

УДК 338.5; 330.552; 65.03

Е.Б. Кибалов, М.В. Пятаев

Реформа железнодорожного транспорта России: теория и практика

Исследование выполнено при финансовой поддержке РГНФ («Методология и методика оценки крупномасштабных инвестиционных проектов в ситуации фундаментальной неопределенности», проект № 14-02-00159 а)

В историческом, теоретическом и практическом аспектах рассматривается структурная реформа железнодорожного транспорта России и анализируются причины ее неоднозначных результатов. Если вести отсчет с 1998 г., когда появилась первая официальная концепция реформирования МПС России, то практические мероприятия по ее развитию длятся уже 17-й год. Тем не менее реформа в том виде, в котором она замышлялась первоначально, далека от завершения, средства для ее осуществления оказались недостаточными, а конечные цели, как следствие, достигнуты лишь частично.

Указывается на несоответствие западных моделей регулирования естественных монополий российским реалиям. Железнодорожная отрасль России, ее организационно-технологическая специфика такова, что имеет место сильная зависимость между снижением уровня затрат и увеличением масштабов перевозочной деятельности. Поэтому, как считалось до недавнего времени, государству выгодно, объявив железнодорожного монополиста естественным, не дробить его, не коммерциализировать продукты дробления и не погружать их в конкурентную среду, а установить над таким монополистом жесткий контроль и регулировать его деятельность в собственных интересах. В западной теории применительно к естественным монополистам различают государственное регулирование поведенческого и структурного типов. Оба типа регулирования железнодорожного транспорта в России были применены с искажениями, связанными с особенностями переходного периода экономики страны от плановой к рыночной.

Это имело негативные экономические и социальные последствия как для России в целом, так и для корпорации ОАО «РЖД», а сама идея реформирования по западным рецептам важнейшей инфраструктурной отрасли оказалась несостоятельной. Причина заключается в том, что ни отечественная, ни западная экономическая наука к настоящему времени не разработали действенных методов оценки общественной эффективности структурных реформ, по масштабности и значимости сопоставимых с проектом структурной реформы ОАО «РЖД».

В статье предлагается оценивать общественную эффективность крупномасштабных железнодорожных проектов – инвестиционных и институциональных (например, структурной реформы ОАО «РЖД») – с помощью макромоделей экономики страны. В качестве таковой рассматривается Оптимизационная межрегиональная межотраслевая модель – железнодорожный транспорт (ОМММ-ЖДТ), разработанная совместно с ИЭОПП СО РАН. Приводятся результаты экспериментальных расчетов общественной эффективности проекта реконструкции системы «Транссиб – БАМ».

Ключевые слова: *межотраслевые модели, Транссибирская магистраль, БАМ, железнодорожный транспорт, крупномасштабный проект, региональная экономика.*

Если вести отсчет с 1998 г., когда появилась первая официальная концепция реформирования МПС России [1], то практические мероприятия по ее развитию длятся уже 17-й год. Тем не менее последние события свидетельствуют о том, что реформа в том виде, в котором она замышлялась [2], далека от завершения, средства для ее осуществления оказались недостаточными, а конечные цели, как следствие, достигнуты лишь частично.

Теория вопроса берет свое начало с пионерной статьи представителя французской инженерной традиции Ж. Депюи «Об измерении полезности общественных работ», написанной еще в 1844 г., когда железнодорожные проекты и сложные искусственные сооружения на них, говоря языком современным, были

стартапами*. Позднее концепция Депюи была усовершенствована А. Маршаллом, Г. Хотеллингоми, Р. Коузом. Таким образом, зарождение интересующей нас теории связано, прежде всего, с развитием железнодорожного транспорта, но не только. «Железнодорожный век, – пишет наш современник М. Блауг, – естественно, заострял внимание на экономике общественных благ. Регулируемое ценообразование на железнодорожном транспорте усилило контраст между предельным и совокупным благосостоянием, и значительные постоянные издержки железнодорожного транспорта придали значимость расхождению между предельными и средними издержками. Короче говоря, здесь наконец обретается конкретный

* Здесь стартап понимается как венчурный проект.

институциональный базис для появления маржинализма в экономической науке третьей четверти XIX в.» [3].

С тех пор, когда институциональный базис был обретен, прошло полтора века, и, например, теория регулируемого ценообразования на железнодорожном транспорте трудами С.Ю. Витте, П. Массе [4], У. Баумоля [5] и многих других была существенно продвинута. Более того, она стала элементом экономической культуры, а соответствующие графические модели, иллюстрирующие основные положения теории, вошли в учебные пособия, изданные на русском языке и предназначенные для студентов и аспирантов вузов (например, [6]).

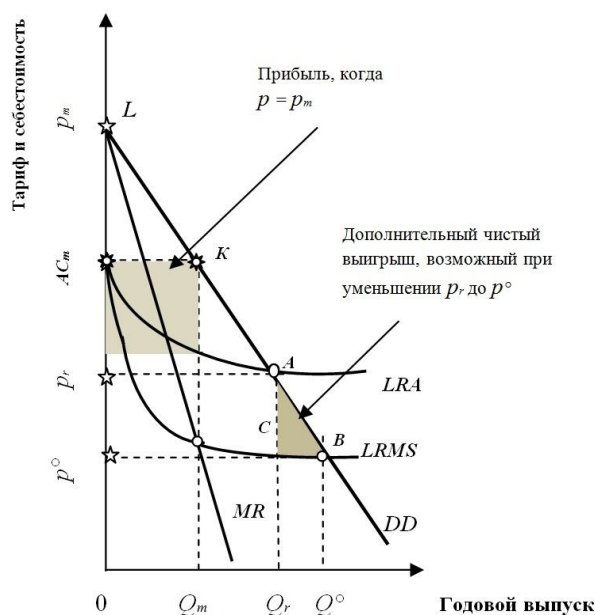
Казалось бы, есть теория, проверенная практикой (правда, западной), но ведь и отечественные либералы, пытающиеся до сих пор имплантировать в экономику и общество России западные институты, эту теорию почитали как догмат веры. Следовательно, в начале железнодорожной реформы, которую они инициировали, соответствующие программы и концепции должны были ориентироваться именно на постулаты этой теории. Что же произошло на деле? Для конкретизации дальнейшего изложения приведем достаточно простую теоретическую схему (западную) и, отталкиваясь от нее, покажем, как реформаторы, пытаясь использовать ее либеральные ус-

тановки в российских условиях, *искажали* эту теорию и к чему это привело на практике.

Организационно-технологическая специфика железнодорожной отрасли такова, что имеет место сильная зависимость между снижением уровня затрат и увеличением масштабов перевозочной деятельности. Поэтому, как считалось до недавнего времени, государству выгодно, объявив железнодорожного монополиста естественным, не дробить его, не коммерциализировать продукты дробления и не погружать их в конкурентную среду, а установить над таким монополистом жесткий контроль и регулировать его деятельность в собственных интересах. В теории (еще раз подчеркнем – западной) применительно к естественным монополистам различают государственное регулирование *поведенческого и структурного типов* [7]. Рассмотрим сначала упомянутые выше искажения поведенческого типа, выбрав для анализа тарифную политику.

На рисунке [8] представлена теоретическая модель естественного монополиста, не привязанная к конкретной отрасли, но удобная для демонстрации упомянутых выше искажений применительно к отрасли железнодорожной.

На рисунке обозначено: DD – линия спроса на перевозки; LRA – долгосрочные средние затраты (в том числе нормальная



Естественная монополия

прибыль); $LRMS$ – предельные издержки (долгосрочные); p_m – монопольный тариф; Q_m – монопольный объем перевозок; MR – предельный доход; p_r – тариф, равный средним издержкам, которому соответствует объем перевозок Q_r ; p° – тариф, которому соответствует объем перевозок Q° для совершенно конкурентного рынка; AC_m – совокупные средние издержки, при этом общая величина монопольной прибыли равна затененной площади $(p_m - AC_m)Q_m$.

Искажение I – применение западных рецептов регулирования поведения естественного монополиста – железнодорожной отрасли России без учета того, что эти рецепты, разработанные и более или менее успешно применявшиеся в стационарной конкурентной рыночной экономике Запада, неприменимы в том же виде в монополизированной псевдорыночной экономике России. Действительно, за многие годы железнодорожных реформ под присмотром экспертов корпорации McKinsey были апробированы все три главных варианта тарифного регулирования деятельности сначала МПС России, а затем ОАО «РЖД» [9]:

- тарифы на уровне, близком к предельным издержкам ($p^\circ \sim LRMS$);
- тарифы на уровне средних издержек ($p_r \sim LRA$);
- двухставочные тарифы.

Результаты: тарифы на пассажирские перевозки по железным дорогам приблизились к авиационным, а в некоторых случаях превысили их. В то же время сегодня скорость доставки грузов стабилизировалась на впечатляюще низком уровне: 10–11 км/ч (230–250 км/сут), в то время как средняя участковая скорость составляет 36 км/ч. Такая разница объясняется простоями вагонов в пунктах погрузки, выгрузки и на технических станциях маршрута следования [10].

К сожалению, длительные простои есть следствие разнонаправленных государственных регуляций: одной рукой регулятор индексирует железнодорожные тарифы (как правило, «со скрипом», упорно не включая в них инвестиционную составляющую), а другой – средствами фискальной политики конфискует доходы железнодорожников, удерживая многие годы рентабельность естест-

венного монополиста на уровне, близком к 1 %* [11]. В такой ситуации отрасль за свой счет не может создать современный технологический базис погрузо-разгрузочных комплексов на сети железных дорог и развить должным образом саму сеть. Руководство ОАО «РЖД» вынуждено систематически обращаться к государству-регулятору за послаблениями различного рода: компенсировать «выпадающие» доходы, требовать от отраслей – поставщиков ресурсов снизить цены для ОАО «РЖД» и т.п. Но самое главное, от чего систематически уклоняется государство (доминирующий собственник корпорации), – обеспечить в должном объеме инвестиции для нормализации воспроизводственного процесса на железных дорогах общего пользования, причем на инновационной основе и в рамках сетевого контракта. Без такой «дружественной» политики в отношении ключевой для России транспортной отрасли ее субъект – ОАО «РЖД» вынуждено эксплуатировать физически и морально устаревшие активы, вводить ограничения на скорость, избавляться от малодоходных железных дорог и снижать объемы нерентабельных перевозок. В частности, сокращать количество пригородных электричек, что является искажением теоретической схемы, приведенной на рисунке, вызванным неумением регулятора-государства устанавливать тарифы хотя бы на уровне долгосрочных средних издержек LRA .

Искажение II – применение западных рецептов для структурного регулирования поведения естественного монополиста – железнодорожной отрасли России без учета типа поведенческого регулирования с помощью тарифов. Кроме того, имела место неверная трактовка либеральной теории при проведении структурной реформы железнодорожного транспорта, когда российские реформаторы надеялись повысить эффективность отрасли за счет активизации механизма конкуренции на транспортном рынке в целом и на рынке железнодорожных перевозок соответственно. Полноценная конкуренция не воз-

* Так, по заявлению президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина, в 2008 г. рентабельность корпорации составила 0,4 %.

ника, так как она системно связана с поведенческим регулированием, которое было и остается жестко государственным, несовместимым с политикой дерегулирования тарифов. А вертикальное (взамен горизонтального) дробление железнодорожного монополиста оказалось паллиативом и вместо эффективной конкуренции «на рельсах» едва не вызвало потерю управляемости железнодорожными перевозками в середине 2011 г.

Результат: конкуренция как инструмент повышения эффективности железнодорожного транспорта была скомпрометирована, и ОАО «РЖД», сменив территориально-функциональную модель управления на модель управления по видам деятельности, превратилось в гигантского организационного монополиста, отнюдь не естественного [12], в сложно построенное железнодорожное государство в государстве. Это и послужило, на наш взгляд, причиной антисоциального поведения корпорации, которая продемонстрировала непонимание того, что массовая отмена электричек есть средство разрушения социальной ткани общества.

Остановимся на проблеме непонимания. Оно, среди прочих причин, детально проанализированных, например, в [13], есть следствие отсутствия со стороны теории четких практических рекомендаций работникам (в данном случае топ-менеджменту ОАО «РЖД» и аппарату регулятора-государства), как рассчитывать и учитывать общественную эффективность вариантов функционирования и развития железнодорожной корпорации. Поясним данную мысль с помощью приведенного выше рисунка.

В случае если железнодорожный тариф устанавливается регулятором на уровне p^0 , монополист ОАО «РЖД» терпит убытки, так как из-за высоких постоянных затрат его средние долгосрочные издержки LRA превосходят предельные долгосрочные издержки $LRMS$. Однако при этом объем услуг по перевозкам оказывается на эффективном уровне Q^0 и потребитель, если тариф снижается с p_r до p^0 , получает дополнительный чистый выигрыш (в дополнение к выигрышу, отражаемому фигурой LAp_r), соответствующий площади ABC .

Если монополия не регулируется вообще, то ее естественным поведением будет установление тарифа на уровне p_m , т.е. перевозки осуществлялись бы на уровне точки K . Тогда монополист получал бы сверхприбыль, намного большую, чем прибыль нормальная. Равновесие в точке K не отвечает ни интересам общества в целом (площадь треугольника $p_m K A C_m$, соответствующая потребителю излишку, минимальна), ни интересам клиентов, которые платят за перевозки больше, чем в точке A , и получают эти услуги в минимальном объеме Q_m .

Таким образом, возникает необходимость отказа от крайних решений и нахождения компромиссного варианта. Нередко в этом качестве принимается точка A на линии спроса DD , т.е. государство устанавливает тариф на уровне долгосрочных средних издержек естественного монополиста. При этом с позиции общественного интереса объем перевозок Q_r оказывается неоптимальным, кроме того, такой тариф стимулирует монополиста увеличивать расходы без достаточных на то оснований. В целом экономическая наука пока не нашла рецепта решения «дилеммы регулирования» в тарифном интервале $p_m - p_r$ для общего случая, хотя частные удовлетворительные решения (например, в США) найдены [14].

О попытке использовать положительный опыт США при реформировании железнодорожного транспорта России свидетельствует привлечение экспертов американской аудиторской компании Arthur Andersen и консалтингового партнерства McKinsey к разработке проекта Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, который был утвержден Постановлением Правительства РФ № 384 от 18 мая 2001 г. Американцы работали в группе экспертов, сформированной из представителей МПС, МАП, Минэкономразвития и ЗАО АКГ «Развитие бизнес-систем» [15]. Тем не менее программа, как следует из вышеизложенного, оказалась неудачной: в отличие от закона Стэггера, принятого в 1980 г. и сыгравшего роль спасителя американских железных дорог от полного краха, она не решила ключевой задачи – создания конкурентного рынка железнодорожных перевозок в России и, следовательно, не

способствовала радикальному повышению их эффективности.

Рассмотрим две, как представляется, главные причины искажений I и II, отмеченных выше.

Первая причина. Обратим внимание на институциональные особенности железных дорог России. Развитие американских железных дорог исторически шло «снизу», имело коммерческую основу, и железные дороги всегда были и остаются частными, несмотря на разные модели государственного регулирования. В то время как отечественные железные дороги после короткого коммерческого этапа своего становления в последней трети позапрошлого века следующие 100 лет развивались «сверху», централизованно, были управляемы государством. Поэтому наши железные дороги до начала структурной реформы 2003 г. были (как и после дореволюционного их огосударствления по инициативе С.Ю. Витте) по сути имперскими, преимущественно стратегическими и лишь в небольшой их части коммерческими. Конкурентного рынка железнодорожных перевозок в послереволюционный период не существовало, причем, как и в других отраслях экономики. В либерализованной России такового нет до сих пор, а есть рынок монопольно-олигархический, который весьма далек от западных теоретических схем в любой их модификации.

Вторая причина. Неудача либеральной реформы железнодорожного транспорта России была исходно предопределена непринятием во внимание на старте структурных преобразований важнейших факторов: технологической отсталости, низкой плотности сети железных дорог и «некоммерческой» (радиально-лучевой) конфигурации этой сети [16]. В логике системного подхода структурную реформу следовало начинать с анализа ресурсно-технологического базиса железнодорожного транспорта, находившегося к началу реформ, несмотря на его пресловутое единство, в состоянии «переэксплуатации». Исходя из этого очевидного факта, стартовать было бы логично с определения капитальных расходов для реализации допустимых альтернатив превращения железных дорог из элемента «ржавого пояса индустриальной экономики» в

современную высокоскоростную транспортную систему. Этого сделано не было, поэтому даже революционные идеи состязательных рынков [5, 17], оказавшиеся эффективными в США, в России не сработали [18, 19].

Так, осенью 2011 г. на железных дорогах случился коллапс: грузы доставлялись на неделю, а иногда на 1–1,5 месяца позже положенного срока, что стало следствием разрыва теории и практики. В соответствии с теорией состязательных рынков, идеи которой использовались нашими реформаторами, был создан конкурентный рынок операторов грузовых перевозок со свободным доступом на него частных компаний. К тому моменту (на начало 2006 г.) средний возраст универсальных вагонов ОАО «РЖД» достиг 21,5 года, т.е. износ составлял 80,9 % [20]. По состоянию на начало 2010 г. более 2 000 частных компаний без дополнительных расходов со стороны государства инвестировали в строительство подвижного состава почти 400 млрд р. (в ценах тех лет). Мощности вагоностроительных предприятий были загружены, а общероссийский вагонный парк существенно обновлен. Это увеличило в основном доходность работы ОАО «РЖД», так как в грузовых перевозках частники в итоге получили 20 % общего объема доходов, а ОАО «РЖД» как перевозчик – 80 % [21].

В ответ на обвинения в критическом снижении пропускных способностей железных дорог ОАО «РЖД» отвечало, что непредвиденный прирост парка вагонов и огромное количество частных операторов привели к встречным перевозкам порожних вагонов (60 тыс. в сутки). Возникший хаос, как утверждала корпорация, был следствием того, что на протяжении многих лет железнодорожная сеть практически не расширялась, а 6 тыс. км занимают так называемые узкие места с ограничениями по пропускной способности [22].

На наш взгляд, методологической первопричиной всех искажений, вызвавших неудачу структурной реформы железнодорожного транспорта, является *неучет фактора неопределенности* при реализации любых моделей реформирования и регулирования естественных монополистов – отечественных и зарубежных. Все рассмотренные выше модели и

подходы были детерминистскими и по сути коммерческими, а общественная эффективность в них учитывалась приблизительно, с помощью анализа так называемого потребительского излишка. Поэтому западная наука и бизнес всегда относились к ним скептически. Даже кейнсианцы в учебниках по экономике писали: «Проблемы, связанные с властью монополий (как естественных, так и не являющихся таковыми)... намного сложнее в реальном мире, где много неопределенности, а цели являются политически заданными» [23].

Посткейнсианцы же придерживаются той точки зрения, что в условиях фундаментальной неопределенности современного мира государство несет основную ответственность за снижение ее степени. «Эффективность деятельности государства по уменьшению неопределенности, – утверждают они, – проявляется, прежде всего, в том, какова структура вложений экономических агентов в активы длительного пользования. Чем больше средств вкладывается в производственные активы, которые вносят важный вклад в ВВП и создание рабочих мест, тем более успешно государство» [24].

Для экспериментальной проверки этой успешности в СГУПС анализируются крупномасштабные инвестиционные проекты (КИП) на железнодорожном транспорте. Будучи ключевыми элементами транспортной инфраструктуры на востоке страны, они, во-первых, открывают масштабный доступ к ресурсному потенциалу Сибири и Дальнего Востока, утилизация которого к настоящему моменту составляет не более 10–15 % его потенциального объема. Во-вторых, железнодорожные КИП, образуя скелетный каркас транспортной системы на востоке страны, служат конфигураторами, порождающими капиллярную транспортную сеть, – основу для устойчивого (социально ориентированного) развития российской периферии. В-третьих, КИП класса реализуемого сегодня проекта реконструкции системы «Транссиб – БАМ» или начатого под названием «Северный широтный ход» проекта строительства Приполярной железной дороги имеют геополитическое и военно-стратегическое значение для России.

Методически наша разработка является развитием идей академика А.Г. Гранберга и

созданной им школы экономистов-математиков в ИЭОПП СО РАН, предложивших использовать комплекс межрегиональных межотраслевых моделей для оценки крупных инвестиционных проектов по глобальным критериям [25]. Для такой оценки нами использовалась версия базовой Оптимизационной межрегиональной межотраслевой модели (ОМММ), именуемая ОМММ-ЖДТ (Железнодорожный транспорт) [26] и разработанная в рамках проекта «СОНАР» [27].

Элементом новизны в разработке явилось использование ОМММ-ЖДТ в качестве генератора сценариев-контрастов развития внешней среды КИП (экономики России), что позволило сформировать стратегическую оценочную матрицу, элементами которой является глобальная эффективность КИП в каждом из рассмотренных сценариев.

К настоящему времени на примере железнодорожного проекта «Транссиб – БАМ» осуществлена серия экспериментальных модельных расчетов, которые показали пригодность предложенного инструментария для расчетов оценок общественной эффективности крупномасштабных железнодорожных проектов, включенных в отраслевые стратегии. Также была продемонстрирована зависимость макроэкономической эффективности проекта модернизации Транссиба и БАМа от существования значительной зоны неопределенности в оценке уровней пропускной способности сети железных дорог Восточного полигона [28].

В настоящее время на БАМе лишь 15 % от общей длины составляют двухпутные участки, а 85 % – однопутные. Электрифицирован только 31 % БАМа. Таким образом, лимитирующими участками на Восточном полигоне ОАО «РЖД» являются тяговое электроснабжение, участковые и сортировочные станции, однопутные полигоны протяженностью более 30 км. В утвержденном паспорте инвестиционного проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей» заявлена сумма инвестиций в размере 560 млрд, которая использовалась нами как заданный параметр при проведении прогнозных расчетов. В рам-

ках реализации этого проекта планируется устранить лимитирующие участки, что означает построить и реконструировать следующие объекты инфраструктуры: 92 станции, 47 разъездов, 488 км дополнительных главных путей, 19 тяговых подстанций, 680 км автоблокировки, 350 км контактной сети, 460 км вторых путей. Создание такого количества объектов, которые в целом являются элементами крупномасштабного инвестиционного проекта, сопряжено с ростом потребности продукции из смежных отраслей экономики, таких как промышленность, строительство, электроэнергетика, металлургия и др. Таким образом, проект модернизации образует мультипликативные эффекты, которые распространяются на экономику в целом.

Прогнозные расчеты с использованием ОМММ-ЖДТ проводились в сценарии, который характеризуется темпами роста экономики до санкций в отношении России и соответственно до контрсанкций России в отношении импортеров из западных стран. Динамику этого сценария задавали транспортные и энерго-сырьевые проекты, осуществляемые как элементы внешней среды.

Результаты расчетов показали, что проект модернизации БАМа и Транссиба стратегически необходимо реализовывать, так как в этом случае среднегодовые прогнозные темпы прироста ВВП в 2011–2020 гг. составят 4,24 %, а в случае, если проект модернизации не будет реализован, – 3,65 %. Помимо того что модернизация БАМа и Транссиба приводит к приросту темпов ВВП, проект также оказывает положительное влияние и на прогнозные темпы конечного потребления домашних хозяйств: 4,15 % с модернизацией против 3,87 % без нее [29].

В настоящее время серия экспериментальных расчетов продолжается, и направлены они на выявление сравнительной общественной эффективности развития проекта «Транссиб – БАМ» с проектами Приполярной железнодорожной магистрали, базовыми для освоения Арктического шельфа, и с проектом восстановления Транскорейской магистрали для выхода на Южную Корею. Наиболее предпочтительный проект выявляется с помощью модифицированных нами правил теории принятия решений в ситуации неопределенности [30, с. 7].

Библиографический список

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 15 мая 1998 г. № 448 «О концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта». М., 1998. 9 с.
2. Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте, утв. Постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 г. № 384. М., 2001. 41 с.
3. Блауг М. Экономическая мысль в ретроспективе. М.: Дело ЛТД, 1994. 299 с.
4. Массе П. Критерии и методы оптимального определения капитальных вложений / Пер. с франц. Ф.Р. Окуновой и А.И. Гладышевского; Науч. ред. и вступ. ст. А.В. Жданко. М.: Статистика, 1971. 503 с.
5. Баумоль У. Детерминанты отраслевой структуры и теория состязательных рынков // Панорама экономической мысли конца XX столетия / Под ред. Д. Гринзуэя, М. Блини, И. Стюарта; Пер. с англ. В.С. Автономова. СПб., 2002. Т. 1. С. 618–637.
6. Экономикс: Англо-русский словарь-справочник / Э. Дж. Долан, Б.И. Домненко. М.: Лазурь, 1994. 544 с.
7. Белоусова Н.И., Васильева Е.М. Вопросы теории государственного регулирования и идентификации естественных монополий. М.: КомКнига, 2006. 151 с.
8. Хайман Д.Н. Современная микроэкономика: анализ и применение: В 2 т. / Пер. с англ. М.: Финансы и статистика, 1992. Т. II. 114 с.
9. Тарифы железнодорожного транспорта. Цены и ценообразование // Библиотекарь.Ру: Электронная библиотека нехудожественной литературы. URL: <http://www.bibliotekar.ru/cena-cenoobrazovanie-2/22.htm> (дата обращения: 22.02. 2015).
10. Скорость и сроки доставки грузов и пассажиров // Транспортные системы: Сайт. URL: <http://transporton.ru/gruzo-passajirskie/83-obshchij-kurs-transporta.html?start=31> (дата обращения: 07.02.2015).
11. Якунин В.И. Десять шагов к эффективности // Эксперт. 2009. № 33 (670). С 4–6.
12. Быкадоров С.А., Кибалов Е.Б. Естествен ли монополизм ОАО «РЖД»? // ЭКО. 2013. № 7 (469). С. 91–105.

13. Аганбегян А.Г. Шесть шагов, необходимых для возобновления социально-экономического роста и преодоления стагнации, рецессии и стагфляции // Деньги и кредит. 2015. № 2. С. 7–13.
14. Железные дороги США: субсидии и госконтроль. URL: <http://nilsky-nikolay.live-journal.com/30117.html> (дата обращения: 22.02.2015).
15. Гурьев А. Эволюция отрасли // Реформа железных дорог. 2008. № 3. URL: <http://www.intuit.ru/studies/courses/3495/737/lecture/22833> (дата обращения: 22.02.2015).
16. Стратегия развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года // ОАО «РЖД»: Официальный сайт. URL: http://doc.rzd.ru/wps/portal/doc?STRUCTURE_ID=5066 (дата обращения: 05.03.2015).
17. Baumol W.I. Contestable Markets: an Uprising in the Theory of industry Structure // American Economic Review. 1982. Vol. 72. P. 1–15.
18. Хусаинов Ф. Железнодорожный транспорт: шаги реформы // Экономическая политика: Сайт. URL: <http://ecpol.ru/component/content/article.html?id=857> (дата обращения: 05.03.2015).
19. Евтюхов С.А., Лукьянов С.А. К вопросу о состязательности российских регулируемых рынков в условиях глобализации // Известия Уральского федерального университета. Серия 3. Общественные науки. С. 104–112. URL: <http://elar.ufu.ru/bitstream/10995/18379/1/iuro-2011-88-13.pdf> (дата обращения: 05.03.2015).
20. Анализ рынка услуг в сфере перевозок грузов железнодорожным транспортом // Федеральная антимонопольная служба: Сайт. URL: http://www.fas.gov.ru/analytical-materials/analytical-materials_8382.html (дата обращения: 05.03.2015).
21. Операторы принесли немалую пользу железной дороге // РЖД-Партнер. 2010. № 8. URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/interview/353035/> (дата обращения: 05.03.2015).
22. Проблемы РЖД (издержки реформы) // СЦБИСТ: железнодорожный форум. URL: <http://scbist.com/mashinisty/17848-problemy-rzhd-izderzhki-reformy.html> (дата обращения 05.03.2015).
23. Фишер С., Дорнбуш Р., Шмалензи Р. Экономика / Пер. с англ. со 2-го изд. М.: Дело ЛТД, 1993. 268 с.
24. Розмаинский И. К формированию посткейнсианской теории государства // Перспективы: Электронный журнал. URL: http://www.perspektivy.info/rus/gos/k_formirovaniyu_postkeinsianskoj_teorii_gosudarstva_2010-04-12.htm (дата обращения: 04.03.2015).
25. Результаты экспериментальных расчетов по оценке эффективности инвестиционных проектов с использованием межотраслевых и межрегиональных моделей / А.Г. Гранберг, Н.Н. Михеева, В.И. Суслов, Т.С. Новикова, Н.М. Ибрагимов // Регион: экономика и социология. 2010. № 4. С. 45–72.
26. Кибалов Е.Б., Кин А.А. Учет фактора неопределенности при оценке крупномасштабных регионально-транспортных проектов: структурно-институциональный подход // Регион: экономика и социология. 2014. № 2 (82). С. 81–94.
27. Бузулуцков В.Ф., Суслов Н.И. СОНАР-ТЭК: моделирование и анализ проблем энергетического комплекса в системе национальной экономики // Системное моделирование и анализ мезо- и микроэкономических объектов / Отв. ред. В.В. Кулешов, Н.И. Суслов. Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2014. С. 40–111.
28. Пятаев М.В., Беспалов И.А. Модель национальной экономики России как инструмент оценки эффективности крупномасштабных железнодорожных проектов // Евразийский союз ученых. 2014. № 5. С. 138–141.
29. Бузулуцков В.Ф., Пятаев М.В., Беспалов И.А. Макроэкономическая оценка транспортного проекта Транссиб с использованием инструментария ОМММ-ЖДТ. Методический аспект // Экономическое развитие России: региональный и отраслевой аспекты: Сб. науч. тр. / Под ред. Е.А. Коломак, Л.В. Машкиной; ИЭОПП СО РАН. Новосибирск, 2014. Вып. 13. С. 87–125.
30. Dyomina O.A., Kibalov Ye.B., Khutoretskii A.B. For support the mining operations on the russian arctic shelf: problem statement and data-analysis tools // InterBering. URL: <http://interbering.com/Dyomina-Kibalov-Khutoretskii/System-analysis-of-transportation-alternatives-for-support-the-mining-operations-of-the-Russian-Arctic-shelf.pdf> (дата обращения: 01.02.2015).

E.B. Kibalov, M.V. Pyataev

The reforming of Russian railway transport: theory and practice

Abstract. The structural reform of the rail transport in Russia in the historical, theoretical and practical aspects is considered; the reasons for its ambiguous results are analyzed. The reform has been lasting for already 17 years, since 1998, when the first official concept of reforming the Russian railways was introduced. However, the reform in its original intent, is far from being complete, as the resources for its implementation have been

insufficient, and the final goals, as a consequence, have been only partially achieved. The discrepancy between the Western models of natural monopolies regulation and the Russian realities is indicated. The railway industry in Russia, its organizational and technological peculiarities lead to the strong dependence of the decline in costs and an increase in transportation activity.

Thus, as it has been thought until recently, the government considers beneficial to declare the railway monopoly a natural one, does not split it up, does not commercialize the products of the reorganization, and does not put them in the competitive environment, but establishes a strict control over the monopoly, regulating its activities for its own use. Western economic theory distinguishes between behavioral and structural state regulation of natural monopolies. Both types of state regulation of the rail transport in Russia have been applied with distortions. It is connected with the peculiarities of the country's transition from planned to market economy. This had negative economic and social consequences for both Russia as a whole, and for the 'Russian Railways' Corporation, and the idea of reforming of the most essential industry according to the western economic concepts was untenable. The reason for it is that neither national nor Western economics have developed the effective methods of evaluating the social effectiveness of structural reforms, comparable in scale and significance to the structural reform of the 'Russian Railways'. The paper proposes to assess the social effectiveness of the investment and institutional, large-scale railway projects (e.g. structural reform of JSC 'Russian Railways') according to the macroeconomic model of the country. As an example, the Optimization inter-regional and inter-industry model – railway transport (OIIM RT), developed together with the Institute of Economics and Industrial Engineering of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences (IEIE SB RAS) is considered. The results of the experimental calculations of social efficiency of the project of the reconstruction of the 'Trans-Siberian Railway – BAM' are suggested.

Key words: *inter-industry models; Trans-Siberian Railway; BAM; railway transport; large-scale project; regional economy.*

Кибалов Евгений Борисович – доктор экономических наук, профессор кафедры «Системный анализ и управление проектами» СГУПСа, главный научный сотрудник Института экономики и организации промышленного производства СО РАН. E-mail: kibalovE@mail.ru

Пятаев Максим Викторович – кандидат экономических наук, доцент кафедры «Системный анализ и управление проектами» СГУПСа. E-mail: procedure@inbox.ru