

Научная статья

УДК 332.1; 332.05

EDN [XBMVIC](#)

DOI 10.17150/2411-6262.2023.14(2).585-594

**И.Ю. Сольская<sup>1</sup> , Н.Б. Грошева<sup>2</sup>**<sup>1</sup> Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск,

Российская Федерация

<sup>2</sup> Иркутский государственный университет, г. Иркутск, Российская ФедерацияАвтор, ответственный за переписку: И.Ю. Сольская, [irina\\_solskaya@mail.ru](mailto:irina_solskaya@mail.ru)

## ТРАНСФОРМАЦИЯ ПАРТНЕРСКИХ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ ТРАНСПОРТНОГО ИНФРАСТРУКТУРНОГО КОМПЛЕКСА

**АННОТАЦИЯ.** Существенность экономического и правового регулирования транспортной инфраструктуры со стороны государства обусловлена необходимостью сохранения и улучшения качества общественных благ. Одной из важнейших составляющих национальной экономики является инфраструктура железнодорожного транспорта, формирующая, в первую очередь, условия для функционирования экономики в целом, а также обеспечивающей уровень общественных благ в соответствии с необходимой динамикой естественного воспроизводства трудовых ресурсов. Проблемным в настоящий момент является положение сложившемся уровне и перспективах структурной инфляции, обусловленной макроэкономической ролью инфраструктурного комплекса экономики.

Базовой теорией настоящего исследования послужили результаты ученых Чикагской экономической школы отраслевой экономики, положенные в основу группировки товаров и услуг по частно-общественному признаку.

На основании анализа научных дискуссий о сущности общественных благ приведено положение о необходимости государственных регулирующих воздействий на инфраструктурный комплекс в Российской Федерации. Показана связь инфраструктуры на экономический рост и качество жизни людей.

Результаты исследования, представленного в статье, обобщают авторские представления о трансформации взаимоотношений транспортно-инфраструктурного комплекса с основными партнерами по бизнесу, обеспечивающими требуемый уровень устойчивости всего народнохозяйственного комплекса на основании достаточности предоставления транспортных услуг. В статье сформулирована научная гипотеза о предпосылках и сущности трансформации партнерских взаимоотношений на инфраструктурном сегменте рынка общественных благ в Российской Федерации.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА.** Инфраструктурный комплекс, рыночные сегменты, трансформация, экономическая коллаборация, государственное регулирование.

**ИНФОРМАЦИЯ О СТАТЬЕ.** Дата поступления 14 марта 2023 г.; дата принятия к печати 11 мая 2023 г.; дата онлайн-размещения 5 июня 2023 г.

Original article

**I.Yu. Solskaya<sup>1</sup> , N.B. Grosheva<sup>2</sup>**<sup>1</sup> Irkutsk State Transport University, Irkutsk, Russian Federation<sup>2</sup> Irkutsk State University, Irkutsk, Russian FederationCorresponding author: I.Yu. Solskaya, [irina\\_solskaya@mail.ru](mailto:irina_solskaya@mail.ru)

## TRANSFORMATION OF PARTNERSHIP RELATIONS OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE COMPLEX

**ABSTRACT.** The importance of economic and legal regulation of transport infrastructure by the state is due to the need to preserve and improve the quality of public goods. One of the most important components of the national economy is the railway

© Сольская И.Ю., Грошева Н.Б., 2023

transport infrastructure, which forms, first of all, the conditions for the functioning of the economy as a whole, as well as ensuring the level of public goods in accordance with the necessary dynamics of natural reproduction of labor resources. The situation at the current level and prospects of structural inflation caused by the macroeconomic role of the infrastructural complex of the economy is problematic at the moment. The basic theory of this study was the results of the Chicago School of Economics of Industrial Economics, which formed the basis for grouping goods and services on a private-public basis. Based on the analysis of scientific discussions on the essence of public goods, the provision on the need for state regulatory impacts on the infrastructure complex in the Russian Federation is given. The connection of infrastructure to economic growth and the quality of people's lives is shown.

Based on the analysis of scientific discussions on the essence of public goods, the provision on the need for state regulatory impacts on the infrastructure complex in the Russian Federation is given. The connection of infrastructure to economic growth and the quality of people's lives is shown. The results of the research presented in the article summarize the author's ideas about the transformation of the relationship of the transport infrastructure complex with the main business partners, providing the required level of stability of the entire national economic complex on the basis of the sufficiency of the provision of transport services. The article formulates a scientific hypothesis about the prerequisites and essence of the transformation of partnerships in the infrastructure segment of the public goods market in the Russian Federation.

**KEYWORDS.** Infrastructure complex, market segments, transformation, economic collaboration, government regulation.

**ARTICLE INFO.** Received March 14, 2023; accepted May 11, 2023; available online June 05, 2023.

### Введение

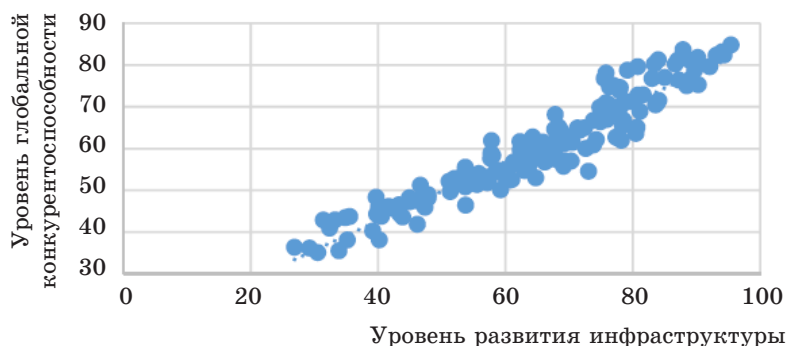
Проблема противопоставления института конкуренции и гарантий устойчивого развития экономики, в том числе, за счет стабильного положения компаний — монополиста в сфере инфраструктуры — находится в течении продолжительного времени в центре научных дискуссий. При обсуждении вопроса, насколько важнее объективные цели устойчивого развития экономики, чем снижение конкуренции, а не наоборот, происходит значительный сдвиг как в общеэкономической теории, так и в официальной роли антимонопольных институтов как защитников свободного рынка в направлении признания и придания особого значения экологическим и социальным преимуществам при оценке инициатив, которые, по большей части, входят в компетенции не экономистов, но политиков [1].

Несмотря на появившуюся в условиях санкций и геополитических ограничений определенную гибкость, антимонопольное законодательство по-прежнему является достаточно жестким, и правительству, и официальным инстанциям по вопросам обеспечения конкуренции необходимо балансировать противоречивые цели обеспечения быстрого и эффективного реагирования на кризис и поддержания антимонопольной дисциплины. Антимонопольные органы заявили, что они внимательно следят за экономическими агентами, чтобы не дать им воспользоваться ситуацией<sup>1</sup>.

В научных дискуссиях о приоритетности общественных благ особым аргументом выступает неоднозначность представлений о необходимости государственных воздействий на сферы деятельности и отрасли, обеспечивающие экономические и социальные инфраструктурные услуги. В качестве аргументов, помимо положительного влияния инфраструктуры на экономический рост, экономисты об-

<sup>1</sup> Competitor Collaboration During the COVID-19 Crisis: Practical Considerations to Avoid Antitrust Risk. URL: <https://www.sidley.com/en/insights/newsupdates/2020/04/competitor-collaboration-during-the-covid-19-crisis-practical-considerations-part-2>.

рацали внимание на то, что инфраструктура улучшает качество жизни людей. Так, В.Н. Федоров отмечает, что развитая инфраструктура является индикатором уровня общественного развития, обеспечивающего качество жизни [2]. В то же время на макроэкономическом уровне инфраструктура выступает как фактор глобальной конкурентоспособности (рис.).



*Зависимость глобальной конкурентоспособности  
от уровня инфраструктурного развития\**

\* Источник: Роль инфраструктуры в обеспечении устойчивого социально-экономического развития и конкурентоспособности актуальные вопросы в России и за рубежом. <https://roscongress.org/materials/rol-infrastruktury-v-obespechenii-ustoychivogo-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiya-i-konkurentosposo>.

В выводах о важности поддержки инфраструктуры и предприятий, ее обеспечивающих на примере транспортной и коммунальной системы Д. Асчауэр [3] подчеркивал, что чем лучше дороги, тем меньше аварий, тем выше общественная безопасность; чем лучше система водоснабжения и водоотведения тем меньше количество заболеваний; а система работы с канализацией и бытовыми отходами позволяет улучшать санитарно-эпидемиологическую обстановку в целом и здоровье людей в частности.

Аналогичные представления были положены в основу государственной бюджетной политики Российской Федерации еще в 2008 г., когда в рамках «бюджетного маневра» было предложено перераспределение структуры расходов бюджета на величину от 2 до 4 % ВВП<sup>2</sup>, в том числе за счет:

- сокращения операционных «непроизводительных» расходов, которые не влияют на накопление физического и человеческого капитала, если их уровень уже превышает минимально необходимый (так называемую минимальную бюджетную обеспеченность);
- увеличения стратегических «мультипликативных» расходов, стимулирующих в долгосрочной перспективе экономический рост через накопление физического и человеческого капитала (расходы на развитие такой инфраструктуры, как дороги, коммунальное хозяйство, наука и образование, капиталоемкие проекты в сфере здравоохранения, связь и так далее).

В дальнейшем концепция «бюджетного маневра» была разработана как на уровне научных разработок [4; 5], так и в рамках концептуальных документов Россий-

<sup>2</sup> Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года : утв. Распоряжением Правительства РФ от 17 нояб. 2008 г. № 1662-р. URL: <http://static.government.ru/media/files/aaooFKSheDLiM99HEcyrygtfmGzrn AX.pdf>.

ской Федерации<sup>3</sup>. Таким образом, в основу планирования бюджетов легли долгосрочные проекты, в том числе в сфере развития инфраструктуры — коммунальной, транспортной, социальной.

Развитие инфраструктуры важно и с позиции безопасности страны в целом — как экономической, так и в сфере обороны. Именно сейчас мы видим, насколько качество транспортных, в том числе, железнодорожных и трубопроводных, проектов позволило переориентировать экспорт углеводородов с недружественных стран на Азиатский регион, хотя многие экономисты подчеркивали значимость инфраструктуры еще до текущих санкционных ограничений [6–8].

В силу сложившихся условий кризисных явлений в мировой экономике пересмотр представлений о системе взаимоотношений инфраструктурных отраслей и комплексов, обеспечивающих стабильное состояние национальной экономики, является актуальной целью теоретических разработок, а связанная с этим проблема трансформации экономических взаимодействий обоснованно сформулирована как цель настоящего исследования. В качестве объекта исследования выступает инфраструктурный комплекс транспорта. Предметом же является характер взаимоотношений, складывающихся в рыночной экономике, по поводу обеспечения стабильного функционирования инфраструктурного комплекса транспорта, обеспечивающего устойчивость национальной экономики в кризисных условиях.

### Методология исследования

Социальный характер множества факторов, влияющих на экономику, не поддается однозначному описанию. В силу этого ряд ученых выражает сомнение в возможности моделирования достоверных прогнозов экономического развития. Так, А.В. Анищенко отмечает, что «выявление основных закономерностей хозяйственной деятельности может осуществляться либо на основе рассмотрения достаточно продолжительного периода времени в относительно стабильных условиях (в этом случае ключевым является понятие стационарности), либо на основе рассмотрения множества локальных процессов хозяйственной деятельности, протекающих примерно в одинаковых, со статистической точки зрения, условиях» [9; 10].

В силу особенностей своего формирования инфраструктурный комплекс предполагает долгосрочной характер прогнозирования периода экономической и социальной отдачи от своего функционирования, а также преобладание социальных эффектов в числе моделируемых факторов. Кроме того, как показали авторские исследования совместимости и взаимного влияния моделей технологического и экономического регулирования экономических процессов предполагает также обоснованную оценку эффективности регулирующего макроэкономического воздействия на инфраструктурный комплекс. [11].

Существенность влияния внешнеполитических условий приводит к тому, что макроэкономические закономерности, как правило, не поддаются исчерпывающим формализациям; за макроэкономическими агентами можно лишь наблюдать и делать прогнозы на этих наблюдениях [12; 13]. Поэтому, как отмечает В.Г. Былков, количественные макроэкономические модели в большой степени являются упрощенной формой для изучения экономики в целом, в особенности в периоды кризисных явлений в мировой экономике [14].

<sup>3</sup> Прогноз социально-экономического развития РФ на период до 2036 : одобрен на заседании Правительства РФ 22 нояб. 2018. URL: [prognoz2036.pdf](https://prognoz2036.pdf).; Единый план по достижению национальных целей развития Российской Федерации на период до 2024 года и на плановый период до 2030 года : утв. Распоряжением Правительства РФ от 01 окт. 2021 № 2765-р. URL: [https://www.economy.gov.ru/material/dokumenty/edinyy\\_plan\\_po\\_dostizheniyu\\_nacionalnyh\\_celej\\_razvitiya\\_rossiyskov\\_federacii\\_na\\_period\\_do\\_2024\\_goda\\_i\\_na\\_planovyy\\_period\\_do\\_2030\\_goda.html](https://www.economy.gov.ru/material/dokumenty/edinyy_plan_po_dostizheniyu_nacionalnyh_celej_razvitiya_rossiyskov_federacii_na_period_do_2024_goda_i_na_planovyy_period_do_2030_goda.html).

Однако, модели кластеризации, реализованные авторами, позволяют выявить общие характеристики исследуемых объектов [15]. На основе результатов исследования теоретических положений, уточняющих роль и определяющих особенности инфраструктуры, выделены специфические характеристики инфраструктурного транспортного кластера:

Кластер транспортной инфраструктуры представляет собой совокупность предприятий и экономических агентов во всех отраслях транспорта — как реализация непосредственно перевозок, так и поддержка, развитие, снабжение и обслуживание логистических цепочек, наземного, воздушного и водного транспорта, непосредственно путей для перевозок.

Несмотря на то, что кластер транспортной инфраструктуры во многом представлен предприятиями — естественными монополиями, для пользователей (перевозчиков, грузоотправителей, пассажиров) он является конкурентным за счет возможности выбора конкретного вида транспорта, и в данном случае спрос по цене высокоэластичен.

Для поставщиков услуг существует большое количество барьеров при вхождении на рынок услуг, в том числе так называемый эффект масштаба. Практически все предприятия транспорта, воздушного или железнодорожного, являются корпорациями с большим количеством филиалов и дочерних структур, которые производят саму услугу и обеспечивают весь цикл ее реализации. О. Уильямсон отмечает, что «...вертикально интегрированная компания обладает характеристиками доминирующей фирмы, так как может в большей степени снижать цену товара или получать большую прибыль при данной цене либо благодаря более низким издержкам, либо при закупке факторов производства, либо при продаже конечного продукта» [16, с. 53].

Крупнейшие владельцы транспортной инфраструктуры, такие как ОАО «Российские железные дороги» функционируют в рамках вертикально-ориентированных бизнес-блоков, что обусловлено самой историей их создания. Так, Морозов отмечает, что «создание в ОАО "РЖД" вертикально интегрированных дирекций по видам деятельности осуществлялось в контексте общих преобразований на железнодорожном транспорте и в экономике страны. Это был совершенно логичный и необходимый шаг» [17].

Основной смысл трансформации транспортной инфраструктуры заключается в выделении в отдельные под отраслевые структуры самостоятельных видов бизнеса, что позволяет через систему трансфертных цен рационально управлять доходами и расходами этих автономных экономических субъектов, и оценить эффективность их работы и вклад в общий финансовый результат. В.В. Петраков отмечает, что далеко не всегда этот процесс имеет исключительно положительные последствия, так, что «вертикальное разделение инфраструктуры и перевозок при сохранении у инфраструктурной компании права заниматься перевозками в некоторых странах ЕС не позволило устранить монополии, поскольку доминирующий перевозчик занимает около 90 % рынка всех перевозок. Британский и шведский опыт выделения инфраструктурных компаний, лишенных права заниматься перевозками, показывает, что в этих случаях усложняется деятельность железных дорог, процесс координации доступа к инфраструктуре становится в высшей степени запутанным» [18].

Отличительной особенностью инфраструктурного комплекса транспорта следует считать то обстоятельство, что в процессе его формирования и функционирования с разной степенью проявляются в динамичных экономических условиях как экзогенные (отраслевые) факторы, так и эндогенные факторы рынка.

Наличие и проявление отраслевых и внешних (с позиций транспортной отрасли) факторов, по большей части регулируемых со стороны государства, предпо-

деляет сосуществование двух варианта конкуренции, присущих транспортному инфраструктурному комплексу:

1. Рыночную позицию транспортной инфраструктуры, соответствующей определенному виду транспорта (авиационный, железнодорожный, автомобильный, водный и трубопроводный), в научной литературе обозначенной как конкуренция между инфраструктурами. Примером может служить приведенное С.И. Агабековым, Д.И. Кокуриным, Е.А. Левиной сопоставление стоимости для конечного потребителя 1 кг каменного угля со стоимостью сопоставимого с точки зрения теплотодачи природного газа с учетом затрат на их транспортировку за счет разных видов транспорта (железнодорожного и трубопроводного), что позволяет оценить уровень конкуренции между транспортными инфраструктурами [19].

2. Рыночную позицию транспортного инфраструктурного комплекса определяют также реализуемые технологии и решения. Так, например, при увеличении доли контейнерных перевозок в общем объеме транспортируемого груза, значительно большим спросом будут пользоваться сервисы, в которые встроены контейнерные перевозки. Конкурентная позиция железнодорожной транспортной инфраструктуры заключается в возможности построить мультимодальные перевозки в работу российских железных дорог<sup>4</sup>.

### Результаты исследования

Таким образом, результаты проведенного исследования позволили уточнить представление об отличительных особенностях транспортного инфраструктурного комплекса как совокупности организационно-производственных структур, оказывающих услуги инфраструктуры и обеспечивающих требуемое техническое состояние инфраструктуры, соответствующее необходимому количеству и качеству предоставляемых инфраструктурных услуг. Таких отличительных особенностей сформулировано две, а именно:

1. Наличие общих рыночных признаков в системе функционирования инфраструктурного комплекса, а именно:

- поставщики и потребители;
- входные и выходные рыночные барьеры;
- прочие экзогенные отраслевые факторы.

Обозначенные признаки позволяют сформулировать конкурентную позицию, определяемую местом инфраструктурного комплекса транспорта в структуре рыночной сегментации.

2. Наличие наряду с рыночными признаками признаков производственного взаимодействия в соответствии с рыночными сегментами:

- первый сегмент предполагает наличие несовершенной конкуренции в сегменте рынка монополистической конкуренции факторов производства, на котором транспортный инфраструктурный комплекс, выступая на стороне спроса на факторы производства, привлекает услуги и продукцию других участников рынка, в том числе, и других рыночных сегментов;
- монополистический сегмент рынка услуг транспортной инфраструктуры, на котором транспортный инфраструктурный комплекс выступает на стороне предложения транспортного обслуживания (услуг).

Особенности формирования и функционирования двух сегментов конкурентного рынка транспортного инфраструктурного комплекса определяются в рамках

<sup>4</sup> Нет конкуренции между грузами на инфраструктуре, есть конкуренция между технологиями. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/opinions/net-konkurentsii-mezhdu-gruzami-na-infrastrukture-est-konkurenciya-mezhdu-tehnologiyami/>.

государственного регулирования Российской Федерации<sup>5</sup>, что позволяет сделать заключение о применимости к его функционированию принципов отраслевого регулирования. Период последних трех лет (с 2020 г. по настоящее время) в России характерен тем, что концепция экономической политики существенно трансформировалась. В связи с этим возникает потребность в разработке модели оценки конкурентоспособности отдельных отраслей, а также в оценке и прогнозе определенной оптимальной (здесь: под оптимальностью понимается возможность обеспечивать эффективное воспроизводство) структуры отраслей экономики, которая позволила бы управлять рисками и обеспечить устойчивый рост национальной экономики. Наиболее полно такие принципы были сформулированы усилиями учеными Чикагской школы отраслевой экономики [20].

Названные принципы проявляются через категорирование продукции и услуг следующим образом:

1. Услуги и продукция, формируемая в первом конкурентном сегменте и потребляемая инфраструктурным комплексом имеет одновременно исключительно монопольный, так и конкурирующий в потреблении характер.

2. Общественные блага — услуги инфраструктуры, представляемые во втором сегменте, не являются ни исключаемыми, ни конкурирующими в потреблении. То есть нельзя помешать пользоваться общественным благом, и использование общественного блага одним потребителем не уменьшает способность другого потребителя им пользоваться.

3. Общие ресурсы, привлекаемые как инфраструктурным комплексом, так и другими экономическими агентами могут конкурировать по потреблению, но не исключают совместное использование [21].

Реализация принципов отраслевого регулирования применительно к инфраструктурному комплексу заключается, прежде всего, в трансформации стимулов отдельных лиц и организаций для достижения цели экономического функционирования всей макро-системы. Например, в точки зрения институционального регулирования в области деликтного права целью должно быть не просто сведение к минимуму затрат на несчастные случаи, имеющие место в процессе эксплуатации инфраструктуры, но и сведение к минимуму затрат всех экономических агентов (включая государство) на предотвращение несчастных случаев<sup>6</sup>.

### Результаты и выводы

Основным выводом из рассмотрения применимости принципов отраслевого рынка к рыночным сегментам функционирования инфраструктурного комплекса можно полагать формулирование научной гипотезы о трансформации характера взаимодействия экономических агентов на конкурентном сегменте рынка услуг транспортной инфраструктуры. Сущность трансформации определяется несколькими обстоятельствами, а именно:

– направленностью государственного регулирования на сдерживание конкуренции, ограничивающего допуск производителей продукции и услуг, обеспечивающих требуемый уровень функционирования инфраструктурного комплекса транспорта и соответствующих требованиям к уровню технологии и качества;

<sup>5</sup> Об особенностях регулирования отдельных отношений в целях реализации приоритетных проектов по модернизации и расширению инфраструктуры и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федер. закон от 31 июля 2020 г. № 254-ФЗ : (ред. от 1 апр. 2022 г. № 124-ФЗ) : Ст. 1. URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_358735](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_358735).

<sup>6</sup> Положение об особенностях организации расследования несчастных случаев на производстве в ОАО «РЖД». URL: [https://dprof.ru/assets/main/src/documents/2715\\_p%20от%2009.12.2020%20Положение%20об%20особенностях%20расследования%20НС.docx](https://dprof.ru/assets/main/src/documents/2715_p%20от%2009.12.2020%20Положение%20об%20особенностях%20расследования%20НС.docx).

- характером взаимно развивающего технологического взаимодействия в рамках транспортного кластера национальной экономики;
- производственной коллаборацией в рамках функционирования инфраструктуры, обеспечивающей установленное в рамках государственного регулирования количество и качество общественного блага, предоставляемого инфраструктурным комплексом, в условиях конкурентного рынка факторов производства.

### Список использованной литературы

1. Reston A. 'Green' Competition Law — Sustainable Collaboration or Anticompetitive Collusion? / A. Reston, M. Sansom // Freshfields Bruckhaus Deringer. — 2020. — 6 August. — URL: <https://sustainability.freshfields.com/post/102gczl/green-competition-law-sustainable-collaboration-or-anticompetitive-collusion>.
2. Федоров В.Н. Социально-экономический потенциал инфраструктуры. Содержание, оценка и анализ развития / В.Н. Федоров. — Ульяновск : УлГПУ, 2000. — 195 с.
3. Aschauer D. Is Public Expenditure Productive? / D. Aschauer // Journal of Monetary Economics. — 1989. — Vol. 23, iss. 2. — P. 177–200.
4. Кудрин А.Л. Бюджетный маневр и структурная перестройка российской экономики / А.Л. Кудрин, И.А. Соколов. — EDN [ZGCQOB](#) // Вопросы экономики. — 2017. — № 9. — С. 5–27.
5. Балаев А. Влияние структуры бюджетных расходов на экономический рост в России / А. Балаев. — DOI 10.18288/1994-5124-2018-6-8-35. — EDN [YSWQDR](#) // Экономическая политика. — 2018. — Т. 13, № 6. — С. 8–35.
6. Военно-экономическое развитие и безопасность / отв. ред. Л.В. Панкова, О.В. Гусарова. — Москва : Весь мир, 2020. — 440 с.
7. Курбанов Т.Х. Влияние состояния инфраструктуры военного назначения на обеспечение военно-экономической безопасности страны / Т.Х. Курбанов, А.Х. Курбанов, В.А. Плотников. — DOI 10.21209/2227-9245-2017-23-8-144-154. — EDN [ZUECVR](#) // Вестник Забайкальского государственного университета, 2017. — Т. 23, № 8. — С. 144–154.
8. Экономическая безопасность : учеб.-метод. пособие / В.К. Крутиков, Т.В. Дорожкина, О.И. Костина, М.В. Якунина. — Калуга : Эйдос. — 2017. — 196 с.
9. Анищенко Е.В. Экономические прогнозы: параметры и достоверность / Е.В. Анищенко. — EDN [VUQWLF](#) // Проблемы экономики и юридической практики. — 2017. — № 1. — С. 47–54.
10. Анищенко Е.В. Введение в аналитическую динамику социально-экономических систем / Е.В. Анищенко // Сборник научных трудов — Москва : РУДН, 2012. — С. 211–221.
11. Сольская И.Ю. Модернизация восточного полигона железных дорог России в сценарных условиях институциональных трансформаций / И.Ю. Сольская, В.В. Буровцев. — EDN [ZAYFCN](#) // Вопросы новой экономики. — 2017. — № 2. — С. 61–74.
12. Методический подход к прогнозированию целевых параметров социально-экономического развития регионов с использованием стандартного аппарата нейронных сетей / Ю.И. Трещевский, М.О. Гладких, Е.А. Опойкова, О.Н. Папина. — DOI 10.22394/1997-4469-2020-51-4-114-126. — EDN [XOPZHO](#) // Регион: системы, экономика, управление. — 2020. — № 4 (51). — С. 114–126.
13. Горбунов В.К. К проблеме построения аналитических индексов рыночного спроса: вариативный подход / Горбунов В.К., Козлова Л.А., Львов А.Г. — DOI 10.34023/2313-6383-2020-27-3-65-80. — EDN [WXIGDY](#) // Вопросы статистики. — 2020. — Т. 27, № 3. — С. 65–80.
14. Былков В.Г. Кризисные трансформации отечественного рынка труда в XXI веке / В.Г. Былков. — Москва : Русайнс, 2023. — 211 с.
15. Сольская И.Ю. Модель кластерного подхода к экономическому развитию региона / И.Ю. Сольская, А.Н. Капустин. — EDN [JURPBR](#) // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. — 2006. — № 3. — С. 61–65
16. Уильямсон О.И. Экономические институты капитализма : фирмы, рынки и отношенческая контрактация / О.И. Уильямсон. — Санкт-Петербург : Лениздат, 1996. — 702 с.
17. Морозов В. В компании РЖД завершается переход на вертикально интегрированную структуру управления по видам деятельности / В. Морозов // Новая перевозочная. — 2013. — 21 нояб. — URL: <https://npktrans.ru/Doc.aspx?docId=20808&CatalogId=653>.

18. Петраков В.В. Направления реформирования системы управления ОАО «РЖД» как естественной монополии / В.В. Петраков. — EDN [KWTLMF](#) // Экономика и управление. — 2009. — № 8 (46). — С. 33–37.

19. Агабеков С.И. Конкуренция на инфраструктурных рынках / С.И. Агабеков, Д.И. Кокурин, Е.А. Левина. — EDN [RWGSUB](#) // Современная конкуренция. — 2013. — № 4. — С. 96–111.

20. Mankiw D. Principles of Economics / D. Mankiw. — 6<sup>th</sup> ed. — New York, 2012. — 896 p.

21. Calabresi G. The Cost of Accidents : A Legal and Economic Analysis / G. Calabresi. — New Haven : Yale University Press, 1970. — 350 p.

### References

1. Reston A., Sansom M. 'Green' Competition Law — Sustainable Collaboration or Anti-competitive Collusion? *Freshfields Bruckhaus Deringer*, 2020, August 6. Available at: <https://sustainability.freshfields.com/post/102gczl/green-competition-law-sustainable-collaboration-or-anticompetitive-collusion>.

2. Fedorov V.N. *Socio-Economic Potential of Infrastructure. Content, Evaluation and Analysis of Development*. Ulyanovsk State Pedagogical University Publ., 2000. 195 p.

3. Aschauer D. Is Public Expenditure Productive? *Journal of Monetary Economics*, 1989, vol. 23, iss. 2, pp. 177–200.

4. Kudrin A.L., Sokolov I.A. Fiscal Maneuver and Restructuring the Russian Economy. *Voprosy ekonomiki = Issues of Economy*, 2017, no. 9, pp. 5–27. (In Russian). EDN: [ZGCQOB](#).

5. Balaev A. The Impact of Public Expenditure Structure on Economic Growth in Russia. *Ekonomicheskaya politika = Economic Policy*, 2018, vol. 13, no. 6, pp. 8–35. (In Russian). EDN: [YSWQDR](#). DOI: 10.18288/1994-5124-2018-6-8-35.

6. Pankova L.V., Gusarova O.V. (eds). *Military Economic Development and Security*. Moscow, Ves' mir Publ., 2020, 440 p.

7. Kurbanov T.Kh., Kurbanov A.Kh., Plotnikov V.A. The Impact of the Infrastructure Military Use to Ensure Military-Economic Security of the Country. *Vestnik Zabaikal'skogo gosudarstvennogo universiteta = Transbaikalian State University Journal*, 2017, vol. 23, no. 8, pp. 144–154. (In Russian). EDN: [ZUECVR](#). DOI: 10.21209/2227-9245-2017-23-8-144-154.

8. Krutikov V.K., Dorozhkina T.V., Kostina O.I., Yakunina M.V. *Economic Security*. Kaluga, Eidos Publ., 2017. 196 c.

9. Anishchenko E.V. Economic Outlook: Parameters and Reliability. *Problemy ekonomiki i yuridicheskoi praktiki = Economic Problems and Legal Practice*, 2017, no. 1, pp. 47–54. (In Russian). EDN: [VUQWLF](#).

10. Anishchenko E.V. *Introduction to the Analytical Dynamics of Socio-Economic Systems. Collection of Scientific Papers*. Moscow, RUDN Publ., 2012, pp. 211–221.

11. Solskaya I.Yu., Burovtsev V.V. Modernization of the Eastern Poligon of Rail Ways in Russia under the Conditions of Institutinal Transformations. *Voprosy novoi ekonomiki = Issues of the New Economy*, 2017, no. 2, pp. 61–74. (In Russian). EDN: [ZAYFCN](#).

12. Treshchevskii Yu.I., Gladkikh M.O., Opoikova E.A., Papina O.N. Methodological Approach to Prognosis of Target-High Parameters of Regions Sosio-Economic Development Using the Standard Neural Network Apparatus. *Region: sistemy, ekonomika, upravlenie = Region: Systems, Economics, Management*, 2020, no. 4, pp. 114–126. (In Russian). EDN: [XOPZHO](#). DOI: 10.22394/1997-4469-2020-51-4-114-1261.

13. Gorbunov V.K., Kozlova L.A., Lvov A.G. To the Problem of Constructing Analytical Indexes of Market Demand: A Variative Approach. *Voprosy statistiki = Statistical Issues*, 2020, vol. 27, no. 3, pp. 65–80. (In Russian). EDN: [WXIGDY](#). DOI: 10.34023/2313-6383-2020-27-3-65-80.

14. Bylkov V.G. *Crisis Transformations of the Domestic Labor Market in the 21<sup>st</sup> Century*. Moscow, Rusains Publ., 2023. 211 p.

15. Solskaya I.Yu., Kapustin A.N. Cluster Approach Model for Regional Economic Development. *Sovremennye tekhnologii. Sistemnyi analiz. Modelirovanie = Modern Technologies. System Analysis. Modeling*, 2006, no. 3, pp. 61–65. (In Russian). EDN: [JURPBR](#).

16. Williamson O.E. *The Economic Institutions of Capitalism. Firms, Markets, Relational Contracting*. London, 1985. 450 p. (Russ. ed.: Williamson O.E. *The Economic Institutions of Capitalism. Firms, Markets, Relational Contracting*. Saint Petersburg, Lenizdat Publ., 1996. 702 p.).

17. Morozov V. *Russian Railways is Completing the Transition to a Vertically Integrated Management Structure by Type of Activity*. *Novaya Perevozchnaya*, 2013, November 21. Available at: <https://npktrans.ru/Doc.aspx?docId=20808&CatalogId=653>. (In Russian).


18. Petrakov V.V. Directions of OAO Russian Railroads Reformation as a Natural Monopoly. *Ekonomika i upravlenie = Economics and Management*, 2009, no. 8, pp. 33–37. (In Russian). EDN: [KWTLMF](#).

19. Agabekov S.I., Kokurin D.I., Levina E.A. The Competition on the Infrastructure Markets. *Sovremennaya konkurentsia = Modern Competition*, 2013, no. 4, pp. 96–111. (In Russian). EDN: [RWGSUB](#).

20. Mankiw D. Principles of Economics. 6<sup>th</sup> ed. New York, 2012. 896 p.


21. Calabresi G. *The Cost of Accidents: A Legal and Economic Analysis*. New Haven, Yale University Press Publ., 1970. 350 p.

### Информация об авторах

*Сольская Ирина Юрьевна* — доктор экономических наук, профессор, Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск, Российская Федерация, [irina\\_solskaya@mail.ru](mailto:irina_solskaya@mail.ru),  <https://orcid.org/0000-0002-2294-0920>, SPIN-код: 6804-4172, Scopus Author ID: 56766103700, ResearcherID: AAE-5247-2019.

*Грошева Надежда Борисовна* — доктор экономических наук, директор Байкальской международной бизнес-школы (институт), Иркутский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация, [director@bibs.isu.ru](mailto:director@bibs.isu.ru), SPIN-код: 5042-8774, AuthorID РИНЦ: 304644.

### Authors

*Irina Yu. Solskaya* — D.Sc. in Economics, Professor, Irkutsk State Transport University, Irkutsk, Russian Federation, [irina\\_solskaya@mail.ru](mailto:irina_solskaya@mail.ru),  <https://orcid.org/0000-0002-2294-0920>, SPIN-Code: 6804-4172, Scopus Author ID: 56766103700, ResearcherID: AAE-5247-2019.

*Nadezhda B. Grosheva* — D.Sc. in Economics, Director of the Baikal International Business School (Institute), Irkutsk State University, Irkutsk, Russian Federation, [director@bibs.isu.ru](mailto:director@bibs.isu.ru), SPIN-Code: 5042-8774, AuthorID RSCI: 304644.

### Вклад авторов

Все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

### Contribution of the Authors

The authors contributed equally to this article. The authors declare no conflicts of interests.

### Для цитирования

Сольская И.Ю. Трансформация партнерских взаимоотношений транспортного инфраструктурного комплекса / И.Ю. Сольская, Н.Б. Грошева. — DOI 10.17150/2411-6262.2023.14(2).585-594. — EDN [XBMVIG](#) // Baikal Research Journal. — 2023. — Т. 14, № 2. — С. 585–594.

### For Citation

Solskaya I.Yu., Grosheva N.B. Transformation of Partnership Relations of the Transport Infrastructure Complex. *Baikal Research Journal*, 2023, vol. 14, no. 2, pp. 585–594. (In Russian). EDN: [XBMVIG](#). DOI: 10.17150/2411-6262.2023.14(2).585-594.