JEL: R41, L92, O18

УДК 338.47

DOI: [10.14530/se.2018.2.170-183](https://doi.org/10.14530/se.2018.2.170-183)

РЕФОРМА С НЕУЧТЕННОЙ НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЬЮ (о монографии «Реформа железнодорожного транспорта: критический анализ и проблема оценки эффективности»)

А.Б. Бардаль

Бардаль Анна Борисовна – кандидат экономических наук, доцент, старший научный сотрудник. Институт экономических исследований ДВО РАН, ул. Тихоокеанская, 153, Хабаровск, Россия, 680042. E-mail: Bardal@ecrin.ru.
ORCID: 0000-0002-9944-4714

Аннотация. В работе представлена рецензия на монографию Е.Б. Кибалова и А.А. Кина «Реформа железнодорожного транспорта: критический анализ и проблема оценки эффективности», вышедшую в издательстве ИЭОПП СО РАН в 2017 г. К несомненным достоинствам рецензируемой монографии следует отнести оригинальный авторский подход в части комплексного применения методов и приемов теории принятия решений, прикладного системного анализа, модельного аппарата инвестиционного анализа, экономической социологии и экономической публицистики к одной исследовательской задаче – рассмотрению результатов реформы железнодорожного транспорта России. Последняя рассматривается авторами как крупномасштабный институциональный проект с инвестиционной составляющей. Анализ процесса реформирования и его результатов приводит авторов к выводу о наличии фундаментальной проблемы, заключающейся в неучете фактора неопределенности. В книге сформулирована авторская концепция оценки крупномасштабных проектов (институциональных и инвестиционных) в ситуации неопределенности и предлагаются комплексные методы их оценки, включающие, наравне с эконометрическим моделированием, экспертные опросы.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, реформа, фактор неопределенности, риски, Россия

Для цитирования: Бардаль А.Б. Реформа с неучтенной неопределенностью (о монографии «Реформа железнодорожного транспорта: критический анализ и проблема оценки эффективности») // Пространственная экономика. 2018. № 2. С. 170–183. DOI: [10.14530/se.2018.2.170-183](https://doi.org/10.14530/se.2018.2.170-183).

For citation: Bardal A.B. Reform With Unaccounted Uncertainty (Review of The Monograph: 'The Reform of Rail Transport: Critical Analysis and the Problem of Estimating Efficiency'). *Prostranstvennaya Ekonomika* = *Spatial Economics*, 2018, no. 2, pp. 170–183. DOI: [10.14530/se.2018.2.170-183](https://doi.org/10.14530/se.2018.2.170-183). (In Russian).

В 2017 г. в Новосибирске была издана книга «Реформа железнодорожного транспорта: критический анализ и проблема оценки эффективности» (Кибалов, Кин, 2017), авторы которой, Евгений Борисович Кибалов и Анатолий Александрович Кин, – известные исследователи, много лет посвятившие научной работе в стенах Института экономики и организации промышленного производства СО РАН. Они являются авторами множества публикаций, в т. ч. посвященных проблемам оценки крупных инвестиционных проектов, вопросам системного реформирования и пр., изданных на протяжении более сорока лет (Кибалов, Кин, 2016; Кибалов, 2016; Кибалов, Кин, 2014; Кибалов, Кин, 2007).

Представляемая монография является своеобразным обобщением ряда работ авторов, посвященных тематике железнодорожного транспорта, анализу хода реформенных изменений, выражению авторского взгляда на проблемные моменты происходящего процесса и предложениям приемлемых вариантов его развития.

Выбранный объект анализа настолько многогранен и сложен, что сам факт вступления на это «минное поле» изначально заслуживает уважения и привлекает внимание к представляемым материалам. А с учетом обширного опыта авторов, сформировавших одно из направлений сибирской научной школы, ожидания от книги высоки. И эти ожидания оправдываются, поскольку книга содержит не только необычный и крайне интересный подход к характеру представления материала, но и оригинальный авторский взгляд на глубинные проблемы реформы одного из ключевых секторов экономики страны.

О реформе железнодорожного транспорта России опубликовано немало работ. Ко времени завершения периода, отведенного изначально на реализацию трех заявленных этапов реформы¹, появился ряд публикаций с подведением итогов процесса. Однако в основном они были представлены статьями научно-практического характера, рассматривающими лишь отдельные элементы проводимой реформы: изменения в организации пассажирских пригородных перевозок; изменение системы управления; переход на новую систему бухгалтерского учета; анализ межвидовой конкуренции по отношению к водному и автомобильному транспорту в процессе перевозок; регулирование вагонного парка; анализ стратегических направлений развития сети железных дорог; реформирование отдельных подсекторов и т. д. (Трудов, Алексеев, 2012; Галиева, 2017; Слободяник, 2016; Галабурда,

¹ Первоначально завершение третьего этапа реформы железнодорожного транспорта планировалось в 2010 г. (О Программе..., 2001; Программа..., 2001). По завершении 2010 г. стало очевидным, что не все запланированное в рамках реформы было реализовано (переход к свободному ценообразованию в перевозке грузов, развитие конкуренции в перевозочной деятельности и др.). В январе 2011 г. Правительством РФ было принято решение о продлении сроков реформирования (продление третьего этапа) до 2015 г. (Целевая..., 2011).

2012; Куренков, Хусаинов, 2013; Пехтерев, 2012; Мачерет, Рышков, 2012; Токарев, 2011). Затем актуальной темой научной дискуссии стал выбор дальнейшего направления, модели реформирования и необходимости продления временного горизонта (Лапидус, Мачерет, 2015; Холопов, Соколова, 2013; Минаглимова, 2013).

На этом фоне немногочисленны публикации комплексного характера, анализирующие происходящую реформу железных дорог. Эти работы неоднородны по своему содержанию. Ряд публикаций представляет детальный анализ изменений технико-экономических характеристик работы отрасли под влиянием происходящих процессов (Хусаинов, 2009; Хусаинов, 2012; Хусаинов, 2015; Давыдов, 2008; Голомолзин, Давыдов, 2017; Аналитическая..., 2016). Они содержат анализ причин негативных тенденций в отдельных блоках и предложения по их устранению и дальнейшему развитию преобразований. Присутствуют работы, в которых процесс реформы железных дорог рассматривается через призму историко-диалектического подхода (Гурьев, 2008). Это масштабные по объему используемого первичного материала и его уникальности работы, представляющие несомненный интерес и ценность в понимании логики развития реформы.

Рецензируемая книга «Реформа железнодорожного транспорта: критический анализ и проблема оценки эффективности» существенно отличается от всех перечисленных выше публикаций. Рассматривая традиционные для рецензии пункты, отметим, что авторы адресуют ее работникам науки, специалистам органов управления железнодорожным транспортом, студентам, аспирантам и преподавателям вузов. Безусловно, каждый из читателей найдет в этой книге интересные моменты.

Не выделенная авторами в явном виде цель читается, однако, в следующей формулировке: «анализу причин имевших место недостатков при обосновании и проведении структурной реформы российского железнодорожного транспорта и предложениям по их если не полной ликвидации, то по смягчению в дальнейшем... посвящена эта книга» (Кибалов, Кин, 2017, с. 9).

Структура книги включает предисловие научного редактора и авторов, пять глав основного текста, заключение. Показательной характеристикой основательности изучения вопроса и по-хорошему скрупулезного отношения авторов к изложению материала является, на наш взгляд, наличие списка ссылок на литературу после каждого содержательного раздела (даже предисловие сопровождается ссылками на источники и примечаниями).

Оригинальность авторского подхода проявляется в нескольких аспектах. Один из них, связанный со стилистикой материала, наиболее ярко раскрывается в первой главе «Железнодорожная реформа: персонализация акторов и оценка результатов». Материал в ней излагается с редко встречающейся

в наше время смелостью преподнесения авторской точки зрения, граничащей с жанром «разоблачительной критики». В тексте поименно названы люди, отвечающие, по мнению авторов, за неудачи реформенного процесса. Е.Б. Кибалов и А.А. Кин условно выделили «методологов», выступивших авторами реформы; «кураторов», причастных к формированию методологии экономистов, и консалтинговые компании; «корпоративных функционеров и консультантов», среди которых обозначены консультационные фирмы «Arthur Anders» и «McKinsey».

Использование персонифицированного подхода обосновывается авторами как способ построения диалога с названными лицами, обладающими уникальным отрицательным опытом проведения реформы и способными проанализировать и объяснить причины неудач либо аргументированно изложить свою точку зрения на происходящие процессы. Для построения этого своеобразного диалога авторы книги используют многочисленные интервью и другие виды публикаций названных в данной главе лиц и представителей компаний. Глубину изучения вопроса проиллюстрируем лишь одним фактом – список литературы к данным материалам насчитывает 31 источник.

В первой главе содержится еще один важный раздел, посвященный анализу корпоративных методик оценки эффективности инвестиционных проектов (п. 1.4). Авторы критически анализируют не только методики, реализуемые в ОАО «РЖД», но также ПАО «Газпром» и ОАО «Транснефть», образующих «часть российской системы государственно-олигархического капитализма, которая ... рано или поздно должна быть реформирована» (Кибалов, Кин, 2017, с. 34). Этот раздел важен, так как именно в нем обозначена основная идея авторов книги, рассматривающих структурную реформу железных дорог как «институциональный проект» с инвестиционной составляющей – существующие (и реально используемые в т. ч. ОАО «РЖД») методики «должным образом не учитывают фактор неопределенности, а также институциональные аспекты оценки крупномасштабных инвестиционных проектов» (Кибалов, Кин, 2017, с. 34–35). Именно неполный учет фактора неопределенности становится для авторов полем дальнейших исследований. Материал, изложенный в последующих главах, направлен на изложение авторской позиции относительно методов и способов более полной оценки риска и неопределенности при реализации крупномасштабных проектов. Сложно не согласиться с авторской постановкой проблемного вопроса и с придаваемой ему значимостью.

Железнодорожный транспорт относится к системообразующим элементам экономики России. Любые изменения, не говоря о столь масштабных, как структурная реформа, сказываются на условиях функционирования всех без исключения субъектов хозяйственной системы через изменение та-

рифов, изменение условий пользования транспортной услугой, изменение институциональных условий (устоявшихся связей и взаимоотношений). В этой связи оценка неопределенности должна быть неотъемлемой частью процесса планирования мероприятий реформы железнодорожного транспорта страны, установления их приоритетности, очередности и определения сроков реализации. Насколько полно и методологически корректно это было реализовано в ходе российской реформы сложно сказать вследствие непрозрачности проводимых процедур. Авторы книги делают однозначный вывод об отсутствии процедур учета фактора неопределенности в рассмотренной методике оценки крупных инфраструктурных проектов, применяющихся ОАО «РЖД», в т. ч. для обоснования мероприятий в рамках реформы (Кибалов, Кин, 2017, с. 47).

Во второй главе «Теоретический и ситуационный анализ реформы» авторы анализируют теоретические основы реформы, рассматривают искажения, возникшие, по их мнению, в принятой в качестве базы реформирования теоретической модели. В книге выделяются искажения теории двух типов. Искажения «поведенческого типа», связанные с применением постулатов западной теории, разработанных и успешно применяемых в условиях рыночной экономики, но неприменимых без корректировки в условиях «монополизированной квазирыночной экономики России» (Кибалов, Кин, 2017, с. 56). Это утверждение имеет смысл, поскольку наличие разных условий при реализации одного механизма регулирования не только естественным образом приводит к различным результатам, но и ставит под сомнение саму применимость избранных теоретических положений (без их адаптации и корректировки с учетом реальных условий экономики) в случае российской реформы.

Искажения «структурного типа» заключаются, по мнению авторов, в регулировании деятельности естественного монополиста «во-первых, без учета типа поведенческого регулирования с помощью тарифов. Во-вторых, ...русские реформаторы надеялись повысить эффективность отрасли за счет активизации механизма конкуренции на транспортном рынке в целом и на рынке железнодорожных перевозок в частности» (Кибалов, Кин, 2017, с. 58). Последнее не удалось реализовать на практике, и полноценная конкуренция на рынке железнодорожных перевозок не возникла.

Авторы не просто констатируют проблему, а предлагают свое видение ее причин. К таковым относятся: институциональные особенности железных дорог России, под которыми понимается отсутствие частной собственности (в отличие, например, от США); некоммерческий характер железных дорог, выполняющих в т. ч. социально значимые перевозки; низкая плотность сети; радиально-лучевая конфигурация сети; «застарелая недоразвитость и технологическая отсталость» (Кибалов, Кин, 2017, с. 59).

При выборе регуляторной модели рынка в процессе реформы рассматривались три основных типа организационной структуры железнодорожного транспорта, применяемых в мировой практике. Позитивные и негативные стороны различных моделей анализировались при выборе направления реформы в России. Рассматривались следующие варианты:

- разделение функций предоставления инфраструктуры и перевозок с развитием конкуренции в перевозках на сети (европейская модель конкуренции);
- развитие конкуренции на параллельных направлениях перевозок (американская модель конкуренции);
- выделение географических сегментов рынка перевозок с различными принципами организации и регулирования (развитие рыночных принципов в сегментах с соответствующими условиями; функционирование государственной компании в остальных сегментах).

Отделение функции предоставления инфраструктуры от процесса перевозок представлялось наиболее логичным вариантом, подходящим для базовых параметров железнодорожного транспорта России и близким к идее создания конкурентного рынка. В результате реформирования в рамках этой модели естественная монополия отделяется от потенциально конкурентных видов бизнеса (в рамках этой логики произошло реформирование электроэнергетики в России). Таким образом, в процессе подготовки реформ были сделаны попытки учесть особенности железнодорожного транспорта России (как минимум часть из них), которые авторы книги относят к причинам искажения теоретической модели реформы. Другой вопрос, насколько удалось это сделать.

В *третьей главе «Формализация проблемы оценки»* приводится авторская концепция оценки крупномасштабных инвестиционных и институциональных проектов. Для оценки реформы железнодорожного транспорта авторами предлагается применить комплексный подход и логически связать с помощью социологических методов (экспертный опрос) результаты количественных расчетов в рамках модельных процедур эконометрического характера.

Авторы рассматривают оцениваемую реформу железнодорожного транспорта как крупномасштабный институциональный проект – сложную систему, к которой применимы концептуальные подходы и методы оценки инвестиционных проектов. Проект многоаспектен и имеет многоцелевой характер. Критериями оценки эффективности конкурирующих вариантов выступает «степень достижения целей, соответствующих различным аспектам проекта» (Кибалов, Кин, 2017, с. 76). При этом сами критерии разнородны и не имеют единых единиц измерения.

Авторы выделяют два вида неопределенности: 1) эндогенная – неопределенность, возникающая при оценке эффективности в связи с невозможно-

стью «с помощью денежной меры оценить проектные издержки и выгоды» (Кибалов, Кин, 2017, с. 76); 2) экзогенная – «неопределенность результатов и последствий рассматриваемой железнодорожной реформы, порожденная изменчивостью внешней среды и влияющая на оценку ожидаемой эффективности проекта» (Кибалов, Кин, 2017, с. 77).

В книге формулируется общая модель оценки, описывается возможный набор задач принятия институциональных решений, набор оценочных показателей, типичные варианты критериев оценки различных показателей. Помимо этого авторы предлагают два варианта модификации общей модели.

Первая модификация предполагает фиксированное состояние внешней среды проекта. В этом случае производится учет только степени достижения цели проекта, т. е. результатов. Генеральная цель в этом случае достигается лишь когда все частные цели были достигнуты полностью. По замечанию авторов, «это корректно, если затраты (ущербы) для рассматриваемых вариантов проекта одинаковы» (Кибалов, Кин, 2017, с. 84).

Вторая модификация предполагает ситуацию с неопределенностью состояния внешней среды в период реализации проекта, когда затраты сравниваемых альтернатив различны и проявляется проблема соизмерения затрат и результатов. В этом случае предлагается использование дерева целей проекта и экспертных процедур для принятия решения. Авторами используются стандартные процедуры теории принятия решений в условиях риска и неопределенности по правилам Вальда, Гурвица, Сэвиджа – в случаях отсутствия оценки вероятностей исходов, по правилу Байеса – в ситуации риска, когда есть возможность дать оценку вероятностям реализации различных исходов (сценариев) (Сю, 2000; Лабскер, 2010). Применение авторами общепринятых инструментов принятия решений в ситуациях риска и неопределенности в рамках предлагаемой модели, на наш взгляд, оправдано и повышает достоверность результатов.

Нестандартный блок авторской модели связан с применением социологических методов – процедур экспертного оценивания, использующихся для выбора предпочтительного варианта проекта. Эксперты привлекаются для поиска решения по трем блокам вопросов: определение коэффициентов взаимной полезности целей (т. е. задание приоритетов); определение степени достижения целей (оценка результативности); оценка вероятностей реализации сценариев (снижение уровня неопределенности). Более подробно данная методика была описана в отдельной работе (Кибалов и др., 2008).

Четвертая глава книги «Экспериментальные расчеты по оценке реформы» является одной из самых интересных, поскольку в ней представлены результаты оценок, проведенных по авторской методике. В нее входят два содержательных подраздела.

Первый подраздел включает экспертные оценки реформы железнодорожного транспорта на начальном ее этапе. Опрос был проведен в 2002 г. после публикации программы реформы. Оценивались предлагаемые регуляторные модели, выступающие в качестве содержательных вариантов реализации реформы на третьем ее этапе: австралийская модель, европейская модель, североамериканская модель. Экспертам предлагалось проранжировать сравнительную эффективность предложенных вариантов реформы в условиях реализации различных сценариев изменения экономики страны (либеральный, реставрационный и компромиссный).

После перевода полученных экспертных рангов в числовые показатели был выявлен результат: «коллектив экспертов в ситуации неопределенности на старте реформы по большинству критериев отдавал предпочтение австралийской регуляторной модели» (Кибалов, Кин, 2017, с. 94). Именно этот вариант стал лидером экспертных оценок по большинству критериев: Вальда, Сэвиджа, Гурвица, Байеса и Лапласа.

Австралийская модель регулирования железных дорог представляет собой разновидность американской (Реформа..., 2017). Содержательно она заключается в построении системы, когда за одной из вертикально интегрированных железнодорожных компаний законодательно закрепляется обязанность обеспечивать равный доступ к государственной инфраструктуре других независимых перевозчиков.

Интересно отметить, что сами авторы рецензируемой монографии в одной из своих более ранних работ давали отрицательную оценку целесообразности применения австралийской регуляторной модели к железнодорожному транспорту России: «однако то, что эффективно при австралийских объемах железнодорожной работы, на порядок меньших, чем в России, и методах ее регулирования, возможно, подходит для Казахстана, но никак не для России» (Кибалов, Кин, 2010, с. 293).

Вернемся к четвертой главе книги, второй подраздел которой приводит оценки экспертов относительно возможных вариантов развития на завершающем этапе реформы железнодорожного транспорта. Группой экспертов производился выбор наиболее предпочтительного из пяти предложенных вариантов продолжения реформы в рамках трех сценариев развития общей экономической ситуации в России. Результирующие выводы формировались исходя из предположения о «фундаментальной неопределенности» внешних условий, т. е. невозможности оценки вероятностей реализации различных сценариев развития экономики страны. На основе анкетирования «наиболее предпочтительным по критерию Вальда (наибольшей осторожности) является вариант I («Нынешнюю модель управления дорогами общего пользования сохранить, наложив запрет на дальнейшее эксперимен-

тирование»))» (Кибалов, Кин, 2017, с. 98). По трем другим критериям (Сэвиджа, Гурвица и «максимакс») предпочтительным для экспертов оказался вариант контрреформы, т. е. возвращения к модели МПС РФ с национализацией всех переданных в частные руки активов.

Авторы книги признают, что результаты экспертных оценок можно и нужно рассматривать: во-первых, как реакцию на неудачу проводимых преобразований в части реформирования железных дорог (анкетирование проводилось в 2011 г., когда провал реформы был признан официально); во-вторых, вследствие специфики применяемой процедуры опроса (одноразовое анкетирование), не представляющей возможность выработки коллективного решения или сближения разнородных оценок, противоречивые мнения экспертов являются рабочим материалом для дальнейших публичных дискуссий.

Приведенные суждения авторов можно признать справедливыми, однако от себя добавим важность процедуры подбора состава экспертов для проведения опросов и анкетирования. Качество экспертных оценок напрямую будет зависеть от квалификации, состава и даже степени ангажированности и пристрастности экспертов относительно определенной ситуации.

Отдельным пунктом четвертой главы является раздел, посвященный экспертной оценке итогового доклада о результатах работы правительственной экспертной группы «Реформа естественных монополий» (подгруппа «Железнодорожный транспорт»). Проведенная оценка материалов доклада с использованием авторской методики, изложенной в книге, приводит к выводу об изменениях результирующих рекомендаций доклада в случае учета фактора неопределенности (по методике, предлагаемой авторами). Предпочтительным в этом случае оказывается инерционный вариант в противоположность рекомендованному в докладе бюджетному.

Завершает книгу *пятая глава «Реформа как инструмент государственного регулирования»*, в которой авторы изменяют ракурс анализа, рассматривая реформу как «акт государственного регулирования, затрагивающего региональные и ... социальные аспекты деятельности ОАО «РЖД»» (Кибалов, Кин, 2017, с. 115). Анализируя экстерриториальный характер деятельности железнодорожного транспорта России, а также ставя под вопрос «естественность монополизма» ОАО «РЖД», авторы дают рекомендации, которые заключаются в проведении горизонтального дробления компании на смешанной основе с включением элементов регионального и межрегионального подходов, с выбором в качестве объекта (естественно монопольного сегмента) Транссибирской магистрали. Авторы делают оговорку о необходимости расчета эффективности последствий этого решения с помощью оптимизационной межрегиональной межотраслевой модели – железнодорожный транспорт, разработанной в ИЭОПП СО РАН.

В рамках этой главы представлено авторское видение дальнейших направлений развития сети железных дорог России и даны рекомендации по привлечению частных инвестиций на развитие инфраструктуры железных дорог.

* * *

Реформа железных дорог в России стала источником информации для множества научных публикаций, появившихся задолго до ее начала (с аргументацией о необходимости изменений, обсуждением путей и способов осуществления реформ), продолжавшихся в процессе осуществления (анализ промежуточных результатов в отдельных подсекторах) и даже по завершении официального периода реализации (рассмотрение возможных направлений продолжения реформ).

Монография Е.Б. Кибалова и А.А. Кина «Реформа железнодорожного транспорта: критический анализ и проблема оценки эффективности» не попадает в общий ряд публикаций по данной тематике по нескольким причинам. Во-первых, масштабность подхода. Взгляд авторов отражает не частные проблемы реформы железнодорожного транспорта, а обращает внимание на корень проблем, который представляется в неучете фактора неопределенности. В книге авторы с использованием накопленного за несколько десятилетий профессионального опыта и знаний в данном исследовательском поле предлагают вариант устранения (по крайней мере – снижения значимости) данной проблемы. Во-вторых, авторы предлагают оригинальный междисциплинарный инструмент для оценки направлений и результатов реформы, представляющий синтез экономико-математических методов, экспертных оценок и методов принятия системных решений. Изложенные в работе результаты оценки реформы железнодорожного транспорта с использованием предлагаемой авторами модели, безусловно, заслуживают внимания как со стороны специалистов, так и широкой аудитории.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Аналитическая записка к 15-летию структурной реформы на железнодорожном транспорте Российской Федерации / ИПЕМ. 2016. 18 с. URL: http://ipem.ru/files/files/research/2016_05_24_analiticheskaya_zapiska_ipem_15_let_reformy_zhd.pdf (дата обращения: май 2018).
- Галабурда В.Г. Совершенствование управления грузовыми вагонами и материальными потоками в современных условиях // Экономика железных дорог. 2012. № 11. С. 26–30.
- Галиева Д.С. Естественные монополии России в условиях реформирования на рубеже XX–XXI вв. (на примере железнодорожного транспорта) // Вестник РГГУ. Серия: история, филология, культурология, востоковедение. 2017. № 8 (29). С. 100–108.

- Голомолзин А.Н., Давыдов Г.Е. О предмете и методике анализа процесса и результатов реформирования рынков железнодорожных перевозок и связанных с ним услуг // Бюллетень транспортной информации. 2017. № 6 (264). С. 3–13.
- Гурьев А.И. Из тупика: история одной реформы. СПб.: РЖД-Партнер, 2008. 800 с.
- Давыдов Г.Е. Реформирование железнодорожного транспорта: итоги и проблемы // Менеджмент и бизнес-администрирование. 2008. № 4. С. 66–76.
- Кибалов Е.Б., Кин А.А. Реформа железнодорожного транспорта: критический анализ и проблема оценки эффективности / под ред. РАН В.А. Крюкова. Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2017. 160 с.
- Кибалов Е.Б. Структурная реформа железнодорожного транспорта России: экспертный анализ и смежные вопросы // ЭКО. 2016. № 8. С. 120–127.
- Кибалов Е.Б., Кин А.А. Крупномасштабные инвестиционные проекты: сопоставительный анализ методов оценки эффективности естественными монополиями России // Регион: экономика и социология. 2016. № 1. С. 295–313.
- Кибалов Е.Б., Кин А.А. Учет фактора неопределенности при оценке эффективности крупномасштабных регионально-транспортных проектов: структурно-институциональный подход // Регион: экономика и социология. 2014. № 2. С. 81–96.
- Кибалов Е.Б., Кин А.А. Структурная реформа железнодорожного транспорта как институциональный проект: анализ стратегических аспектов // Регион: экономика и социология. 2010. № 2. С. 282–304.
- Кибалов Е.Б., Горяченко В.И., Хуторецкий А.Б. Системный анализ ожидаемой эффективности крупномасштабных проектов. Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2008. 162 с.
- Кибалов Е.Б., Кин А.А. Проблема учета фактора неопределенности при оценке ожидаемой эффективности крупномасштабных инвестиционных проектов // Регион: экономика и социология. 2007. № 3. С. 67–91.
- Куренков П.В., Хусаинов Ф.И. Инфраструктура железных дорог России и регулирование вагонных парков // Экономика железных дорог. 2013. № 9. С. 35–48.
- Лабскер Л.Г. Теория критериев оптимальности и экономические решения. М.: КноРус, 2010. 259 с.
- Липидус Б.М., Мачерет Д.А. Современные проблемы развития и реформирования железнодорожного транспорта // Вестник научно-исследовательского института железнодорожного транспорта. 2015. № 6. С. 3–8.
- Мачерет Д.А., Рышков А.В. Долгосрочные изменения основных показателей работы железнодорожного транспорта в условиях макроэкономических трансформаций // Экономика железных дорог. 2012. № 9. С. 12–17.
- Минаглимова А.В. Российская модель реструктуризации и приватизации железных дорог // В мире научных открытий. 2013. № 11.10 (47). С. 8–15.
- О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте: постановление Правительства РФ от 18.05.2001 г. № 384 / Консультант-Плюс. URL: http://www.consultant.ru/document/Cons_doc_LAW_31692/ (дата обращения: май 2018).
- Пехтерев Ф.С. Об основных положениях Генеральной схемы развития сети железных дорог ОАО «РЖД» на период до 2020 года // Экономика железных дорог. 2012. № 5. С. 30–38.
- Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте (с комментариями) / сост. А.С. Мишарин, А.В. Шаронов, Б.М. Липидус, П.К. Чичагов, Н.М. Бурносов, Д.А. Мачерет. М.: МЦФЭР, 2001. 240 с.
- Реформа железных дорог: сборник материалов по повышению эффективности сектора железных дорог. Австралия / World Bank Group. URL: https://ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/railways_toolkit_russian/ch7_1.html (дата обращения: май 2018).

- Сио К.К. Управленческая экономика. М.: ИНФРА-М, 2000. 671 с.
- Слободяник А.Ю. Влияние межвидовой конкуренции на структуру и объемы железнодорожных перевозок грузов // Экономика железных дорог. 2016. № 9. С. 62–67.
- Токарев В.А. Анализ уровня и тенденций развития вагоноремонтного производства железнодорожного транспорта России // Экономика железных дорог. 2011. № 10. С. 14–19.
- Трудов О.Г., Алексеев Е.А. Пригородные железнодорожные перевозки: проблемы и пути решения // Экономика железных дорог. 2012. № 7. С. 36–43.
- Холопов К.В., Соколова О.В. Реструктуризация и приватизация национальных железных дорог: какую модель выбрала Россия // Российский внешнеэкономический вестник. 2013. № 3. С. 59–74.
- Хусаинов Ф.И. Демонополизация железнодорожного транспорта и развитие системы операторских компаний. Саратов: Новый ветер, 2009. 322 с.
- Хусаинов Ф.И. Реформа железнодорожной отрасли в России: проблемы незавершенной либерализации. М.: Наука, 2015. 272 с.
- Хусаинов Ф.И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте. М.: Наука, 2012. 192 с.
- Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года и план мероприятий по ее реализации / Минэкономразвития России. URL: http://economy.gov.ru/minrec/activity/sections/naturMonopoly/monopoly/doc20110919_010 (дата обращения: май 2018).

**REFORM WITH UNACCOUNTED UNCERTAINTY
(Review of the Monograph: ‘The Reform of Rail Transport:
Critical Analysis and the Problem of Estimating Efficiency’)**

A.B. Bardal

Anna Borisovna Bardal – Candidate of Economics, Assistant Professor, Senior Research Fellow. Economic Research Institute FEB RAS, 153 Tikhoookeanskaya Street, Khabarovsk, Russia, 680042. E-mail: Bardal@ecrin.ru.
ORCID: 0000-0002-9944-4714

Abstract: The present work is a review of a monograph ‘The Reform of Rail Transport: critical analysis and the problem of estimating efficiency’ by Kibalov E.B. and Kin A.A., published by Institute of Economics and Industrial Engineering, Siberian Branch of RAS in 2017. The unquestionable merit of the monograph is an original author approach of complex application of decision theory methods, applied systems analysis, model apparatus of investment analysis, economic sociology, and economic publication, to one research task – studying the results of the rail transport reform in Russia. It is viewed by the authors as a large-scale institutional project with an investment component. The analysis of reform process and its results leads the authors to a conclusion about fundamental problem: not accounting for the uncertainty factor. The monograph formulates the authors’ concept of assessment of large-scale projects (institutional and investment) in uncertain situations and offers complex methods of their appraisal, including econometrical modeling and expert interviews. The main content is presented in five parts. The indisputable advantage of the monograph is the continuity with the previous works of the authors and the application of several decades’ worth of research results.

Keywords: rail transport, reform, uncertainty factor, risks, Russia

REFERENCES

- Analytical Note on the 15th Anniversary of Structural Reform in the Railway Transport of the Russian Federation*. The Institute of Natural Monopolies Research (IPEM), 2016, 18 p. Available at: http://ipem.ru/files/files/research/2016_05_24_analiticheskaya_zapiska_ipem_15_let_reformy_zhd.pdf (accessed May 2018). (In Russian).
- Galaburda V.G. Improvement of Management of Freight Cars and Material Flows in Modern Conditions. *Ekonomika Zheleznukh Dorog* [Economy of Railways], 2012, no. 11, pp. 26–30. (In Russian).
- Galieva D.S. Natural Monopolies of Russia in the Context of Reformation at the Turn of XX–XXI Centuries (by the Example of Railway Transport). *Vestnik RGGU. Seriya: Istoriya, Filologiya, Kulturologiya, Vostokovedenie = RSUH/RGGU Bulletin. 'History. Philology. Cultural Studies. Oriental Studies' Series*, 2017, no. 8 (29), pp. 100–108. (In Russian).
- Golomolzin A.N., Davydov G.E. On the Subject and Methodology of the Analysis of the Process and Results of the Reform of Rail Markets and Related Services. *Bulleten Transportnoy Informatsii = The Bulletin of Transport Information*, 2017, no. 6 (264), pp. 3–13. (In Russian).
- Gurev A.I. Out of Impasse: The Story of one Reform. Saint-Petersburg, 2008, 800 p. (In Russian).
- Davydov G.E. Reforming of a Railway Transport: Results and Problems. *Menedzhment i Biznes-Administririvanie = Management and Business Administration*, 2008, no. 4, pp. 66–76. (In Russian).
- Kibalov E.B., Kin A.A. *Reform in the Railway Sector: A Critical Analysis and the Problem of Assessment of Efficiency*. Edited by V.A. Kryukov. Novosibirsk: Institute of Economics and Industrial Engineering SB RAS, 2017, 160 p. (In Russian).
- Kibalov E.B. Structural Reform of Railway Transport of Russia: Expert Analysis and Related Issues. *EKO = ECO*, 2016, no. 8, pp. 120–127. (In Russian).
- Kibalov E.B., Kin A.A. Large-Scale Investment Projects: Comparative Analysis of Efficiency Evaluation Methods Used by Russia's Natural Monopolies. *Region: Ekonomika i Sotsiologiya = Regional Research of Russia*, 2016, no. 1, no. 295–313. (In Russian).
- Kibalov E.B., Kin A.A. Introducing Uncertainty into Estimation of Effectiveness of Large-Scale Regional Transport Projects: Structural Institutional Approach. *Region: Ekonomika i Sotsiologiya = Regional Research of Russia*, 2014, no. 2, pp. 81–96. (In Russian).
- Kibalov E.B., Kin A.A. Structural Reform of the Rail Transportation as an Institutional Project: Analysis of Strategic Aspects. *Region: Ekonomika i Sotsiologiya = Regional Research of Russia*, 2010, no. 2, pp. 282–304. (In Russian).
- Kibalov E.B., Gorychenko V.I., Khutoretskiy A.B. *System Analysis of the Expected Efficiency of Large-Scale Projects*. Novosibirsk: Institute of Economics and Industrial Engineering SB RAS, 2008, 162 p. (In Russian).
- Kibalov E.B., Kin A.A. Assessing Prospective Effectiveness of Large-Scale Investment Projects: Consideration of a Factor of Indeterminacy. *Region: Ekonomika i Sotsiologiya = Regional Research of Russia*, 2007, no. 3, pp. 67–91. (In Russian).
- Kurenkov P.V., Khusainov F.I. Russian Railway Infrastructure and Regulation of Rolling Stock. *Ekonomika Zheleznukh Dorog* [Economy of Railways], 2013, no. 9, pp. 35–48. (In Russian).
- Labsker L.G. Optimality Criteria Theory and Economic Decisions. Moscow, 2010. 259 p. (In Russian).

- Lapidus B.M., Macheret D.A. Today's Problems in Development and Restructuring of Railway Transport. *Vestnik Nauchno-Issledovatel'skogo Instituta Zheleznodorozhnogo Transporta = Vniizht Bulletin (Railway Research Institute Bulletin)*, 2015, no. 6, pp. 3–8. (In Russian).
- Macheret D.A., Ryshkov A.V. Long-Term Changes in the Main Performance Indicators of Railway Transport in the Context of Macroeconomic Transformations. *Ekonomika Zheleznukh Dorog [Economy of Railways]*, 2012, no. 9, pp. 12–17. (In Russian).
- Mingalimova A.V. Model the Restructuring and Privatization of the Railways in Russia. *V Mire Nauchnykh Otkrytiy = In the World of Scientific Discoveries*, 2013, no. 11.10 (47), pp. 8–15. (In Russian).
- On the Program of Structural Reform on Railway Transport: The Order of the Government of the Russian Federation of 18.05.2001 No. 384*. Consultant-Plus. Available at: http://www.consultant.ru/document/Cons_doc_LAW_31692/ (accessed May 2018). (In Russian).
- Pekhterev F.S. About Basic Provisions of the General Scheme of Development of the Railway Network of JSC RZHD for the Period till 2020. *Ekonomika Zheleznukh Dorog [Economy of Railways]*, 2012, no. 5, pp. 30–38. (In Russian).
- The Program for Structural Reform in Railway Transport (with Commentary)*. Compiled by A.S. Misharin, A.V. Sharonov, B.M. Lapidus, P.K. Chichagov, N.M. Burnosov, D.A. Macheret. Moscow, 2001, 240 p. (In Russian).
- Railway Reform: Toolkit for Improving Rail Sector Performance. Australia*. World Bank Group. Available at: https://ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/railways_toolkit_russian/ch7_1.html (accessed May 2018). (In Russian).
- Sio K.K. *Managerial Economics*. Moscow, 2000, 671 p. (In Russian).
- Slobodyanik A.Yu. Influence of Interspecific Competition on the Structure and Volume of Railway Transportation of Goods. *Ekonomika Zheleznukh Dorog [Economy of Railways]*, 2016, no. 9, pp. 62–67. (In Russian).
- Tokarev V.A. Analysis of the Level and Trends of Development of Car Repair Production of Railway Transport in Russia. *Ekonomika Zheleznukh Dorog [Economy of Railways]*, 2011, no. 10, pp. 14–19. (In Russian).
- Trydov O.G., Alekseev E.A. Suburban Railway Transportation: Challenges and Solutions. *Ekonomika Zheleznukh Dorog [Economy of Railways]*, 2012, no. 7, pp. 36–43. (In Russian).
- Kholopov K.V., Sokolova O.V. The Restructuring and Privatization of the National Railways: Which Model Should Russia Choose? *Rossiyskiy Vneshneekonomicheskii Vestnik = Russian Foreign Economic Journal*, 2013, no. 3, pp. 59–74. (In Russian).
- Khusainov F.I. *Demonopolization of Railway Transport and Development of the System of Operator Companies*. Saratov, 2009, 322 p. (In Russian).
- Khusainov F.I. *Reform of the Railway Industry in Russia: Problems of Incomplete Liberalization*. Moscow, 2015, 272 p. (In Russian).
- Khusainov F.I. *Economic Reforms on Railway Transport*. Moscow, 2012, 192 p. (In Russian).
- Target Model of the Rail Freight Market for the Period up to 2015 and Action Plan for its Implementation*. Ministry of Economic Development of Russia. Available at: http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/naturMonopoly/monopoly/doc20110919_010 (accessed May 2018). (In Russian).