

На правах рукописи

**АЛЕКСЕЕВ ЕВГЕНИЙ АЛЕКСЕЕВИЧ**

**МЕХАНИЗМЫ И СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОСЛЕДСТВИЯ  
РЕФОРМИРОВАНИЯ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ**

Специальность: 08.00.01 — Экономическая теория  
(Общая экономическая теория)

**АВТОРЕФЕРАТ**  
диссертации на соискание учёной степени  
кандидата экономических наук

Москва — 2012

Работа выполнена на кафедре экономической теории  
факультета государственного управления  
Московского государственного университета имени М. В. Ломоносова

Научный руководитель:

доктор экономических наук, профессор Мысляева И. Н.

Официальные оппоненты:

доктор экономических наук, профессор Земляков Д. Н.  
(Государственный университет управления)

кандидат экономических наук Кононков П. Ф.  
(ЗАО «Центр финансовых расчётов»,  
начальник сводно-аналитического отдела)

Ведущая организация:

Институт экономики Российской академии наук

Защита состоится 28 марта 2012 г. в 15 часов на заседании диссертационного совета Д 501.001.12 при Московском государственном университете имени М. В. Ломоносова по адресу: 119992, г. Москва, Ломоносовский проспект, д. 27, корп. 4, стр. 1, факультет государственного управления, ауд. А 619.

С диссертацией можно ознакомиться в читальном зале отдела обслуживания корпуса «Шуваловский» Научной библиотеки МГУ имени М. В. Ломоносова.

Автореферат разослан 27 февраля 2012 г.



Учёный секретарь  
диссертационного совета Д 501.001.12,  
профессор

Ф. М. Волков

## I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы исследования.** Отрасли хозяйства, для которых характерно существование естественной монополии, играют чрезвычайно важную экономическую, социальную и политическую роль в жизни государства. Они предоставляют обществу жизненно важную продукцию и услуги, имеют стратегическое значение для страны в целом. Неэффективное хозяйствование в сферах естественной монополии заставило правительства многих развитых и развивающихся стран в конце XX в. провести серьёзные структурные преобразования, которые привели к существенным изменениям в функционировании естественно-монопольных рынков. Поменялись условия деятельности хозяйствующих субъектов, практика взаимодействия субъектов естественной монополии, с одной стороны, с государственными регулирующими органами, а с другой — с конечными пользователями услуг и потребителями их продукции. В России наиболее масштабные структурные реформы проводятся в сферах электроэнергетики и на железнодорожном транспорте, а на локальном уровне — в сфере жилищно-коммунального хозяйства. Особенностью российских реформ стало то, что, во-первых, они проводились, как правило, с отставанием по времени от реформ в западных странах, а во-вторых, — на фоне и вследствие перехода от принципов плановой экономики к рыночным механизмам хозяйствования.

Актуальность изучаемой темы определяется тем, что в России применяются те же механизмы структурного реформирования, которые использовались при проведении реформ в других странах, при этом системно не проанализирован зарубежный опыт реформирования естественных монополий и применимость его в российских условиях. Кроме того, не изучены обусловленная технологическими особенностями производства специфика отдельных естественно-монопольных отраслей и целесообразность применения конкретных теоретических моделей для достижения положительных результатов. К настоящему времени реформы естественно-монопольных отраслей в России уже привели к отчётливым негативным социально-экономическим последствиям, в том числе к повышению издержек производства, росту цен на товары и услуги естественных монополий при отсутствии соответствующего роста качества. Всё это, а также незавершённость реформационного процесса делает актуальным необходимость проведения оценки последствий структурных реформ естественных монополий, выработку

мер по корректировке и определению дальнейших направлений преобразований.

**Степень разработанности проблемы.** Вопросам разработки теории естественной монополии, а также практики государственного регулирования и реформирования естественных монополий посвящены труды многих отечественных и зарубежных ученых.

В области теории естественной монополии, теории и практики государственного регулирования отраслей естественных монополий важные научные результаты отражены в работах А. О. Курно, Дж. Ст. Милля, Л. Вальраса, К. Менгера, У. С. Джевонса, Ф. И. Эджуорта, Дж. Робинсон, Э. Чемберлина, А. Маршалла, Дж. Р. Коммонса, Дж. Гэлбрейта, А. Пигу, М. Блауга, У. Баумоля, У. Шаркли, Дж. Панзара, Р. Уиллига, Г. Демсеца, Р. Коуза, О. Уильямсона, Г. Грея, Т. ди Лоренцо и др. В отечественной экономической науке большую теоретическую и практическую ценность представляют работы С. Б. Авдашевой, Н. И. Белоусовой, А. Я. Бутыркина, Е. М. Васильевой, А. И. Гаврилова, М. А. Дерябиной, В. Е. Кокорева, Н. П. Кононковой, Е. И. Корольковой, Е. В. Малинниковой, И. Е. Нельговского, Н. М. Розановой, В. Б. Студенцова, А. В. Трачука, И. А. Чернухиной, А. Е. Шаститко и др.

Проблематику функционирования отдельной отрасли применительно к рассмотрению ситуации естественной монополии исследовали за рубежом — М. Ивалди, Дж. Маккаллоу, Р. Питтман, Л. Томпсон и др., в России — О. В. Белый, В. И. Ивантер, И. В. Куротченко, Г. В. Крафт, Б. М. Лapidус, В. Н. Лившиц, Л. А. Мазо, В. А. Персианов, Э. И. Позамантир, Ю. З. Саакян, Ф. И. Хусаинов, Ю. А. Щербанин, В. И. Якунин и др.

**Цель исследования** — раскрыть содержание, основные механизмы и социально-экономические последствия реформирования естественных монополий и на этой основе обосновать меры по совершенствованию применяемых инструментов реформирования и направлениям дальнейших преобразований.

Для реализации поставленной цели были обозначены следующие **задачи исследования**:

- систематизировать современные научные и практические подходы к определению естественной монополии;
- обобщить механизмы и основные результаты реформирования естественных монополий в российской и зарубежной практике;
- проанализировать возможные направления демонополизации отдельных секторов рынка естественной монополии;

- определить влияние отраслевой специфики на применение конкретных механизмов реформирования естественных монополий;
- раскрыть социально-экономические последствия реформирования естественно-монопольного рынка в России (на примере железнодорожного транспорта);
- определить характер воздействия процесса реформирования естественных монополий в России, их влияние на развитие национальной экономики;
- разработать рекомендации по дальнейшим направлениям и совершенствованию механизмов реформирования естественных монополий в России (на примере железнодорожного транспорта).

**Объектом исследования** является естественная монополия как особая рыночная структура (на примере железнодорожного транспорта).

**Предметом исследования** выступает система взаимодействия субъектов естественных монополий, государства и потребителей услуг естественных монополий в процессе структурного реформирования.

**Теоретико-методологическую основу** исследования составили труды зарубежных и отечественных учёных в области теории естественной монополии, теории и практики государственного регулирования инфраструктурных отраслей и естественных монополий, методология реформирования естественно-монопольных секторов экономики.

**Информационную базу** исследования составили нормативные документы в области регулирования деятельности естественных монополий, статистическая информация по различным экономическим показателям в разных странах, отчёты международных, зарубежных и российских организаций, регулирующих органов, хозяйствующих субъектов в области железнодорожного транспорта.

**Научная новизна исследования** заключается в выявлении особенностей функционирования и реформирования естественных монополий в России, определении воздействия последствий реформирования на разные группы экономических субъектов и обосновании на этой основе мер по совершенствованию инструментов реформирования естественных монополий.

В результате исследования получены следующие научные результаты:

1. Выделены общие (для сфер деятельности субъектов естественных монополий в целом) и особенные (для отдельных естественно-монопольных отраслей) механизмы реформирования естественных монополий, позволяющие совершенствовать структуру их рынка. Показано, что учёт специфики отдельных отраслей, выраженной в технологических особенностях производства и национальных особенностях деятельности в условиях

конкретной страны, необходим для достижения положительных результатов преобразований.

2. Раскрыто содержание моделей формирования конкурентной среды на рынке естественной монополии, проведена их классификация и систематизация в зависимости от типа организации конкурентного рынка и типа структурной организации отрасли. На примере железнодорожного транспорта показано, что такими моделями могут быть организация конкуренции на рынке и конкуренции за рынок, конкуренция между вертикально интегрированными компаниями, владеющими собственной сетевой инфраструктурой, или обособление инфраструктурной компании с предоставлением недискриминационного доступа к общей сетевой инфраструктуре для конкурирующих независимых перевозчиков. Формирование конкурентной среды по данным моделям требует специфических преобразований, которые существенно затрагивают сложившуюся технологию производства.

3. Определены принципиальные подходы к оценке социально-экономических последствий реформирования естественной монополии: с точки зрения выполнения целей и задач реформы; через использование производственных и экономических показателей деятельности отрасли; через систему показателей, отдельных для каждой группы интересов, которые зависят в той или иной степени от эффективности деятельности субъекта естественной монополии (государственные органы, потребители услуг, хозяйствующие субъекты в отрасли). Только система показателей по группам интересов позволяет проводить всесторонний мониторинг результатов мероприятий реформы, однако для её формирования требуется изменение наблюдаемых показателей статистического учёта.

4. Выявлены социально-экономические последствия реформирования естественных монополий. Доказано, что преобразования привели не только к положительным, но и к негативным результатам. Среди них: нарушение технологии работы субъекта естественной монополии и, как следствие, ухудшение эксплуатационных показателей деятельности естественно-монопольной отрасли; рост стоимости услуг для клиентов по причине появления большого числа посредников в производственной цепочке и роста издержек у всех участников процесса производства услуг из-за потери эффекта масштаба; дисбаланс в удовлетворении разных групп клиентов, снижение качества услуг для некоторых из них.

5. Сформулированы предложения по совершенствованию системы реформирования естественных монополий. Показана необходимость более точного и детализированного подхода к определению границ естественно-монопольных рынков. На примере железнодорожного транспорта показано, что

естественно-монопольные сегменты могут не ограничиваться эксплуатацией сетевой инфраструктуры. Для минимизации негативных социально-экономических последствий необходимы учёт межотраслевой конкуренции (железнодорожных перевозчиков с перевозчиками на других видах транспорта), определение конкурентных и неконкурентных сфер перевозок (с учётом вида и дальности перевозки), разработка показателей и сбор статистических данных, характеризующих социально-экономический эффект от реформирования.

**Теоретическая значимость** исследования состоит в детальной классификации механизмов реформирования естественной монополии, систематизации методов формирования конкурентной среды на естественно-монопольных рынках.

**Практическая значимость** работы заключается в выработке механизмов оценки социально-экономических последствий действий государства в сфере реформирования естественных монополий (на примере железнодорожного транспорта), разработке рекомендаций по выделению естественно-монопольных видов деятельности и совершенствованию подходов к его регулированию.

**Апробация результатов исследования.** Основные положения и результаты диссертации докладывались на научных конференциях, в том числе: 6-я Международная конференция «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнёрство. 10 лет реформе железнодорожного транспорта» (г. Москва, 2008 г.); 16-я Международная конференция студентов, аспирантов и молодых ученых «Ломоносов-2009» (г. Москва, 2009 г.); научные конференции «Актуальные проблемы теории и практики управления» (г. Звенигород, 2009, 2010 гг.), «Актуальные проблемы науки и техники» (г. Уфа, 2009 г.).

Систематизированная теория конкуренции в сфере естественных монополий была использована для составления учебного курса «Модели конкуренции на железнодорожном транспорте» и чтения лекций по указанной дисциплине в Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации для слушателей программ «Мастер делового администрирования» и «Корпоративный менеджмент на железнодорожном транспорте» (2011 г.).

**Публикации.** По теме исследования опубликовано 8 научных работ, включая статьи (в том числе 1 статья в издании из перечня, рекомендованного ВАК Минобрнауки России) и разделы в двух коллективных монографиях, общим объёмом 9,4 п. л.

**Структура работы.** Диссертация состоит из введения, трёх глав, заключения и списка использованной литературы. Работа также включает 8

таблиц и 18 рисунков. Список использованной литературы содержит 123 источника. Логика исследования определила следующую структуру работы:

Содержание

Введение

- Глава 1. Особенности рынка естественной монополии в современных условиях
- 1.1. Эволюция взглядов и современные подходы к определению естественной монополии в экономической теории
  - 1.2. Законодательная трактовка понятия «естественная монополия»
  - 1.3. Общее и особенное в реформировании естественных монополий с учётом отраслевой специфики
- Глава 2. Механизмы и формы реформирования естественных монополий (на примере железнодорожного транспорта)
- 2.1. Общая характеристика и зарубежный опыт реформирования естественных монополий
  - 2.2. Механизмы и формы реформирования железнодорожного транспорта в России
  - 2.3. Ограничения в применимости иностранного опыта в российских условиях
- Глава 3. Оценка социально-экономических последствий реформирования естественных монополий
- 3.1. Принципиальные подходы к оценке социально-экономических последствий реформирования
  - 3.2. Определение границ рынка естественной монополии
  - 3.3. Рекомендации по совершенствованию механизмов реформирования естественных монополий

Заключение

Список литературы

## **II. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИИ**

### **1. Сущность естественной монополии и механизмы её реформирования**

Прежде чем подойти к раскрытию содержания и основных механизмов реформирования естественных монополий необходимо разобраться, что же такое естественная монополия. С этой целью в работе проведена систематизация подходов к определению естественной монополии в научных школах и практике государственного регулирования.

На начальном этапе развития теории естественной монополии (середина — конец XIX в.) термин «естественная монополия» употреблялся преимущественно применительно к монополиям, образовавшимся «естественным путём». Разные авторы вносили в это понятие разный смысл. Позднее понятие эволюционировало, и сегодня естественной, как правило, называют такую монополию, которая существует в условиях, когда конкуренция не может быть эффективной. В научной среде современный этап изучения естественных монополий представлен, главным образом, в развитии



трёх подходов: неоклассического, неоинституционального и неоавстрийского, отрицающего существование естественной монополии как таковой.

*Неоклассический подход к пониманию естественной монополии*, наиболее распространённый в наше время, сформировали в своих работах М. Блауг, У. Баумоль, У. Шаркли, Дж. Панзар, Р. Уиллиг и др. Этот подход основывается на следующих постулатах, гласящих, что тип монополии определяется: характером долгосрочных издержек производства в конкретной отрасли; уровнем постоянных издержек в общих издержках производства; соотношением средних и предельных издержек. Естественной монополией следует считать такую монополию, для которой средние издержки снижаются при росте объёмов производства; постоянные издержки находятся на высоком уровне; средние издержки, как правило, превышают предельные. Воззрения представителей этого подхода строятся на том, что естественная монополия возникает в том случае, когда одна крупная фирма в состоянии производить товар с более низкими издержками, чем несколько менее крупных (при соблюдении определённых условий).

Исследователи, работающие в рамках *неоинституционального подхода*, рассматривают феномен естественной монополии через призму теории фирмы, теории контрактов, теории транзакционных издержек, теории оппортунистического поведения. В работах известных неоинституционалистов Р. Коуза и О. Уильямсона обоснование естественной монополии базируется не на технологических факторах производства, а на организационных. Неоинституциональная теория исходит из того, что чем выше уровень специфичности используемых активов (ситуация, характерная для естественной монополии), тем больше у экономических агентов возникает стимулов организовывать транзакции внутри фирмы, а не на рынке. Это позволяет экономить на издержках, что даёт возможность более эффективно использовать ограниченные ресурсы. Теория транзакционных издержек объясняет преимущества вертикальной интеграции в естественно-монопольных отраслях.

Отдельное течение в экономической науке построено на *отрицании «естественного» происхождения естественных монополий*. Это направление развивали представители неоавстрийской школы. Наиболее ярко данная позиция выражена Т. ди Лоренцо в работе «Миф о естественной монополии». С его точки зрения, не существует никаких доказательств того, что на момент начала государственного регулирования инфраструктурных отраслей существовало такое понятие, как естественная монополия. Мифом он называет то, что якобы учёные сначала придумали теорию естественной монополии, а уже потом государственные органы стали использовать её как обоснование выдачи прав на монопольное обслуживание отдельным фирмам.

Однако понятие естественной монополии в теории не может полностью описать функционирование естественно-монопольных отраслей на практике, которое находится под влиянием механизмов государственного регулирования. В этой связи, помимо экономико-теоретического понимания, необходимо отдельно выделить нормативно-правовую трактовку естественной монополии. Существующее законодательство по регулированию естественных монополий противоречиво. основополагающим актом в данной сфере является Федеральный закон от 17 августа 1995 г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях». В соответствии с ним естественная монополия определяется как «состояние товарного рынка», существующее при соблюдении двух условий — минимизации издержек в условиях деятельности только одной фирмы и отсутствия товаров-заменителей. При этом вводится понятие «субъекта естественной монополии», который производит товары или услуги в условиях естественной монополии и в отношении которого органы государственной власти могут применять методы ценового и неценового регулирования. В то же время закон приводит закрытый исчерпывающий перечень «сфер деятельности субъектов естественных монополий», которые подлежат регулированию. Определение естественной монополии и отмеченные в нём два условия не имеют однозначного соответствия исчерпывающему перечню видов деятельности. Противоречие заключается в том, что если проводить проверку условий функционирования для конкретного хозяйствующего субъекта, то, с одной стороны, в число субъектов естественных монополий вполне могут попадать фирмы из других отраслей, не поименованных в перечне. С другой стороны, благодаря изменениям технологии производства под воздействием научно-технического прогресса в перечисленных отраслях становится возможным предоставление услуг на конкурентной основе. Очевидно, что перечисленные «сферы деятельности субъектов естественных монополий» определены директивно, без проверки на соответствие экономическим критериям.

По мнению автора, под естественной монополией следует понимать такую рыночную структуру, при которой максимальная экономическая и технологическая эффективность производства какого-либо товара или услуги достигается только при наличии одного-единственного производителя данного товара или услуги.

Инфраструктурные особенности ряда отраслей естественных монополий накладывают значительные ограничения на возможность развития конкуренции. Монополист, как и любая другая фирма на рынке, стремится максимизировать прибыль. Но на рынке совершенной конкуренции фирма, увеличивающая цену, может повлиять на сокращение величины спроса на

собственную продукцию, так как клиенты воспользуются услугами или купят товар у конкурентов. В случае с рынком естественной монополии при увеличении цены часть спроса окажется неудовлетворённой. Это приведёт к недопроизводству социально значимых благ и, как следствие, к ущемлению интересов потребителей. В связи с этим деятельность субъектов естественной монополии невозможна без участия государства.

Как показывает экономическая практика конца XX в., в различных странах с течением времени меры государственного регулирования естественных монополий переставали быть эффективными. С одной стороны, естественные монополии (в условиях отсутствия равных конкурентов) не имели стимулов к сокращению издержек и повышению качества услуг. Это приводило к обратному результату — повышению цен на услуги и снижению их качества. С другой стороны, развитие научно-технического прогресса позволяло отказаться от товаров или услуг естественного монополиста там, где это возможно, в пользу иных услуг-заменителей, предоставляемых с использованием другой технологии (например, использование мобильной телефонной связи вместо стационарной, автотранспорта высокой грузоподъёмности вместо железнодорожного вагона). В таких условиях слишком жёсткое государственное регулирование естественного монополиста не давало ему возможности своевременно реагировать на возникающие внешние рыночные «угрозы». Всё это обусловило необходимость реформирования сфер деятельности субъектов естественных монополий.

Естественные монополии существуют или могут существовать в различных отраслях экономики, которые имеют между собой качественные отличия в функционировании. Это обуславливает отличия в проведении отраслевых структурных реформ. В работе выделяются общие и особенные механизмы реформирования естественных монополий с учётом их отраслевой специфики. К общим подходам можно отнести:

- выделение естественно-монопольного ядра и развитие конкурентной среды в смежных с ним секторах;
- разделение видов деятельности монополиста на профильные и непрофильные с исключением последних из сферы деятельности естественной монополии;
- применение механизмов конкуренции за монопольный рынок (так называемых торгов за франшизу);
- приватизацию или привлечение частных инвесторов в конкурентные сектора;

– либерализацию методов государственного регулирования (ценового и неценового) вплоть до полного дерегулирования отдельных видов деятельности.

В работе отмечается, что применение тех или иных «шаблонов» в каждой отрасли напрямую невозможно, в силу особенностей организационно-функциональной структуры отраслевого рынка, наличия конкурентного окружения (возможности появления товаров или услуг-заменителей), высоты барьеров входа на рынок.

В качестве примера для описания особенных механизмов преобразований и последующей оценки социально-экономических структурного реформирования естественных монополий в работе выбран железнодорожный транспорт России. Для этого приводится детальная классификация моделей формирования конкурентной среды в железнодорожной отрасли. Выбор примера обусловлен незавершённостью реформационного процесса в этой сфере и актуальностью выработки мер по корректировке и определению дальнейшего направления преобразований.

## **2. Модели формирования конкурентной среды в естественно-монопольных отраслях и возможность их применения в России**

В работе проводится подробный сравнительный анализ механизмов структурного реформирования естественно-монопольных отраслей на материале зарубежной и российской практики. Под механизмом реформирования в данном контексте понимается совокупность организационных мероприятий, проводимых последовательно в течение определённого периода времени.

Пример железнодорожной отрасли для проведения анализа удобен, поскольку естественно-монопольный характер данной отраслевой структуры и деятельности по оказанию услуг в этой сфере был типичен для подавляющего большинства развитых и развивающихся стран, целенаправленные реформы проводились одновременно примерно в один и тот же промежуток времени, а впоследствии (с отставанием на 10-15 лет) к процессу присоединилась и Россия. При этом акцент делался на заимствование, по возможности, передового мирового опыта.

Мировая практика структурных преобразований в рассматриваемой отрасли показывает, что многие страны приняли решение реформировать железнодорожный транспорт по пути либерализации, внедрения элементов конкуренции. Развитие конкуренции в отрасли с традиционной естественно-монопольной структурой было ключевой моделью реформирования за

рубежом, в рамках которой и применялись те или иные механизмы реструктуризации. Реформы были направлены на то, чтобы решить главную проблему отрасли, возникшую в последней трети XX в., — проигрыш в конкуренции с другими видами транспорта и, как следствие, снижение доходов железнодорожных компаний при сохранении государственных расходов на их функционирование. Общая цель реформирования железнодорожной отрасли любой страны — сделать цены для конечных пользователей железнодорожных услуг эффективными (принимая в расчет цены на услуги-заменители), обеспечивающими оптимальный уровень качества и разнообразия услуг, высокую производительность (а следовательно, и минимальный уровень субсидий) и достаточный уровень инвестиций и инноваций на железнодорожном транспорте. В работе отмечается, что ни в одной стране создание конкуренции на рынке не являлось самоцелью реформ железнодорожного транспорта, а служило лишь инструментом достижения указанной общей цели.

За рубежом для развития конкуренции в сферах деятельности естественных монополий (применительно к железнодорожному транспорту) используются различные модели. Можно говорить о двух принципиально разных видах конкуренции: межвидовой и внутривидовой. Межвидовой называется конкуренция между разными видами транспорта (железнодорожным, автомобильным, воздушным, внутренним водным, морским, трубопроводным). Под внутривидовой понимается конкуренция между фирмами, действующими на одном виде транспорта. Так как предпосылкой реформ железнодорожного транспорта в большинстве зарубежных стран стал проигрыш им межвидовой конкуренции, проявившийся в снижении доли железных дорог в общем объеме перевозок грузов и пассажиров, то реформы были направлены на развитие внутривидовой конкуренции ради укрепления позиции железнодорожного транспорта в межвидовой.

Все существующие в мире модели внутривидовой конкуренции на рынке железнодорожных перевозок можно классифицировать по двум основаниям: по типу организации конкурентного рынка и по типу структурной организации железнодорожного транспорта.

В зависимости от типа организации рынка транспортных услуг, модели конкуренции можно разделить на два вида: *конкуренцию на рынке* и *конкуренцию за рынок*. Также эти виды конкуренции называют, соответственно, конкуренцией «на маршруте» и «за маршрут». При конкуренции на рынке на одном и том же направлении одновременно действуют несколько компаний-перевозчиков (грузоотправитель или пассажир в любой момент может выбрать

перевозчика, наиболее устраивающего его по цене и условиям перевозки). При конкуренции за рынок выбор перевозчика на определённых маршрутах осуществляется в результате конкурсных торгов (конкурируют между собой заявки разных компаний), и их победитель оперирует на наборе линий в течение срока, предусмотренного контрактом. В зарубежной практике передача набора направлений для осуществления перевозочной деятельности на определённый срок победившему на торгах перевозчику называется франшизой.

С точки зрения структурной организации отрасли, железнодорожный транспорт можно разделить на два крупных блока: содержание инфраструктуры (эксплуатация и ремонт железнодорожных путей, систем электроснабжения, сигнализации, связи и т. п., управление движением) и осуществление перевозочной деятельности (перевозка грузов и пассажиров в поездах с использованием существующей инфраструктуры). В зависимости от того, объединены ли эти два вида деятельности в рамках одной организации или нет, железнодорожная система является либо *вертикально интегрированной* (с работой вертикально интегрированных компаний), либо *вертикально разделённой* (с работой отдельных перевозчиков и отдельных владельцев инфраструктуры).

В модели вертикальной интеграции друг с другом конкурируют вертикально интегрированные компании (ВИК), которые выполняют перевозочную деятельность по собственной, принадлежащей им инфраструктуре. Конкуренция между ВИК требует достаточно развитой и густой железнодорожной сети с большим количеством параллельных линий, находящихся в собственности разных компаний, для того чтобы они могли обслуживать одно и то же направление доставки грузов. Такая разновидность конкуренции — в грузовых перевозках между ВИК — типична для стран Северной Америки, в первую очередь для США и Канады, что обусловлено историческими особенностями развития железных дорог в этих странах.

При модели вертикального разделения конкурируют между собой не ВИК, а непосредственно железнодорожные перевозчики пассажиров или грузов. В данной модели все конкурирующие друг с другом перевозчики пользуются одной и той же железнодорожной инфраструктурой общего пользования. Модель требует в том или ином виде организационного разделения инфраструктуры и перевозочной деятельности. Инфраструктура может принадлежать как одному из перевозчиков (тогда он является ВИК), так и отдельной компании — владельцу инфраструктуры. Независимо от принадлежности инфраструктуры модель конкуренции между перевозчиками может существовать только в условиях гарантированного

недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре. При этом деятельность компании — владельца инфраструктуры может регулироваться государством как естественно-монопольная. Полное организационное отделение инфраструктуры от перевозочной деятельности используется для большей гарантии обеспечения недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре. Модель вертикального отделения инфраструктуры от перевозочной деятельности и развития конкуренции между перевозчиками является целевой для стран Европейского союза.

В работе отмечается, что в отличие от западных теорий, рассматривающих реформирование естественных монополий как механизм повышения эффективности государственного регулирования отдельных секторов экономики, в России структурные реформы естественных монополий «наложились» на общий переход от плановой экономики к рыночной. Из-за этого прямая имплементация зарубежного опыта без соответствующей адаптации к российским условиям оказывается нерезультативной.

В России реформа отечественных железных дорог официально стартовала в 2001 г. в соответствии с утверждённой Правительством РФ Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте. Начатая параллельно с реформой электроэнергетики, железнодорожная реформа также базировалась на либеральных принципах: переход отрасли от монопольного состояния к конкурентному; разделение видов деятельности на естественно-монопольные, временно-монопольные (потенциально конкурентные) и конкурентные; открытие для конкуренции демополизированных временно-монопольных и конкурентных видов деятельности; постепенная замена методов прямого государственного регулирования в этих секторах рыночными механизмами регулирования. При этом предусматривалась приватизация структур, занимающихся всеми видами деятельности, кроме собственно естественно-монопольных. Однако Программой структурной реформы не была задана конечная целевая модель организации железнодорожного транспорта, а было сказано, что она должна быть выбрана «с учётом состояния железнодорожного транспорта в России, а также опыта реформирования железных дорог за рубежом и российского опыта реформирования естественных монополий». Допускалось развитие конкуренции и между ВИК, и между перевозчиками после проведения оценки целесообразности таких преобразований.

В работе обобщены применяемые в России механизмы структурного реформирования железнодорожного транспорта. К ним относятся: разделение функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности; приватизация имущества железнодорожного транспорта и его передача единому хозяйствующему субъекту; разделение основных и неосновных видов

деятельности, введение отдельного учёта по видам деятельности; вывод объектов социальной сферы из состава хозяйствующего субъекта; организационное обособление грузовых (со специализацией по интермодальным, рефрижераторным перевозкам, перевозкам автомобилей и др.) и пассажирских компаний (в дальнем и пригородном сообщении) и прекращение перекрёстного субсидирования пассажирских перевозок за счёт грузовых; совершенствование тарифного регулирования (в том числе разделение тарифа на перевозку на инфраструктурную, локомотивную и вагонную составляющие); фактическое отделение перевозочной деятельности от деятельности по управлению парком универсальных грузовых вагонов; развитие конкуренции в перевозочной деятельности.

На примере железнодорожного транспорта в работе показано, что условия функционирования естественных монополий в России значительно отличаются от зарубежных. Говоря о конкуренции между вертикально интегрированными компаниями на железных дорогах России, различные авторы часто ссылаются на опыт США. Действительно, железные дороги США имеют схожую с российскими железными дорогами структуру перевозок грузов и преобладают на рынке грузовых перевозок страны. Вместе с тем имеются и существенные различия в развитии железнодорожного транспорта США и России, которые не могут не влиять на потенциальную возможность конкуренции на железных дорогах: протяжённость железнодорожных путей в США в 2,7 раза больше, а плотность железнодорожных путей в 10,2 раза выше, чем в России (таблица 1). При этом в различных экономических районах России плотность железнодорожных путей очень сильно отличается, и при относительно невысокой протяжённости и плотности железнодорожных линий в азиатской части страны разделение сети между отдельными компаниями для развития конкуренции в этом регионе едва ли возможно. Даже европейская часть России по этим показателям уступает всей территории США. Приведённые данные показывают, что по интенсивности перевозок Россия и США имеют значительные отличия. При грузообороте железных дорог США, в 1,4 раза превышающем соответствующий российский показатель, и большей в 2,7 раза протяжённости линий интенсивность использования 1 км линий в США ниже российской более чем в два раза.

Сеть американских железных дорог преимущественно является однопутной, существует большое число параллельных путей, связывающих два общих пункта, при несильно различающемся расстоянии между ними, за счёт чего плотность движения на них ниже. В условиях России две точки, как правило, связаны только одной железнодорожной линией через общий узел, а альтернативные маршруты или отсутствуют вовсе, или несопоставимы по



протяжённости и пропускной способности. Поэтому два конкретных пункта, как правило, связывает только один кратчайший маршрут.

Таблица 1. Сравнение эксплуатационных показателей железнодорожного транспорта России и США<sup>1</sup>

Показатель	США	Россия в целом	Европейская часть России	Азиатская часть России
Длина путей общего пользования, тыс. км	231,2	85,2	52,9	31,3
Густота железнодорожной сети, км на 1000 км <sup>2</sup>	51	5	13,4	2,4
Перевезено грузов, млн т	2300	1312	677	629
Грузооборот, млрд т-км	2637,8	1951	н/д	н/д
Удельный вес электрической тяги в грузообороте, %	0	84,6	н/д	н/д
Интенсивность движения, (млрд пасс.-км + млрд т-км)/1000 км	11,7	25,0	н/д	н/д

Это накладывает серьёзные ограничения на принципиальную возможность конкуренции между вертикально интегрированными компаниями на железнодорожном транспорте России и, следовательно, на применимость американской модели структурной организации отрасли.

Что же касается возможностей по отделению инфраструктуры от перевозочной деятельности на железнодорожном транспорте, то в Европе ключевой предпосылкой реформирования явилась необходимость интеграции деятельности железнодорожных перевозчиков в границах всего Европейского союза и унификации инфраструктуры по техническим параметрам. Ввиду объективной невозможности одномоментной интеграции инфраструктур (вызванной как их особой значимостью для национальных государств, так и существенными техническими отличиями), приоритетным стало предоставление возможностей для деятельности железнодорожных перевозчиков в общеевропейском масштабе. Это, в свою очередь, вызвало необходимость создания режима недискриминационного доступа к инфраструктуре, что и выразилось в детальной регламентации в нормативно-правовой базе.

Из мирового опыта развития конкуренции на железнодорожном транспорте следует, что, прежде всего, необходимо учитывать исторически сложившуюся структуру и особенности железнодорожного транспорта, а также предпосылки, повлиявшие на применение тех или иных моделей конкуренции в разных странах. Применимость американской и европейской моделей конкуренции в российских условиях ограничивается отсутствием схожих

<sup>1</sup> Составлено автором по данным Федеральной службы государственной статистики.

предпосылок, определяющих необходимость и цели развития конкуренции на железнодорожном транспорте.

В работе показано, что неопределённость конечного состояния отрасли в программных документах по реформированию привела к фактическому использованию специфических механизмов реструктуризации, несвойственных зарубежным реформам. Например, при развитии конкуренции в грузовых железнодорожных перевозках вместо отделения деятельности по управлению инфраструктурой и перевозочной деятельности и развития конкуренции между перевозчиками (о чём говорилось в Программе структурной реформы) произошло развитие конкуренции между компаниями-операторами в сфере предоставления грузовых вагонов под перевозку, не являющихся при этом перевозчиками. Сам перевозчик при этом остался монопольным.

### **3. Оценка социально-экономических последствий реформирования естественных монополий**

Проводимое реформирование естественных монополий приводит к серьёзным изменениям как в самой реформируемой отрасли, так и в смежных отраслях экономики, оказывает воздействие на внешнюю среду — поставщиков и пользователей услуг субъектов естественной монополии. Эти изменения могут быть как позитивными, связанными с реализацией поставленных целей, так и негативными, вызванными «побочными эффектами» проведённых мероприятий или ошибками при планировании преобразований. Оценка последствий реформирования может служить обратной связью для лиц, принимающих государственные решения, и использоваться для корректировки мер по реформированию.

Под социально-экономическими последствиями реформирования в работе понимаются результаты реформы, оказавшие существенное влияние на смежные отрасли производства товаров и услуг, качество жизни населения, функционирование национальной экономики в целом. Оценку последствий реформирования железнодорожного транспорта следует проводить отдельно по каждому из видов перевозочной деятельности: перевозкам грузов и перевозкам пассажиров.

В сфере перевозок грузов к положительным итогам преобразований можно отнести: более предсказуемое удовлетворение потребностей некоторых клиентов (в основном крупных) в вывозе груза; значительный приток частных инвестиций в обновление вагонного парка. Негативными последствиями являются: ухудшение эксплуатационных показателей работы; дисбаланс в удовлетворении разных грузоотправителей; уход значительного числа грузов,

особенно на небольших и средних расстояниях, на автотранспорт; появление посредников в цепочке организации перевозочного процесса и, как следствие, рост издержек грузоотправителей на перевозку; дисбаланс в развитии отдельных сегментов рынка перевозок.

В сфере перевозок пассажиров положительным эффектом стало создание компаний, специализированных только на данном виде деятельности, что позволило сконцентрироваться на развитии пассажирских перевозок, повысить качество услуг, вывести новые транспортные продукты на рынок, предоставлять более разнообразные услуги. Произошло некоторое повышение гибкости и клиентоориентированности перевозочных компаний (в особенности, в перевозках в дальнем следовании). Однако существенным негативным обстоятельством стало то, что с исчезновением механизма перекрёстного субсидирования (ввиду организационного разделения пассажирских и грузовых перевозок) не был разработан механизм прямого субсидирования и обеспечения, по меньшей мере, безубыточности социально значимых пассажирских перевозок. Это, в свою очередь, привело к сокращению объёмов перевозок вследствие организационных проблем (особенно в пригородном сообщении).

В работе отмечается, что возможны три подхода к оценке последствий структурной реформы естественной монополии:

- с точки зрения выполнения целей и задач реформы;
- через использование производственных и экономических показателей деятельности отрасли;
- через систему показателей, отдельных для каждой группы интересов, которые зависят в той или иной степени от эффективности деятельности отрасли.

На примере железнодорожного транспорта показано, что цели и задачи, установленные Программой структурной реформы, являются неприемлемыми для какой-либо оценки. Так, они не являются измеримыми. При этом некоторые цели являются, по сути, не целями, а функциями, которые должны выполнять железные дороги в рыночном пространстве («удовлетворение ... спроса на услуги», обеспечение доступности, устойчивости и безопасности). Данные цели никак не связаны именно с реформированием железнодорожного транспорта, он должен выполнять их безотносительно всяких мер по реформированию. Кроме того, задачи реформы не всегда соответствуют целям, а более детальные цели этапов реформы не связаны с общими целями. Например, целью третьего этапа является «формирование конкурентного рынка транспортных услуг». Не ясно, однако, каким образом эта подчинённая цель поможет достичь общих целей.

Подход, основанный на анализе показателей деятельности, также не является корректным. Как правило, изменение этих показателей связано с общим подъёмом или спадом экономики и изменением объёмов промышленного производства, потому не отражает результатов воздействия мероприятий реформы. Сказанное позволяет сделать вывод, что апеллировать к производственным показателям для положительной оценки хода реформы нельзя.

Наиболее объективным является подход, основанный на создании системы показателей, отдельных для каждой группы интересов, которые зависят от эффективности деятельности железнодорожного транспорта. По мнению автора, к основным группам интересов относятся:

– *Государство*. Применительно к структурной реформе железнодорожного транспорта интерес государства двойственен. С одной стороны, государство выступает как выразитель интересов общества и как субъект, регулирующий общественные отношения в транспортной сфере. С другой стороны, государство — это единственный акционер ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»), и с этой точки зрения оно само является субъектом корпоративных отношений.

– *Потребители услуг*: грузоотправители и пассажиры. Именно на удовлетворение потребностей этих общностей направлена работа железнодорожного транспорта.

– *Компании — хозяйствующие субъекты* в отрасли. В эту группу интересов входит не только само ОАО «РЖД» (интересы которого как коммерческой организации далеко не всегда совпадают с интересами государства), но и множество других компаний, независимых от него, оказывающих различные виды услуг (оперирование вагонным парком, ремонт подвижного состава, научно-исследовательские работы и др.).

Для оценки общих социально-экономических последствий необходимо использование системы показателей, характеризующих результаты реформы для отдельных групп интересов. В сфере грузовых перевозок такими показателями могут быть:

– для государства — совокупные общественные издержки на перевозку всех грузов железнодорожным транспортом в экономике;

– для грузоотправителей — показатели, характеризующие цену (динамика ставок на грузовые перевозки, включая нерегулируемые цены операторов) и качество перевозок (например, соблюдение сроков доставки, сохранность грузов);

– для хозяйствующих субъектов в отрасли — рентабельность основных видов деятельности.

В сфере пассажирских перевозок показателями могут быть:

- для государства — транспортная подвижность населения, характеризующая удовлетворение потребности жителей в транспортных услугах;
- для пассажиров — показатели, характеризующие цену (динамика тарифов в сравнении с динамикой реальных располагаемых доходов) и качество перевозок (процент выполнения графика, удовлетворённость пассажиров);
- для хозяйствующих субъектов в отрасли — рентабельность основных видов деятельности.

#### **4. Определение границ рынка естественной монополии (на примере железнодорожного транспорта)**

Недостатки, проявившиеся в результате проведённых мероприятий реформирования, требуют вновь обратиться к определению границ рынка естественной монополии, в которых следует проводить государственное регулирование.

На сегодняшний день в России сложилось два подхода к определению естественно-монопольной составляющей в деятельности железнодорожного транспорта. Оба предусмотрены Федеральным законом «О естественных монополиях», причём происходит постепенный переход от первого подхода ко второму.

Первый подход заключается в том, что статьёй 4 указанного закона (принятого в 1995 г.) к сферам деятельности субъектов естественных монополий, подлежащих государственному регулированию, отнесены «железнодорожные перевозки». При этом не отмечается никаких разделений на перевозки грузов и пассажиров, перевозки разных видов грузов, перевозки грузов в подвижном составе разной собственной принадлежности и т. п.

Второй подход обусловлен внесением поправки в ту же статью в 2003 г., одновременно с принятием нового Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации». Статья, при сохранении того же перечня сфер деятельности субъектов естественных монополий, была дополнена новым пунктом: «В соответствии с реализуемой по решению Правительства Российской Федерации демополизацией рынка железнодорожных перевозок осуществляется переход от регулирования деятельности субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок к регулированию деятельности субъектов естественных монополий в сфере

предоставления услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования».

Таким образом, подразумевается, что естественно-монопольной составляющей в деятельности железнодорожного транспорта является только содержание и эксплуатация инфраструктуры с предоставлением доступа к ней различным категориям перевозчиков. При этом формально естественно-монопольными перестанут считаться все виды перевозок. Например, пригородные пассажирские перевозки или перевозки небольших партий грузов повагонными отправками. Это означает, что все виды перевозочной деятельности выпадут из-под государственного регулирования, включая отмену регулирования тарифов.

Представляется, что оба «крайних» подхода являются неверными. Одним из непосредственных следствий реформы явилось снижение объёмов перевозок грузов вследствие организационных и технических проблем. Это ограничивает темпы экономического роста, затрудняет (или даже делает невозможным) продажу товаров промышленными компаниями и их снабжение сырьём для производства продукции, снижает интенсивность обменных процессов в экономике. Аналогичным образом, сокращение предложения в сфере пассажирских перевозок или стремительный рост цен на билеты приводит к снижению транспортной подвижности населения. В этой связи представляется неверным ограничивать естественно-монопольный сегмент сферой предоставления услуг инфраструктуры, а все виды перевозочной деятельности считать конкурентными.

Определение границ рынка естественной монополии должно производиться с учётом сложившейся межвидовой конкуренции (и её потенциала) железнодорожного транспорта с другими видами транспорта отдельно по перевозкам грузов, перевозкам пассажиров в дальнем следовании и перевозкам пассажиров в пригородном сообщении.

В сфере перевозок грузов в настоящее время возникают проблемы с недостаточностью или избыточностью государственного регулирования в отдельных видах перевозок. Так, при перевозках массовых грузов на дальние расстояния конкуренция создаёт массу проблем технологического плана и приводит к увеличению стоимости перевозки за счёт потери эффекта масштаба и роста издержек, связанных с увеличением количества посредников в транспортной цепочке. В то же время в тех сегментах, где существует активная конкуренция с другими видами транспорта, жёсткое государственное регулирование тарифов не даёт возможности организациям железнодорожного транспорта гибко реагировать на потребности клиентов и приводит к уходу грузов на другие виды транспорта. Кроме того, государственное регулирование

тарифов на перевозки сильно сдерживает конкуренцию при наличии сезонности межвидовой конкуренции. В работе приводятся примеры полного ухода с железнодорожного на автомобильный транспорт перевозок мороженой рыбы из Мурманска в Москву, ухода значительных объёмов перевозок нефтеналивных грузов на речной транспорт в летний период, где тарифы договорные и зависят от размера партии. У железнодорожного перевозчика при этом нет возможности снижать тарифы. Также жёсткое регулирование тарифов на перевозку контейнерных грузов, несмотря на объективные преимущества железных дорог в виде более короткого расстояния и скорости доставки, не позволяет конкурировать железнодорожному транспорту с морским.

В работе отмечается, что при рассмотрении вопроса выделения конкурентных сегментов фактически произошла подмена понятия «услуги по перевозке груза» на «услугу по предоставлению подвижного состава (грузовых вагонов) под перевозку». Считается, что предоставление вагонов стало конкурентным сегментом, и произошло дерегулирование этой сферы деятельности. Однако конечный клиент железнодорожного транспорта заинтересован именно в услуге по перевозке, а какой при этом используется подвижной состав, как правило, для него не имеет значения. В результате сложность в получении услуги (необходимость для клиента помимо заказа перевозки дополнительно «искать» вагоны) и рост цен привели к ухудшению качества обслуживания многих грузовладельцев.

По мнению автора, для определения естественно-монопольного сегмента в сфере перевозок грузов необходимо учитывать следующие факторы: вид груза (основные номенклатурные группы); дальность перевозки; тип отправки (маршрутная, групповая, повагонная или мелкая); тип используемого подвижного состава; сезонность. Для каждой номенклатурной группы перевозимых грузов (например, минерально-строительные, лесные, нефтеналивные грузы) и для разных типов отправок должны быть определены диапазоны расстояний, на которых железнодорожный транспорт конкурирует с другими видами транспорта. Для того чтобы определить естественно-монопольный сегмент в перевозках грузов, необходимо проанализировать их объёмы по номенклатурам и поясам дальности на разных видах транспорта. К сожалению, в открытом доступе такая информация не публикуется.

В перевозках пассажиров в дальнем следовании железнодорожный транспорт, как правило, вступает в сильную конкуренцию с автомобильными перевозчиками (в основном на расстояниях 200—1000 км) и с авиаперевозчиками (на расстояниях от 500 км и далее). Исходя из этого, необходимо сравнивать издержки на перевозку одного пассажира различными видами транспорта. Государству может оказаться более выгодным

субсидировать авиаперевозки на дальние расстояния, чем поддерживать железнодорожные. При определении естественно-монопольного сегмента необходимо учитывать наличие аэропортов, дальность населённых пунктов до ближайшего аэропорта, наличие регулярных перевозок из этого аэропорта (для больших расстояний), наличие развитых автодорог и автобусного сообщения (для коротких расстояний). Необходим полинейный и постанционный принцип определения наличия конкуренции с другими видами транспорта.

Естественно-монопольный сегмент железнодорожного транспорта в перевозках пассажиров в пригородном сообщении определяется наличием или отсутствием альтернатив по перевозкам на других видах транспорта. Конкурентами могут быть перевозчики на автомобильном или водном транспорте. Безальтернативность железнодорожного транспорта должна быть установлена по региональному принципу и определяется двумя факторами: отсутствием альтернативных путей сообщения (автодорог или водных путей) вообще; отсутствием альтернативных путей с достаточной пропускной способностью при высоком уровне их загрузки и массовом характере пригородных перевозок. Исходя из этого, железнодорожный транспорт в пригородном сообщении является безальтернативным в следующих случаях:

- в крупных агломерациях (характерны маятниковые миграции, когда массово население можно перевезти только железными дорогами, это позволяет снизить пробки на автодорогах и вредные выбросы в атмосферу);

- в регионах, где практически отсутствуют альтернативные пути сообщения (автомобильные, водные) вдоль имеющихся железнодорожных линий;

- для обслуживания населённых пунктов, расположенных вдоль железнодорожных линий, где нет автодорог соответствующей категории (даже при наличии, в целом, в субъекте РФ автодорожной сети).

В остальных случаях (при наличии хороших автодорог и/или при отсутствии массового спроса на перевозки) железнодорожный транспорт конкурирует с другими видами транспорта либо неконкурентоспособен с ними и не может считаться монопольным.

## **5. Рекомендации по совершенствованию механизмов реформирования естественных монополий**

На основании проведённого исследования в работе отмечаются следующие рекомендации для органов исполнительной власти по дальнейшим направлениям реформирования естественных монополий (на примере железнодорожного транспорта):



1. Требуется существенно уточнить сферу деятельности субъектов естественных монополий на транспорте. Естественно-монопольные виды деятельности должны быть определены в результате сегментации рынка железнодорожных перевозок и определения степени конкуренции железнодорожного транспорта с другими видами транспорта. Очевидно, что от чрезмерного дерегулирования в отдельных сферах страдает большое число экономических агентов, так как не может получить услугу по приемлемым ценам из-за потери эффекта масштаба при искусственном развитии конкуренции в естественно-монопольных видах деятельности.

2. При проведении реформирования и определении целесообразности применения отдельных его механизмов необходимо учитывать технологический процесс функционирования естественно-монопольной отрасли. Внедрение экономико-теоретических моделей развития конкуренции на практике может обернуться потерей управляемости и чрезмерным ростом затрат на стандартные услуги, вызванные вынужденным изменением технологии при использовании не предназначенной для этого инфраструктуры. Примером тому может служить децентрализация управления вагонным парком в грузовых железнодорожных перевозках, следствием которой является ухудшение эффективности использования основных средств и рост издержек для всех грузоотправителей. Необходимо отказаться от оценки результатов реформы по развитию конкуренции в частных технологических операциях (какой является предоставление вагона под перевозку) и стимулировать предоставление компаниями комплексных транспортных перевозочных услуг, создать условия для повышения конкурентоспособности железнодорожного по сравнению с другими видами транспорта.

3. Требуется разработка механизма прямого субсидирования перевозок пассажиров, обеспечивающего соответствие фактическим объёмам транспортной работы перевозчиков, повышение ценовой доступности перевозок для населения, повышение качества предоставляемых услуг, нормальное развитие этого вида деятельности и модернизацию материально-технической базы.

4. Необходимо наладить учёт статистических показателей, позволяющих получить обратную связь от проводимых преобразований. Показано, что для оценки последствий реформирования требуется статистическая информация о деятельности всех субъектов, работающих на рынке перевозок, а не только государственной публичной компании, какой является ОАО «РЖД». Кроме того, важно, чтобы в такой общественно значимой сфере основные производственные и финансовые показатели были открытыми для обеспечения должной степени прозрачности и общественного контроля.

### III. РАБОТЫ, ОПУБЛИКОВАННЫЕ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

1. Мировой опыт реформирования железных дорог / Саакян Ю. З. и др. — М.: ИПЕМ, 2008. — (Труды Института проблем естественных монополий). 3,5 п. л.

2. *Алексеев Е. А.* Перспективы развития конкуренции и проблемы структурного реформирования железнодорожного транспорта России // Материалы докладов 16-й Международной конференции студентов, аспирантов и молодых ученых «Ломоносов» / Отв. ред. И.А. Алешковский, П.Н. Костылев, А.И. Андреев. [Электронный ресурс] — М.: МАКС Пресс, 2009. С. 116—117. 0,1 п. л.

3. *Алексеев Е. А.* Трансформация подходов к определению естественной монополии // Актуальные проблемы теории и практики управления: 10-я выездная научно-практическая конференция студентов, аспирантов и магистрантов; 24–25 октября 2009 г.; Звенигород, пансионат «Университетский»: Сборник материалов [Электронный ресурс] — М.: Университетский гуманитарный лицей, 2010. С. 69—75. 0,6 п. л.

4. *Алексеев Е. А.* Изменение границ рынка и перспективы развития конкуренции в сферах естественной монополии // Сборник трудов 1-й Международной конференции молодых учёных «Актуальные проблемы науки и техники» — Уфа: 2009. 0,7 п. л.

5. *Алексеев Е. А.* Либерализация железнодорожного транспорта: зарубежный опыт // Мировая экономика и международные отношения. 2010. № 11. С. 27—36. 0,7 п. л.

6. Реформирование естественных монополий России. — М.: ИПЕМ, 2010. 2,5 п. л.

7. *Алексеев Е. А.* «Оценка социально-экономических последствий реформирования естественных монополий» // Актуальные проблемы теории и практики управления: 11-я выездная научно-практическая конференция студентов, аспирантов и магистрантов ФГУ; 22–24 октября 2010 г.; Звенигород, пансионат «Университетский»: Сборник материалов [Электронный ресурс] — М.: Университетский гуманитарный лицей, 2011. 0,7 п. л.

8. *Алексеев Е. А.* «Пригородные железнодорожные перевозки: закрыть нельзя развивать» // Транспортная стратегия — XXI век. 2011. № 14. 0,6 п. л.