

УДК 65.012.326

В. В. Буровцев, В. А. Рубан, Е. В. Тюнюкова

Исследование факторов технических и экономических рисков организации производства лицензируемых видов деятельности на транспорте

Поступила	09.04.2018
Рецензирование	04.06.2018
Принята к печати	14.06.2018

Статья посвящена исследованию факторов модели рисков, имеющих как экономические, так и технические предпосылки, которые формируются в процессе организации производства лицензируемых видов деятельности на транспорте. Предметом исследования является взаимная зависимость между уровнем регламентации деятельности хозяйствующего субъекта в процессе лицензирования его деятельности и совокупностью технических и экономических рисков, возникающих в процессе осуществления лицензируемых видов деятельности на рынке транспортных услуг. Актуальность исследования продиктована потребностью разработки методов и средств организации производства лицензируемых видов деятельности, оптимизации институциональных факторов функционирования субъектов рынка транспортных услуг, необходимостью технико-экономического обоснования затрат с учетом вероятностного характера основных факторов технических и экономических рисков. Целью работы является выявление совокупности факторов технических и экономических рисков института лицензирования на транспорте, а также их экономическое обоснование, которое обуславливает уровень возникающих транзакционных издержек участников рынка, осуществляющих лицензируемые виды деятельности. Методология проведения исследования базируется на основных положениях новой институциональной экономической теории, позволяющей рассматривать совокупность административных процедур лицензирования как институт, процесс получения лицензии и последующий вход на рынок лицензируемых транспортных услуг как транзакцию, классифицировать издержки транспортных предприятий как транзакционные издержки. Результатом выполненной работы явилась совокупность факторов, обуславливающих уровень рисков предприятий железнодорожного транспорта, а также структура издержек участников рынка транспортных услуг, возникающих в процессе функционирования института лицензирования. Областью применения результатов исследования является разработка мер по повышению эффективности организации производства лицензируемых видов деятельности на железнодорожном транспорте, а также подготовка предложений по сокращению уровня рисков предпринимательской деятельности на транспорте. К числу основных выводов исследования следует отнести положения, обосновывающие взаимную связь между уровнем государственного вмешательства в предпринимательскую деятельность, факторами технических и экономических рисков и возможностями организации эффективного производства лицензируемых видов деятельности на транспорте.

Ключевые слова: *риски лицензирования, организация производства, регулирование транспортного комплекса.*

С открытием доступа к инфраструктуре железнодорожного транспорта независимым участникам рынка транспортных услуг возникает необходимость соблюдения соответствующих мер безопасности, как технологических, так и экономических. Иными словами, речь может идти как о безопасности осуществления процесса железнодорожных перевозок, в том числе погрузочно-разгрузочной деятельности, так и об устойчивости работы всей отрасли, имеющей основополагающее значение в масштабах экономического пространства страны. В данных условиях значительно возрастает роль государства, призванного осуществлять функции надзора и регулирования [1]. Выдающийся министр путей сообщения Российской империи С. Ю. Витте говорил об этом: «В железнодорожном деле со-

средотачивается и перекрещивается такая масса разнообразных и важных интересов, что оставлять дороги в бесконтрольном ведении частных предпринимателей представляется крайне рискованным» [2, с. 312].

В целях решения задач, продиктованных потребностью в снижении уровня неопределенности внешней и внутренней среды транспортных компаний, целесообразно подчеркнуть наличие взаимосвязи между уровнем различного рода издержек предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности, оценкой эффективности функционирования института лицензирования и уровнем технических и экономических рисков при производстве лицензируемых видов деятельности на транспорте. Уровень издержек предприятий железнодорожного транспорта ха-

рактизует не только экономическую целесообразность самого процесса лицензирования, но и уровень рисков осуществления предпринимательской деятельности участников рынка транспортных услуг.

Возникают следующие закономерности, характеризующие механизм организации производства лицензируемых видов деятельности на транспорте в условиях роста технических и экономических рисков лицензирования (рис. 1):

1) условия осуществления отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте (перевозка пассажиров, перевозка опасных грузов, погрузочно-разгрузочная деятельность в отношении опасных грузов) жестко регламентируются административными регламентами оказания государственной услуги по лицензированию деятельности на транспорте;

2) вмешательство государства в механизм саморегуляции рынка транспортных услуг обуславливает возникновение ряда институциональных факторов технических и экономических рисков в деятельности транспортных компаний, осуществляющих лицензируемые виды деятельности;

3) изменения институциональной среды транспортных компаний, осуществляющих лицензируемые виды деятельности, определяют потребность в адаптации условий организации

производства лицензируемых услуг в сфере транспорта, в том числе диктуют уровень технической оснащенности предприятия, требования к квалификации и стажу привлекаемого персонала, уровень безопасности принимаемых технологических решений.

Особое внимание следует уделить факторам роста административных (бюрократических) рисков организации производства в условиях лицензирования отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте, имеющих как технические, так и экономические последствия. На современном этапе развития мировой и отечественной научной школы сформировался особый 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 и возникающих технических и экономических рисков.

Согласно модели «принципал – агент», подробно изученной в работах Т. Эггертсона, коррупционное поведение рассматривается как



Рис. 1. Механизм организации производства лицензируемых видов деятельности на транспорте в условиях технических и экономических рисков

процесс взаимодействия трех необходимых составляющих: принципал, агент и клиент [3]. Принципалом является лицо или организация, ставящие перед собой цели и обладающие ресурсами. Для реализации указанных ресурсов принципал нанимает агента, которым является регулятор, в нашем случае – регулятор института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта. Он задает цели, предоставляет необходимые ресурсы, будь то финансовые или административные, и определяет стоимость выполнения соответствующих функций с заданным целевым ориентиром функционирования института лицензирования (его вознаграждение).

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. Коррупция возникает вследствие существования асимметрии в получении 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 на транспорте.

Следует также напомнить, что такие государственные институты, как лицензирование, являются одними из самых жестких механизмов государственного регулирования. 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 целей.

Опасность государственного вмешательства в процесс формирования конкурентной среды на рынке транспортных услуг видится в следующих отрицательных характеристиках, отчасти присущих любому макрорегулятору в сфере организации производства:

- некомпетентность;
- бюрократизм;
- восприимчивость к нерациональному лоббистскому давлению при принятии регулятивных 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» [4, с. 7]. При принятии решения о возникновении или изменении характеристик регулирующего воздействия важной представляется полнота исходной информации, являющейся основанием для принятия такого решения. Как писал Ф. А. Хайек, функционирование спонтанного порядка, каким является рыночная экономика, «определяется большим количеством конкретных фактов, чем может быть известно любому органу, осуществляющему вмешательство» [5, с. 303].

Следовательно, под описываемым фактором риска 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.

Ярким примером возникновения рисков лицензирования в новейшей истории государственного регулирования железнодорожного транспорта может служить административная трансформация «лицензионного барьера» образца 2004 г. Состоявшиеся преобразования административной системы, наряду с положительными эффектами, сопровождались возникновением значительных затруднений и перестройки в отлаженном механизме государственного регулирования железнодорожного

транспорта. В ходе реорганизации Министерства путей сообщения Российской Федерации 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 (рис. 2).

Такие продолжительные перерывы в процессе лицензирования являются фактором риска на пути осуществления предпринимательской деятельности на транспорте, способны порождать значительные потери хозяйствующих субъектов, которые возникают в процессе реализации мер, направленных на повышение эффективности государственных институтов в сфере транспорта.

Целевой ориентир организации института лицензирования – это повышение уровня предсказуемости результатов деятельности предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности,

при условии неукоснительного соблюдения интересов социума, т. е. обеспечения условий безопасности осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности на транспорте. Указанный механизм государственного регулирования обеспечивается путем формирования выверенных, выгодных, целенаправленных регулирующих воздействий, оказываемых на ключевые условия осуществления хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта (таблица).

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.

Процесс лицензирования по своей сути является транзакцией, т. е. сделкой двух агентов (государства и соискателя лицензии), обусловленной административно-правовым характером их взаимоотношений и имеющей технические и экономические последствия. Уровень издержек предприятий железнодорожного транспорта характеризует потенциал эффективности организации института лицензирования на железнодорожном транспорте.

При этом следует отметить, что издержки предприятий железнодорожного транспорта

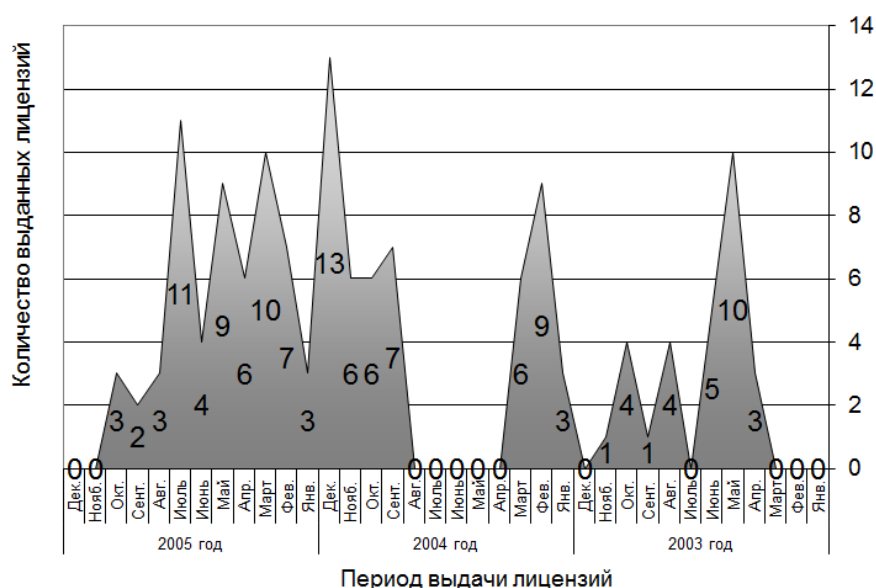


Рис. 2. Сбои в процедуре лицензирования на железнодорожном транспорте как фактор риска предпринимательской деятельности [6]

не ограничиваются прямыми затратами на получение государственной услуги лицензирования, стоимость которой определена, а также сопутствующими 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

Регулирование факторов технических и экономических рисков лицензирования деятельности субъектов рынка транспортных услуг

Ключевой фактор риска	Объекты регулирующего воздействия	Механизм регулирующего воздействия
Научно-технический	Уровень научно-технического развития. Например, на рынке транспортных услуг уже не применяются паровые машины (паровозы), так как они не отвечают экономическим и технологическим требованиям. Но в иных институциональных условиях, например в условиях военного времени, применение паровозной тяги признано целесообразным*. Сюда следует отнести уровень использования инновационных подходов к организации производства, выстраиванию 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	Уровень финансовой обеспеченности, обусловленный степенью доступности финансовых ресурсов. Речь идет о монетарной политике, проводимой соответствующими регуляторами. Например, важнейшее значение имеют 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
Инвестиционный	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	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	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 оказывается путем трансформации вертикали органов государственной власти в сфере железнодорожного транспорта, изменения должностных обязанностей, формирования новых правовых понятий

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

института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта обуславливает следующую классификацию возникающих издержек предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности на транспорте (рис. 3):

1) нормативные издержки предприятий железнодорожного транспорта (например, государственная пошлина);

2) рациональные транзакционные издержки предприятий железнодорожного транспорта (издержки продуктивны, к их числу целесообразно отнести затраты предприятия, необходимые для приведения условий осуществления собственной деятельности к условиям, диктуемым соответствующими нормативными актами в сфере лицензирования);

3) иррациональные транзакционные издержки предприятий железнодорожного транспорта (издержки контрпродуктивны, обусловлены увеличением периода оборачиваемости капитала, ухудшением положения предприятия на рынке, утратой или ослаблением части конкурентных преимуществ, ростом рисков, возникающих вследствие изменений параметров внутренней и внешней среды и т. д.) [7].

Транзакционные издержки предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности, связаны с процессом лицензирования и обусловлены необходимостью преодоления административного барьера института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта. Величина возникающих транзакционных издержек обусловлена следующими факторами:

– 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.

Таким образом, сущность регулирующего воздействия института лицензирования характеризуется существенным обременением предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности. Совокупность факторов, обуславливающих уровень рисков предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности, целесообразно представить графически (рис. 4).

Представленная совокупность факторов риска в целом согласуется с результатами научных исследований ряда авторитетных отечественных экспертов, изучавших факторы риска в сфере функционирования транспорта [8–10], и



Рис. 3. Совокупные издержки предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих лицензируемые виды деятельности [7]



Рис. 4. Совокупность факторов, обуславливающих уровень рисков предприятий железнодорожного транспорта

способна составить существенную часть методологической основы для формирования комплексного подхода к управлению рисками в процессе организации производства лицензируемых видов деятельности на транспорте [11, 12]. Следовательно, к факторам, способствующим повышению уровня организации производства предприятий железнодорожного транспорта, необходимо относить как материальные, так и временные параметры административно-правовых процедур института лицензирования деятельности участников рынка транспортных услуг.

Таким образом, изложенные теоретические подходы обуславливают наличие взаимосвязи между уровнем эффективности организации института лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта и совокупностью рисков, возникающих в процессе организации производства лицензируемых видов

деятельности. Особенности организации института лицензирования отдельных видов деятельности предприятий железнодорожного транспорта обусловлены тем, что процесс лицензирования, в зависимости от целей его организации, имеет определенную ролевую установку по отношению к техническим и экономическим условиям осуществления лицензируемого вида деятельности. Указанная ролевая установка формирует регулирующее воздействие на условия осуществления хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта, характеризуемое рядом технических и экономических факторов риска. Следовательно, институт лицензирования деятельности предприятий железнодорожного транспорта оказывает регулирующее воздействие на ключевые технические и экономические условия организации производства лицензируемых видов деятельности на транспорте.

Библиографический список

1. Федеральный закон от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» // Информационный банк «Российское законодательство (Версия Проф)»: база данных правового сервера «КонсультантПлюс».
2. Витте С. Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве. СПб.: Брокгауз – Ефрон, 1912. 568 с.
3. Эггертсон Т. Экономическое поведение и институты. М.: Дело, 2001. 408 с.
4. Бьюкенен Дж. М. Границы свободы между анархией и Левиафаном // Муниципальная экономика. 2015. № 3. С. 2–12.

5. Блауг М. 100 великих экономистов после Кейнса / пер. с англ. ; под ред. М. А. Сторчевого. СПб. : Экономическая школа, 2008. 382 с.
6. Буровцев В. В. Управление административным барьером в условиях трансформации экономической системы. Новосибирск : Изд-во СГУПС, 2011. 159 с.
7. Буровцев В. В. Методологические подходы к экономической оценке уровня транзакционных издержек пользователей государственных услуг // Вестник НГУЭУ. 2016. № 2. С. 178–188.
8. Быков Ю. А., Бирюкова Г. Ю. Факторы неопределенности и рисков при разработке инвестиционного проекта // Проблемы развития региональной сети железных дорог : сб. науч. тр. Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2003. С. 85–91.
9. Акимов В. А., Соколов Ю. И. Риски транспортировки опасных грузов. М. : Всерос. науч.-исслед. ин-т по проблемам гражданской обороны и чрезвычайных ситуаций МЧС России, 2011. 276 с.
10. Коваленко Н. И., Коваленко Н. А. Учет неопределенности и риска в управлении железнодорожным транспортным комплексом // Российский технологический журнал. 2014. № 3 (4). С. 189–194.
11. Межох З. П. Концепция разработки комплексной системы управления рисками на железнодорожном транспорте // Транспорт: наука, техника, управление. 2006. № 11. С. 50–51.
12. Резер А. В., Федотов Д. В. Комплексная система управления рисками при организации железнодорожных перевозок // Транспортное дело России. 2014. № 3. С. 101–104.

V. V. Burovtsev, V. A. Ruban, E. V. Tjunjukova

Study of the Technical and Economic Risks of the Organization Production Licensed Activities in Transport

Abstract. This research paper is dedicated to the study of the risk model factors, with both economic and technical conditions, emerging in the process of organizing the production of licensed activities. The subject of the research is the mutual dependence between the level of the business entity regulation in the process of licensing its activities and the set of technical and economic risks arising in the process of licensed activities in the transport services market. Relevance of research is dictated by need in development of methods and means of the production organization of the licensed activity, optimization of institutional factors of transport services market, need of the feasibility statement of expenses taking into account probabilistic character of technical and economic risks. The aim of the work is to identify a set of factors of technical and economic risks of the Institute licensing in transport, as well as their economic justification, which determines the level of emerging transaction costs of market participants engaged in licensed activities. The methodology of the study is based on the basic provisions of the new institutional economic theory, which allows to consider the set of administrative licensing procedures as an "institution", the process of obtaining a license and subsequent entry into the market of licensed transport services as a "transaction", to classify the costs of transport enterprises as "transaction costs". The result of the work performed was the confluence of factors determining the level of risk the enterprises of railway transport, as well as the cost structure of the transportation services market participants involved in the functioning of the Institute licensing. The area of the research results is the development of measures to improve the efficiency of licensed activities production organization in railway transport, as well as the preparation of proposals to reduce the level of risks of entrepreneurial activity in transport. The main conclusions of the study include provisions that justify the relationship between the level of state interference in business activities, technical and economic risk factors and the ability to organize the effective production of licensed activities in transport.

Key words: *licensing risks; production organization; transport complex regulation.*

Буровцев Владимир Викторович – доктор экономических наук, доцент кафедры «Государственное и муниципальное управление» СГУПС. E-mail: BurovtsevVV@mail.ru

Рубан Владимир Алексеевич – доктор экономических наук, доцент кафедры «Государственное и муниципальное управление» СГУПС. E-mail: gmu@sgups.stu.ru

Тюнюкова Елена Владимировна – доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой «Государственное и муниципальное управление» СГУПС. E-mail: evtun@ngs.ru