GR-МЕНЕДЖМЕНТ В ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ: ПРИМЕРЫ И ПОСЛЕДСТВИЯ ПРИНЯТЫХ РЕШЕНИЙ

GR-MANAGEMENT IN THE CAR-BUILDING INDUSTRY OF RUSSIA: EXAMPLES AND CONSEQUENCES OF THE DECISIONS MADE

УДК 005.95

Полынков Елисей Сергеевич, Студент, Московский Государственный Институт. Университет Международных Отношений, Москва

Russian GR-management in wagon industry: examples and consequences

Polynkov Elisey Sergeevich, School of Governance and Politics. Moscow State Institute (University) of international relations, Moscow, elisey.polynkov@mail.ru

Аннотация

Современный GR-менеджмент в России приобретает всё более масштабный характер, несмотря на отсутствие чётких правовых рамок. Лоббизм, как способ продвижения отраслевых интересов, стал неотъемлемой частью вагоностроительной отрасли. В результате плотного взаимодействия с органами власти союзу «Объединение вагоностроителей» удалось за счёт внедрения поправок получить новый стимул к производству, что привело к неоднозначной ситуации на рынке пассажирских и грузовых перевозок.

Summary

Modern GR-management in Russia is becoming more and more extensive, despite the lack of a clear legal framework. Lobbying as a way to promote industry interests has become an integral part of the car wagon industry. As a result of close interaction with the authorities, the "Union of wagon builders" managed to get a new

incentive to production due to the introduction of new laws, which led to an ambiguous situation in the market.

Ключевые слова: GR-менеджмент, лоббизм, вагоностроительная отрасль

Kew words: GR-management, lobbyism, wagon industry

GR и лоббизм в современной России

Консолидация крупного бизнеса в постсоветский период, а также слабость действующих политических институтов стала основой новой экономической модели олигархического капитализма. Бизнес фактически взял на себя ключевые функции государства, а степень политического влияниях крупных предпринимателей достигла исторического максимума.

В российском варианте GR являлся лишь способом достижения целей определённых бизнес-групп, а вовсе не практическим дополнением институциональной системы демократического представительства. Именно поэтому GR, а если быть, точнее, лоббизм, в российской системе политической культуры оценивается скорее негативно и даже антиобщественно [1]. Отсутствие соответствующей законодательной базы лоббизма привело к тому, что любое взаимодействие с органами власти проходило «за рамками закона». Тем не менее, после социально-политической стабилизации в начале двухтысячных годов лоббизм в России приобрёл черты цивилизованной деятельности, а для достижения собственных интересов бизнес теперь активно пользовался институтами гражданского общества. Помимо этого, лоббизм со стороны частного сектора приобрёл отраслевой характер, что в целом свидетельствует о становлении GR-менеджмента как части управленческой системы современных компаний.

GR в вагоностроительной отрасли

Для понимания специфики работы представителей GR вагоностроительной отрасли, рассмотрим относительно недавний случай.

Впервые вопрос о внесении поправок в законодательство начали публично обсуждать представили ОАО «РЖД» и Министерство транспорта [2]. Именно в 2013 на отечественном рынке сложилась такая ситуация, при которой возник профицит грузовых и пассажирских вагонов [3]. В результате такого переизбытка крупные вагоностроительные предприятия начали терять прибыль, так как обмен подвижного состава проходил не в тех объёмах, который был необходим для активизации машиностроительной отрасли на российском рынке.

Ключевым лоббистом вагоностроения уже 18 лет является Союз производителей и пользователей железнодорожного подвижного состава «Объединение вагоностроителей». Организация была сформирована в 2001 году. Учредителями Союза стали 15 ведущих компаний-производителей железнодорожного грузового подвижного состава и комплектующих: ГУП «ГосНИИВ», ОАО «Бежицкий сталелитейный завод», ОАО «Алтайвагон», ОАО «Рузхиммаш, ОАО «Брянский машиностроительный завод», ОАО «Транспневматика», ОАО «Уральский научно-технологический комплекс», ОАО «Трансмаш», ОАО «НВЦ «Вагоны», ОАО «Калининградский «ЕАМ», ЗАО «ТК «Лукойл-Транс», ЗАО «Агрохимпромхолдинг»

В настоящее время в состав Союза входят 28 предприятий из 7 регионов Российской Федерации, производящих более 70% всей железнодорожной продукции в России [4].

Ситуация на рынке осложняла финансово-производственное положение вышеуказанных компаний, и с помощью Союза «объединения вагоностроителей» лоббировались меры, которые смогли бы способствовать стабилизации спроса и предложения на рынке [5]. Главными объектами GR стали Министерство транспорта и лично президент России.



1. Ключевым бенефициаром изменений в законодательстве - **Союз производителей и пользователей железнодорожного подвижного состава «Объединение вагоностроителей»**. В компанию входят отечественные вагоностроительные компании, которые уже много лет является поставщиков подвижного состава на внутреннем рынке. Однако организация является лишь объединением крупных частных машиностроительных предприятий и не обладает правом законодательной инициативы, а также не может принимать решения на государственном уровне. В данном случае Союз выступает в качестве лоббиста.

2. Органы исполнительной власти в данном случае представлено как единой актор, который включает в себя несколько ведомств, объединённых правительством. (ФАС, Минэкономразвития, Минтранс, Минпромторг, РЖД). К полномочиям органов относится принятие подзаконных актов, которые смогли повлиять на спрос на рыке вагоностроения, что говорит о высокой степени влияния. Более того, исполнительные органы, как часть системы власти, заинтересованы в отечественном развитии отрасли в связи с необходимостью импортозамещения и поддержки российского производителя.

3. Президент – главный объект лоббизма со стороны крупных компаний. Именно президент является проводником законодательных изменений. Глава государства заинтересован в широкой поддержке

отечественного производства для нормального функционирования рынка и экономики в целом.

В данном случае руководство «Объединения вагоностроителей» путём взаимодействия с президентом, правительством, а также другими органами исполнительной власти стремится решить вопрос преодоления профицита вагонов на рынке железнодорожных перевозок. Для этого необходимо внести поправки в правила технической эксплуатации железных дорог, а также добиться субсидирования отрасли со стороны государства.

Согласно техническому регламенту Таможенного союза [6] от 2014 года продлевать срок эксплуатации подвижного состава без его модернизации и повторной сертификации запрещено. До этого срок службы вагонов разрешалось продлевать после капитального ремонта, и тогда поезд мог еще ездить11 лет (общий срок службы вместе с периодом после ремонта достигал в совокупности более 38 лет) [7].

Однако именно из-за модернизации старых подвижных составов компании, которые занимались пассажирскими и грузовыми перевозками, не нуждались в приобретении новых поездов, так как можно продолжить эксплуатацию модернизированных составов. Поправки в технический регламент Таможенного союза [6] решили проблему перенасыщения отечественного рынка. Именно по этой причине уже в 2015 году представители «Объединения вагоностроителей» обратились к президенту с просьбой рассмотреть возможность полного запрета продления срока службы грузовых вагонов в России, в том числе тех составов, которые проходят модернизацию.

Данное предложение было изложено в обращении руководителя «Объединения вагоностроителей» (гендиректор ОАО «Уралвагонзавод») президенту России [9]. В 2014 году в Министерстве транспорта призвали остановить эксплуатацию вагонов с литыми деталями с истекшими сроками эксплуатации и направили соответствующий запрос Ространснадзор [10]. Данное заявление последовало на неделю позже аналогичного предложения

со стороны «Объединения вагоностроителей». В рекомендациях Минтранса говорилось о необходимости замены деталей в 2014 году - выпущенных до 1984 г., в 2015-2022 гг. - до 1985 г.

Уже в декабре 2015, после консультаций между ведомствами исполнительных органов власти, Минтранс внёс поправки в правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации [11], согласно которым с 2016 года запрещалось продевать срок службы грузовых вагонов. Однако поправки не касались специального железнодорожного подвижного состава и вагонов-цистерн для перевозки патоки, желтого фосфора, виноматериалов, гептила, амила, уксусной кислоты, ядохимикатов, алкилбензолсульфокислоты, меланжа, молока, поливинилхлорида, капролактама, суперфосфорной кислоты, сульфанола, рефрижераторных вагонов, вагонов-термосов, вагонов-ледников, служебно-технических дизель-электростанций, транспортеров, хопперов-цементовозов.

Вмешательство государства в функционирование рыночных механизмов привело к неоднозначному эффекту. Поправки в правила технической эксплуатации железных дорог с января 2016 года сократили парк вагонов [12], так как уменьшили допускаемый срок службы, и операторы были вынуждены отправлять вагоны на утилизацию. С января 2015 года по декабрь 2017 года количество российских грузовых вагонов снизилось на 13%. В результате выросла тарифная нагрузка на операторов, и увеличились ставки подвижного состава. Ситуация показала, что принятие поправок оказало положительный эффект лишь на машиностроительную отрасль, в то время как операторы понесли издержки.

Согласно отчёту ОАО «РЖД» в IVквартале 2016 года был зафиксирован дефицит вагонов [13]. Увеличения спроса и нехватка предложения привели к росту цен, что отразилось на деятельности грузовых операторов. Вагоностроительное лобби достигло своей цели, однако фактически вернули дефицит, который существовал до реформы железнодорожного транспорта.

При этом правительство не ограничилось лишь данными поправками. В декабре 2015 года вице-премьер Игорь Шувалов дал поручение правительственным ведомствам доработать программу поддержки отечественного вагоностроения. В качестве мер помощи рассматривалась поддержка экспорта и увеличение субсидий для покупателей инновационных вагонов. Помимо увеличения субсидии Шувалов также предложил продлить срок действия субсидий до 2 лет.

Таким образом, несмотря на то, что GR-меры отраслевиков в итоге оказались успешными для вагоностроителей, рыночный эффект вызвал критику со стороны грузовых операторов, которые стали вынуждены нести убытки. Несмотря на попытку принятия правительством компромиссного решения, первоначальная цель поддержки отечественного стимулирования спроса привела к дефициту и росту цен.

Литература

1. Васецкий А.А. «Лоббизм в политическом процессе современной России»
2. Хотели как лучше: почему на рынок вернулся дефицит грузовых вагонов. Фарид Хусаинов. РБК [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL:https://www.rbc.ru/opinions/economics/26/10/2017/59f1e87a9a79470d83fc12b5
3. Пора в утиль. Коммерсантъ Business Guide. №5 31 марта 2015 года.
4. Союз производителей и пользователей железнодорожного подвижного состава «Объединение вагоностроителей». Официальный веб-портал. [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: http://souzovs.com/
5. Аналитический бюллетень «Машиностроение: тенденции и прогнозы». Выпуск № 10. 2013 год. РиаРейтинг. Группа РИА Новости [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: http://vid1.rian.ru/ig/ratings/b_mach10.pdf
6. Технический регламент Таможенного союза "О безопасности железнодорожного подвижного состава". Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологию. [Электронный ресурс] –

Режим доступа: URL: https://www.gost.ru/portal/gost/home/standarts/technicalregulationses

7. Ж/д операторы не готовы оперативно расстаться со старыми вагонами. Газета «Ведомости». [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: https://www.vedomosti.ru/business/articles/2013/02/13/vagony_esche_posluzhat
8. Технический регламент Таможенного союза "О безопасности железнодорожного подвижного состава". Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологию. [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: https://www.gost.ru/portal/gost/home/standarts/technicalregulationses
9. Вагоностроители просят Путина запретить продлевать срок службы грузовых вагонов. Газета «Ведомости» [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: https://www.vedomosti.ru/business/news/2015/11/26/618498-vagonostroiteli-zapretit-prodlevat-srok-sluzhbi
10. Минтранс рекомендует остановить эксплуатацию вагонов с литыми деталями с истекшими сроками эксплуатации. Газета «Ведомости» [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: https://www.vedomosti.ru/business/articles/2014/12/09/mintrans-ubiraet-s-putej-stare
11. Приказ О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 года N 286. Электронный фонд правовой и научно-технической документации. [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL:http://docs.cntd.ru/document/420327240
12. Обзор российского рынка железнодорожных перевозок в 2016. Союз операторов железнодорожного транспорта

13. Раскрытие информации ОАО «РЖД» (Архив). Официальный веб-портал ОАО «РЖД» [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: http://www.rzd.ru/openinfo/public/ru?STRUCTURE_ID=5131

Literature

1. Vasetsky A.A. "Lobbying in the political process of modern Russia"
2. We wanted the best: why the deficit of freight cars returned to the market. Farid Khusainov. RBK [Electronic resource] - Access mode: URL: https: //www.rbc.ru/opinions/economics/26/10/2017/59f1e87a9a79470d83fc12b5
3. It's time to junk. Kommersant Business Guide. No. 5 March 31, 2015.
4. Union of Manufacturers and Users of Railway Rolling Stock "Association of Carriage Builders". Official web portal. [Electronic resource] - Access mode: URL: http://souzovs.com/
5. Analytical bulletin "Mechanical engineering: trends and forecasts". Issue No. 10. 2013. RiaRating. RIA Novosti Group [Electronic resource] - Access mode: URL: http://vid1.rian.ru/ig/ratings/b_mach10.pdf
6. Technical Regulations of the Customs Union "On the safety of railway rolling stock". Federal Agency for Technical Regulation and Metrology. [Electronic resource] - Access mode: URL: https://www.gost.ru/portal/gost/home/standarts/technicalregulationses
7. Railway operators are not ready to quickly part with old cars. Vedomosti newspaper. [Electronic resource] - Access mode: URL: https://www.vedomosti.ru/business/articles/2013/02/13/vagony_esche_posluzhat
8. Technical Regulations of the Customs Union "On the safety of railway rolling stock". Federal Agency for Technical Regulation and Metrology. [Electronic resource] - Access mode: URL: https://www.gost.ru/portal/gost/home/standarts/technicalregulationses
9. Car builders ask Putin to ban the extension of the service life of freight cars. Vedomosti newspaper [Electronic resource] - Access mode: URL:

https://www.vedomosti.ru/business/news/2015/11/26/618498-vagonostroiteli-zapretit-prodlevat-srok-sluzhbi

10. The Ministry of Transport recommends stopping the operation of cars with expired cast parts. Vedomosti newspaper [Electronic resource] - Access mode: URL: https://www.vedomosti.ru/business/articles/2014/12/09/mintrans-ubiraet-s-putej-stare
11. Order on Amendments to the Rules of Technical Operation of Railways of the Russian Federation, approved by order of the Ministry of Transport of the Russian Federation of December 21, 2010 N 286. Electronic fund of legal and scientific and technical documentation. [Electronic resource] - Access mode: URL: http: //docs.cntd.ru/document/420327240
12. Overview of the Russian rail transport market in 2016. Union of Railway Transport Operators
13. Disclosure of information by Russian Railways (Archive). Official web portal of Russian Railways [Electronic resource] - Access mode: URL: http://www.rzd.ru/openinfo/public/ru?STRUCTURE_ID=5131