

На правах рукописи



БУРОВЦЕВ ВЛАДИМИР ВИКТОРОВИЧ

МЕТОДОЛОГИЯ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

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

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
доктора экономических наук

Иркутск – 2017

Работа выполнена в ФГБОУ ВО «Иркутский государственный университет путей сообщения» (ИрГУПС) на кафедре «Экономика и управление на железнодорожном транспорте»

Научный консультант: доктор экономических наук, профессор
Сольская Ирина Юрьевна

Официальные оппоненты: **Белозеров Владимир Леонидович**, доктор экономических наук, профессор, Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей (РОСПРОФЖЕЛ), представитель в Северо-Западном федеральном округе

Мирошниченко Ольга Федоровна, доктор экономических наук, профессор, Акционерное общество «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» (АО «ВНИИЖТ»), отделение «Экономика и финансы», заведующая отделением

Симагина Ольга Владимировна, доктор экономических наук, доцент, Сибирский институт управления – филиал ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации», заместитель директора по научной работе

Ведущая организация: ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет путей сообщения» (УрГУПС)

Защита состоится «4» октября 2017 г. в 14:00 на заседании диссертационного совета Д218.005.12 на базе Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Московский государственный университет путей сообщения» по адресу: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9, ауд. 3204.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке МГУПС (МИИТ) и на сайте www.miiit.ru.

Автореферат разослан «___» _____ 2017 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета,
д.э.н., профессор

Соколов Юрий Игоревич

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы диссертационного исследования. Экономическое развитие страны во многом определяется эффективностью функционирования модели государственного регулирования, в том числе уровнем развития государственных институтов, обусловленным особенностями функционирования системы лицензирования. Указанная позиция находит отражение в соответствующих стратегических документах: Указ Президента Российской Федерации от 29.06.1998 № 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 г.»; Распоряжение Правительства Российской Федерации от 02.04.2014 № 503-р «Об утверждении плана мероприятий по развитию конкуренции на железнодорожном транспорте» и др.

Проблемы повышения эффективности функционирования системы лицензирования особенно актуальны ввиду задачи развития конкуренции в таком высокомонополизированном инфраструктурном комплексе российской экономики как железнодорожный транспорт. При этом важнейшим критерием эффективности функционирования системы лицензирования является уровень транзакционных издержек, возникающих в процессе выполнения обязательных условий и требований лицензирования, обусловленных снижением уровня оборачиваемости капитала соискателя лицензии, а также связанных с рисками изменения положения предприятия на рынке ввиду утраты или ослабления части конкурентных преимуществ в период осуществления процедуры лицензирования, необходимости преодоления дополнительного барьера для входа на рынок транспортных услуг. Общество, с одной стороны, заинтересовано в реализации обязательных правил, гарантирующих безопасность 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 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. Воро-

нина, В.Г. Галабурды, А.В. Давыдова, А.П. Дементьева, О.В. Ефимовой, Н.И. Коваленко, Р.А. Кожевникова, 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. Липинский, С.А. Малахов, В.М. Манохин, В.А. Медведев, Ю.И. Молотков, Л.Н. Овсянников, О.В. Симагина, М.В. Солодков, А.Е. Шаститко 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 методиче-

ских 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 зарубежный 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, оказыва-

емого 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.

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 используемым, 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 трансформация 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, использо-

ванием апробированного методического инструментария, анализом результатов признанных авторитетных научных исследований, использованием статистических данных, результатами апробации основных положений исследования и их непротиворечивостью.

Теоретическая значимость исследования заключается в развитии 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 уровнях 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 трансформаций в сфере железнодорожного транспорта.

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

Вкладом автора в представленную диссертационную работу является завершённое 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 системати-

зация исследуемых данных, внедрение предложенных теоретических разработок выполнены соискателем самостоятельно.

Реализация и апробация результатов диссертационного исследования. Положения и выводы диссертации докладывались автором 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 ФГБУ ДПО «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 г.) и XIV Вильнюсской международной книжной ярмарки (г. Вильнюс, 2013 г.). 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, списка литературы и двух приложений. Общий объем работы составляет 362 страницы. Основной текст изложен на 313 страницах, содержит 34 таблицы и 39 рисунков. Список литературы включает 355 наименований использованных источников.

Структура работы

Введение

1. Теоретические основы формирования и развития системы лицензирования на железнодорожном транспорте

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

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

1.3 Совершенствование современных институциональных основ развития системы лицензирования на железнодорожном транспорте

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

2.2 Разработка классификации факторов регулирующего воздействия административных процедур лицензирования

2.3 Транзакционные издержки как фактор экономической эффективности системы лицензирования на железнодорожном транспорте

3. Методология институциональной организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг

3.1 Формирование методологических основ институционального анализа факторов регулирующего воздействия лицензирования

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

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

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

4.2 Функционирование системы институциональной организации лицензирования на железнодорожном транспорте

4.3 Модель процесса институциональной организации 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

5.2 Оценка экономической эффективности трансформации системы лицензирования в сценарных условиях планирования и прогнозирования

5.3 Приоритетные направления организационно-структурной трансформации системы лицензирования на железнодорожном транспорте

Заключение

Список литературы

Приложение 1 Реестр лицензий (отдельные виды деятельности)

Приложение 2 Документы о внедрении результатов исследования

РЕЗУЛЬТАТЫ ДИССЕРТАЦИОННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Систематизированы научные представления о природе, ретроспективных предпосылках и институциональных основах формирования современной системы лицензирования в сфере железнодорожного транспорта.

Современная организационная структура, включающая в себя относительно самостоятельные подразделения по оказанию государственных услуг, в полной мере является результатом развития административных и структурных трансформаций периода новейшей истории развития железнодорожного транспорта России.

Научное понимание термина «государственная услуга», которой, в соответствии с положениями нормативно-правовой базы и современными научными воззрениями, является лицензирование, связано с развитием «сервисной концепции государства». В российской практике регулирования железнодорожного транспорта термин «государственная услуга по лицензированию» впервые появился в новейшей истории и получил должное развитие в ходе реализации административной реформы (рисунок 1).

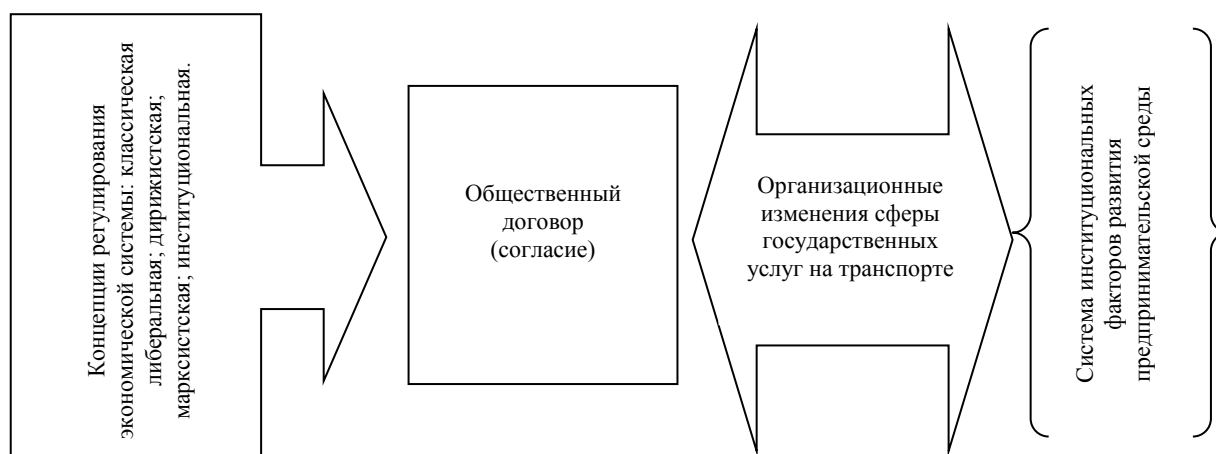


Рисунок 1 – Систематизация теоретических основ организации лицензирования в условиях рыночной парадигмы развития

Общая трансформация модели развития экономики России, реализация административных и структурных реформ, в ходе которых осуществлено разгосударствление целого ряда естественных монополий, значительный рост предпринимательской инициативы, изменение сфер компетенции органов государственной власти стали основными предпосылками к формированию современной системы лицензирования на железнодорожном транспорте. В результате анализа процесса формирования и развития механизмов государственного регулирования транспортного комплекса целесообразно выделить функциональные различия в подходах государственных регуляторов и сопоставить с интенсивностью изменения нормативной базы в сфере лицензирования на железнодорожном транспорте (рисунок 2).

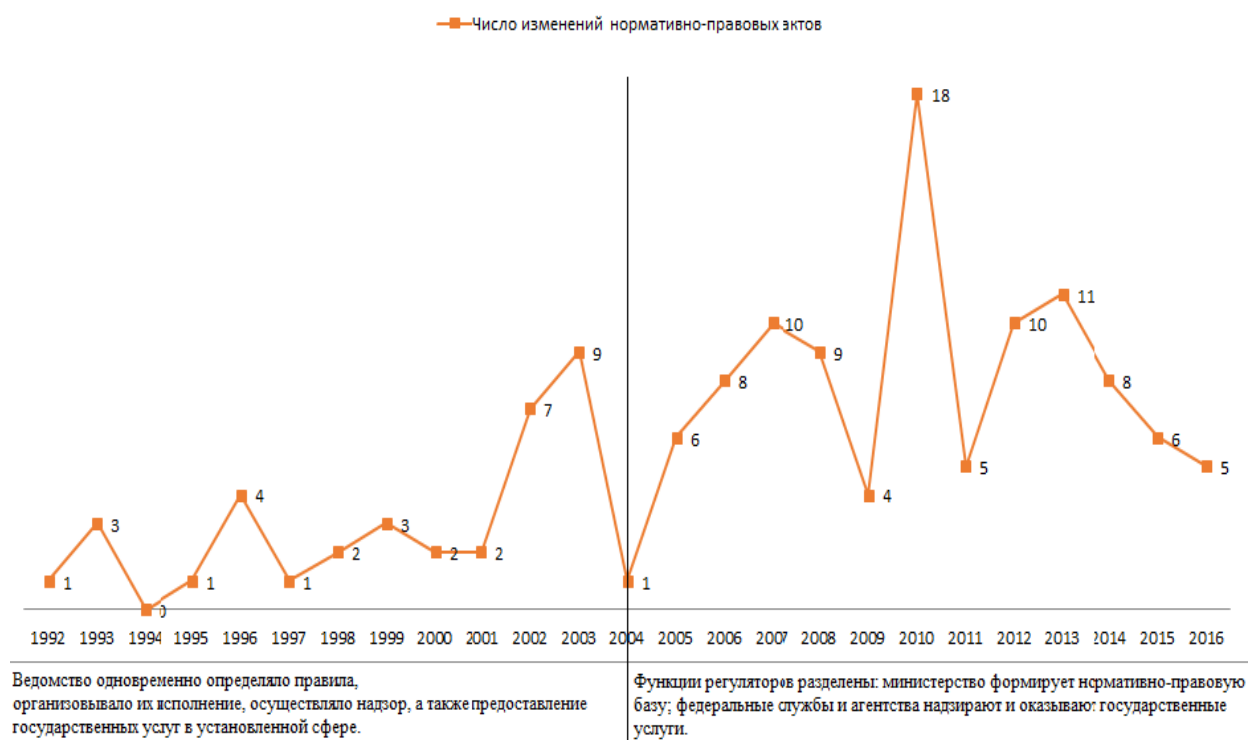


Рисунок 2 – Систематизация этапов трансформации институциональных условий развития железнодорожного транспорта России

Результаты ретроспективного анализа иллюстрируют колебательно-маятниковый характер развития институтов государственного регулирования на железнодорожном транспорте: цикличное изменение вектора развития в пределах от жесткого администрирования до значительной либерализации принципов регулирования (рисунок 3).

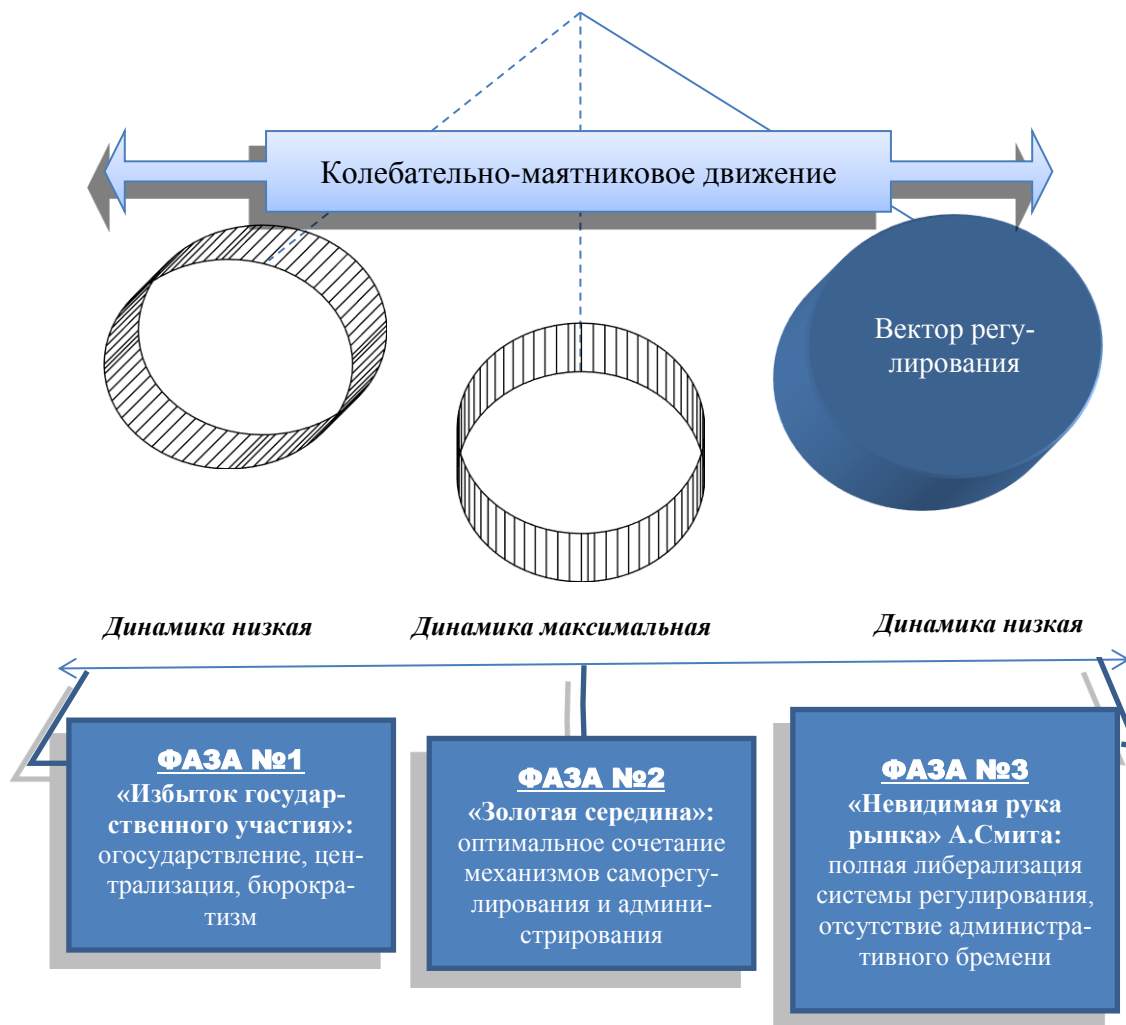


Рисунок 3 – Закономерности формирования и развития институциональных основ государственного регулирования железнодорожного транспорта

Таким образом, современная организационная структура, включающая систему лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг, подвержена трансформационным процессам, обусловленным меняющимися потребностями социума в формировании адекватной модели государственного регулирования 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.

Целесообразно классифицировать характеристики института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг (таблица 1).

Таблица 1 – Классификация характеристик института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг

Характеристика института лицензирования	Описание
Основные положения, функции	Лицензионные требования регламентируют условия осуществления деятельности действующих и потенциальных участников рынка транспортных услуг
Область возникновения и функционирования института	Формирование обязательных требований и условий, определяющих возможность для проникновения на рынок, процесс регламентации деятельности предприятий железнодорожного транспорта
Жизненный цикл института лицензирования	Момент проникновения на рынок транспортных услуг и весь последующий период осуществления деятельности лицензиата
Последствия возникновения	На законодательном уровне регламентирует и влечет изменение ключевых условий осуществления деятельности субъектов рынка транспортных услуг
Подверженность института лицензирования коррекции	Условно стабилен, коррекция производится в процессе изменения административных регламентов оказания государственных услуг, изменения сфер и пределов регуляторов
Возможности преодоления институционального барьера	Адаптация условий осуществления деятельности лицензиата к требованиям, регламентированным лицензионными условиями

Приведенная классификация выполнена на основе метода экспертных оценок и может предопределять целевые ориентиры и условия совершенствования организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг. Целевая общественно-значимая функция института лицензирования – это 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 уро-

вень их издержек и принимает участие в формировании условий осуществления предпринимательской деятельности (рисунок 4).



Рисунок 4 – Механизм формирования издержек субъектов рынка транспортных услуг, осуществляющих лицензируемые виды деятельности

Представленный механизм базируется на принципе: вмешательство государства, связанное с угнетением (коррекцией) механизмов саморегуляции рынка транспортных услуг приводит к дисбалансу внутренних факторов его естественного развития.

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.

Транзакционные издержки субъектов рынка транспортных услуг не ограничиваются непосредственно затратами на получение лицензии, стоимость которой установлена, а также соответствующими расходами на при-

ведение условий осуществления лицензируемой деятельности до уровня, требуемого нормативными актами (рисунок 5).

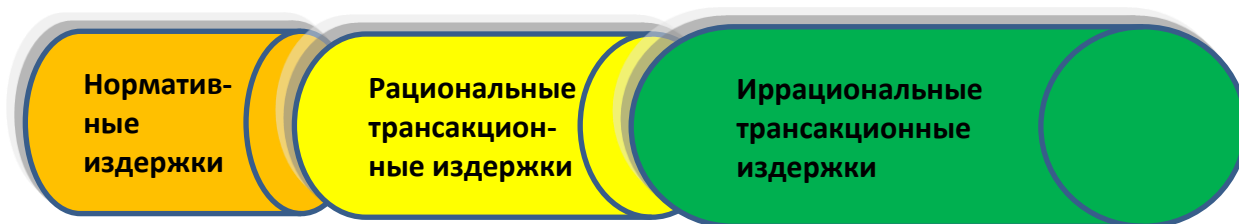


Рисунок 5 – Совокупные транзакционные издержки субъектов рынка транспортных услуг в процессе лицензирования

Совокупность факторов, определяющих уровень транзакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг обусловлена параметрами функционирования системы лицензирования (рисунок 6).

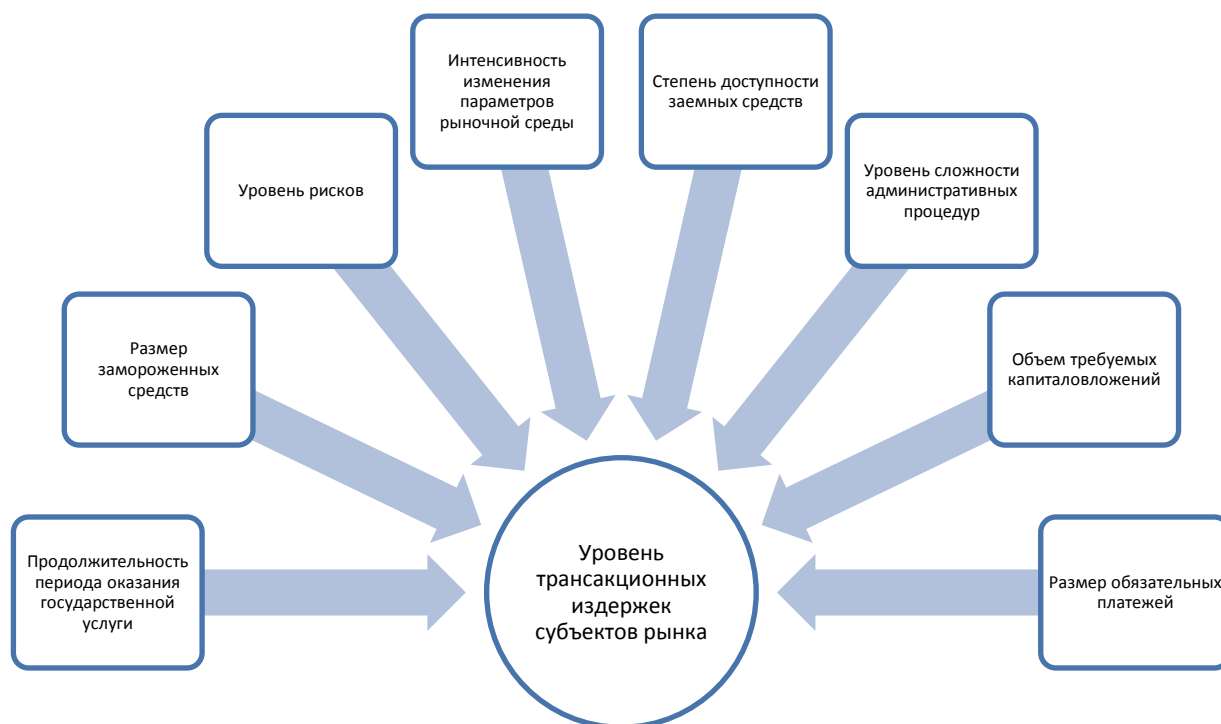


Рисунок 6 – Совокупность факторов, обуславливающих уровень транзакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг

Противоречивая экономическая природа регулирующего воздействия института лицензирования позволяет выделить и обосновать следующую структуру совокупных транзакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг (таблица 2).

Таблица 2 – Экономическое обоснование совокупных транзакционных издержек субъекта рынка транспортных услуг

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

4. Предложена классификация экономических факторов, а также сформулированы принципы регулирующего воздействия института лицензирования на условия осуществления предпринимательской деятельности субъектов рынка транспортных услуг, которые predeterminedелили методологию исследования возможностей управления процессом организации лицензирования в сфере транспорта.

Развивая научные представления отечественного исследователя С.А. Малахова, целесообразно выделить характеристики института лицензирования как совокупности факторов, оказывающих разнонаправленное регулирующее воздействие на условия осуществления деятельности субъектов рынка транспортных услуг (рисунок 7).



Рисунок 7 – Классификация факторов института лицензирования по признаку полярности регулирующего воздействия

Под фактором лицензирования следует понимать причину, движущую силу процесса регулирующего воздействия института лицензирования, определяющую положительный или отрицательный результат его воздей-

ствия на условия осуществления предпринимательской деятельности субъектов рынка транспортных услуг. Характеристики факторов лицензирования позволяют определить зависимые факторы рынка транспортных услуг и возможность их коррекции путем целенаправленной организации системы лицензирования (таблица 3).

Таблица 3 – Факторы формирования рынка транспортных услуг, подверженные регулируемому воздействию института лицензирования

Факторы института лицензирования	Характер регулирующих воздействий лицензирования	Факторы формирования рынка транспортных услуг, подверженные регулируемому воздействию
<i>Положительные регулирующие воздействия института лицензирования</i>		
1. Качественный отбор хозяйствующих субъектов	Обеспечение безопасности транспортной услуги способствует росту уровня ее качества. Рост качества услуги будет способствовать росту спроса, в том числе в условиях конкуренции между различными видами транспорта	1. Продуктовые границы рынка расширятся ввиду роста качества транспортных услуг. 2. Количество потребителей транспортных услуг вырастет. 3. Географические границы рынка транспортных услуг расширятся с ростом качества и замещения на смежных рынках. 4. Объем товарных ресурсов рынка транспортных услуг вырастет
2. Стимулирование ответственности за нарушение требований и норм законодательства	Является стимулом к приобретению конкурентных преимуществ в рамках осуществления деятельности на единой легальной основе, применении единых «правил игры»	1. Качественный состав участников рынка изменится в связи с преимущественными условиями для экономического развития законопослушных лицензиатов. 2. Доли доминирующих хозяйствующих субъектов рынка сократятся ввиду совершенствования условий развития конкуренции на рынке транспортных услуг
3. Повышение информированности регулятора и эффективности регулирования	Способствует адекватности принимаемых регуляторами мер в отношении формирования рыночной среды, росту информативности и прогнозируемости рынка транспортных услуг	1. Количественный состав участников рынка может быть регламентирован решениями на основе полученной информации о лицензиатах. 2. Географические границы рынка способны трансформироваться ввиду специализации в развитии отдельных сегментов рынка транспортных услуг

Продолжение таблицы 3

Факторы института лицензирования	Характер регулирующих воздействий лицензирования	Факторы формирования рынка транспортных услуг, подверженные регулирующему воздействию
<i>Отрицательные регулирующие воздействия института лицензирования</i>		
1. Рост трансакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг	Возникновение или рост дополнительных издержек, необходимых для приведения условий осуществления деятельности к возникшим или возросшим требованиям и условиям института лицензирования	1. Предпосылки к снижению числа участников рынка ввиду удорожания. 2. Объем товарного ресурса рынка транспортных услуг уменьшится ввиду оттока потребителей. 3. Качественные показатели структуры рынка ухудшатся ввиду возникновения эффекта масштаба. 4. Рыночный потенциал доминирующих участников рынка увеличится
2. Нарушение механизмов саморегуляции рынка	Создание ресурсозатратных препятствий в деятельности субъектов рынка транспортных услуг, ограничение свободного доступа на рынок потенциальных участников рынка транспортных услуг	1. Количество лицензиатов сократится в виду наличия входного барьера. 2. Доли субъектов рынка увеличатся ввиду оттока участников рынка. 3. Качественные показатели структуры рынка ухудшатся в связи с формированием дополнительных параметров барьера для входа на рынок. 4. Рыночный потенциал доминирующих участников рынка вырастет
3. Рост бюрократических рисков	Негативные явления, связанные с реализацией административных механизмов лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг, выбора метода регулирования	1. Количество участников рынка сократится ввиду наличия рисков. 2. Доли доминирующих субъектов увеличатся ввиду сращивания с интересами регуляторов. 3. Рыночный потенциал доминирующих хозяйствующих субъектов увеличится за счет применения протекционных мер регуляторами

Приведенные зависимости иллюстрируют экономическую природу регулирующего воздействия института лицензирования, а также обуславливают причины изменения факторов рыночного равновесия на рынке транспортных услуг (рисунок 8).

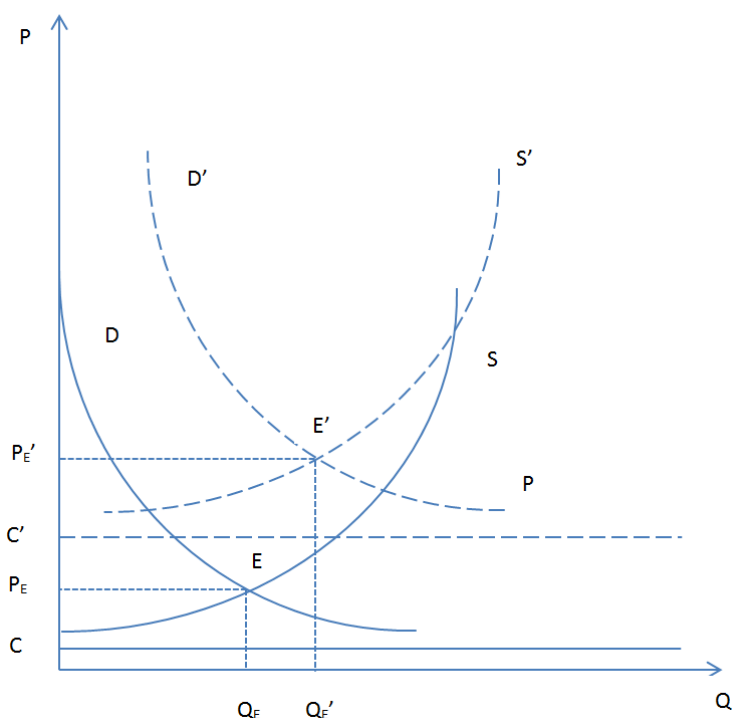


Рисунок 8 – Смещение точки рыночного равновесия в условиях роста транзакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг

Обозначения, принятые на рисунке 8:

P – уровень цен;

Q – объем производства;

D – кривая спроса;

S – кривая предложения;

C – исходный уровень транзакционных издержек;

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;

$Q_{E'}$ – достигнутый равновесный объем производства;

$P_{E'}$ – достигнутый равновесный уровень цен;

E' – смещенная точка пересечения спроса и предложения.

Таким образом, следует признать наличие связей между характеристиками регулирующего воздействия института лицензирования и условиями осуществления 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 9).



Рисунок 9 – Возможность формирования управленческого воздействия на процесс организации лицензирования на железнодорожном транспорте

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.

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 (рисунок 10).

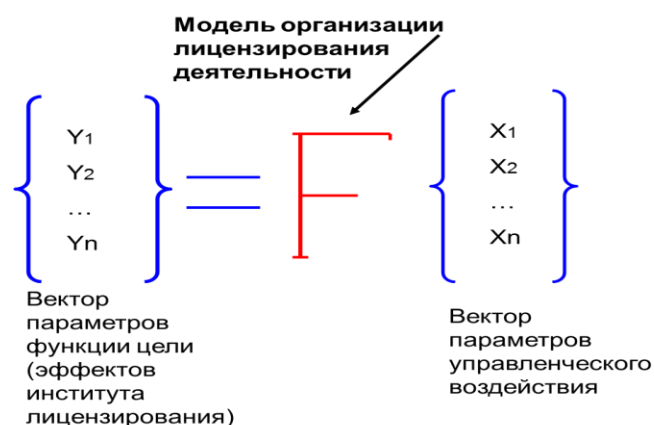


Рисунок 10 – Формализация задачи целеполагания процесса управления институциональной организацией лицензирования деятельности

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 транспортных услуг (таблица 4).

Таблица 4 – Матрица возможностей агрегации регулирующих воздействий

Условная категория регулятора	Целевые ориентиры взаимодействия агрегированных регуляторов					
	Уточнение предпочтительных характеристик хозяйствующего субъекта	Реализация метода "кнута и пряника"	Совершенствование инструментов мониторинга	Сокращение издержек, создание условий для дополнительных источников финансирования	Недопущение возможности дискриминации участников рынка	Анализ социально-экономических последствий, оптимизация регуляторов
A		X				X
B	X		X	X		
C	X	X			X	X
D	X			X		
E	X				X	
F		X	X	X	X	X
G	X		X	X		X
H				X		
I	X	X	X			X
J			X	X		

Вместе с тем, алгоритм анализа, поиска решений и формирования комплексных программ взаимодействия регуляторов характеризуется следующими согласованными действиями (рисунок 11).

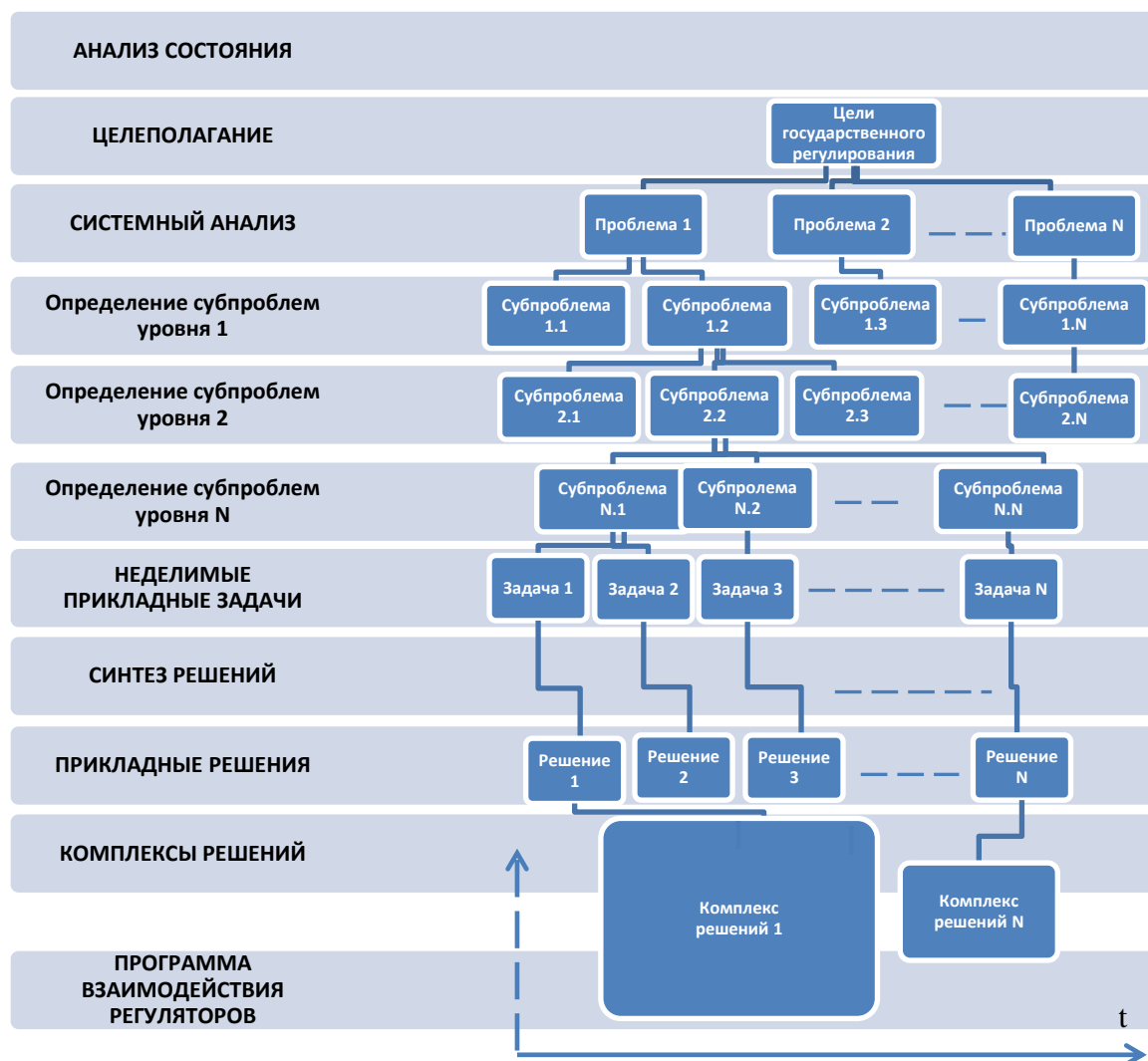


Рисунок 11 – Стандартный алгоритм формирования комплексных программ взаимодействия агрегированных регуляторов в сфере транспорта

Реализация разработанного алгоритма 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.

6. Разработана концептуальная модель управления процессом институциональной организации лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг, определена результативность управленческих воздействий, сформулированы принципы оптимальности регулирующего воздействия института лицензирования.

Процесс институциональной организации лицензирования следует понимать исключительно в динамическом смысле, через призму ценностей, целей, соответствующих этапов, систему обратной связи и т.д.

Концептуальная модель процесса институциональной организации лицензирования включает описание свойств, области возникновения и реализации регулирующих воздействий, совокупность которых позволяет упростить представление процесса функционирования системы лицензирования, а также имеющих место экономических явлений, значимых для достижения целей совершенствования процесса лицензирования. Все компоненты и элементы, входящие в структуру концептуальной модели целесообразно разделить на следующие группы:

- 1) компоненты входа;
- 2) структурные компоненты и элементы, входящие в объект;
- 3) компоненты выхода;
- 4) системы и подсистемы управления доступностью процедуры лицензирования и условиями осуществления деятельности субъектов рынка транспортных услуг;
- 5) параметры, влияющие на процесс институциональной организации лицензирования деятельности субъектов рынка.

Развивая научные идеи исследователя Ю.И. Молоткова, целесообразно предложить следующую концептуальную модель процесса управления институциональной организацией лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг (рисунок 12).

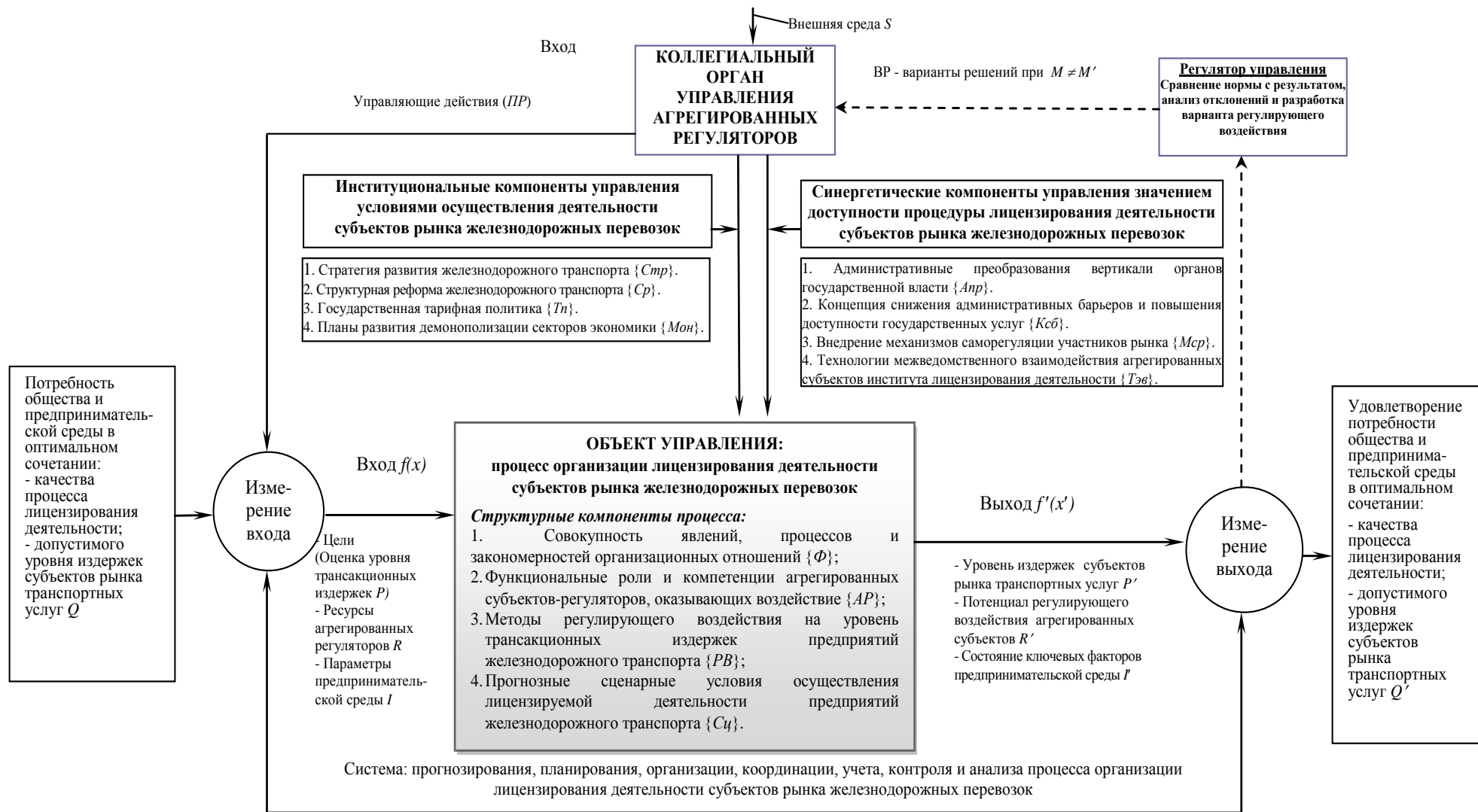


Рисунок 12 – Концептуальная модель процесса управления институциональной организацией лицензирования

Структурные компоненты модели процесса управления институциональной организацией лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг характеризуются следующим образом (таблица 5).

Таблица 5 – Структурные компоненты и параметры модели процесса институциональной организации лицензирования

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 развития, характеризуется уровнем транзакционных издержек субъектов рынка транспортных услуг
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 института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг
7. Сценарные условия экономического развития	$\{Cu\}$	Сценарные условия, обуславливающие возникновение и функционирование института лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг

Продолжение таблицы 5

Компоненты модели	Обозначение	Характеристика и способ реализации
<i>Компоненты выхода</i>		
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
10. Состояние предпринимательской среды в сфере железнодорожного транспорта	$\{I'\}$	Состояние ключевых показателей, обуславливающих возможности осуществления хозяйственной деятельности субъектов рынка транспортных услуг
<i>Компоненты управления значением доступности процедуры 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 деятельности</i>		
15. Стратегия развития в сфере железнодорожного транспорта	$\{Стр\}$	Определяет основные направления развития в относительно далеком горизонте планирования, цели и задачи на перспективу
16. Структурная реформа железнодорожного транспорта	$\{Ср\}$	Формирует направление экономических трансформаций, происходящих на рынке, макроэкономическом уровне

Продолжение таблицы 5

Компоненты модели	Обозначение	Характеристика и способ реализации
17. Государственная тарифная политика	$\{Tn\}$	Обеспечивает окупаемость капиталовложений, развитие железнодорожного транспорта, определяет уровень рентабельности деятельности субъектов – соискателей лицензии
18. Планы развития монопольных секторов экономики	$\{Мон\}$	Формирует мероприятия по изменению приоритетов развития монопольных секторов экономики, возможностей разгосударствления и демонополизации
<i>Параметры, влияющие на процесс институциональной организации лицензирования</i>		
19. Внешняя среда	$\{S\}$	Взаимодействие с внешними объектами сферы лицензирования на всех уровнях государственной власти, смежные секторы экономики, международные обязательства.
20. Управляемые переменные системы управления функциональным значением регулирующего воздействия института лицензирования	$\{Gi\}$	Параметры функциональных систем и подсистем, формируются в процессе проектирования и развития системы в целом
21. Управляемые переменные системы по обеспечению условий предпринимательской деятельности	$\{Gj\}$	Параметры систем и подсистем, обеспечивающих развитие институциональной среды в сфере железнодорожного транспорта, формируются в процессе создания соответствующей нормативно-правовой базы
22. Неуправляемые переменные, возникающие в системе	$\{Gg\}$	Определяются на основе собираемых данных статистики исходя из анализа сбоев в работе института лицензирования
23. Функциональная зависимость между входными и выходными параметрами	$\{\emptyset\}$	Формируется в ходе подведения итогов о достижении плановых показателей, уровня транзакционных издержек
24. Коэффициент оптимального управления регулирующим воздействием института лицензирования	$\{Kou\}$	Показатель эффективности достижения конечного результата организации лицензирования деятельности субъектов рынка железнодорожного транспорта

Для объективной оценки эффективности институциональной организации лицензирования необходимо ввести понятие коэффициента регулирующего воздействия фактора, понимаемого как соотношение между значениями входных и выходных параметров каждого фактора лицензирования. В таком случае с учетом полярности регулирующего воздействия факторов,

коэффициент совокупного регулирующего воздействия института лицензирования целесообразно выразить следующей моделью:

$$k_{PB} = \frac{\sum_{i=1}^n f(x_i)}{\sum_{j=1}^m f(y_j)}, \quad (1)$$

где $f(x_i)$ – функции, описывающие зависимости положительного регулирующего воздействия факторов лицензирования на факторы осуществления предпринимательской деятельности субъектов рынка транспортных услуг,

i – порядковый номер положительного фактора, $i=1 \dots n$;

$f(y_j)$ – функции, описывающие зависимости отрицательного регулирующего воздействия факторов лицензирования на факторы, осуществления предпринимательской деятельности субъектов рынка транспортных услуг,

j – порядковый номер отрицательного фактора, $j=1 \dots m$.

Представленная математическая зависимость позволяет сформулировать следующие принципы оптимальности регулирующего воздействия. Регулирующее воздействие будет нейтральным или равновесным (не оказывающим регулирующего воздействия на процесс функционирования предпринимательской среды) если значение коэффициента регулирующего воздействия равно единице. Следовательно, совокупное регулирующее воздействие является оптимальным (не препятствует развитию конкурентной среды или более того способствует ему) в случае если рассчитанный для него коэффициент регулирующего воздействия института лицензирования равен или более единицы. Коэффициент совокупного регулирующего воздействия менее единицы свидетельствует о преобладании отрицательных факторов регулирующего воздействия института лицензирования.

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

К числу стратегических документов, формулирующих прогнозные условия деятельности субъектов рынка транспортных услуг в сценарных планах развития целесообразно отнести:

- 1) Стратегию развития железнодорожного транспорта России до 2030 г.;
- 2) Прогноз долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 г. (таблица 6).

Таблица 6 – Результаты обобщения сценарных экономических условий деятельности субъектов рынка транспортных услуг

Сценарий экономического развития		
ФОРСИРОВАННЫЙ	УМЕРЕННЫЙ	КОНСЕРВАТИВНЫЙ
<ol style="list-style-type: none"> 1. Снижение удельной доли издержек на единицу продукции; 2. Рост числа участников рынка транспортных услуг и уровня конкуренции; 3. Сокращение потребности в государственном регулировании ввиду развития механизмов саморегуляции рынка транспортных услуг 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Незначительное сокращение или стабилизация уровня удельной доли издержек на единицу транспортной продукции; 2. Стабильное число участников рынка транспортных услуг и уровня конкуренции; 3. Сохранение потребности в государственном регулировании рынка транспортных услуг 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Рост удельной доли издержек на единицу транспортной продукции; 2. Сокращение числа участников рынка транспортных услуг и уровня конкуренции; 3. Рост потребности в государственном регулировании ввиду деградации механизмов саморегуляции рынка транспортных услуг

В целях апробации разработанных методологических подходов проведен институциональный анализ, последующая трансформация регулирующего воздействия и расчеты значений факторов для каждого из сценариев развития железнодорожного транспорта с учетом объема транзакционных издержек на одного субъекта рынка транспортных услуг (таблица 7).

Таблица 7 – Интерпретация результатов расчетов трансформации системы лицензирования в сценарных экономических условиях планирования и прогнозирования деятельности железнодорожного транспорта России до 2030 года

Период	ФОРСИРОВАННЫЙ СЦЕНАРИЙ		УМЕРЕННЫЙ СЦЕНАРИЙ		КОНСЕРВАТИВНЫЙ СЦЕНАРИЙ	
	Коэффициент совокупного регулирующего воздействия лицензирования	Совокупные транзакционные издержки, млн р.	Коэффициент совокупного регулирующего воздействия лицензирования	Совокупные транзакционные издержки, млн р.	Коэффициент совокупного регулирующего воздействия лицензирования	Совокупные транзакционные 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 расчетов иллюстрируют стабильную результативность процесса трансформации: во всех сценарных условиях согласованные усилия регуляторов трансформировали регулирующее воздействие института лицензирования до значений, превышающих единицу. При этом уровень транзакционных издержек в условиях наиболее реалистичного «умеренного сценария» сократился на 36,8 %; суммарная экономия затрат субъектов рынка транспортных услуг, из расчета всех выданных лицензий на право осуществления деятельности на железнодорожном транспорте в указанном сценарии, составила около 7,5 млрд р.

Апробация позволяет сделать вывод о дифференцированной результативности трансформации регулирующего воздействия лицензирования в различных сценарных условиях:

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.

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, оказы-

ваемого 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 его развития.

Таким образом, приоритетными направлениями организационно-структурной трансформации института лицензирования целесообразно считать следующие (таблица 8).

Таблица 8 – Приоритетные направления организационно-структурной трансформации института лицензирования на железнодорожном транспорте

Приоритет	Организационные мероприятия
1	Подготовка профессиональных кадров
2	Формализация процедуры оценки регулирующего воздействия нормативно-правовых актов
3	Организация функционирования коллегиальных органов в сфере железнодорожного транспорта
4	Развитие информационно-телекоммуникационных технологий межведомственного взаимодействия регуляторов
5	Алгоритмизация и стандартизация административных процедур института лицензирования
6	Обеспечение преемственности в формировании институциональных основ осуществления лицензируемых видов деятельности
7	Исследование особенностей отечественных условий развития и функционирования железнодорожного комплекса
8	Согласованность моделей экономического и технологического регулирования железнодорожного транспорта
9	Ревизия нормативно-правовых актов в сфере транспорта
10	Оценка целесообразности применения альтернативных механизмов государственного регулирования

Приоритетность указанных мероприятий может быть актуализирована исходя из изменений параметров внешней среды, предопределяющих потребности общества в развитии системы лицензирования на железнодорожном транспорте.

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.

Разработки автора получили внедрение в процессе подготовки управленческих решений организаций, осуществляющих процедуры лицензирования и регулирования в сфере транспорта. 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. 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 составит до 3,72 % экономии от общего объема финансирования Ведомственной целевой программы «Развитие транспортной системы Красноярского края».

Практическое применение результатов исследования подтвердило актуальность и действенность предложенных автором методологических подходов повышения эффективности функционирования системы лицензирования на железнодорожном транспорте.

ОСНОВНЫЕ НАУЧНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ,
ЕГО ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПОЛОЖЕНИЯ И ВЫВОДЫ
ОПУБЛИКОВАНЫ В СЛЕДУЮЩИХ РАБОТАХ АВТОРА:

Монографии

1. *Буровцев, В. В.* Управление административным барьером в условиях трансформации экономической системы : монография / В. В. Буровцев. – Новосибирск : Изд-во СГУПС, 2011. – 159 с.
2. *Буровцев, В. В.* Формирование и развитие институционально-синергетических механизмов экономического регулирования / В. В. Буровцев. – М. : Спутник+, 2016. – 170 с.

**Научные статьи в рецензируемых журналах,
входящих в перечень ВАК России**

3. *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.
4. *Буровцев, В. В.* Государственное регулирование как механизм управления изменениями в концепции государственно-монополистического капитализма / В. В. Буровцев // Известия ИГЭА. – 2014. – № 6 (98). – С. 14.
5. *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.
6. *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.

7. *Буровцев, В. В.* Исторические и философские аспекты взаимосвязи предпринимательской среды и государства / В. В. Буровцев // *Vaikal Research Journal*. – 2016. – Т. 7. – № 2.
8. *Буровцев, В. В.* Колебательно-маятниковый принцип взаимодействия рыночных и государственных регуляторов / В. В. Буровцев // *Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока*. – 2015. – № 2. – С. 51–53.
9. *Буровцев, В. В.* Концептуальные подходы к построению модели управления эффективностью взаимодействия регуляторов государственного сектора сферы услуг / В. В. Буровцев // *Современные технологии. Системный анализ. Моделирование*. – 2015. – № 3 (47). – С. 124–130.
10. *Буровцев, В. В.* Методологические подходы к экономической оценке уровня транзакционных издержек пользователей государственных услуг / В. В. Буровцев // *Вестник НГУЭУ*. – 2016. – № 2. – С. 178–188.
11. *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.
12. *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.
13. *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.
14. *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.

15. *Буровцев, В. В.* Потенциал повышения экономической эффективности государственного сектора сферы услуг на транспорте / В. В. Буровцев // Вестник СамГУПС. – 2015. – № 1. – С. 15–22.
16. *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.
17. *Буровцев, В. В.* Синергетические принципы организации государственного управления в условиях государственно-монополистического капитализма / В. В. Буровцев // Транспортное дело России. – 2012. – № 4. – С. 66–67.
18. *Буровцев, В. В.* Системный анализ эффективности регулирующего макроэкономического воздействия / В. В. Буровцев // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. – 2015. – № 2. – С. 70–75.
19. *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.
20. *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.
21. *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.
22. *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.

Учебно-методические работы

23. *Буровцев, В. В.* Теория и механизмы современного государственного управления : учеб.-метод. пособие / В. В. Буровцев. – Новосибирск : Изд-во СГУПС, 2014. – 52 с.

24. *Буровцев, В. В.* Государственное регулирование железнодорожного транспорта в период реформирования : учеб. пособие / В. В. Буровцев, И. В. Мицук, И. Ю. Сольская. – М : Изд-во УМЦ ЖДТ, 2012. – 288 с.

Публикации в научных журналах, материалах конференций и других изданиях

25. *Буровцев, В. В.* Актуальные проблемы административного регулирования крупных инфраструктурных проектов / В. В. Буровцев, И. П. Решетникова // Научные проблемы реализации транспортных проектов в Сибири и на Дальнем Востоке : материалы IX Междунар. науч.-техн. конф. «Политранспортные системы», Новосибирск, 17–18 нояб. 2016 г. – Новосибирск : Изд-во СГУПС, 2016. – С. 4–6.

26. *Буровцев, В. В.* Издержки пользователей государственных услуг и факторы, способствующие их сокращению // Материалы VI междунар. науч.-практ. конф. «Фундаментальная наука и технологии – перспективные разработки», North Charleston, SC, USA. – 2015. – С. 278–280.

27. *Буровцев, В. В.* Конкуренция на железнодорожном транспорте – самоцель или средство? / В. В. Буровцев // Межвуз. науч.-практ. конф. «Транспортная инфраструктура Сибирского региона», Иркутск, 12–15 окт. 2009 г. – Иркутск, 2009. – С. 132–134.

28. *Буровцев, В. В.* Лицензирование как инструмент государственного регулирования железнодорожной отрасли / В. В. Буровцев // Теория и практика антикризисного менеджмента : сб. ст. 3-й Междунар. науч.-практ. конф., Пенза, апрель 2005. – Пенза : Пензенский государственный университет, 2005. – С. 151–153.

29. *Буровцев, В. В.* Лицензирование как фактор формирования институциональных основ рынка транспортных услуг / В. В. Буровцев // II Междунар. науч.-практ. конф. «Современные тенденции в экономике и управлении: новый взгляд», Новосибирск, 1 июня 2010 г. – Новосибирск, 2010. – С. 258–262.
30. *Буровцев, В. В.* Макроэкономическая эффективность административных трансформаций на железнодорожном транспорте / В. В. Буровцев // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения. – Новосибирск : Изд-во СГУПС, 2012. – С. 72–75.
31. *Буровцев, В. В.* Моделирование процесса управления транзакционными издержками в системе государственных услуг / В. В. Буровцев, Ю. И. Молотков // Научные труды SWorld. – 2016. – Т. 1, вып. 2 (43). – С. 28–47.
32. *Буровцев, В. В.* О соотношении рыночных и государственных векторов в регулировании естественно-монопольных секторов экономики / В. В. Буровцев // Междунар. науч.-практ. конф. «Безопасность регионов – основа устойчивого развития», Иркутск, 22–26 сент. 2014 г. – Иркутск, 2014. – С. 553–556.
33. *Буровцев, В. В.* Основы правового регулирования сферы лицензирования и сертификации / В. В. Буровцев // Исследования по общетехническим и гуманитарным проблемам : материалы науч. конгресса «ГЕО-Сибирь-2005». – Новосибирск : СГГА, 2005. – С. 200–203.
34. *Буровцев, В. В.* Оценка эффективности трансформации институциональных основ государственного регулирования железнодорожного транспорта / В. В. Буровцев // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2015. – № 52. – С. 21–28.
35. *Буровцев, В. В.* Рынок государственных услуг в сфере разрешительной деятельности на транспорте / В. В. Буровцев, И. Ю. Сольская // Вісник економіки транспорту та промисловості : тез. докл. XII Международной науч.-практ. конф. «Международные транспортные коридоры и корпо-

ративная логистика», Харьков, 2–4 июня 2016 г. – 2016. – № 54. – С. 174–176.

36. *Буровцев, В.В.* Экономическая природа целесообразного применения лицензионного барьера / В. В. Буровцев // Междунар. науч.-практ. конф. «Актуальные проблемы науки, экономики XXI века, Самара, 25 сент. 2010 г. – Самара, 2010.

37. *Буровцев, В. В.* Экономическая эффективность регулирования общественного (государственного) сектора сферы услуг на железнодорожном транспорте / В. В. Буровцев // Всерос. науч.-техн. конф. с междунар. участием «120 лет железнодорожному образованию Сибири», Красноярск, 22–25 окт. 2014 г. – Красноярск, 2014. – С. 514–521.

38. *Буровцев, В. В.* Экономические аспекты развития отрасли железнодорожного транспорта / В. В. Буровцев // Проблемы и перспективы российской экономики : сб. ст. 4-й Всерос. науч.-практ. конф. – Пенза : Пензенский государственный университет, 2005. – С. 30–32.

39. *Буровцев, В. В.* Экономические и правовые основы взаимодействия рыночных и государственных регуляторов / В. В. Буровцев // Транспортная инфраструктура Сибирского региона : материалы VI междунар. науч.-практ. конф., посвящ. 40-летию со дня образования ИрГУПС, Иркутск, 30 сент. – 3 окт. 2015 г. – Иркутск, 2015. – С. 156–167.

40. *Burovtsev, V. V.* The methodology of institutional-synergetic management in transport / V. V. Burovtsev // The fifth international scientific and practical symposium «Innovation and sustainability of modern railway», East China Jiaotong University, 20–21 October 2016. – Nanchang, China, 2016. – P. 624–626.

Отчет о результатах научно-исследовательских работ

41. *Буровцев, В. В.* Формирование комплексов мер по снижению административных барьеров и повышению доступности государственных услуг на железнодорожном транспорте в условиях взаимодействия регулято-

ров / В. В. Буровцев, И. Ю. Сольская // Итоговый отчет о проведении НИР (государственная регистрация ИКРБС 18.07.2016 №АААА-А16-216071810107-4) / Сибирский государственный университет путей сообщения. – Новосибирск : Изд-во СГУПС, 2016. – 318 с.

Буровцев Владимир Викторович

МЕТОДОЛОГИЯ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

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

Автореферат диссертации на соискание ученой степени
доктора экономических наук

Подписано в печать

Формат 60x84/16

Тираж 100 экз.

Заказ №

Усл.-п.л. – 2

127994, Москва, ул. Образцова, 9, стр. 9. УПЦ ГИ МИИТ.