

Инновации — в управление

Д. В. СЕРЕЖИН, исполнительный директор некоммерческого партнерства саморегулируемой организации «Межрегиональное объединение организаций железнодорожного строительства» («НП СРО МООЖС»)



До кризиса 2009 г. строительная отрасль была одной из ведущих в российской экономике. Подобное положение индустрия занимала благодаря взаимосвязи с другими отраслями отечественной промышленности — металлургической, химической, деревообрабатывающей и пр. До недавнего времени в строительство делались большие инвестиции: этот бизнес давал стабильный доход, риск был сведен к минимуму. Очевидно, что в сложившейся ситуации не рассматривался вопрос об экономии ресурсов, кроме того, не было жестких требований к обеспечению безопасности в строительстве. Это, в свою очередь, обусловило правила игры на строительном рынке, породило и закрепило определенные схемы управления инвестиционно-строительными проектами.

В 2009 г. прекратилось финансирование сооружения новых объектов, были «заморожены» многие строящиеся. Государством был принят ряд правовых мер для восстановления данного сектора экономики. После выхода федеральных законов «О саморегулировании строительной отрасли» (148-ФЗ), «Технического регламента о безопасности зданий и сооружений» (184-ФЗ) и «Об энергосбережении и энергоэффективности» (261-ФЗ) изменилась правовая база управления инвестиционно-строительными проектами. С 1 января 2010 г. прекратилось действие всех выданных лицензий на осуществление строительной деятельности. Вместо них введены допуски к видам работ, оказывающих влияние на безопасность объектов капитального строительства, которые должны выдаваться соответствующими саморегулирующимися организациями, несущими за это финансовую ответственность. Таким образом, сегодня речь идет о новых правилах на строительном рынке.

Строительство на железных дорогах

Современная мировая экономика, всеобщая компьютеризация и автоматизация ставят достаточно жесткие требования к системам доставки грузов, прежде всего к их «скоростным» возможностям и надежности. Опыт международной практики говорит о необходимости координации и синхронизации бизнес-проектов. Очевидно, что транспортные артерии России должны работать эффективно.

Ключевую роль в решении данного вопроса играет степень развитости железнодорожной инфраструктуры. Ог-

ромная территория нашей страны, различие климатических и ландшафтных условий, неоднородность плотности населения и ряд других специфических факторов оказывают существенное влияние именно на инфраструктуру, на ее способность обеспечивать бесперебойную своевременную скоростную доставку грузов.

Нельзя забывать, что любая инфраструктура рано или поздно устаревает; она нуждается в систематической модернизации. А это возможно только в случае комплексного и детально проработанного подхода.

Любые крупные инвестиционные капиталовложения преследуют не только цель увеличения объема и скорости грузопотока. Безусловно, экономический аспект важен, но нельзя забывать о социальных составляющих — о повышении качества жизни населения, создании новых рабочих мест, создании условий для социально-экономического развития территорий, организации новых видов бизнеса и пр. В современных экономических условиях расширение и модернизация инфраструктуры железных дорог без учета ее специфики неизбежно приводят к неэффективному использованию государственных и корпоративных ресурсов: финансов, материалов, энергии, затрат труда специалистов.

Проект модернизации такого инфраструктурного объекта, как железная дорога, не может быть только строительным инвестиционным проектом. Это бизнес-проект, предназначенный для достижения экономических и социальных целей. Строительный же проект — только его часть, важная, но не основная. Следовательно, недостаточно решать вопросы, связанные с архитектур-

но-строительным проектированием объекта, его строительством и сдачей в эксплуатацию. При железнодорожном строительстве необходимы знания в области экономического и социального развития территорий и в международной промышленной интеграции и бизнес-политике. В XXI веке разработка и реализация столь сложных бизнес-проектов являются задачами управляющих компаний.

Таким образом, существенную помощь в модернизации железнодорожных магистралей страны может оказать и недавно появившийся институт саморегулирования. Чтобы иметь о нем представление, нужно вспомнить, что до недавнего времени строительные компании раз в пять лет должны были получать лицензию. Если же имело место нарушение технологии строительства, последствия которого проявлялись во время эксплуатации объекта, привлечь компанию к ответственности было практически невозможно. Сейчас эта ситуация принципиально меняется.

Саморегулируемые организации в сфере строительства

Саморегулируемая организация в сфере строительства (СРО) создается в организационно-правовой форме «некоммерческое партнерство». Она не имеет права заниматься коммерческой деятельностью; все члены СРО равноправны независимо от масштабов осуществляемой ими деятельности. В СРО изыскателей и СРО проектировщиков должно быть не менее 50 членов в каждой, в СРО строителей — не менее 100 членов. Высшим коллегиальным органом управления СРО является Общее собрание. Для управления партнерством в период между собраниями избирается коллегиальный орган управления (правление, совет). При этом законодательством введен ряд ограничений. Председатель коллегиального органа управления не может занимать это место более двух лет и два срока подряд. Поскольку партнерство содержится только на членские взносы, члены коллегиального органа управления и иных выборных органов (комиссий, комитетов) выполняют свои функции безвозмездно. Для выполнения текущей работы партнер-



ство нанимает персонал, работу которого возглавляет наемный менеджер — единоличный исполнительный орган партнерства.

При вступлении в партнерство, имеющее статус СРО, кандидат пишет заявление, в котором указывает, на какие виды работ он намерен получить допуск. К заявлению прикладываются необходимые документы, главные из них — сведения об имеющихся специалистах. По закону организация может получить допуск на конкретный вид работы, если у нее есть три специалиста с высшим образованием по профилю данного вида работы с опытом работы не менее трех лет (или 5 специалистов со средним профессиональным образованием и опытом работы не менее 5 лет). Именно наличие таких специалистов обеспечивает правовую обоснованность выполнения соответствующих работ.

Вторым условием вступления в СРО является взнос в компенсационный фонд. Для СРО изыскателей и СРО проектировщиков он составляет 500 тыс. руб. или 150 тыс. руб. и страховка; для СРО строителей — 1 млн руб. или 300 тыс. руб. и страховка.

В каждом СРО обязательно должен быть компенсационный фонд, образуемый целевыми взносами членов партнерства. Этот фонд используется только для выплат пострадавшим в результате ненадлежащего выполнения работ. Выплаты происходят по следующей схеме: сначала сумма страхового покрытия выплачивается страховой ком-

панией, далее следует выплата от компании, несущей ответственность — члена СРО; если данных сумм недостаточно, следует выплата из компенсационного фонда. В таком случае все члены партнерства восполняют компенсационный фонд в равных долях — это один из цеховых принципов саморегулирования.

Каждому члену СРО выдается свидетельство о допуске к работам, оказывающим влияние на безопасность объектов капитального строительства, в свидетельстве указывается подробный перечень видов работ. Информация о выданном свидетельстве передается в Ростехнадзор, а также размещается на сайте партнерства.

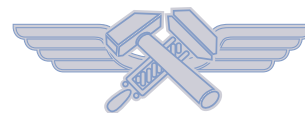
Не реже, чем раз в год, СРО осуществляет проверку каждого члена организации. Если в ходе этой проверки выявляются нарушения, компания может быть наказана, вплоть до отзыва свидетельства о допуске.

Для регулирования деятельности своих членов СРО может разрабатывать и принимать стандарты и правила саморегулирования. Однако эти документы не приводят к ограничению или устранению конкуренции.

Становление института СРО может служить своеобразным гарантом организующей и координирующей роли, которую будут играть профессиональные объединения на национальном уровне. Это означает, что будет значительно усложнен процесс получения подряда какой-либо малоизвестной компанией на участке железнодорож-

ного транспортного коридора — ни управляющая компания, ни соответствующая СРО этого не допустит.

Сегодняшний день ставит задачи, которые необходимо решать новыми способами. И сейчас как никогда актуален переход от реализации инвестиционных строительных проектов к опирающимся на них более широким бизнес-проектам. Оказание услуг по транспортировке грузов между Востоком и Западом должно стать одним из основных источников повышения ВВП Российской Федерации. Этот вопрос может быть решен, в частности, с внедрением инновационных механизмов организации и координации конструктивного взаимодействия заинтересованных сторон. В строительстве, особенно на железных дорогах, необходимо использовать новое в сочетании с накопленным опытом.



МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

**Некоммерческое партнерство
саморегулируемая организация
«Межрегиональное объединение
организаций железнодорожного
строительства» (НП СРО «МООЖС»)**

191040, Санкт-Петербург,

ул. Марата, 42.

Тел./факс (812) 454-10-45

info@moozs.ru

www.moozs.ru