

МАЛАХОВ Владимир Иванович

САМОРЕГУЛИРОВАНИЕ: ПОЛЕТЫ ВО СНЕ И НАЯВУ!

Когда-то, будучи начинающим финансистом, я участвовал в дискуссии о том, почему в открытых акционерных обществах, а точнее, в публичных компаниях, инструментарий защиты прав инвесторов должен быть на порядок мощнее, чем в непубличных. Как выпускник авиа-ционного вуза я сразу привел банальную аналогию: если вы не специалист в управлении самолетом, не специалист в авиационной технике, а просто пассажир большого авиалайнера, то скорее всего вы захотите, чтобы безопасность вашего полета (читайте — инвестиций) была обеспечена надежно. И технику, и пилотов, и штурманов надо проверять, чтобы их квалификацию и компетентность проверяли независимые эксперты с уровнем профессионализма гораздо выше проверяемых, чтобы кто-то отвечал за своевременность осмотра самолетов и гарантировал их исправность. Другими словами, чем больше вы не специалист в инвестициях, тем сильнее должна быть защита. Если же вы пилот собственного самолета и возите только себя, то главная ваша обязанность — не навредить другим, а уж за свою жизнь отвечайте сами. Это аналог непубличной компании и объясняет, почему в ней защита интересов третьих лиц важнее.

Спустя более 10 лет я вновь ввязался в дискуссию, но уже о саморегулировании. Главный спор опять завертелся о смысле саморегулирования и его месте в управлении отраслями народного хозяйства. Все понимают как-то исподволь, что в этом есть рациональное зерно: государство не в состоянии знать все тонкости работы отрасли и не может адекватно и быстро вносить изменения в правила игры и генерировать новые стандарты. В то же время все понимают, что и саморегулирование не должно превращаться в легальный инструмент для рыночного сговора с ущемлением прав потребителей и формированием узкого квазимонопольного круга избранных.

Для объективного понимания места и уровня ответственности системы саморегулирования в своей сфере хозяйствования я опять вынужденно обратился к авиационной аналогии. Исходная позиция та же: клиенты — это авиапассажиры, компания — это самолет и экипаж. Даже приводя эту аналогию, уже становится страшно, до чего могут договориться компании в саморегулировании! Бедные авиапассажиры.

Но, пойдём по порядку.

1. Если мы неквалифицированные пассажиры, то нам бы очень хотелось, чтобы и технику, и пилотов проверяли независимые эксперты с квалификацией гораздо выше проверяемых и гарантировали нам, что полет закончится благополучно. Система саморегулирования отрасли предполагает, что компании сами устанавливают правила игры, стандарты и нормы обслуживания и безопасности. Но мы как боязливые и консервативные пассажиры все-таки боимся, что пилоты сговорятся и решат, что можно летать пьяными, например. Такое саморегулирование нам не очень нравится. Таким образом, в установлении минимальных нормативов и требований безопасности все-таки должно участвовать какое-то ответственное третье лицо, государство, например. Компании пусть между собой договариваются, как им лучше нас обслуживать, т. е. в тех вопросах, которые касаются стоимости услуг, качества обслуживания и комфорта. Это вопрос саморегулирования для такого случая.
2. Если мы — неквалифицированные пассажиры, но САМОЛЕТ мой! И экипаж мой! Мне уже становится не так важно наличие у пилотов аттестата зрелости и корочки о прыжках с парашютом. Мне важно, чтобы мой доверенный эксперт сказал мне, пригодны самолет и пилот к работе или нет. Причем тут система саморегулирования? Что она мне может дать? Особенно ничего! Мнение остальных участников рынка мне неинтересно, а если они еще и о чем-то сговорились, то я буду вообще против такой системы саморегулирования. Буду ее уничтожать. В этой ситуации важнее иметь экспертов необходимого уровня, на первое место выходят рекомендации. А если их нет, остается надеяться на бога. Резюме: для участников рынка, которые способны самостоятельно организовать проверку квалификации оператора услуг и уровень его компетенций, система СРО становится только первым, самым простым фильтром для подбора, но никак не решающим аргументом.

3. Ситуация усложняется. Мы не просто пассажиры, мы квалифицированные пассажиры. И не хуже экспертов можем оценить уровень пилота, качество подготовки самолета и пилотов. В этой ситуации наличие любых дипломов и сертификатов становится бессмысленным. Ну, разве — резюме украсить. На первое место выходят факты демонстрации умений и способностей, а также многолетнее подтверждение компетенций в работе рядом. Что тут может дать саморегулирование? Тоже ничего! Резюме: для компетентных участников рынка, которые способны самостоятельно оценить квалификацию оператора услуг и уровень его компетенций, система СРО становится источником для поиска сверхквалифицированных кадров, не более. А потом вообще можно обойтись и без нее.
4. И, наконец, самая замечательная ситуация: я в одном лице — пассажир, пилот и механик. Что мне нужно от СРО? Чтобы меня не доставали государство и нормативы, чтобы потенциальные жертвы моих выкрутасов не разоряли меня (страхование), чтобы мне никто не мешал жить...

А теперь давайте посмотрим на все 4 случая и представим, что это просто разные компании. Как видите, у них не просто РАЗНЫЕ интересы, но они даже где-то ПРОТИВОПОЛОЖНЫЕ... И все эти интересы вбить в законопослушную систему СРО не получится ни при каких обстоятельствах, кроме одного: СРО будет помогающей надстройкой, а не отпугивающей... Это будет партнер по решению проблем, а не обдиратель и без того бедных липок...

Владимир Малахов,

Генеральный директор Компании промышленного девелопмента в нефтяной отрасли, эксперт-консультант в области управления инвестиционно-строительными проектами.

МАЛАХОВ Владимир Иванович



Должность:

Вице-президент НПИ – Национальной Палаты Инженеров России
Президент **БИСКИД** – Бизнес-школы
Инвестиционно-Строительного Консалтинга, Инжиниринга и Девелопмента

Квалификация:

Кандидат экономических наук

Диссертация на тему - "Стратегия реструктуризации промышленно-строительного холдинга"
по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами промышленности), Д.212.198.01, Москва, 2005 год
Доктор делового администрирования (Doctor of Business Administration, DBA)
Программа DBA - Высшей школы корпоративного управления РАНХиГС при Президенте РФ, 2012 год

Специализация:

Управление инвестиционно-строительными проектами,
Проектное управление в инвестиционно-строительном бизнесе,
Стоимостное моделирование и инвестиционно-строительный инжиниринг.

Опыт работы:

Более 20 лет в строительстве, в том числе:

- Финансовый директор ОАО «Уренгоймонтажпромстрой»;
- Генеральный и исполнительный директор ООО «Стройтрансгаз-М» ГК «Стройтрансгаз»;
- Исполнительный директор ООО «Стройгазмонтаж»;
- Генеральный директор ООО «РусГазМенеджмент» ГК «Росгазмир»;
- Директор по развитию НОУ «Московская Высшая Школа Инжиниринга»;
- Директор по инжинирингу ЧУ ГК «Росатом» Отраслевой Центр Капитального Строительства – **ОЦКС**;
- Исполнительный Вице-президент **НАИКС**
Национальной Ассоциации Инженеров-консультантов в строительстве.

Проекты (выборочно):

- ОАО «Газпром»: Новоуренгойский газо-химический комплекс, г. Новый Уренгой.
- ООО «Стройтрансгаз-М»: Хакасский алюминиевый завод, г. Саяногорск,
 - Комплекс по уничтожению химического оружия, Курганская область,
 - Юго-Западная ТЭЦ г. Санкт-Петербург и многие другие.
- ООО «Стройгазмонтаж»: Морской газопровод Джубга-Лазаревское-Сочи.
- ООО «Русгазмнеджмент»: Заводы по переработке ПНГ в ХМАО и другие.



Ссылки:

Ссылка-1: <http://www.vestnik.info/archive/86/article1223.html>

Ссылка-2: <http://www.imperia-a.ru/columnist/article/546>