подход в экономической социологии / М. В. Синютин. – СПб. : НИИХ СПбГУ, 2002. – 313 с.
271. **Скоробогатов, А.** Институты как фактор порядка и как источник хаоса: неоинституционально-посткейнсианский анализ / А. Скоробогатов // Вопросы экономики. – 2006. – № 8. – 102–118.
272. **Соколов, Ю. И.** Экономика качества транспортного обслуживания грузовладельцев / И. Ю. Соколов. – М. : Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2011. – 184 с.
273. **Соловьев, А. И.** Колебательно-маятниковый механизм принятия государственных решений: к обоснованию когнитивной модели / А. И. Соловьев // Полис. – 2005. – № 5. – С. 6–22.
274. **Соловьева, Г. М.** Лицензионные платежи – зеркало экономики? / Г. М. Соловьева // Патенты и лицензии. – 2001. – № 11. – С. 58–59.
275. **Сольская, И. Ю.** Методика оценки последствий структурного реформирования на второй стадии реализации реформы с учетом внешних и внутренних факторов / И. Ю. Сольская, В. В. Тарасова // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. – 2014. – № 1 (41). – С. 192–196.
276. **Сосунов, С. В.** Механизм деблокирования административных барьеров развития предпринимательства в условиях макроэкономической стабилизации : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.01, 08.00.05 / Сосунов Сергей Васильевич. – Ростов н/Д., 2007. – 170 с.
277. **Спектор, Е.** Разрешение и лицензия в законодательстве о лицензировании / Е. Спектор // Законодательство и экономика. – 2000. – № 8. – С. 21–25.
278. **Субанова, Н. В.** Проблемы прокурорского надзора за исполнением законодательства о лицензировании предпринимательской деятельности : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.11 / Субанова Наталья Викторовна. – М., 2004. – 33 с.
279. **Тамбовцев, В. Л.** Государство и экономика / В. Л. Тамбовцев. – М. : Магистр, 1997. – 47 с.



280. **Тамбовцев, В. Л.** Об экономическом росте и размахах государства / В. Л. Тамбовцев // Вопросы экономики. – 2003. – № 6. – 119–121.
281. **Тамбовцев, В. Л.** Улучшение защиты прав собственности – неиспользуемый резерв экономического роста России? / В. Л. Тамбовцев // Вопросы экономики. – 2006. – № 1. – 22–38.
282. **Тарасов, С. А.** Лицензирование как метод государственной разрешительной политики в сфере предпринимательской деятельности : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.14 / Тарасов Сергей Александрович. – М., 2001. – 21 с.
283. **Тарасова, О. А.** Основные типы экономических эффектов от использования маркетинга на транспортном предприятии (на примере частной железнодорожной операторской компании) / О. А. Тарасова, Л. С. Федоров // Вестник транспорта. – 2007. – № 1. – С. 39–44.
284. **Терешина, Н. П.** Управление конкурентоспособностью железнодорожных перевозок / Н. П. Терешина, А. В. Шабанов, А. В. Рышков. – М. : ВНИИТИ РАН, 2005. – 240 с.
285. **Терешина, Н. П.** Экономическая составляющая безопасности железнодорожных перевозок / Н. П. Терешина, Ю. И. Соколов // Экономика железных дорог. – 2010. – № 5. – С. 52.
286. **Терешина, Н. П.** Экономическое регулирование работы и развития железнодорожного транспорта в условиях рыночных отношений: дис. ... д-ра экон. наук : 08.00.05 / Терешина Наталья Петровна. – М., 1995. – 297 с.
287. **Терещенко, Л.** Вопросы лицензирования в законодательстве и судебно-арбитражной практике / Л. Терещенко // Юридический мир. – 1998. – № 7 – С. 24–26.
288. **Тимофеев, Л.** Институциональная коррупция / Л. Тимофеев. – М. : РГГУ, 2000. – 365 с.
289. **Тотьев, К.** Лицензирование по новым правилам: необходимость и перспективы реформ / К. Тотьев // Хоз-во и право. – 2001. – № 12. – С. 3–11.
290. **Трипольский, Е. Н.** Рейтинговая оценка инструментов управления / Е. Н. Трипольский // Вестник МГТУ. – 2008. – Т. 11. – № 2. – С. 289–293.

291. **Тупиха, Н. А.** Бюрократические трансакционные издержки как фактор торможения экономики России : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.01 / Тупиха Наталья Алексеевна. – Краснодар, 2008. – 152 с.
292. **Уильямсон, О. Е.** Вертикальная интеграция производства: соображения по поводу неудач рынка / О. Е. Уильямсон // Теория фирмы : сб. – СПб. : Экономическая школа, 1995. – С. 33–53.
293. **Уильямсон, О. Е.** Поведенческие предпосылки современного экономического анализа / О. Е. Уильямсон // THESIS. – 1993. – Т. 1. – Вып. 3. – С. 39–49.
294. **Уильямсон, О. Е.** Экономические институты капитализма. Фирмы, рынки, отношенческая контрактация / О. Е. Уильямсон. – СПб. : Лениздат, 1996. – 702 с.
295. Управление инновациями в сфере экономики и финансов на железнодорожном транспорте / Н. П. Терешина, В. Г. Галабурда, Р. А. Кожевников, Б. А. Волков, А. В. Рышков и др. ; под ред. Н. П. Терешиной. – М. : МИИТ, 2001. – 103 с.
296. Управление экономическими рисками на железнодорожном транспорте : монография / З. П. Межох и др. ; под редакцией З. П. Межох. – М. : МИИТ, 2013. – 135 с.
297. **Усик Н. И.** Формирование конкурентной среды в России / Н. И. Усик. – СПб. : ОЦЭИМ, 2003. – 211 с.
298. **Ушаков, Д. В.** Административные барьеры и издержки их преодоления в малом предпринимательстве : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.01 / Ушаков Дмитрий Валерьевич. – СПб., 2005. – 198 с.
299. **Хазиева, Е. М.** Реформирование российского грузового железнодорожного транспорта в условиях действующего законодательства / Е. М. Хазиева // Закон. – 2012. – № 10. – С. 64–65.
300. **Хашукаев, С. Ф.** Государственно-правовое регулирование на товарных рынках Российской Федерации / С. Ф. Хашукаев. – М. : Изд-во РАГС, 2003. – 109 с.

301. **Хуторецкий, Р.** Развитие российского законодательства о лицензировании / Р. Хуторецкий // Право и жизнь. – 2000. – № 28. – С. 154–163.
302. **Цыпин, А. П.** Исторические временные ряды экономических показателей железнодорожного транспорта / А. П. Цыпин, Д. Н. Тимофеев // Вестник ОГУ. – 2014. – № 8 (169). – С. 43–47.
303. **Цыпин, А. П.** Методика статистического исследования макроэкономической динамики на основе исторических временных рядов / А. П. Цыпин // Экономика и предпринимательство. – 2013. – № 10. – С. 282–288.
304. **Цыпин, А. П.** Методы периодизации динамики макроэкономических временных рядов / А. П. Цыпин // Взаимодействие реального и финансового секторов в трансформационной экономике : материалы Международной научной конференции (4–5 февраля, 2010 г.). – Оренбург : ИПК ГОУ ОГУ. – 2008. – С. 404–408.
305. **Цыпин, А. П.** Сопоставимость показателей, явлений и процессов во времени: постановка проблемы / А. П. Цыпин // Вестник ОГУ. – 2010. – № 13. – С. 243–248.
306. **Черковец, В. Н.** Всемирная история экономической мысли : в 6 т. Т. 1. От зарождения экономической мысли до первых теоретических систем политической жизни / В. Н. Черковец ; редкол.: И. П. Фаминский (отв. ред.) и др. – М. : Мысль, 1987. – 606 с.
307. **Шаванс, Б.** Типы и уровни правил в организациях, институтах и системах / Б. Шаванс // Вопросы экономики. – 2003. – № 6. – С. 4–21.
308. **Шакуров, И. Г.** Соотношение рыночных и государственных регуляторов сферы услуг : дис. ... д-ра. экон. наук : 08.00.05 / Шакуров Ильяс Гумерович. – СПб., 2009. – 343 с.
309. **Шаститко, А. Е.** Внешние эффекты и транзакционные издержки / А. Е. Шаститко. – М. : ТЕИС, 1997. – 47 с.
310. **Шаститко, А. Е.** Новая институциональная экономическая теория / А. Е. Шаститко. – 3-е изд., перераб. и доп. – М. : ТЕИС, 2002. – 591 с.

311. **Шаститко, А. Е.** Условия и результаты формирования институтов // Вопросы экономики. – 1997. – № 3. – С. 67–81.
312. **Шенфельд, К. П.** Развитие методов управления перевозочным процессом на железнодорожном транспорте в современных условиях / К. П. Шенфельд, Е. А. Сотников. – М. : Научный мир, 2015. – 200 с.
313. **Шепенев, Л. Е.** Чиновничий мир России: XVIII–XX вв. / Л. Е. Шепенев. – СПб. : Норма, 1999. – 440 с.
314. **Шестаков, В. А.** Совершенствование организации предоставления государственных услуг (методические аспекты) : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / Шестаков Василий Андреевич. – М., 2010. – 166 с.
315. **Широв, А. А.** Опыт разработки инструментария долгосрочного макроэкономического прогнозирования / А. А. Широв, А. А. Янтовский // Научные труды: институт народнохозяйственного прогнозирования РАН. – 2008. – Т. 6. – С. 96–110.
316. **Шкурина, Л. В.** Оценка экономико-технологического потенциала железнодорожного транспорта при формировании конкурентной стратегии / Л. В. Шкурина. – М. : РГОТУПС, 2003. – 201 с.
317. **Шохин, А. Н.** Теория и практика взаимодействия бизнеса и власти / А. Н. Шохин. – М. : ГУ-ВШЭ, 2004. – 25 с.
318. **Эггертсон, Т.** Экономическое поведение и институты / Т. Эггертсон. – М. : Дело, 2001. – 408 с.
319. Экономическая безопасность транспортных компаний и комплексов : монография / Р. А. Кожевников, Н. П. Терёшина, З. П. Межох и др. ; под ред. Р. А. Кожевникова. – М. : ВИНТИ РАН, 2015. – 248 с.
320. Эффективность законодательства в экономической сфере: научно-практическое исследование / отв. ред. проф. Ю. А. Тихомиров. – М. : Волтерс Клувер, 2010. – 384 с.
321. **Яковлев, А.** Раскрытие информации о предприятиях и проблемах классификации ненадежных трансакций / А. Яковлев // Вопросы экономики. – 2000. – № 5. – С. 91–102.

322. **Alchian, A.** Production, information costs and Economic Organization / A. Alchian, H. Demsetz // *The American Economic Review*. – 1972. – Vol. 62. – № 5. – Pp. 777–795.
323. **Arrow, K. J.** Political and economic evaluation of social effects and externalities / K. J. Arrow // *The analysis of public output* / ed. By Maradolis J. – N. Y., 1970.
324. *Asymmetric Information, Corporate Finance, and Investment*. – Chicago : University of Chicago Press, 1990.
325. **Barzel, Y.** Economic analysis of property rights / Y. Barzel. – Cambridge, 1989.
326. **Barzel, Y.** Measurement costs and organization of markets / Y. Barzel // *Journal of law and Economics*. – 1982. – V. 25. – № 1. – Pp. 27–48.
327. **Breaden, C. H.** Transaction costs and economic institutions / C. H. Breaden, P. G. Toumanof // *The political economic of freedom: essays in honour of E. A. Hayek* / ed. by K. R. Leube, A. H. Zlabinger. – Munhen, 1984.
328. *Cambridge Economic History of Europe*. – Cambridge. – 1989. – Vol. VIII. – Pp. 13–14.
329. **Chuegh, S. N. S.** The myth of social costs / S. N. S. Chuegh. – United Kingdom : Natl Book Network. – 1978.
330. **Chuegh, S.** On the New Institutional Economics / S. Chuegh // *Contract Economics*. – Oxford : Blaskwell Publishers, 1992.
331. **Coase, R.** Comments / R. Coase // *Contract Economics*. – Oxford : Blaskwell Publishers, 1992. – P. 73.
332. **Coase, R. H.** The nature of the firm / R. H. Coase // *Economica*. – 1937. – Vol. 4. – № 5.
333. **Combe, E.** Licence horizontale et politique antitrust / E. Combe, E. Pfister // *Rev. d'economie industr.* – 2003. – № 104. – Pp. 23–46.
334. **Commons, J. R.** Institutional Economics / J. R. Commons // *American Economic Review*. – 1931.

335. **Eggertsson, T.** Economic Behavior and Institution / T. Eggertsson. – Cambridge : Cambridge University Press, 1990. – P. 79.
336. **Eggertsson, T.** Rethinking the Theory of Economic Policy: Some Implications of the New Institutionalism / T. Eggertsson ; ed. by J. M. Nelson, Ch. Tilley, L. Walker. – 1998.
337. **Eswaran, M.** Licensees as entry barriers / M. Eswaran // Canadian journal of economics. – 1994. – Vol. 27. – № 3. – Pp. 673–688.
338. **Evayg, P.** Bringing the State back / P. Evayg, R. Oietrich, T. Cocpol. – Oxford, 1985. – 270 p.
339. **Fisher, R.** Eisenbahnverkehr 2003 / R. Fisher // Wirtschaft u. statistic. – 2004. – № 5. – Pp. 543–543.
340. **Greenwood, B.** Financial Development, Growth, and Distribution of Income / B. Greenwood, B. Jovanovitch // Journal of Political Economy. – 1990. – October.
341. **Jensen, M. C.** Theory of firm: managerial behavior, agency costs, and ownership structure / M. C. Jensen, W. Meckling // Journal of Financial Economics. – 1976. – Vol. 3. – № 4.
342. **Jones, G. R.** Transaction Cocts Anylysis of Strategy. Structure Choice / G.R. Jones, C. W. L. Hill // Strategis Management Journal. – Vol. 9.
343. **Kingston, W.** Compulsory licensing with capital payments as an alternative to grants of monopoly in intellectual property / W. Kingston // Research policy. – Amsterdam, 1994. – Vol. 23. – № 6. – Pp. 661–672.
344. **Lipsey, R. G.** The General Theory of Second Best (1956–1957) / R. G. Lipsey, K. Lancaster // Review of Economic Studies. – 24,1. – Pp. 11–32
345. **Mantzavinos, C.** Individuals, institutions and markets / C. Mantzavinos. – Cambridge : VK, 2001. – 313 p.
346. **Mantzavinos, C.** Learning, institutions, and economic performance. Perspectives on Politics / C. Mantzavinos, D. C. North, S. Shariq. – 2004. – Vol. 2. – № 1. – Pp. 75–84.

347. **Milgrom, P R, Roberts, J.** Economics, organization and management / P. R. Milgrom, J. Roberts. – Englewood Cliffs, 1992. – Pp. 93–117.
348. **Nicolson, W.** Microeconomic Theory: Basis Principles and Extensions / W. Nicolson. – The Dryden Press, 1992.
349. **Scattiatti, F.** Experiments and Theories on the Origin of the Endowment Effect 18th LAREP Annual colloquium / F. Scattiatti. – Moscow, 1993.
350. **Schneider, F.** Shadow Economies: Size, Causes, and Consequences / F. Schneider, D. Enste // The Journal of Economic Literature. – 2000. – 38/1.
351. **Stiglitz, J. E.** Crédit Rationing in Market with Imperfect Information / J. E. Stiglitz, A. Weiss // American Economic Review. – 1981. – № 71.
352. **Tobin, J.** Money, Credit, and Capital / J. Tobin, S. Golub. – Boston : McGraw-Hill, 1998.
353. **Wallis, J. J.** Measuring the Transaction Sector in the American Economy, 1870–1970 / J. J. Wallis, D. S. North // Longterm factors in American Economic Growth / ed. by Engerman S. – Chicago, 1987.
354. **Walras, L.** Elements of pure economy / L. Walras, W. Laffe., Tr. Irwin. – 1954.
355. **Williamson, O. E.** The economic institutions of capitalism: firms, markets, relational contracting / O. E. Williamson. – N. Y., 1985.

**ПРИЛОЖЕНИЕ 1 – РЕЕСТР ВЫДАННЫХ ЛИЦЕНЗИЙ НА ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ПЕРЕВОЗКАМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ ПАССАЖИРОВ И ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО ПЕРЕВОЗКАМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ (ПО СОСТОЯНИЮ НА 23.08.2016)**

Наименование организации	Место регистрации	ИНН	Вид лицензии	Дата выдачи	Период действия
Открытому акционерному обществу «Санкт-Петербург Витебская пригородная пассажирская компания»	198095, г. Санкт-Петербург, наб. Обводного канала, д.120	7839330845	ППБ	28.09.2006	12.09.2016
Открытому акционерному обществу «Российские железные дороги»	107144, г. Москва, ул.Новая Басманная, д.2	7708503727	ППБ	12.10.2006	03.10.2016
Открытому акционерному обществу «Экспресс Приморья»	690002, г. Владивосток, ул.Амурская, д.90	2538092524	ППБ	20.10.2006	20.10.2016
Открытому акционерному обществу «Северо-Западная пригородная пассажирская компания»	199004, г. Санкт-Петербург, 6-я линия В.О., д.23	7839330845	ППБ	12.02.2009	12.09.2016
Обществу с ограниченной ответственностью «УЖДТ УС-604»	663690, Красноярский край, г. Зеленогорск, ул. Индустриальная, 2/3	2453015873	ПГ	02.09.2011	02.09.2016
Открытому акционерному обществу «Южно-Уральская пригородная пассажирская компания»	454000, г. Челябинск, пл. Революции, д. 3	7451316641	ППБ	02.09.2011	02.09.2016
Открытому акционерному обществу «Экспресс Приморья»	690002, г. Владивосток, ул. Амурская, 88	2538092524	ППБ	18.10.2011	20.10.2016
Обществу с ограниченной ответственностью «Гидро-Урал»	455000, Челябинская область, г. Магнитогорск, ул. Тургенева, д. 4, кв. 22	7444046257	ППБ	02.11.2011	02.11.2016
Открытому акционерному обществу «Забайкальская пригородная пассажирская компания»	672006, Забайкальский край, г. Чита, Проспект Советов, д. 18	7536123166	ПП	10.04.2012	бессрочно
Обществу с ограниченной ответственностью «Сервис-Центр Премьер-Юг»	360000, Кабардино-Балкарская Республика, г. Нальчик, ул. Осетинская	0721003946	ПП	18.04.2012	бессрочно
Закрытому акционерному обществу «Транс Класс Сервис»	129626, г. Москва, ул. 3-я Мытищинская, д. 16, стр. 47	7717568287	ПП	20.04.2012	бессрочно
Открытому акционерному обществу «Пассажирская компания «Сахалин»	693000, г. Южно-Сахалинск, улица Вокзальная, д. 52	6501243453	ПП	25.04.2012	бессрочно
Открытому акционерному обществу «Казанское Межотраслевое Предприятие Промышленного Железнодорожного Транспорта»	420036, г. Казань, ул. Леваневского, д. 2	1661004616	ПОГ	15.05.2012	бессрочно
Обществу с ограниченной ответственностью «Региональный экспресс»	141400, Московская обл., г. Химки, территория аэропорта Шереметьево, помещение 3, офис 51	5047128710	ПП	13 июня 2012 г.	бессрочно
Открытому акционерному обществу «Северо-Кавказская пригородная пассажирская компания»	344019, г. Ростов-на-Дону, ул. Закруткина, д. 67В/2Б	6162051289	ПП	19 сентября 2012 г.	бессрочно
Закрытому акционерному обществу Транспортная компания «Гранд Сервис Экспресс»	129075, г. Москва, ул. Шереметьевская, д. 85, стр. 1	7705445700	ПП	19 сентября 2012 г.	бессрочно
Обществу с ограниченной ответственностью «Магнитогорская Пассажирская Компания»	455000, Челябинская область, г. Магнитогорск, ул. Тургенева, д. 4, кв. 22	7444046257	ППБ	12.11.2012	02.11.2016
Обществу с ограниченной ответственностью «Транспортно-производственная Компания «Промтехдепо»	127221, г. Москва, ул. Менжинского, д. 3, офис 17	7716191951	ПОГ	13 декабря 2012 г.	бессрочно
Открытому акционерному обществу «Центральная пригородная пассажирская компания»	115054, г. Москва, Павелецкая пл., д.1А	7705705370	ПП	08.04.2013	бессрочно
Обществу с ограниченной ответственностью «Депо Малоярославец»	249096, Калужская область, г. Малоярославец, ул. Московская, д. 60 А	4011017282	ПОГ	18.06.2013	бессрочно



Наименование организации	Место регистрации	ИНН	Вид лицензии	Дата выдачи	Период действия
Обществу с ограниченной ответственностью «РемДепо»	249091, Калужская область, г. Малоярославец, ул. Вокзальная, д. 4	4011012580	ПОГ	18.06.2013	бессрочно
Открытому акционерному обществу «Российские железные дороги»	107174, г. Москва, ул. Новая Басманная, д. 2	7708503727	ПОГ	13.08.2013	бессрочно
Открытому акционерному обществу «Экспресс - пригород»	630004, г. Новосибирск, ул. Дмитрия Шамшурина, дом 41	5407193789	ПП	29.08.2013	бессрочно
Обществу с ограниченной ответственностью «Трансойл»	197046, г. Санкт-Петербург, Петроградская набережная, д. 18 А	7816228080	ПОГ	09.10.2013	бессрочно
Открытому акционерному обществу «Забайкальская пригородная пассажирская компания»	672006, Забайкальский край, г. Чита, Проспект Советов, д. 18	7536123166	ПП	10.10.2013	бессрочно
Обществу с ограниченной ответственностью «Тверской экспресс»	107078, г. Москва, Докучаев пер., д.4, стр.1	7705506536	ПП	15.10.2013	бессрочно
Федеральному государственному унитарному предприятию «Российский Федеральный Ядерный Центр – Всероссийский научно-исследовательский институт технической физики имени академика Е.И. Забахина»	456770, Челябинская область, г. Снежинск, улица Васильева, дом 13	7423000572	ПОГ	29.10.2013	бессрочно
Открытому акционерному обществу «Омск-пригород»	644020, г. Омск, ул. Лобкова, д. 1	5505034152	ПП	15.11.2013	бессрочно
Открытому акционерному обществу «Алтай-Пригород»	656015, Алтайский край, г. Барнаул, пл. Победы, дом 10	2221055435	ПП	26.11.2013	бессрочно
Открытому акционерному обществу «Кузбасс-пригород»	650066, г. Кемерово, Пионерский бульвар, д. 1а	4205048280	ПП	23.12.2013	бессрочно
Открытому акционерному обществу «Центральная пригородная пассажирская компания»	115054, г. Москва, Павелецкая пл., д. 1А	7705705370	ПП	16.04.2014	бессрочно
Открытому акционерному обществу «Акционерная компания «Железные дороги Якутии»	678900, Республика Саха (Якутия), Алданский улус, г. Алдан, ул. Маяковского, д. 14	1435073060	ПОГ	21.04.2014	бессрочно
Государственному предприятию «Крымская железная дорога»	295006, Республика Крым, г. Симферополь, ул. Павленко, 34		ПОГ	02.06.2014	бессрочно
Государственному предприятию «Крымская железная дорога»	295006, Республика Крым, г. Симферополь, ул. Павленко, 34		ПП	02.06.2014	бессрочно
Обществу с ограниченной ответственностью «БалтТрансСервис»	195197, г. Санкт-Петербург, пр. Металлистов, д.115	7804099031	ПОГ	09.07.2014	бессрочно
Закрытому акционерному обществу «НефтеТрансСервис»	121354, г. Москва, ул. Витебская, д. 9, стр. 3	7731537410	ПОГ	10.09.2014	бессрочно
Обществу с ограниченной ответственностью «РЖД Тур»	129090, г. Москва, ул. Каланчевская, д.35	7709624788	ПП	02.10.2014	бессрочно
Акционерному обществу «НефтеТрансСервис»	121354, г. Москва, ул. Витебская, д. 9, стр. 3	7731537410	ПОГ	22.10.2014	бессрочно
Обществу с ограниченной ответственностью «Региональный экспресс»	141400, Московская область, г. Химки, аэропорт Шереметьево, помещение 3, офис 51	5047128710	ПП	11.12.2014	бессрочно
Обществу с ограниченной ответственностью «Евразия групп»	107140, Москва, 1-ый Красносельский пер., дом 3, пом. 1, комн. 79	7708804690	ПП	29.12.2014	бессрочно
Открытому акционерному обществу «Омск-пригород»	644020, г. Омск, ул. Леконта, д. 1/2	5505034152	ПП	20.01.2015	бессрочно
Государственному унитарному предприятию Республики Крым «Крымская железная дорога»	295006, Республика Крым, город Симферополь, улица Павленко, 34	9102157783	ПП	03.02.2015	бессрочно
Государственному унитарному предприятию Республики Крым «Крымская железная дорога»	295006, Республика Крым, город Симферополь, улица Павленко, 34	9102157783	ПОГ	03.02.2015	бессрочно

Наименование организации	Место регистрации	ИНН	Вид лицензии	Дата выдачи	Период действия
Открытому акционерному обществу «Новолипецкий металлургический комбинат»	398040, г. Липецк, пл. Металлургов, 2	4823006703	ПОГ	09.02.2015	бессрочно
Акционерному обществу «Федеральная пассажирская компания»	107078, г. Москва, ул. Маши Порываевой, д. 34	7708709686	ПП	05.03.2015	бессрочно
Открытому акционерному обществу «Московско-Тверская пригородная пассажирская компания»	170002, г. Тверь, ул. Коминтерна, дом 18	6950104591	ПП	06.04.2015	бессрочно
Открытому акционерному обществу «Волго-Вятская пригородная пассажирская компания»	603002, г. Нижний Новгород, ул. Московское шоссе, д. 6а	5257111223	ПП	05.05.2015	бессрочно
Открытому акционерному обществу «Пермская пригородная компания»	614068, г. Пермь, ул. Петропавловская, д. 66	5903095549	ПП	13.05.2015	бессрочно
Обществу с ограниченной ответственностью «Транспортно- Экспедиторская Компания Нижегородский Экспресс»	603000, г. Нижний Новгород, ул. Нижегородская, д. 22, оф. 3	5260147798	ПОГ	05.06.2015	бессрочно
Обществу с ограниченной ответственностью «Межрегиональная пассажирская компания»	410012, г. Саратов, ул. Университетская, д. 55	6450938310	ПП	17.06.2015	бессрочно
Открытому акционерному обществу «Пермская пригородная компания»	614068, г. Пермь, ул. Петропавловская, д. 66	5903095549	ПП	23.06.2015	бессрочно
Акционерному обществу «Федеральная пассажирская компания»	107078, г. Москва, ул. Маши Порываевой, д. 34	7708709686	ПП	03.07.2015	бессрочно
открытому акционерному обществу «Кубань Экспресс-Пригород»	350033, Краснодарский край, город Краснодар, Привокзальная площадь, дом № 1	2309121212	ПП	03.08.2015	бессрочно
открытому акционерному обществу «Саратовская пригородная пассажирская компания»	410026, г. Саратов, ул. Аткарская, дом 57	6452950802	ПП	27.08.2015	бессрочно
обществу с ограниченной ответственностью «СЕБРЯКОВО»	249091, Калужская область, г. Малоярославец, ул. Московская, д. 60А	4025052079	ПОГ	09.09.2015	бессрочно
открытому акционерному обществу «Саратовская пригородная пассажирская компания»	410005, г. Саратов, ул. Аткарская, дом 57	6452950802	ПП	15.10.2015	бессрочно
Открытому акционерному обществу «Самарская пригородная пассажирская компания»	443052, Самарская обл., г. Самара, ул. Земеца, д. 20 А	6312098345	ПП	17.11.2015	бессрочно
открытому акционерному обществу «Содружество»	420107, Республика Татарстан, г. Казань, ул. Островского, д. 69/3	1655182480	ПП	01.12.2015	бессрочно
открытому акционерному обществу «Северная пригородная пассажирская компания»	150000, г. Ярославль, ул. Павлика Морозова, 1	7604192971	ПП	23.12.2015	бессрочно
открытому акционерному обществу «Калининградская пригородная пассажирская компания»	236039, Калининградская область, г. Калининград, ул. Железнодорожная, 13-23, литер А	3905614482	ПП	23.12.2015	бессрочно
открытому акционерному обществу «Башкортостанская пригородная пассажирская компания»	450006, Республика Башкортостан, г. Уфа, бульвар Ибрагимов, д. 37	0278168302	ПП	23.12.2015	бессрочно
акционерному обществу «Тамбовская Пассажирская Компания»	392000, Тамбовская область, г. Тамбов, Моршанское шоссе, д. 14	6829104316	ПП	26.01.2016	бессрочно
открытому акционерному обществу «Байкальская пригородная пассажирская компания»	664003, Иркутская область, г. Иркутск, ул. Карла Маркса, д. 7	3808218300	ПП	25.03.2016	бессрочно
федеральному государственному унитарному предприятию «Крымская железная дорога»	295006, Республика Крым, город Симферополь, улица Павленко, 34	9102157783	ПОГ	04.04.2016	бессрочно
федеральному государственному унитарному предприятию «Крымская железная дорога»	295006, Республика Крым, город Симферополь, улица Павленко, 34	9102157783	ПП	04.04.2016	бессрочно

Наименование организации	Место регистрации	ИНН	Вид лицензии	Дата выдачи	Период действия
открытому акционерному обществу «Волгоградтранспригород»	400066, г. Волгоград, ул. Коммунистическая, д. 13/а	3444130430	ПП	04.04.2016	бессрочно
акционерному обществу «Пригородная пассажирская компания «Черноземье»	394043, г. Воронеж, ул. Ленина, д. 1046, нежилое встроенное помещение I в лит. 1А, оф.915	3664108409	ПП	12.04.2016	бессрочно
открытому акционерному обществу «Ямальская железнодорожная компания»	629300, Ямало-Ненецкий автономный округ, г. Новый Уренгой, ул. 26 съезда КПСС, д.3	8904042048	ПОГ	12.04.2016	бессрочно
открытому акционерному обществу «Кузбасс-пригород»	650066, г. Кемерово, Пионерский бульвар, д. 1а	4205048280	ПП	27.04.2016	бессрочно
обществу с ограниченной ответственностью «Аэроэкспресс»	141400, Московская область, г. Химки, аэропорт Шереметьево	5047066172	ПП	27.04.2016	бессрочно
обществу с ограниченной ответственностью «Трейн-Транзит»	129515, г. Москва, ул. Академика Королева, д. 9, корп. 5	7727672230	ПОГ	19.05.2016	бессрочно
открытому акционерному обществу «Крас-пригород»	660075, г. Красноярск, ул. Маерчака, д. 18 «Г»	2460069630	ПП	25.05.2016	бессрочно
обществу с ограниченной ответственностью «ВагонРемСервис»	129110, г. Москва, ул. Большая Переяславская, д. 14, строение 1	7730520703	ПП	08.06.2016	бессрочно
открытому акционерному обществу «Свердловская пригородная компания»	620013, г. Екатеринбург, ул. Челюскинцев, д. 11	6659122795	ПП	08.06.2016	бессрочно
государственному унитарному предприятию города Москвы «Московский ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени метрополитен имени В.И. Ленина»	129110, г. Москва, проспект Мира, дом 41, строение 2	7702038150	ПП	18.07.2016	бессрочно
акционерному обществу «Пассажирская компания «Сахалин»	693000, Сахалинская область, г. Южно-Сахалинск, ул. Вокзальная, д. 54, литер А	6501243453	ПП	20.07.2016	бессрочно
обществу с ограниченной ответственностью «Международный экспресс»	690091, Приморский край, г. Владивосток, ул. Светланская, дом 31	2536213205	ПП	23.08.2016	бессрочно

## ПРИЛОЖЕНИЕ 2 – ДОКУМЕНТЫ О ВНЕДРЕНИИ



### МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ

Сурикова ул., д. 47, г. Красноярск, 660049  
Телефон (391) 219-06-30 Факс 219-06-31  
E-mail: info@mintrans24.ru  
ОКПО 64078459, ОГРН 1102468025670  
ИНН/КПП 2466320204/246601001

УТВЕРЖДАЮ:  
Министр транспорта  
Красноярского края



С.В. Еремин

20\_\_года

№ \_\_\_\_\_

На № \_\_\_\_\_

### А К Т

о внедрении результатов научного исследования

Владимира Викторовича Буровцева

Комиссия в составе: председатель – кандидат технических наук, доктор транспорта, министр транспорта Красноярского края С.В. Еремин, члены комиссии – помощник министра транспорта Красноярского края О.Ю. Кузьменко, главный специалист отдела транспорта Министерства транспорта Красноярского края М.А. Калининская, составила настоящий акт о том, что результаты научного исследования в области взаимодействия рыночных и государственных регуляторов участника Межотраслевой рабочей группы по научно-техническому сопровождению развития транспортного комплекса Красноярского края, кандидата экономических наук, доцента Сибирского государственного университета путей сообщения В.В. Буровцева использованы следующим образом:

- разработанный автором алгоритм оценки регулирующего экономического воздействия использован в процессе оценки экономической эффективности мероприятий Ведомственной целевой программы «Развитие транспортной системы Красноярского края»;
- разработанная автором модель управления процессом взаимодействия рыночных и государственных регуляторов внедрена в схему

2

взаимодействия Министерства транспорта Красноярского края, муниципальных образований и ассоциаций участников рынка транспортных услуг.

Использование указанных результатов способно сократить затраты на выполнение соответствующих мероприятий Ведомственной целевой программы «Развитие транспортной системы Красноярского края» до 3,72% от общего объема финансирования, предусмотренного первоначальным проектом.

Председатель комиссии:



С.В. Еремин

Члены комиссии:


О.Ю. Кузьменко

М.А. Калининская

  
 МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РФ  
 ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО НАДЗОРУ  
 В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА (РОСТРАНСНАДЗОР)  
 СИБИРСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ  
 ГОСУДАРСТВЕННОГО  
 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО НАДЗОРА  
 Омская ул., 86а, г.Новосибирск, 630132  
 тел/факс (383) 2295490

На № 01.10.2016 № 09-1875  
 от \_\_\_\_\_

УТВЕРЖДАЮ:  
 Руководитель Сибирского  
 управления Госжелдорнадзора  
 Федеральной службы по надзору  
 в сфере транспорта,  
 кандидат технических наук,  
 Государственный советник  
 Российской Федерации I класса

  
 Аксенов В.В.  
 “ 3 ” октября 20 16 года



### АКТ

об использовании результатов научных исследований  
 Буровцева Владимира Викторовича

Комиссия в составе: председатель – кандидат технических наук Аксенов В.В., члены комиссии – Ермолаев А.Е., Васильев А.С. составила настоящий акт о том, что результаты научного исследования в области экономической оценки регулирующего воздействия государственных институтов на железнодорожном транспорте кандидата экономических наук, доцента Сибирского государственного университета путей сообщения В.В. Буровцева внедрены в качестве практических рекомендаций в работе Сибирского управления Госжелдорнадзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта при проведении административных процедур контроля и надзора за соблюдением лицензионных условий предприятиями железнодорожного транспорта.

Применение указанных результатов на практике позволяет повысить эффективность деятельности территориального органа Госжелдорнадзора и оптимизировать уровень издержек организаций-лицензиатов, осуществляющих деятельность в регионах Западно-Сибирской, Красноярской и Восточно-Сибирской железных дорог – филиалов ОАО «Российские железные дороги».

Начальник отдела государственной службы,  
 кадров и правового обеспечения



А.Е. Ермолаев

Заместитель начальника отдела  
 государственного контроля и надзора за  
 безопасностью движения



А.С. Васильев



## Союз транспортников, экспедиторов и логистов Сибири

г.Новосибирск, ул. Ядринцевская 53/1, оф. 1003, тел. 258-01-38, 8-913-772-55-99

УТВЕРЖДАЮ:

Президент Союза транспортников  
экспедиторов и логистов Сибири



Максимов С.А.

20\_\_ года

### А К Т

о внедрении результатов научного исследования

Буровцева Владимира Викторовича

Комиссия в составе: председатель – кандидат философских наук, Президент Союза транспортников экспедиторов и логистов Сибири С.А. Максимов, члены комиссии – начальник отдела по работе с органами государственной власти И.З. Ибрагимов, начальник отдела стратегического планирования и экономического анализа П.Н. Памятных, составила настоящий акт о том, что результаты научного исследования в области взаимодействия рыночных и государственных регуляторов кандидата экономических наук, доцента Сибирского государственного университета путей сообщения В.В. Буровцева внедрены в работу Союза транспортников экспедиторов и логистов Сибири, в частности:

- концептуальная модель управления процессом взаимодействия рыночных и государственных регуляторов составила основу регламента эффективного взаимодействия рабочих групп по вопросам развития транспортно-логистической инфраструктуры сибирского региона;
- разработанные автором методические подходы к выявлению административных барьеров в системе государственных услуг использованы при разработке мер по сокращению инфраструктурных ограничений сибирского региона, представленных Министру транспорта Российской Федерации на II Международном форуме «Транспорт Сибири».

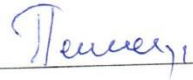
Внедрение указанных результатов способствовало повышению эффективности мер государственного регулирования рынка транспортно-логистических услуг, сокращению уровня административных барьеров и росту доступности государственных услуг, что, в свою очередь, обеспечило средний прирост грузооборота компаний—членов Союза транспортников экспедиторов и логистов Сибири за последние 3 года на 3,51% в год при сокращении соответствующих издержек в среднем на 1,28% на каждую приращенную тысячу тонн груза.

Председатель комиссии:

  
\_\_\_\_\_ С.А. Максимов

Члены комиссии:

  
\_\_\_\_\_ И.И. Ибрагимов

  
\_\_\_\_\_ П.Н. Памятных





ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА  
 ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ  
 «УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ПО ОБРАЗОВАНИЮ  
 НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ»

Адрес: 664029, г. Иркутск, ул. 4-я Железнодорожная, д.14а Тел./факс: 8 (3952) 643726 e-mail: irk@umczdt.ru

## СПРАВКА

об использовании результатов научного исследования  
 Буровцева Владимира Викторовича

Теоретические выводы и результаты эмпирических исследований в области государственного регулирования рыночной экономики кандидата экономических наук, доцента Сибирского государственного университета путей сообщения В.В. Буровцева внедрены в образовательный процесс – в курсе лекций «Современная система государственного регулирования железнодорожного транспорта» на курсах повышения квалификации по программе «Примыкание и открытие для постоянной эксплуатации железнодорожных путей общего и необщего пользования» для руководителей и специалистов предприятий Сибирского федерального округа.

Использование результатов научных исследований и рекомендаций В.В. Буровцева при подготовке аналитического материала и учебно-методических пособий позволило значительно повысить качество образовательных услуг ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», дополнительно расширить круг слушателей из числа руководителей организаций-пользователей государственных услуг, актуализировать направления повышения квалификации специалистов.

Директор филиала ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте»  
 в г. Иркутске



С.А. Лоренц



РОСЖЕЛДОР  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ  
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ

**«СИБИРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ» (СГУПС)**

✉ 630049, г. Новосибирск-49, ул. Дуси Ковальчук, 191 ☎ тел.: (383) 328-04-70, 328-05-75 факс: (383) 226-79-78 📧 e-mail: public@stu.ru  
http://www.stu.ru  
ОГРН 1025401011680 ИНН / КПП 5402113155 / 540201001

№ \_\_\_\_\_  
на № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

### СПРАВКА

#### о внедрении результатов диссертационной работы Буровцева В.В. «Методология развития системы лицензирования на железнодорожном транспорте» в учебный процесс

Настоящей справкой подтверждается практическое использование в учебном процессе Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Сибирский государственный университет путей сообщения» на факультете «Управление персоналом» основных результатов диссертационной работы Буровцева В.В. «Методология развития системы лицензирования на железнодорожном транспорте».

Предложенные Буровцевым В.В. рекомендации по совершенствованию системы государственного регулирования железнодорожного транспорта в условиях взаимодействия регуляторов нашли применение в курсе лекций и практических занятий, отраженных в рабочей программе учебной дисциплины «Теория и механизмы современного государственного управления», при подготовке студентов по направлению 38.04.04 «Государственное и муниципальное управление», а также используются при дипломном проектировании.

*Проректор по учебной работе*  
канд. техн. наук, доцент

*Декан факультета «Управление персоналом»*  
канд. философ. наук, доцент

*Зав. каф. «Государственное и муниципальное управление»*  
д-р экон. наук, профессор



*А.А. Новоселов*

*В.М. Николаенко*

*Е.В. Тюнюкова*