

© Цыганов В.В., Савушкин С.А.
Tsyganov V., Savushkin S.

ИНФОРМАЦИОННОЕ ПРОТИВОБОРСТВО В ПРОЦЕССЕ РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

INFORMATION CONFRONTATION IN REFORM OF RAIL FREIGHT

Аннотация. Рассмотрены предпосылки и ход информационного противоборства реальных и потенциальных участников перевозочного процесса в ходе либеральных реформ грузовых железнодорожных перевозок. Рассмотрены предпосылки и особенности информационного противоборства между соперничающими в процессе реформ группировками «либералов-прогрессистов» и «технократов-консерваторов». Проанализированы особенности информационного противоборства в сфере приватизации вагонного парка и тяговых ресурсов. Показаны пагубные последствия дальнейшего отделения инфраструктуры от перевозок.

Annotation. The preconditions and move information warfare actual and potential participants in the transportation process of liberal reforms rail freight. The preconditions and features of information warfare between rival factions in the reform process "liberal progressives" and "conservatives technocrats." The features of information warfare in privatization of rolling stock and traction resources. Showing the detrimental effects of further separation of infrastructure from operations.

Ключевые слова. Железнодорожный транспорт, перевозочный процесс, технология, грузовые перевозки, реформа, вагон, оператор, информационное противоборство, риск, управление, адаптация.

Key words. Trains, transportation process, technology, freight transportation, reform, wagon, operator, information warfare, risk, management, adaptation.

Глобальные пределы роста и изменения социально-экономической среды приводят к необходимости адаптации и реформирования оперирующих в ней организаций. Это особенно важно для крупномасштабных организаций, подверженных «проклятию координации» при быстрых изменениях [1]. Однако крупномасштабные организации представляются внешнему наблюдателю практически непрозрачными. Как следствие, исходящие извне решения об их реформировании принимаются не на основе моделей и расчетов, а на основе результатов информационного противоборства – столкновения и борьбы различных позиций и мнений.

Реформирование дает заинтересованным лицам возможности определить потенциальные выгоды и потери, обозначить свою позицию. В процессе либеральных реформ обычно соперничают группировки либералов-прогрессистов и технократов-консерваторов. Либералы от власти и бизнеса выражают интересы предприни-

мателей, ориентированных на увеличение своих прибылей (т.е. собственной микроэкономической эффективности) за счет реформы. Технократы же отражают интересы широкого круга пользователей, ориентированных на увеличение макроэкономической эффективности реформируемой системы. Для того, чтобы отстаивать и продвигать свою позицию, либералы-прогрессисты и технократы-консерваторы используют информационные воздействия на заинтересованных лиц [2–4].

В данной работе информационное противоборство такого рода рассматривается в контексте либеральной реформы грузовых железнодорожных перевозок, затрагивающей интересы крупнейшей в мире железнодорожной компании – ОАО «РЖД». За последнее десятилетие эта компания переживает преобразования, в той или иной мере направленные на отделение инфраструктуры от перевозочного процесса. Проведена приватизация грузового вагонного парка и продажа соответству-

Цыганов Владимир Викторович – доктор технических наук, профессор, главный научный сотрудник, ИПУ РАН, тел. 8(903)155-83-88;

Савушкин Сергей Александрович – кандидат физико-математических наук, старший научный сотрудник, ведущий научный сотрудник, ИПТ РАН, тел. 8(909)155-93-69.

Tsyganov Vladimir – doctor of science (tech.), professor, head. department, ICS RAS, tel. 8-903-155-8388;

Savushkin Sergey – PhD-math., senior scientist, leading researcher, IPT RAS, tel. 8-909-155-9369.

ющих дочерних компаний (в частности, Первой грузовой компании). Обсуждается Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок, связанная с приватизацией тяговых ресурсов и др. [5]. По этим направлениям реформ существуют разные позиции заинтересованных лиц. Часть из них в той или иной степени тяготеет к позиции технократов-консерваторов – традиционному пониманию важности оптимизации технологии перевозочного процесса в целом, для чего необходимо централизованное управление железнодорожными грузоперевозками. Другие позиции объединяют стремление либералов-прогрессистов к увеличению прибыли частных компаний, занятых в сфере грузоперевозок, т.е. к дальнейшей либерализации рынка.

Информационное противоборство в сфере приватизации вагонного парка

Рассмотрим ход информационного противоборства реальных и потенциальных участников перевозочного процесса в ходе либеральной реформы, направленной на приватизацию вагонного парка [5]. Поначалу никто публично не выступал против полной его приватизации. Предметом обсуждения были лишь темпы и масштабы реформы.

В 2008 г., когда ОАО «РЖД» начало активно выводить свои вагоны в дочерние структуры, не подпадавшие под государственное регулирование вагонной составляющей, доля инвентарного парка в общем объеме перевозок стала составлять меньше половины. Первый президент ОАО «РЖД» Г.Фадеев предупреждал, что это может вылиться в технологические проблемы на сети железных дорог, и призывал не торопиться [6]. В сентябре 2006г. он был против выведения парка вагонов ОАО «РЖД» в распоряжение дочернего оператора, назвав это «преждевременным». В результате Первая грузовая компания (ПГК), создание которой началось в 2007г., получила менее половины вагонов монополии. Судьба вагонов окончательно решилась в 2010г., когда был согласован вопрос создания Второй грузовой компании (ВГК). При этом ОАО «РЖД» передало ВГК около 180 тыс. вагонов, а также продало на рынке еще 50 тыс. полувагонов и 23 тыс. зерновозов. У ОАО «РЖД» должно было остаться около 60 тыс. инвентарных вагонов «для технологических нужд и специальных перевозок». С сентября 2011г., после завершения формирования ВГК, инвентарный вагонный парк ОАО «РЖД» перестал существовать. Возник рынок железнодорожных вагонов под погрузку. Еще более свободным сделать его была призвана продажа ОАО «РЖД» контроля в одном из двух ее основных дочерних операторов - ПГК.

Частные компании включились в борьбу за «наследство ОАО «РЖД»». Аукционы по продаже вагонов позволили усилить позиции одному из старейших игроков - Независимой транспортной компании (НТК) ВЛисина (обслуживавшей в основном перевозки Новолипецкого металлургического комбината), а также новичку - «Нефтетранссервису» братьев Аминовых, который всерьез заявил о себе на рынке в 2008г. НТК, купив 20 тыс. полувагонов ОАО «РЖД», перешла из обширного ряда специализированных (кэптивных) операторов в узкий круг глобальных операторов. «Нефтетранссервис» смог быстро вырваться за пределы рынка перевозок нефтепродуктов, с которого начинали бизнес ее руководители – выходцы из «Транснефтепродукта» и близких к нему структур [6].

Поначалу ход реформ принес ощутимые положительные результаты, которые отмечались в СМИ и в выступлениях руководства. Основным из них является ощутимый рост и обновления парка вагонов. За период с 2003 по 2010 г. общий парк вагонов вырос более чем на 23%. Однако эти положительные результаты были омрачены возникшими проблемами, связанными, во-первых, с увеличением общего количества вагонов в сети, и, во-вторых, с потерей централизованного управления потоком вагонов. «У ОАО «РЖД» недостаточно мощностей, чтобы обеспечивать комфортную работу сети в новых условиях. Начиная реформу, об этом просто не подумали», – считает С.Мальцев, гендиректор крупнейшего частного оператора Globaltrans [6].

Грузоотправители сразу же столкнулись с ростом тарифов. «Если сначала увеличение составляло 10-15%, то теперь даже 35-40% мы считаем большой удачей», рассказывал начальник транспортного управления одного из грузоотправителей - ОАО «КуйбышевАзот» И.Демидов [7]. По ряду перевозок рост превысил 200%. Естественно, данные издержки включаются в себестоимость продукции. При этом рост стоимости перевозок является не единственной проблемой, с которой сталкиваются грузовладельцы. «Инвентарного парка не хватало, но была хоть какая-то определенность. Сейчас же ответы на наши заявки приходят от ТЦФТО (орган ОАО «РЖД», отвечающий за планирование перевозок – прим. авт.) лишь за день до начала месяца, и в этих условиях обеспечить полноценную отгрузку продукции комбината крайне проблематично, – констатирует И.Демидов. – Ситуация с частными операторами еще более плачевная: фактически половина рабочего времени нашего управления уходит на поиск вагонов и уговоры, но результата все равно добиться не удастся».

С И. Демидовым солидарен директор ООО «Уралхим-Транс» В. Ковшов, который считал, что необ-

ходимо обеспечить введение государственного регулирования расценок на предоставление вагонов с установлением экономически обоснованного коридора – минимальных и максимальных ставок. «Такой подход позволит избежать бесконтрольного роста тарифной нагрузки на пользователей», – пояснял В. Ковшов. Грузоотправители выступали за возврат полноценного инвентарного парка под управление ОАО «РЖД», попутно отмечая, что, к сожалению, такой шаг в настоящий момент практически невозможен [7].

На вопрос, как можно изменить эту ситуацию, чтобы железная дорога работала эффективно, В.И. Якунин ответил, что если бы не были привлечены частные инвестиции в приобретение вагонов, то не стоял бы вопрос о том, что у нас избыток вагонов. «Мы – я имею в виду общество – не знаем, как их расставить. Но если у нас нет вагонов, нам не на чем работать». Главы регионов и грузоотправители часто обвиняют частный бизнес, который владеет вагонами, говоря, что в высокой цене вагона львиную долю занимает его прибыль. Но, по мнению В.И. Якунина, «нельзя обвинять в жадности и стремлении заработать как можно больше частного предпринимателя, потому что он по закону должен извлекать максимальную прибыль [8].

В конце 2009 г. основным предметом споров Министерства транспорта РФ (Минтранса) и ОАО «РЖД» была модель рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 г. ОАО «РЖД» при поддержке консалтинговой компании McKinsey представили свое видение дальнейшего развития отрасли. Участники рынка с некоторыми из идей ОАО «РЖД» не согласились. А Минтранс, позиционирующий себя как поборник конкурентных отношений, твердо встал на защиту операторского движения.

В начале 2010 г. информационное противоборство разгорелось с новой силой. ОАО «РЖД» за это время заручились поддержкой профильного комитета Госдумы и Общественной палаты РФ, одобривших предложенную модель рынка [9]. Еще в 2006 г. ОАО «РЖД» пытались создать перевозочную «дочку», отдав ей весь вагонный парк. Разработали соответствующую модель рынка до 2010 г. и начали ее продвигать в надежде быстро вывести парк из-под тарифного регулирования, а при случае и привлечь портфельных инвесторов в капитал компании. Рынок тогда рос, рейтинги ОАО «РЖД» тоже, интерес инвесторов был очевиден [9].

Идея с выводом вагонного парка угрожала позициям независимых операторов. И Росжелдор, который возглавлял тогда выходец из операторского бизнеса

И. Ромашов, разработал альтернативную модель, согласно которой на рынок следовало вывести последовательно две перевозочные «дочки» ОАО «РЖД» с сопоставимыми парками – сначала одну, а по результатам ее деятельности через год вернуться к вопросу о выводе второй. Минтранс поддержал идею Росжелдора. Так, в 2007 г. на рынок вышла ПГК, за полтора года получившая от ОАО «РЖД» свыше 180 тыс. вагонов [9]. Осенью 2009 г. ОАО «РЖД» вновь предложили вывести весь оставшийся парк, теперь уже в ВГК. Правда, ОАО «РЖД» сразу предложила компромисс, задекларировав возможность участия любого желающего вагоновладельца в уставном капитале ВГК, а также продажи её контрольного пакета [9].

К тому времени Росжелдор возглавил Г.Петраков, руководивший до этого одним из отделений Северной железной дороги. Но и операторы тщательно готовились к очередной раунду информационного противоборства, заблаговременно создав Совет участников рынка грузовых железнодорожных перевозок (СУР), который разработал альтернативный вариант модели рынка. Теперь Минтрансу было что противопоставить идеологам реформы из ОАО «РЖД» и McKinsey [9].

Консенсус, к которому удалось прийти, выглядел так: ВГК получает от ОАО «РЖД» половину оставшегося парка и работает год, а после изучения опыта решается судьба второй половины парка. ВГК зарегистрировали 24. 09. 2010 г. Компания получила 53,3 тыс. полувагонов плюс 200 млн. руб. и сразу начала работать. «За шесть дней мы не смогли бы создать работающую структуру. Было три варианта. Во-первых, отдать вагоны обратно в аренду ОАО «РЖД», как сделала ПГК. Но против этого категорически возражали органы государственного регулирования, считая, что такая схема создает дискриминационные условия на рынке. Поэтому ее даже рассматривать не стали. Оставалось два варианта – либо привлечь инфраструктуру ОАО «РЖД» по агентскому соглашению, либо отдать вагоны в аренду другим участникам рынка» [10].

На этом фоне шла информационная борьба по условиям продажи ПГК. План реформы отрасли предполагал дальнейшее уменьшение контроля ОАО «РЖД» над вагонным парком. Это мнение отстаивали представители правительства и бизнеса. Противоположного мнения – не продавать компанию – придерживались представители отрасли. Предметом противостояния была также тактика продажи. Информационное противоборство затянулось на полтора года. Не проходило и месяца, чтобы кто-то из участников процесса: ОАО «РЖД», чиновники или частные операторы, – не предлагал что-то новое [11].

Базовая схема продажи ПГК вышла из правитель-

ства. Она заключалась в реализации 15% акций в ходе частного размещения, а затем еще 35% через IPO (примерно по той же схеме продавались акции «ТрансКонтейнера»). Представители ОАО «РЖД» настаивали на том, что сначала лучше провести размещение, а затем уже искать стратегического инвестора (и бирже, и инвестору были готовы предложить по 25% акций ПГК). В конце года Минтранс заявил, что ОАО «РЖД» должно продать не 50%, а 75% акций ПГК, сохранив лишь блок-пакет. И снова началось информационное противоборство по вопросу - какую долю стоит выставлять на IPO, а какую продавать стратегическому инвестору [11].

Минэкономики долго настаивало, чтобы стратегический инвестор был определен в ходе конкурса, а затем оплатил контрольный пакет исходя из той цены, которая будет получена в ходе параллельного IPO 25% акций ПГК. Но на этот раз идею не приняло правительство. В конце концов, основной вопрос свелся к тому, каким способом продавать 75% акций. В ОАО «РЖД» склонялись к проведению аукциона, Минэкономики предлагало провести конкурс, который минимизирует спекулятивное завышение цены акций, а значит, и стоимости перевозок в дальнейшем. В правительстве аргументы не услышали [11].

К началу 2011 г. о своем интересе к ПГК уже заявили В.Лисин и Г.Тимченко (контролирующий крупного железнодорожного оператора – компанию «Трансойл»), крупнейший частный игрок рынка – Globaltrans, а также новичок среди лидеров – «Нефтетранссервис». Совладелец Globaltrans С. Мальцев в июне обратился к премьер-министру В.В. Путину с просьбой зафиксировать в итоговом распоряжении правительства по продаже ПГК невозможность участия непрофильных компаний. Премьер поддержал требование, согласившись с тем, что сторонний инвестор может угрожать технологии работы ПГК.

В апреле совет директоров ОАО «РЖД» решил, что покупателем ПГК сможет стать только прибыльная российская компания без государственного участия. Более того, она должна быть участником рынка железнодорожных грузоперевозок, владеть не менее 15 тыс. вагонов и обладать опытом их управления [11]. Параллельно появились слухи о том, что уже известные реальные претенденты могут создать для участия в аукционе альянсы. Такие переговоры вел Globaltrans, который пытался создать альянс сначала с Г.Тимченко, а затем с В.Лисиним. Но претенденты предпочли действовать поодиночке, хотя и предприняли усилия для того, чтобы не допустить к аукциону чужаков [11].

В распоряжении правительства 100% акций ПГК были оценены в 167 млрд. руб. К моменту объявления

условий аукциона ситуация на финансовых рынках стала ухудшаться, а котировки компаний – падать. Общемировая тенденция спада отразилась и на судьбе ПГК: Globaltrans заявила об отказе от участия в аукционе [11]. Претендентов на ПГК оставалось трое: «Трансойл» (на 66% принадлежит Г.Тимченко, на 33% – основным владельцам Globaltrans), НТК (входящая в транспортный холдинг UCL В. Лисина), а также две структуры «Нефтетранссервиса». «Мы обдумываем обоснованность покупки ПГК при текущей конъюнктуре финансового рынка, – пояснили в «Нефтетранссервисе». – Даже стартовая цена компании велика. Мы понимаем, как сможем привлечь средства, но не уверены, что сделка имеет смысл с учетом существующих финансовых и макроэкономических рисков» [11].

В октябре 2011 г. глава ОАО «РЖД» В.И. Якунин подтвердил свое негативное отношение к предстоящей продаже ПГК. По его словам [12], продажа таких активов на падающем рынке – это не самая разумная деятельность. Это касается и ПГК, и «ТрансКонтейнера». Но принятое решение он, как президент ОАО «РЖД», обязан выполнять с максимальным успехом для интересов компании. «Вакханалия возникла на рынке из-за отставания двух элементов реформы: материальной, когда приватизируется подвижной состав, и институциональной, когда должны были быть выпущены нормативы, определяющие порядок поведения участников рынка» [12]. Это отставание привело к перекосу, который «характеризуется абсолютной неуправляемостью частного подвижного состава в условиях его избытка, который, как это ни странно, приводит к дефициту вагонов под погрузку. В результате подъездные пути и станции оказались забиты, затоварены порожняком. Возникло огромное количество перемещений порожнего подвижного состава, а грузовладелец не мог найти вагоны, которые могли бы ему быть поданы под погрузку» [12].

Вице-президент ОАО «РЖД» С. Бабаев заявил, что ОАО «РЖД» должно сохранить 25% ПГК, чтобы обеспечить ее целостность [13]. «Иначе нужно было изначально продавать все 100%», – добавил С. Бабаев. За три дня до аукциона ПГК объявил о повышении тарифов. Не исключено, что таким образом подогревался интерес к дорогой сделке: потенциальному победителю важно вернуть свои инвестиции [14].

Эксперты по-разному оценивали возможные последствия продажи ПГК для ОАО «РЖД» и рынка в целом. Глава департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий В. Савчук высказал мнение, что с переходом 75% ак-

ций ПГК в частные руки ОАО «РЖД» лишится существенного инструмента, позволяющего «реагировать на изменения рынка и зарабатывать адекватные деньги на перевозках». Также эксперт был уверен, что ставки за предоставление вагонов под перевозку возрастут. С ним соглашается и начальник управления стратегического развития «Газпромтранса» А.Ващенко, оценивая диапазон роста стоимости перевозки в 10-15%. Аналитик ИФК «Метрополь» А. Рожков считал, что после перехода ПГК в частные руки на рынке ускорятся процессы консолидации компаний. Если парк ПГК будет поделен между несколькими игроками, влияние на рынок окажется менее радикальным, но все равно новый владелец компании получит возможность стать абсолютным лидером отрасли [11].

В итоге ПГК получил В. Лисин, превратив свой холдинг UCL в крупнейшую в России транспортную группу. Победителем в аукционе стала НТК. Акции ПГК были проданы за 125,5 млрд. руб., что всего на 125 млн. руб. — один шаг аукциона — превышает стартовую цену [15].

Отказ других участников от борьбы на торгах выглядел странно. Аналитик Газпромбанка А. Астапов не исключал вариант, что фавориты могли заранее договориться о том, кто приобретет этот актив. «Я не думаю, что оба претендента были заинтересованы в том, чтобы бороться до победного и переплачивать существенную премию к первоначальной стоимости. Но в этом нет ничего удивительного. ПГК — это актив, к приватизации которого лишь бы кого не подпускают. Все, наверное, было решено уже заранее» [15].

А ведь серьезность намерений "Трансойла" подтверждалась максимальной суммой, которую одобрил совет директоров компании на проведение сделки — 500 млрд руб. Компании В. Лисина пришли на аукцион с разрешением потратить 300 млрд руб., а "Нефетранссервис" — 200 млрд руб. [16]. Президент ОАО «РЖД» В. Якунин, комментируя итоги аукциона, заявил, что "компания могла быть продана и дороже". С другой стороны, перед участниками не ставили задачу пополнения бюджета ОАО «РЖД». Все понимали, что чем выше цена продажи, тем тяжелее бремя ее окупаемости для промышленных предприятий [16]. Фактически каждый вагон, находящийся в собственности или управлении ПГК, достался победителю торгов за 530 000 руб. (при том, что цена нового полувагона составляет около 2,2 млн. руб. [17]).

16 октября 2012 г. ОАО «РЖД» на «конкурентных переговорах» продала оставшиеся 25 % + 1 акцию «Первой грузовой компании» все той же «Независимой транспортной компании» за 50 млрд. руб. Аналитики отмечали протекционизм и парадоксальность действий ОАО

«РЖД», которое в условиях нехватки средств на развитие железнодорожной инфраструктуры продаёт привлекательный актив намного дешевле его рыночной цены.

Что касается ВГК, то 13 ноября 2012 г. состоялась государственная регистрация изменений в устав Общества, в соответствии с которыми новое фирменное наименование ОАО «ВГК» — открытое акционерное общество «Федеральная грузовая компания» (ОАО «ФГК»). Изменение фирменного наименования не повлекло за собой изменения в структуре и кадровом составе, а также в правах и обязанностях компании по отношению к своим потребителям и контрагентам [18].

Информационное противоборство по проблеме отделения инфраструктуры от перевозок

Очередным этапом реформ либералы-прогрессисты от власти и бизнеса считают приватизацию тяговых ресурсов и отделение инфраструктуры от перевозочного процесса. Проанализируем предпосылки информационного противоборства в данной сфере, используя результаты теоретических исследований проблем реформирования рынка железнодорожных грузоперевозок [5,19] и разработанную методологию оценки последствий такого реформирования [20,21].

Представители ОАО «РЖД» придерживаются негативного мнения относительно отделения инфраструктуры от перевозок, предупреждая о пагубных последствиях такого преобразования. С ними спорят представители правительства, Минтранса и бизнеса. В рамках Целевой модели рынка грузовых перевозок, последние предлагают обсуждать две возможные схемы отделения инфраструктуры от перевозок: конкуренция «за маршрут» и конкуренция «на маршруте».

На практике либеральная реформа ОАО «РЖД» привела к возникновению частных операторов вагонного парка. Но эффективные правила игры с их участием — механизмы государственного регулирования и управления рынком грузовых вагонных перевозок не были созданы. Для построения механизмов такого рода, в монографии [5] проведен системный анализ объектов, целей и ограничений реформирования железнодорожных грузоперевозок. Показано, что период реформирования характеризуется разнообразием несогласованных экономических укладов и, соответственно, противоречивых управленческих и организационных отношений между его субъектами. При этом множество допустимых механизмов реализации Целевой модели рынка грузовых перевозок включает множества либеральных и централизованных прогрессивных адаптивных механизмов [5].

Позиция субъекта информационного противоборства определяется его целями. Система целей (основных и вспомогательных, стратегических, тактических и оперативных) субъекта увязывается в иерархическую систему, элементами которой являются целевые показатели, нормы и нормативы в разных областях деятельности. Цели ОАО «РЖД» увязаны с оптимизацией технологии перевозочного процесса, обеспечивающей максимальный экономический эффект для народного хозяйства в целом. Цели же частных компаний в сфере грузоперевозок связаны, в первую очередь, с получением максимальной прибыли.

Целевые показатели грузоотправителей связаны с перевозкой груза в приемлемые сроки, с необходимым качеством и по меньшей цене. На этапе кризисных пиковых нагрузок приоритетной для грузоотправителей становится цель: «перевезти любой ценой». В принципе грузоотправители за редким исключением поддерживают наведение порядка в использовании грузовых вагонов, т.е. централизованное управление вагонным парком.

Единое централизованное управление в вагонном сегменте рынка железнодорожных грузоперевозок приводит к «эффекту масштаба»: крупные компании и саморегулируемые организации (СРО) могут управлять вагонами эффективнее, чем тысячи небольших операторов. Ограничение числа компаний-операторов, консолидация вагонного парка могут существенно улучшить ситуацию с движением вагонопотоков, уменьшить встречные потоки и простои порожних вагонов. Само сообщество операторов вагонного парка через СУР обратилось к правительству с предложением регулировать число вагонов в сети [22]. Однако подавляющее большинство частных операторов – владельцев вагонов в процессе информационного противоборства выступают за дальнейшую либерализацию рынка железнодорожных грузоперевозок. Понимая принципиальную необходимость единой технологической координации перевозочного процесса, они, тем не менее, всякий раз выступают против централизованных механизмов управления вагонным парком.

Альтернатива регулированию количества вагонов в сети – развитие инфраструктуры и увеличение пропускной способности российских железных дорог. Заметим, что протяженность железнодорожных путей в России составляет около 85 тыс. км, а грузооборот – около 2,3 трлн. т-км. Для сравнения: в США 230 тыс. км железнодорожных путей и те же 2,3 трлн. т-км грузооборота. При таких резервах железнодорожной инфраструктуры, как в США, можно позволить себе широкую либерализацию рынка. Для развития же имеющейся железнодо-

рожной инфраструктуры России до приемлемого уровня, при существующей высокой степени либерализации рынка железнодорожных грузоперевозок, потребуются длительное время и триллионы рублей [5].

Вывод: в создавшихся условиях невозможно обойтись без централизации управления вагонным парком, по крайней мере, в период кризисных пиковых нагрузок. Только оно может улучшить транспортную обстановку. При этом централизованное управление должно восприниматься участниками рынка как положительный фактор, повышающий инвестиционную привлекательность отрасли [5].

В локомотивном сегменте рынка железнодорожных грузоперевозок, централизованные механизмы могут использоваться для повышения эффективности функционирования локальных перевозчиков при конкуренции «за маршрут». Однако задача выбора участков, где смогут попробовать свои силы локальные перевозчики, отнюдь не тривиальна. При надлежащем выборе такого участка и при жестком соблюдении многих юридических, организационных и технических условий, по крайней мере, теоретически представляется возможным минимизировать негативные воздействия операций локального перевозчика на общесетевое движение.

Технологические риски свободного рынка локомотивов при конкуренции «на маршруте» еще выше, чем для вагонов, и гораздо выше, чем при конкуренции «за маршрут». Частный перевозчик будет стремиться использовать локомотив, исходя из прибыльной для него логистической схемы, а не оптимизируя технологический процесс перевозок в целом. Требуя предоставить конкретные нитки графика сети, перевозчик не обязан и не будет учитывать интересы и потери других участников рынка и отрасли в целом.

Введение частного локомотивного парка при конкуренции «на маршруте» будет способствовать еще большему повышению плотности потока и, следовательно, дальнейшему снижению грузооборота, средней скорости перевозки и производительности вагонов. Если ОАО «РЖД», будучи интегратором инфраструктуры, пропускные способности которой ограничены, хотя бы частично потеряет возможность управлять движением, это может привести к разрушению всей системы организации и управления перевозками [5,19-21]. Другим пагубным последствием дальнейшего отделения инфраструктуры от перевозок и приватизации тяговых ресурсов является неизбежное снижение транспортной безопасности (подобно тому, как создание частного парка самолетов в небольших авиакомпаниях резко снизило безопасность полетов).

Представляется нецелесообразным дорегулировать локомотивный сегмент рынка железнодорожных грузоперевозок, в то время как в вагонном сегменте уже возникла явная системная проблема. Если на неё наложить еще и локомотивную составляющую, можно усугубить положение. Основной риск такой реформы связан с нарушениями технологии перевозочного процесса, трудностями огромного числа взаимных согласо-

ваний условий перевозок его участниками. Этот и другие риски должны быть минимизированы путем системных исследований и внедрения разработок, направленных на совершенствование нормативно-правовой базы отрасли и системы государственного регулирования. А до тех пор должна обеспечиваться интеграция инфраструктуры и перевозочной деятельности в рамках ОАО «РЖД».

Литература

1. Цыганов В.В., Бородин В.А., Шишкин Г.Б. *Интеллектуальное предприятие: механизмы овладения капиталом и властью (теория и практика управления эволюцией организации)*. – М.: Университетская книга, 2004.-768с.
2. Цыганов В.В., Бухарин С.Н. *Информационные войны в бизнесе и политике. Теория и методология*. – М.: Академический проект. 2007.– 324с.
3. Бухарин С.Н., Цыганов В.В. *Методы и технологии информационных войн*. – М.: Академический проект. 2007.-387с.
4. Цыганов В.В., Бухарин С.Н. *Информационный менеджмент. Механизмы управления и борьбы в бизнесе и политике. Словарь-справочник*. – М.: Академический проект. 2009. - 506с.
5. Цыганов В.В., Савушкин С.А. *Реформирование железнодорожных грузоперевозок в России. Критика либеральной реформы при ограничениях роста*. – Saarbrücken Palmarium Academic Publishing, Germany. 2012. – 452с.
6. Пути разобщения / «Коммерсантъ», 11.10.2011. URL <http://press.rzd.ru>.
7. Новые игры по старым правилам / Журнал «РЖД-Партнер», 11.10.2011. URL <http://press.rzd.ru>.
8. Глава ОАО «РЖД» 18 октября доложил В.В.Путину о результатах своей поездки в Красноярск / Телеканал «Россия 24», 18.10.2011. URL <http://press.rzd.ru>.
9. Финишный рывок реформы: ОАО «РЖД» готовы создать «Вторую грузовую компанию» / Транспорт № 04, 2010. URL: <http://www.indprg.ru/transport/2010/04/31547b.html>.
10. Вторая грузовая: король без королевства / «Коммерсантъ», 11.10.2011. URL: <http://press.rzd.ru>.
11. Гонка за лидером / «Коммерсантъ», 11.10.2011. URL <http://press.rzd.ru>.
12. Глава ОАО «РЖД» В.И.Якунин подтвердил свое негативное отношение к предстоящей продаже ПГК / Радиостанция «Business FM», 13.10.2011 URL <http://press.rzd.ru>.
13. ОАО «РЖД» должны сохранить 25% ПГК, чтобы обеспечить ее целостность / «РЖД-Партнер», 19.10.2011. URL <http://press.rzd.ru>.
14. Накануне приватизационного аукциона компания заявила о пересмотре тарифов / Известия.ru, 24.10.2011. URL <http://press.rzd.ru>.
15. Владимир Лисин получил «Первую грузовую компанию» / «Известия», 31.10.2011 URL <http://press.rzd.ru>.
16. Владимир Лисин попал в лот / "Коммерсантъ", 31.10.2011. URL <http://press.rzd.ru>.
17. Википедия URL http://ru.wikipedia.org/wiki/Первая_грузовая_компания.
18. Вторая стала Федеральной / Коммерсантъ - Нижний Новгород, 6.12.2012. URL <http://press.rzd.ru>.
19. Цыганов В.В., Савушкин С.А. *Проблемы реформирования рынка железнодорожных грузоперевозок / Материалы VII.межд. конф. «Управление развитием крупномасштабных систем» - М. ИПУ РАН. Том 1, 2013, С 240-242.*
20. Бородин В.А., Цыганов В.В., Савушкин С.А. *О методологии моделирования рынка грузовых железнодорожных перевозок / Труды XXXX.межд. конф. «Информационные технологии в науке, социологии, экономике и бизнесе» - Гурзуф, 2012. С. 32-37.*
21. Цыганов В.В., Савушкин С.А. *Последствия реформирования рынка железнодорожных грузоперевозок: методология оценки / Вестник Уральского государственного университета путей сообщения, №1 (17), 2013, С 65-78.*
22. Лишние вагоны / "Ведомости", 20.08.2013 URL <http://press.rzd.ru>.

Материал поступил в редакцию 22. 02. 2014 г.