



ВАЛЕРЬЯН ВОЛКОВ,

к.т.н., доцент кафедры «Логистика»
МАДИ

АННОТАЦИЯ

В статье излагаются результаты исследований и предложения, связанные с использованием организационного, методического и экономического потенциала некоммерческих организаций, для поддержки деятельности в области транспорта.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Транспорт, некоммерческие организации, взаимное страхование, саморегулирование.

ANNOTATION

In article results of researches, and the offers connected with use of organizational, methodical and economic potential of the noncommercial organizations, based on membership, for support of activity in the field of transport are stated.

KEYWORDS

transport, the noncommercial organizations based on membership, a mutual insurance, self-regulation.

ФОРМИРОВАНИЕ РОССИЙСКИХ РЫНКОВ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ И ВЗАИМНОГО СТРАХОВАНИЯ

ВВЕДЕНИЕ

Перспектива создания цивилизованного рынка транспортных услуг в России в целом, и на отдельных видах транспорта, в частности, поставлена в «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года» в виде Цели № 2 «Обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузопользователей на уровне потребностей инновационного развития экономики страны» [1].

На рис.1 представлен инструментарий информационной и транспортной логистики, который обеспечивает развитие транспортного комплекса на долгосрочную перспективу.

Государственная политика формирования конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг предусматривает применение административных и экономических методов.

Административные методы должны обеспечить регулирование деятельности естественных монополий, доступ владельцев транспортных средств, а также экспедиторов, перевозчиков к профессиональной деятельности с использованием различных механизмов — лицензирование или декларирование (уведомление об обязательствах участника рынка).

Экономические методы формирования конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг предусматривают реализацию механизмов налоговой, тарифной и инвестиционной политики.

Тарифная политика формирования рынка конкурентоспособных транспортных услуг должна предусматривать сочетание механизмов свободного ценообразования с контрольными функциями в интересах защиты потребителей от необоснованных дискриминационных тарифов, участников рынка от демпинговых тарифов и обеспечение

общества долгосрочным, полным, эффективным и надежным удовлетворением транспортных потребностей.

Инвестиционная политика формирования рынка конкурентоспособных транспортных услуг направляется на создание эффективной транспортно-логистической инфраструктуры и перевооружение компаний современным подвижным составом, техническими средствами и информационными системами, в том числе, на основе государственно-частного партнерства.

РЫНОК ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Создание цивилизованного рынка транспортных услуг в России предполагает установление четких нормативно-правовых и технологических отношений в четырехугольнике: производители услуг (владельцы транспортных средств и терминальных предприятий транспорта), потребители услуг (грузопользователи, население), регуляторы рынка (органы законодательной и исполнительной власти, ассоциации и другие общественные организации), а также посредники (обеспечение ресурсами производителей и продвижение транспортных услуг потребителям) [2].

В процессе формирования рыночных отношений в стране в структуре производителей услуг (владельцев транспортных средств и терминальных предприятий транспорта) произошли существенные изменения:

1. Не только в автомобильном транспорте (традиционно отличающимся большим числом частных собственников), но и железнодорожном транспорте появились частные владельцы подвижного состава, приватизированные суда речного, морского и воздушного транспорта;

2. В составе всех видов транспорта частные владельцы подвижного состава и судов сформировали три группы участников, экспоненциально отличающихся по числу, но захватившие примерно равные части 1/3 рынка

транспортных услуг (1% — крупные, 10% — средние и остальная часть мелкие хозяйствующие субъекты), аналогично закону Брэдфорда-Бекери по распределению публикаций в журнальных изданиях.

Как видно из анализа мероприятий по применению методов формирования рынка конкурентоспособных транспортных услуг, экономические методы должны стимулировать создание достаточно крупных транспортных компаний, способных инвестировать в освоение высокоэффективных транспортных технологий и создание современных транспортных средств.

Административные методы должны обеспечивать косвенную государственную протекцию для повышения конкурентоспособности национальных транспортных (крупных) компаний и

благоприятствовать созданию экспедиторско-перевозочных и транспортных фирм всех видов и уровней (крупных и средних) в области грузовых и пассажирских перевозок. Они могли бы обеспечить высокоэффективные конкурентоспособные транспортные услуги в области грузовых перевозок и высококачественные транспортные услуги в области пассажирских перевозок в соответствии с социальными транспортными стандартами.

Необходимость возрождения секторов экономики стратегического характера (создание госкорпораций в области авиа- и судостроения, атомной энергетики и др.), осуществление мер по преодолению кризиса только усилили тенденцию оказания государственной экономической и административной поддержки в основном крупным

хозяйствующим субъектам. На государственную плоскость был выведен вопрос об управлении рисками в бизнесе, особенно в банковской сфере. Для среднего и малого бизнеса выход из кризиса рассматривался как санация (выживать должен сильнейший).

Рынок транспортных услуг усложняется [1, 3], все сегменты транспортного процесса и логистики стали интегрироваться. Развивается транспортная инфраструктура нового типа: крупные транспортно-складские (ТС) и товаротранспортные (ТТ) комплексы, которые становятся управляющими элементами в транспортно-логистических системах (ТЛС), получают возможность оптимизировать «сквозные» тарифы, обеспечивать максимальную эластичность своих доходов. Это приводит к переходу точки прибыльности из процессов физической перевозки в область транспортно-логистических услуг (ТЛУ) к ТС/ТТ-комплексам и другим крупным логистическим операторам.

СТРАХОВАНИЕ НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Сложность управленческих процедур оказания государственной поддержки малому и среднему бизнесу объясняет наметившуюся в последнее время устойчивую тенденцию замены государственных функций в области регулирования рынка транспортных услуг (по лицензированию перевозок и допуску на рынок транспортных услуг) на негосударственные функции (саморегулированию, лицензированию и сертификации производителей услуг, стандартизации качества услуг и обязательному страхованию ответственности производителей услуг).

Проблема оказания государственной поддержки малому и среднему бизнесу стала актуальной в 2010 году в связи необходимостью преодоления для фермерских хозяйств последствий сильнейшей засухи, а также возмещения ущерба от массовых пожаров. При этом наряду с оказанием экономической помощи пострадавшим опять стал актуальным вопрос о массовом внедрении обязательного страхования бизнеса и частной собственности, как негосударственного инструмента управления рисками.

Но в условиях тотальной бюрократизации, коррупции органов государственного управления, монополизации оптового торгового и сервисного звена и коммерческого страхования, указанные выше в целом правильные и благие меры перекладывания на бизнес всей ответственности за риски (саморегулиро-



Рис.1. Формирование инструментария информационной и транспортной логистики.

вание, сертификации производителей и стандартизации услуг) на практике превращаются в дополнительные поборы всякого рода структур, аффилированных с чиновничеством, и разгулом коммерческих страховых компаний. Последние примеры.

— Формирование саморегулируемых организаций (СРО) в строительстве. Создание только «своих» некоммерческих партнерств — СРО, навязывающих при получении лицензий заоблачные вступительные и членские взносы, за счет которых формируются слабо контролируемые денежные фонды для компенсации ущерба заказчикам.

— Принятый ГД в первом чтении проект ФЗ (№92982-5) «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ по вопросу замены лицензирования страхованием гражданской ответственности», который предназначен для реализации поставленных Президентом РФ Д.А. Медведевым задач в Указе от 15.05.2008г. № 797 «О неотложных мерах по ликвидации административных ограничений при осуществлении предпринимательской деятельности», и который для транспорта обращается в полную противоположность при введении принудительного страхования ответственности перевозчиков, причем с таким финансовым обременением, которое делает перевозки неконкурентоспособными, а по финансовым последствиям — на уровне убыточности.

Как показывает практика ОСАГО, отечественный рынок коммерческого страхования монополизирован, неоднороден по уровню ответственности перед страхователями, экономически непрозрачен.

С появлением новых участников (ТС и ТТ комплексов, логистических операторов, собственников подвижного состава, владельцев инфраструктуры при перевозке груза) проблема определения лица, ответственного за возникшие при перевозках убытки, усложняется и запутывается. В условиях жесткой рыночной конкуренции, где постоянно сталкиваются между собой интересы разных собственников, любое непредвиденное отвлечение или изъятие материальных и финансовых ресурсов при страховании чревато утратой доли рынка.

Существующая нормативная база страхового дела не предусматривает обязательное страхование междугородних перевозок грузов железнодорожным и автомобильным транспортом, что не соответствует

современным требованиям осуществления таких услуг и международной практике [3]. Участие перевозчиков, экспедиторов и владельцев подвижного состава, других структур ТЛС, имеющих статус коммерческих организаций и индивидуальных предпринимателей, ужесточение конкуренции между ними обуславливают объективную потребность в страховании грузов (особенно опасных и скоропортящихся), подвижного состава (локомотивов, вагонов, автопоездов, контейнеров) и ответственности всех операторов перевозки [4].

Решение, которое кажется очевидным на первый взгляд, многим представляется в форме разработки и принятия Федерального закона «Об обязательном страховании грузов, перевозимых основными видами транспорта, подвижного состава, ответственности перевозчика».

Существует достаточно обоснованное мнение [4], что пробелы в законодательном обеспечении страхования на транспорте во многом объясняются отсутствием координации и системности в подходе по развитию страхования в транспортном комплексе. Считается, что устранить этот недостаток можно возвратом к идее создания при Минтрансе РФ специализированного консультативного органа по вопросам развития страхования в транспортном комплексе для выполнения следующих функций:

— содействие в формировании благоприятной правовой среды для развития страхования на транспорте;

— разработка критериев участия страховых организаций в страховании крупных транспортных проектов и рисков транспортного комплекса, проведение соответствующих тендеров;

— проведение информационно-разъяснительной работы по вопросам страхования, пропаганда страхования на транспорте;

— информационно-аналитическое сопровождение страховой деятельности на транспорте, формирование соответствующих баз данных, подготовка различного рода аналитических материалов, содействие стандартизации правил и условий страхования на транспорте;

— координация участия российских страховщиков в реализации крупных международных транспортных проектов.

Считается, что перечисленные выше меры позволят за относительно умеренную плату предельно минимизировать потенциальные риски, переложить их бремя на страховую компа-

нию и тем самым обеспечить устойчивость перевозочного процесса. Это позволит предотвратить внезапное отвлечение из оборота значительных финансовых ресурсов и существенно повысить качество финансового планирования хозяйственной деятельности, что подразумевает наличие надежных и качественных страховых услуг, под которыми обычно понимают услуги коммерческих страховых компаний.

Это мнение активно продвигается благодаря хорошо поставленным рекламе и лобби коммерческих страховых компаний (КСК). Хотя на самом деле только за счет коммерческого страхования указанные выше проблемы невозможно решить.

— Коммерческое страхование с одной стороны — способ снижения рисков страхователя, приносящий ему пользу, а с другой стороны — это коммерческая деятельность, приносящая прибыль страховщику и формирующая в КСК фонды для роста КСК за счет средств страхователя, что становится серьезным финансовым обременением для страхователя и приводит к заметному оттоку прибыли.

— Монополизация рынка коммерческого страхования, бесконтрольный рост страховых тарифов КСК только усиливают финансовое бремя для страхователей — представителей малого и среднего бизнеса.

Едиственный выход из сложившейся ситуации — формирование конкуренции в виде создания альтернативы коммерческому страхованию, а именно — массовое внедрение взаимного страхования [5].

Библиографический список:

1. *Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года. Минтранс РФ. 2008.*
2. *Волков В.Д. Введение в системные основы логистики и транспорта. Сб. научн. тр. МАДИ (ГТУ) «Логистика и транспорт».—М., 2007.*
3. *Геррами В.Д. Территориально-функциональное ранжирование логистических центров. Сборник научных трудов МАДИ (ГТУ) «Логистика и транспорт», М. 2008.*
4. *Волков В.Д. Транспортно-логистические технологии для повышения конкурентоспособности среднего и малого бизнеса при международных перевозках. / В.Д. Волков // Лизинг. — 2010. — вып. 5.*
5. *Волков В.Д. Взаимное страхование. в цепи поставок и внедрение электронных технологий / В.Д. Волков // Логинфо. 2006. вып. № 3.*