

«УКРЗАЛІЗНИЦЯ» КАК ЕСТЕСТВЕННАЯ МОНОПОЛИЯ

В наследство от бывшего СССР Украине досталась экономика, основными чертами которой являлись господство государственной собственности на средства производства, директивное государственное планирование, жесткая регламентация деятельности предприятий и т.п. За годы, прошедшие со времени обретения независимости, в экономике Украины произошли кардинальные изменения, и она обрела статус страны с рыночной экономикой.

Основными родовыми признаками рынка являются частная собственность, свободное ценообразование и конкуренция. В то же время в Украине, как и в других странах с развитой рыночной экономикой в наиболее общественно значимых сферах деятельности продолжают функционировать государственные естественные монополии – состояние рынка, при котором удовлетворение спроса наиболее эффективно в условиях отсутствия конкуренции. Однако, несмотря на это, согласно неоклассической теории естественные монополии считаются рыночными структурами [1].

Впервые понятие «естественная монополия» упоминается в трудах Дж. С. Милля [2] в связи с функционированием различных экономических субъектов, в частности, и железных дорог. Теоретические основы анализа монополий были заложены в трудах А.А. Маршалла, Э. Чемберлина, Дж. Робинсона [3-5]. В России железная дорога как монополия была определена еще в 1884 г. [6]. Вопросы развития естественных монополий рассматривались в работах российских ученых Н. Белоусовой, А. Бутыркина, А. Городецкого, В. Кокорева, А. Никифорова, В. Студенцова, Ф. Хусаинова [7-14], а также украинских исследователей В. Базилевич, В. Венгера, Н. Малаховой, В. Черняка [15-19] и других.

Многочисленные работы по этой проблеме, как правило, посвящены

теоретическим исследованиям достаточно общих вопросов функционирования и регулирования монополий. Наряду с этим представляет также интерес рассмотрение монополии с учетом специфики отрасли и в конкретных социально-экономических условиях страны.

Целью настоящей работы является теоретический анализ функционирования «Укрзалізниці» как естественной монополии, а также возможных направлений и перспектив ее трансформации в рыночные отношения.

В соответствии с Законом Украины «Про природні монополії» [20]: «Естественная монополия – состояние товарного рынка, при котором удовлетворение спроса на этом рынке является более эффективным при условии отсутствия конкуренции вследствие технологических особенностей производства (в связи с существенным уменьшением затрат производства на единицу товара по мере роста объемов производства), а товары (услуги), которые производятся субъектами естественных монополий, не могут быть заменены в потреблении другими товарами (услугами), в связи с чем спрос на этом товарном рынке меньше зависит от изменения цен на эти товары (услуги), чем спрос на другие товары (услуги)».

Одной из основных проблем в анализе естественных монополий является то, что до настоящего времени не выделены их четкие признаки, и тем самым нередко нельзя объективно отделить естественные монополии от искусственных. «Естественность» естественных монополий зачастую не определяется редкостью или уникальностью природных условий и ресурсов, но связана с экономическими причинами, когда считается, что существование такой структуры обусловлено соображениями выгоды всего государства. Вследствие этого возможно, что ряд монополий, которые уже традиционно

относятся к естественным, не являются таковыми, поскольку их существование не связано с неизбежностью, а представляет собой результат централизованной административной экономической системы.

В качестве монополии железнодорожная отрасль Украины формировалась в бывшем СССР в течение многих десятилетий. Ее огромные масштабы обусловлены существовавшей в то время системой хозяйствования, которая отличалась созданием гигантских и узкоспециализированных производств, а также практикой централизации и концентрации производства и управления. Поэтому одной из особенностей украинских железных дорог является почти неизменная с тех пор командно-административная система хозяйствования.

Объективным источником монопольного положения является государственная форма собственности.

В Украине монополии традиционно рассматриваются едва ли не в качестве основного источника всех бед, поэтому ряд украинских ученых-экономистов рассматривают «Укрзалізницю» не как монополию, а в качестве организации, имеющей в своей структуре естественно монопольную компоненту – эксплуатацию железнодорожных путей. В подтверждение этому приводится аргумент о том, что при выполнении пассажирских перевозок на дальние расстояния железнодорожный транспорт общего пользования частично конкурирует с авиационным транспортом, а в пригородных и межобластных перевозках – с автомобильным и речным. В действительности же, являясь основным перевозчиком грузов и пассажиров, «Укрзалізниця», по сути, является монополией, несмотря на такую достаточно обтекаемую и неопределенную формулировку ее статуса.

22 февраля 2010 г. Антимонопольный комитет Украины определил перечень субъектов естественных монополий на общегосударственных рынках, среди которых указана и Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины «Укрзалізниця» в

составе шести железных дорог и других объединений, предприятий, учреждений и организаций железнодорожного транспорта по перечню, определенному Министерством транспорта и связи, согласно постановлению Кабинета Министров от 29 февраля 1996 г. № 262 [21].

Как свидетельствует мировой опыт, на протяжении многих лет в большинстве стран традиционно считалось, что оптимальным для железнодорожного транспорта, как системообразующей отрасли, является государственное управление. Поэтому к середине XX века железные дороги были объединены и национализированы, и к восьмидесятым годам прошлого столетия практически все железнодорожные системы в мире являлись государственными монополиями, а доминирующая роль частной собственности на железнодорожном транспорте сохранилась только в США и Канаде.

С начала 80-х годов на железных дорогах многих стран убытки стали расти, а их финансовое положение неуклонно ухудшалось. Основные причины этих трудностей были очень схожи: как правило, государственные железные дороги оказывались слишком тяжелым бременем для бюджета страны и, несмотря на всевозрастающую финансовую поддержку со стороны государства, их экономическое положение только ухудшалось. Тем самым практика функционирования железных дорог в качестве государственных монополий показала свою неэффективность и поэтому снова стала популярной идея приватизации с целью привлечения на железнодорожный транспорт частного капитала и его эффективного использования.

Существенные изменения в направлении развития европейских железных дорог начались, примерно, с середины 80-х годов прошлого столетия, когда была разработана Программа создания единого внутреннего рынка ЕС. С тех пор рыночные реформы произошли на железных дорогах всех европейских и практически во всех постсоветских странах, и они дали ощутимые результаты [22].

В Украине сегодня мало кто сомневается в необходимости реформ, и об этом в стране постоянно ведутся различного рода дискуссии, проводятся «круглые столы» и научно-практические конференции, разрабатываются соответствующие концепции и программы и т.п. Однако и до настоящего времени процесс реформирования железнодорожной отрасли, по сути, еще не начинался. Основная причина этого состоит в том, что среди специалистов нет четкого понимания, как это лучше сделать и что в результате получит страна. При этом не найдены ответы на основные вопросы: как привести цели и задачи реформы в соответствие с современными условиями? В каких сферах конкуренция необходима, а в каких – нежелательна и даже опасна? Какова оптимальная степень либерализации на железнодорожном транспорте?

Нельзя отрицать, что в существующей организационной структуре украинские железные дороги обеспечивают необходимый для национальной экономики и общества объем перевозок грузов и пассажиров. Однако, несмотря на относительно стабильную работу железнодорожного транспорта, в данной сфере существует ряд проблем. Основными из них являются недостаточный объем инвестиций в обновление основного капитала, низкие стимулы для снижения эксплуатационных расходов и повышения эффективности инвестиционных проектов, отсутствие конкуренции, высокий износ инфраструктуры и подвижного состава, высокие социальные расходы, рост тарифов, приводящий к инфляции издержек, и, наконец, функционирование отрасли на базе существующих стандартов прошлого века, не отвечающих сегодня требованиям развития рыночной экономики страны. Кроме того, состояние украинских железных дорог все более ухудшается. Так, если в 1992 г. износ основных фондов составлял 38%, то в 2009 г. – уже 79,9%. К началу 2010 г. свой срок службы выработали 83% пассажирских вагонов (их средний возраст более 25 лет), 71% грузовых вагонов, 89% магистральных электровозов (средний возраст – около 30

лет), и 92% тепловозов. Всего износ активной части основных фондов составил 85,4% [23] и, таким образом, возникла реальная угроза потери технологической стойкости отрасли.

В своем решении от 26 июня 2009 г. «О ситуации в сфере железнодорожного транспорта Украины» Совет национальной безопасности и обороны Украины решил «Признать неудовлетворительными и не отвечающими интересам национальной безопасности техническое и финансово-экономическое состояние сферы железнодорожного транспорта, существующую в указанной сфере систему государственного управления», и вопрос о его реформировании встал с особой остротой.

Впервые об участии негосударственного сектора экономики в работе украинских железных дорог было заявлено в Концепции Государственной программы реформирования транспортного сектора Украины, принятой в 2006 г. В качестве одной из целей этой программы было задекларировано «Создание конкурентной среды и недопущение злоупотребления монопольным положением на рынке транспортных услуг» [24].

Постановлением Кабинета Министров Украины №1390 от 16 декабря 2009 г. в стране была принята Государственная целевая программа реформирования железнодорожного транспорта на 2010-2015 гг. [25]. В отличие от Концепции, предлагаемая в Программе модель рыночной трансформации отрасли приведена в несколько смягченной форме – она «призвана обеспечить органическое объединение централизованного управления отраслью с рыночным механизмом хозяйствования». С этой целью на втором этапе реформы (2012-2013 гг.) предполагается развитие конкуренции на рынке железнодорожных перевозок, и на третьем (2014-2015 гг.) – вывод из состава железных дорог подразделений, которые принадлежат к конкурентному сектору, а также увеличение количества частных компаний, развитие конкуренции. Однако в связи с этим необходимо заметить, что на

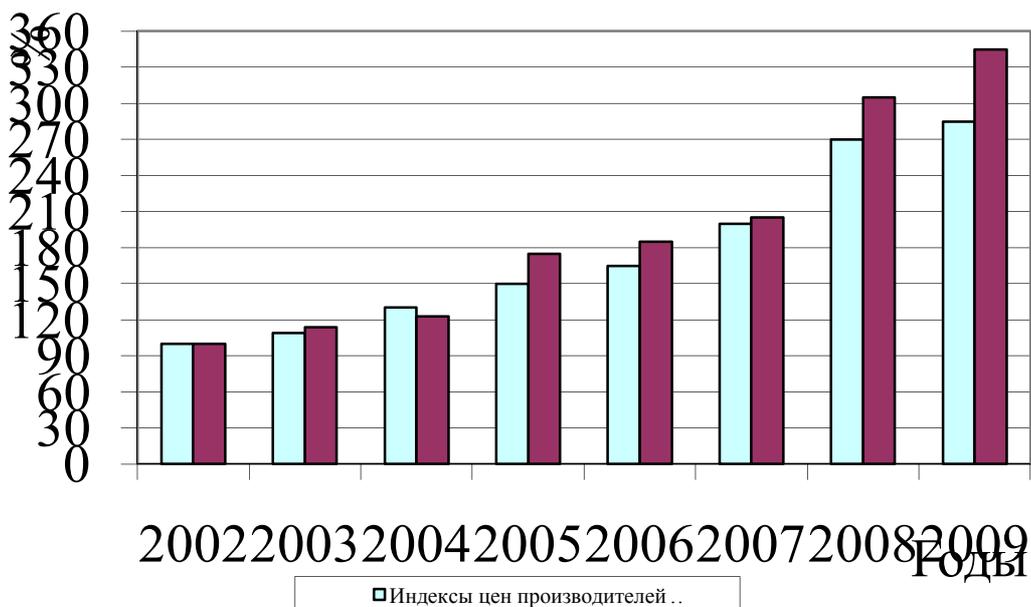
Западе антимонопольное регулирование направлено не на создание рыночной конкуренции, а на устранение барьеров, препятствующих ее развитию. Кроме того, для полноценного вхождения в железнодорожную отрасль Украины нужны структуры со сравнимыми масштабами деятельности, что на настоящее время проблематично для потенциальных конкурентов.

Программа реформирования «Укрзалізниці», хотя и косвенно, направлена на устранение ее монополизма. Однако вопрос о целесообразности таких реформ и их последствиях и до настоящего времени остается дискуссионным. Можно привести большое количество аргументов, свидетельствующих о необходимости преобразований естественной монополии; в равной мере имеется и множество доводов против создания конкурентных отношений в этом секторе экономики. Так, с одной стороны, реструктуризация вертикально интегрированной компании – монополиста «Укрзалізниці» призвана создать на рынке перевозок свободную конкуренцию и тем самым привлечь в отрасль дополнительные инвестиции. С другой стороны, нельзя не учитывать возможность неконтролируемого роста тарифов на перевозки, а также отмирания «невыгодных» (с точки зрения рынка) перевозок как по номенклатуре, так и по направлениям.

В статусе монополии «Укрзалізниця» продолжает существовать не только потому, что это выгодно ей самой, но и вследствие своих несомненных позитивных свойств. Так, в условиях трансформационных процессов в экономике Украины она в значительной степени выполняла и продолжает выполнять функции государственного органа в части оказания специфических услуг для экономики страны, а также гарантирования и обеспечения доступности услуг для населения.

Однако хорошо известны также проблемы, связанные с функционированием «Укрзалізниці» в качестве монополии. Ее государственный статус с иерархичной системой управления предполагает регулирование характера деятельности и материально-технического снабжения. Тем самым подавляется экономическая свобода и стимулы более производительному труду.

Кроме того, монополия имеет возможность улучшить свое финансовое состояние за счет остальной экономики путем использования такого положения. Представление о соотношении доходов железнодорожной отрасли от перевозки грузов и производителей промышленной продукции можно получить путем сравнения динамики их цен. Соответствующие данные за последние 2002-2009 гг. приведены на рисунке.



*Рисунок. Динамика цен производителей промышленной продукции
и индексов тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом*

Эти показатели связаны между собой корреляционной зависимостью, описываемой следующим уравнением линейной регрессии:

$$y = 1,263x - 28,69 \quad (R^2 = 0,985).$$

Таким образом, рост цен на грузовые железнодорожные перевозки был примерно в 1,3 раза выше, чем в среднем на продукцию промышленности. Это дает основание считать, что железнодорожная отрасль несколько выиграла от изменения относительных цен, и ее доходы росли быстрее, чем в других отраслях.

Негативные последствия монополизма могут проявляться не только в необоснованном завышении цен, но и в непрозрачности результатов экономической и финансовой деятельности, низком качестве предоставляемых услуг, наличии перекрестного субсидирования и т.п.

Нередко считается, что сдерживающим фактором такого рода злоупотреблений может являться государственная собственность и государственное управление монополией. Теоретически при такой схеме государство, например, устанавливает «справедливые» цены на перевозки. Пока цены транспортной продукции (транспортные тарифы) регулируются государством, транспорт имеет определенные ограничения в конкуренции рыночных структур. Однако на практике монопольное завышение тарифов на железной дороге оказывается выгодным и самому государству вследствие роста поступлений в бюджет. Так, например, в 2009 г., несмотря на значительное сокращение объемов перевозок, за счет повышения тарифов доходы железных дорог Украины от обычной деятельности составили 39,4 млрд. грн., что на 1,2% выше соответствующего показателя 2008 г. При этом на 3,7% увеличились также отчисления «Укрзалізниці» в государственный бюджет и государственные целевые фонды – в 2009 г. им было уплачено 10,9 млрд. грн.

Излишнее вмешательство государства сильнее всего проявляется именно в железнодорожном транспорте.

Государственная монополия на инфраструктуру и на оказание услуг перевозки, непрозрачность организации и управления, а также перекрестное субсидирование пассажирских и пригородных перевозок за счет грузовых приводят к низкой эффективности сектора. Постоянный контроль со стороны государства над деятельностью железнодорожного транспорта и его вмешательство в управление отраслью может также оказать на нее серьезное дестабилизирующее влияние, как это было, например, в Японии [22] или Великобритании [26].

Функционирование «Укрзалізниці» в виде вертикально-интегрированной компании позволяет наиболее простым способом согласовать экономические интересы инфраструктурных объектов и подразделений, предоставляющих услуги – перевозки конечным потребителям, а их совместная деятельность в рамках одной организации обеспечивает гибкость и надежность всей системы. Однако при этом организация перевозочного процесса в качестве естественной монополии не представляется самоочевидной, и функционирование «Укрзалізниці» в таком статусе, вообще говоря, не представляется безальтернативным. Подтверждением этому служат, например, железные дороги США, где крупнейшие железнодорожные компании (дороги 1-го класса) конкурируют между собой на параллельных направлениях собственной инфраструктуры. Внутритраслевой конкуренции способствует также развитая сеть региональных и локальных железных дорог (линий малой протяженности) при значительном развитии автомобильных дорог. Иными словами, в США сложилась оптимальная организационная структура отрасли в условиях совершенной конкуренции на рынке транспортных услуг. В этом плане образованная с помощью государственного вмешательства в экономику монополия «Укрзалізниці» в известной мере является искусственной и

противоречащей рынку и потенциально она может эффективно функционировать и в условиях конкуренции.

В связи с этим следует указать также, что железные дороги США являются редким исключением из общемировой практики; почти во всех странах железнодорожная сеть находится в ведении государства. Причина этого состоит в том, что железнодорожные перевозки являются одним из основных факторов поддержки развития национальных экономик, а единая система управления движением поездов позволяет эффективнее использовать пропускную способность существующих линий. При этом железнодорожная сеть превращается в монополию, отделенную от пассажирских и грузовых перевозок, выполняемых на конкурентной основе.

Железнодорожный комплекс представляет собой тесно связанную и взаимодействующую систему подвижных средств и объектов инфраструктуры. Поэтому любая из моделей его либерализации и реформирования предполагает недискриминационное право конкурирующих компаний на выполнение железнодорожных перевозок и, тем самым, утверждает свободный рынок в использовании инфраструктуры.

Идея разделения функций содержания инфраструктуры и перевозочной деятельности, целью которой является создание внутриотраслевой конкуренции путем привлечения новых операторов в конкурентную среду железнодорожных перевозок, была сформулирована в Директиве 91/440 Европейской комиссии [27]. В первую очередь эта мера направлена на поощрение соперничества перевозчиков на одной и той же инфраструктуре и тем самым на ликвидацию государственной монополии, на перевозочную деятельность. Управление инфраструктурой должно быть отделено от оказания транспортных услуг и регулирования. Государственная администрация железнодорожного транспорта должна владеть и управлять инфраструктурой, к которой должны быть допущены как государственные, так и частные операторы поездов.

Следует указать, что разделение инфраструктуры и перевозок не только не

решает проблему демонополизации железнодорожной отрасли, но превращает национальную железнодорожную сеть в еще более жесткую структуру – государственную монополию, которая полностью исключается из какой-либо формы конкуренции. Поэтому здесь возникает необходимость в государственном регулировании коммерческих отношений между инфраструктурной компанией и операторами. Основными методами регулирования должны выступать: ценовое регулирование, то есть прямое определение цен (тарифов) или назначение их предельного уровня; определение потребителей для обязательного обслуживания и/или установление минимального уровня их обеспечения; мониторинг доступа к инфраструктуре и выдача лицензий частным компаниям, а также контроль стандартов качества и безопасности перевозок. Кроме того, контролю над монополией могут подлежать также различные виды ее деятельности, включая сделки по приобретению прав собственности, крупные инвестиционные проекты, продажу и сдачу в аренду имущества.

Зарубежный опыт регулирования показывает, что главным в такого рода деятельности является максимальная независимость регулирующих органов как от других органов государственного управления, так и министерства транспорта и администрации железнодорожного транспорта. Все это требует создания соответствующей четкой правовой базы, поскольку, как известно, «Регуляторы всегда нуждаются в новых регуляторах и сами их порождают...» [28].

Такая форма организации работы железнодорожного транспорта имеет преимущество потенциальных возможностей, возникающих вследствие экономии от масштаба затрат на эксплуатацию железнодорожного транспорта, реконструкцию инфраструктуры, большие возможности концентрации и перераспределения финансовых ресурсов для реализации крупных инвестиционных проектов, распределения риска и финансирования нововведений и т. п. «На самом деле в распоряжении монополиста

могут находиться способы производства, недоступные или труднодоступные для его конкурентов. ...Монополия может также иметь на порядок более устойчивое финансовое положение. Они сами создают преимущества, которые эксплуатируют» [29]. В то же время у крупных монополистов внедрение масштабных преобразований может тормозиться мощной бюрократической системой организации, а отсутствие конкуренции ослабляет мотивацию к инновациям и не стимулирует оперативность преобразований.

В Украине, согласно Концепции программы реформирования железнодорожной отрасли 2006 г., в 2011-2015 гг. должно было произойти полное разграничение управления инфраструктурой и перевозками с сохранением инфраструктуры железных дорог под контролем государства, целью которого предполагалось развитие конкуренции и привлечения частного капитала. Однако в принятой в 2009 г. программе реформ эта мера (по крайней мере в явной форме) уже не предусмотрена.

Наряду с вариантом отделения инфраструктуры от эксплуатационной деятельности, в основу реформирования железнодорожной отрасли может быть положен также ряд других, альтернативных решений, включая создание национальной железнодорожной корпорации, региональных железнодорожных компаний, предприятий или групп, а также небольших железнодорожных администраций, в ведении которых будут находиться железнодорожные станции, участки пути и депо. Каждое из них обладает несомненными достоинствами, но, как показала мировая практика, не способно устранить основные недостатки в деятельности железнодорожной сети или четко разделить функции управления на уровнях правительства и железнодорожных предприятий. Государственная монополия как на инфраструктуру, так и на оказание услуг перевозки, непрозрачность организации и управления, а также перекрестное субсидирование пассажирских и пригородных перевозок за счет грузовых в конечном счете приводят к низкой эффективности железнодорожной отрасли. Поэтому в качестве основы реформирования

системы железных дорог принцип разделения функций ведения инфраструктуры и эксплуатационной деятельности в большинстве стран выбран как наиболее реальный и эффективный. В частности, к настоящему времени такое разделение произошло на железных дорогах 17 стран ЕЭС, среди постсоветских стран – в Казахстане, и следствием этого стало значительное повышение эффективности их работы.

Таким образом, в качестве базовой модели реформирования системы украинских железных дорог принцип разделения функций ведения инфраструктуры и эксплуатационной деятельности может рассматриваться как наиболее приемлемый.

Помимо этого дополнительные службы (строительство, облуживание и прочие) целесообразно выделить в отдельные структурные единицы, ряд из которых может быть приватизирован. В перспективе необходимо устранить перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых. Для этого образование тарифа на грузовые перевозки и принятие решений об инвестировании должно осуществляться независимо от финансовых показателей других сегментов железнодорожного транспорта, а в пассажирских перевозках затраты, связанные с перевозкой льготных категорий пассажиров, должны полностью покрываться из государственного бюджета. В перспективе для дальнейшего повышения конкуренции в отрасли следует рассмотреть приватизацию подвижного состава.

Практически во всех странах мира железнодорожный транспорт находится в состоянии непрерывных преобразований, и реформированием железных дорог занимались их правительства. Характер реформ и их особенности зависят от многих факторов: общего состояния отрасли, особенностей национальной экономики и уровня ее развития, степени влияния на социальные процессы и т.п. Особое народнохозяйственное значение железных дорог обуславливает требования к характеру их рыночного реформирования существенно иные, чем для других отраслей промышленности и народного хозяйства.

Возможное воздействие последствий реформы железнодорожного транспорта Украины будет существенным образом сказываться на функционировании всей экономики страны, что предъявляет повышенные требования к уровню их проработанности, качеству и характеру проведения. При этом основой предполагаемого реформирования «Укрзалізниці» должны стать не создание, возможно и искусственно, конкурентных отношений, а преобразования, направленные на усиление надежности и эффективности функционирования отрасли.

В этом плане рыночная трансформация железнодорожного транспорта Украины несет в себе опасность оказаться результатом командно-административных методов (см., например, Указ Президента Украины от 29 декабря 1999 г. «Про невідкладні заходи щодо прискорення приватизації державного майна»), существующих и до настоящего времени. Подобная ситуация в стране была в начале 80-х годов, когда чиновники всех уровней рапортовали «наверх» о выполнении и перевыполнении планов приватизации, хотя ни в одной стране мира этот процесс не происходил по каким-либо планам.

Простое сравнение некоторых показателей деятельности железных дорог различных стран до и после реформ не дает реального представления об их эффективности, поскольку «после» не всегда означает «в результате». Поэтому сложно говорить и об однозначности результатов преобразований. Однако богатый мировой опыт позволяет установить формы и методы проведения реформ, а также общие тенденции развития железных дорог.

Сегодня в мире представлены практически все виды собственности на подвижной состав и железнодорожную инфраструктуру. Как показывает опыт, у каждой из них есть как положительные, так и отрицательные стороны. Нельзя однозначно утверждать, что приватизация железных дорог по своей сути желательна или, что только государственная собственность гарантирует надлежащий уровень обслуживания пользователей общественного транспорта, так как вид собственности

транспортных предприятий не определяет ни необходимые, ни достаточные условия перевозок. С одной стороны, анализ показывает, что результаты деятельности в условиях государственной монополии со временем могут стать неудовлетворительными, и экономические результаты работы государственных железных дорог, за редкими исключениями, оказываются хуже, чем частных компаний. С другой стороны, вследствие огромных масштабов и высокой капиталоемкости железнодорожной отрасли вариант частной собственности не может обеспечить все условия для ее масштабного развития. Однако несомненным является то, что дальнейшая деятельность железнодорожной отрасли Украины в рамках существующей, сложившейся на протяжении десятилетий модели монополии, в дальнейшем невозможна, и новый механизм хозяйствования должен быть не просто лучше старого, но принципиально другим. При этом регулируемые и нерегулируемые виды деятельности должны быть отделены друг от друга настолько, насколько это возможно в существующих экономических, социальных и политических условиях, и лучшим решением может стать создание самостоятельных хозяйственных структур, максимально адаптированных к рыночным отношениям.

Литература

1. Маршалл А. Принципы политической экономии. – В 3-х т. / А. Маршалл. – М.: Прогресс. – Серия: Экономическая мысль Запада, 1983-1984. – 1080 с.
2. Милль Дж. С. Основы политической экономии / Дж. С. Милль. – М.: Экономика, 1989. – 962 с.
3. Маршалл А. Принципы политической экономии / А. Маршалл. – М.: Директ-Медиа, 2007. – 993 с.
4. Чемберлин Э. Теория монополистической конкуренции. Реориентация теории стоимости: пер. с англ. / под общ. ред. Ю.А. Ольсевича. – М.: Экономическое наследие, 1996. – 351 с.

5. Робинсон Дж. Экономическая теория несовершенной конкуренции / Дж. Робинсон. – М.: Прогресс, 1986. – 472 с.
6. Токарский Н.Д. Железнодорожная монополия / Н.Д. Токарский. – СПб., 1884.
7. Белоусова Н.И. Вопросы теории государственного регулирования и идентификации естественных монополий / Н.И. Белоусова, Е.М. Васильева. – М.: УРСС, КомКнига, 2006. – 320 с.
8. Белоусова Н.И. Реформирование естественных монополий: теоретический аспект / Н.И. Белоусова, Е.М. Васильева, В.Н. Лившиц // ЭКО. – 1999. – № 4. – С. 85-100.
9. Бутыркин А.Я. Естественные монополии: теория и проблемы регулирования / А.Я. Бутыркин. – М.: Новый век, 2003. – 152 с.
10. Городецкий А. Реформирование естественных монополий / А. Городецкий // Вопросы экономики. – 2000. – №1. С.137 – 146.
11. Кокорев В. Институциональная реформа в сфере инфраструктуры в условиях естественной монополии / В. Кокорев // Вопросы экономики. – 1998. – № 4. – С. 115-133.
12. Никифоров А. Ценовое регулирование естественных монополий / А. Никифоров // Вопросы экономики. – 1998. – № 4. – С. 134-143.
13. Суденцов В. Государство и естественные монополии / В. Суденцов // Мировая экономика и международные отношения. – 1995. – № 9. – С. 86-97.
14. Хусаинов Ф.И. Демонополизация железнодорожного транспорта и развитие системы операторских компаний / Ф.И. Хусаинов. – Саратов, 2009. – 322 с.
15. Базилевич В.Д. Природні монополії / В.Д. Базилевич, Г.М. Филюк. – К.: Знання, 2006. – 367 с.
16. Венгер В.В. Державне регулювання природних монополій в Україні: напрями вдосконалення / В.В. Венгер // Економіка і прогнозування. – 2006. – № 3. – С. 65-79.
17. Венгер В.В. Регулювання діяльності природних монополій: теорія і практика / В.В. Венгер. – К.: Ін-т екон. та прогноз., 2007. – 04 с.
18. Малахова Н. Естественные монополии: сущность и институциональные механизмы регулирования: моногр. / Н. Малахова. – Харьков: ИД «ИНЖЖЭК», 2006. – 344 с.
19. Черняк В. Природа монополий или монополия природы? / В. Черняк // Конкуренция. – 2002. – № 1. – С. 10-12.
20. Відомості Верховної Ради (ВВР). – 2000. – № 30. – Ст. 238.
21. АМКУ определил субъектов естественных монополий. – Режим доступа: http://uzinfo.net/ru/evetns_other/12788.
22. Петренко Е.А. Реформирование железнодорожного транспорта – теория и мировой опыт: моногр. / Е.А. Петренко; НАН Украины, Ин-т экономики пром-сти. – Донецк: Юго-Восток, 2010. – 416 с.
23. Шиш В.О. Особливості розробки Генеральної схеми розвитку залізничного транспорту України до 2020 року / В.О. Шиш // Залізничний транспорт України. – 2009. – № 6 (79). – С. 38-40.
24. Концепция Государственной программы реформирования железнодорожного транспорта Украины // Офіційний вісник України. – 2001. – № 9.
25. Постановление Кабинета Министров Украины от 16 декабря 2009 г. №1390 «Об утверждении государственной целевой программы реформирования железнодорожного транспорта на 2010-2015 годы» // Урядовий кур'єр. – 2010. – № 2. – 6 січ.
26. Кизилев В. Либерализация транспорта / В. Кизилев // Горизонты транспорта. Эффективная транспортная политика – Челябинск: Социум, 2004. – С. 92-108.
27. Директива 91/440 Совета ЕС от 29 июля 1991 года, касающаяся развития железных дорог сообщества / Official № Д 237. – 1991. – С. 25-28.
28. Рэнд М. Апология капитализма / М. Рэнд. – М., 2003.
29. Шумпетер Й. Капитализм, Социализм и Демократия: пер. с англ. / предисл. и общ. ред. В.С. Автономова / Й. Шумпетер. – М.: Экономика, 1995. – 540 с.

