



Формирование саморегулируемых организаций отрасли



Максим КОЛЕСНИКОВ

Maxim V. KOLESNIKOV

Колесников Максим Владимирович — доцент кафедры экономики и менеджмента Ростовского государственного университета путей сообщения.

Государство, регионы, рынок транспорта и возможности согласования их интересов. Роль саморегулируемых организаций (СРО). Компромиссы на отраслевом и межотраслевом уровнях. Поиск объединяющих стратегий и сфер добровольного принуждения. Все это круг вопросов, который отражает представленную автором сравнительно новую и достаточно неоднозначную для реальной практики тему. Неоднородность недостатков и преимуществ форм саморегулируемого взаимодействия раскрывается в статье без жесткой оценки перспектив формируемого общественного института управления. Но здесь отнюдь не выжидательная позиция. На примере холдинга «РЖД» показаны потенциально полезные уже сегодня стороны СРО.

Ключевые слова: саморегулируемые организации, транспорт, рынок перевозок, альтернатива конкуренции, принципы взаимодействия, согласование интересов.

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») имеет статус естественного монополиста в сфере транспортного обслуживания. Осуществляемые правительством и руководством отрасли попытки избавиться от негативных последствий для экономики России этого положения холдинга (ре-структуризация инфраструктуры, внедрение внутрифирменной конкуренции и пр.) вряд ли могут существенно изменить ситуацию. Высокая территориальная распределенность субъектов экономической деятельности, отсутствие в стране развитой автомобильной (и речной) транспортной сети способствуют монопольному положению железнодорожной отрасли и оправдывают его с экономической и политической точек зрения.

Характерной отрицательной чертой рыночной экономики в этом контексте является неравномерность экономического развития: смена подъемов и кризисов, обусловленных отсутствием жесткого детерминированного планирования деятельности субъектов рынка.

При наличии естественной монополии эта проблема обостряется: нет согласованных механизмов взаимовыгодного функционирования участников рынка. Для компенсации последствий столь очевидного факта используются различные экономические и организационные механизмы, одним из которых считается институт саморегулируемых организаций (СРО) [1]. Предприятия отрасли одного профиля деятельности объединяются для установления согласованных (между собой, с верхним уровнем управления и клиентами) условий существования.

Согласно ст. 2 принятого Государственной думой закона «О саморегулируемых организациях», под саморегулированием понимается: «самостоятельная и инициативная деятельность субъектов предпринимательской или профессиональной деятельности, содержанием которой является разработка и установление правил и стандартов предпринимательской деятельности, а также осуществление контроля над соблюдением требований законодательства в части осуществляемой предпринимательской или профессиональной деятельности и требований указанных правил и стандартов». Иными словами, саморегулирование на уровне реальной деятельности занимает промежуточное положение между государственным регулированием и свободными рыночными отношениями.

Участники рынка, объединившись в некоммерческие партнерства, забирают часть регулирующих функций и прав у государства и осуществляют контроль над отраслью своими силами. При этом саморегулируемые организации, исходя из требований рынка (повышение конкурентоспособности и эффективности), принимают для своих членов более высокие стандарты работы, чем те, которые прописаны в законодательстве. А это приводит к автоматическому внутреннему ужесточению контроля и установлению более строгих правил игры.

Процесс внедрения идеи саморегулирования со стороны государства (и отрасли) может быть организован как

в добровольном, так и принудительном порядке. При добровольном режиме устанавливается, что действовать на рынке могут как члены СРО, так и компании, не состоящие в подобных организациях. Принудительная же форма предполагает, что на рынке имеют право быть представлены только компании, состоящие в той или иной саморегулируемой организации.

Преимущества и недостатки перехода к новым формам взаимодействия лежат на поверхности [1]:

- налицо повышение устойчивости функционирования экономики отрасли; нахождение в состоянии саморегуляции облегчает возвращение на траекторию устойчивого развития;

- облегчается прогнозируемость деятельности, хотя сама система становится более инерционной, поскольку ограничивается наличием большего числа связей с «внешним миром» и их большей коррелированностью;

- снижаются риски бизнес-деятельности и одновременно, как следствие, ее эффективность;

- теряется гибкость системы и уменьшается роль субъекта в управлении организацией;

- вводятся административные ограничения на рыночные условия деятельности и механизмы давления, не исключая недобросовестные, продиктованные конкурентной борьбой.

Первой саморегулируемой организацией в области железнодорожных перевозок грузов, как считают специалисты, стало некоммерческое партнерство «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава», учрежденное в мае 2009 года. Учредителями его выступили 12 компаний-операторов. Одной из главных целей партнерства было создание авторитетной площадки для ведения конструктивного диалога с холдингом «РЖД» и регулируемыми государственными органами.

«В «РЖД» есть четкое понимание того, что когда в рамках структурной реформы начал образовываться операторский сегмент, нормативно-правовая база отставала



ла от изменения самой структуры участников рынка», — отметила заместитель начальника департамента корпоративного строительства и реформирования ОАО «РЖД» Н. Михайлова. По ее словам, на сегодняшний день не только государственное регулирование, но и саморегулирование могло бы дисциплинировать участников операторского рынка. Сейчас в партнерство входят 28 компаний, которые в совокупности контролируют около 75% всего парка грузового подвижного состава, зарегистрированного на территории РФ.

Представители металлургических и угольных компаний страны также положительно оценивают идею создания СРО. И надеются, что саморегулируемые организации коренным образом изменят положение, в частности, помогут исключить повторение ситуаций с невывозом грузов на железнодорожном транспорте.

Переход от государственного надзора к саморегулированию происходит и в ходе реформы строительной отрасли. С 1 января 2010 года любое строительство на территории РФ может осуществляться только при наличии допусков к работам от саморегулируемых организаций. В стране возникли сотни некоммерческих партнерств строителей, желающих получить статус саморегулируемых хозяйственных структур. Участники рынка — строительные компании, входящие в СРО, станут сами и устанавливать отраслевые правила, и следить за их выполнением.

Железнодорожное строительство имеет свою специфику: во-первых, это повышенные требования к безопасности и качеству сооружаемых объектов; во-вторых, большое разнообразие работ, которые к тому же необходимо выполнять в сжатые сроки. Сказывается и мировой экономический кризис — с учетом сокращения инвестиционных программ каждый рубль, вложенный в создание инфраструктуры железных дорог, должен работать эффективнее, чем прежде.

Предпринимательская деятельность на рынке железнодорожного строитель-

ства оценивается от 50 до 100 млрд рублей в год. Государство до сих пор с помощью системы лицензирования тщательно контролировало безопасность и качество строительства и ремонта объектов железнодорожной инфраструктуры. Теперь за соблюдение технологии выполнения работ, оказывающих влияние на безопасность объектов капитального строительства, в том числе и отнесенных к «особо опасным», будет отвечать СРО.

Формированию саморегулируемых организаций на железнодорожном транспорте в настоящее время уделяется большое внимание на всех уровнях управления и в самых разных сферах деятельности.

Так, в редакции газеты «Гудок» проведен «круглый стол» по теме «Формирование системы саморегулирования на железнодорожном транспорте» [2]. Представители операторских ассоциаций, ОАО «РЖД», отраслевые эксперты обсудили цели и задачи создания саморегулируемых организаций в сфере перевозок, их возможные функции, обязательность присутствия участников рынка в СРО, а также ближайшие и дальние перспективы развития саморегулируемых организаций.

Заместитель начальника правового департамента ОАО «РЖД» А. Васильев не сомневается в полезности СРО для операторской деятельности: «СРО может упорядочить отношения между операторами и грузовладельцами. Это введение соответствующих правил и стандартов предпринимательской деятельности при взаимодействии операторов с клиентами».

Чтобы вступить в СРО, хозяйствующему субъекту надо иметь в штате необходимое количество квалифицированных сотрудников и в зависимости от видов работ определенную материально-техническую базу. Кроме того, условия саморегулируемых организаций предусматривают компенсационный взнос в СРО и страхование профессиональной ответственности.

Со стороны СРО происходит проверка хозяйствующего субъекта. В учетный реестр входят как сильные организации, так

и менее успешные. В менее успешные СРО вступить несложно, но это не приводит, как показывает практика, к получению выгодных заказов или каких-то льгот.

На основе анализа проблемных сфер деятельности ОАО «РЖД» и имея в виду отмеченные особенности СРО стоит порекомендовать в дополнение к уже называвшимся потенциально возможные для саморегулируемых организаций железнодорожной отрасли участки координируемого ими взаимодействия:

- сфера пассажирского обслуживания населения (объединяются региональные и федеральные перевозчики различных отраслей транспорта – автомобильного, железнодорожного, речного, воздушного, морского);
- сфера грузового обслуживания населения и предприятий (аналогично предыдущим пассажирским перевозкам плюс системы логистики);
- научно-исследовательская деятельность в отрасли (сегодня наблюдаются

дублирование некоторых исследований, отсутствие единого комплексного плана, недостаточность кадрового потенциала и прочие проблемы, легко решаемые в рамках концепции СРО);

- подготовка кадров (ведется вузами транспортного общего профиля и корпоративным университетом ОАО «РЖД» – программы и требования пока не согласованы);
- материально-техническое обеспечение отрасли (СРО позволят согласовать потенциал и усилия предприятий железнодорожной и иных отраслей);
- ресторанно-гостиничное обслуживание населения (потенциал ОАО «РЖД» не востребован в региональных системах).

ЛИТЕРАТУРА

1. Белых А. Обратный эффект // Бизнес-журнал. – 2007. – № 4.
2. Железнодорожный транспорт ищет пути саморегулирования/ gudok.ru. <http://www.gudok.ru/HOT/news.php?ID=433144> 23.05.2012. (доступ 03.03.2013).

BUILDING RAILWAY SELF-REGULATED ORGANIZATIONS

Kolesnikov, Maxim V. – associate professor at the department of economics and management of Rostov State University of Railway Engineering, Rostov-on-Don, Russia.

A comparatively new issue for Russian transport system is introduced and proposed for discussion. The brief analysis shows that there are two different approaches depending on the given fields of activities.

There are fields where voluntary self-regulated organizations may be useful. Capacity of self-regulated organizations can be realized in some spheres of railway business, for instance in machinery construction, in the sphere of private operation of rolling stock, as the state legal regulations have not yet been adopted these in fields.

Secondly, there are fields where the access is legally restricted to members of self-regulated

organizations only (or by certification received from them). Such practices became legally binding in 2010 in construction sphere, so it is the same for the construction of railway infrastructure.

The list of promising spheres of self-regulated activities composed by the author includes namely services to passenger (as a functional sphere common for all kinds of transportation including air, railway, river and road transport), researches, professional training and some others. There are no rigid conclusions as for the usefulness of voluntary self-regulated institutions in the railway sector of economics but there is a wide space for discussions.

Key words: self-regulated organizations, transport, freight and passenger market, alternative to competition, interaction principle, conciliation of interests.

REFERENCES

1. Belyh, A. Inverse Effect [Belyh, A. Obratniy effect]. *Business journal*, 2007, No.4.
2. Rail Transport in Search for Self-Regulation [Zheleznodorozhniy transport ischet puti

samoregulirovaniya]. Gudok.ru. 23/05/2012. <http://www.gudok.ru/HOT/news.php?ID=433144> (last accessed 03.03.2013).

Координаты автора (contact information): Колесников М. В. (Kolesnikov, Maxim V.) – oooedt@rambler.ru
Статья поступила в редакцию / received 28.09.2012
Принята к публикации / accepted 15.01.2012

