Ахтамов Евгений Александрович, Кудашкин Вячеслав Александрович

ПРИВАТИЗАЦИЯ ЕНИСЕЙСКОГО РЕЧНОГО ПАРОХОДСТВА В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ 1990-Х ГГ.

В статье рассматривается приватизация предприятий речной отрасли в первой половине 90-х гг. XX в., особенности перехода предприятий речной отрасли к рыночным отношениям. Приводятся оценки экспертов касательно реформ в речной отрасли. Показаны отличительные черты приватизации Енисейского речного пароходства, роль начальника пароходства А. А. Печеника в сохранении Енисейским речным пароходством единой структуры. Показаны последствия приватизации для речной отрасли в целом.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2012/7-2/6.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2012. № 7 (21): в 3-х ч. Ч. II. С. 29-31. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2012/7-2/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

УДК 94(470)

В статье рассматривается приватизация предприятий речной отрасли в первой половине 90-х гг. XX в., особенности перехода предприятий речной отрасли к рыночным отношениям. Приводятся оценки экспертов касательно реформ в речной отрасли. Показаны отличительные черты приватизации Енисейского речного пароходства, роль начальника пароходства А. А. Печеника в сохранении Енисейским речным пароходством единой структуры. Показаны последствия приватизации для речной отрасли в целом.

Ключевые слова и фразы: Енисейское речное пароходство; смена формы собственности; законодательная база; мнения экспертов о приватизации; особенности приватизации Енисейского речного пароходства.

Евгений Александрович Ахтамов
Кафедра философии и социально-гуманитарных наук
Красноярский государственный медицинский университет им. профессора В. Ф. Войно-Ясенецкого
akhtamov@gmail.com

Вячеслав Александрович Кудашкин, к.и.н., доцент
Кафедра истории
Братский государственный университет
slava1982_@rambler.ru

ПРИВАТИЗАЦИЯ ЕНИСЕЙСКОГО РЕЧНОГО ПАРОХОДСТВА В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ 1990-Х ГГ.©

Начало 90-х гг. XX в. в России ознаменовалось переходом к рыночной экономике, что в корне изменило работу всех отраслей народного хозяйства, в том числе и работу речного транспорта.

Историография Енисейского пароходства 90-х гг. XX в. главным образом представлена произведениями мемуарного характера. Особо следует выделить произведения И. А. Булавы [4-7]. Отдельные экономические и технические аспекты деятельности Енисейского речного пароходства (ЕРП) рассматриваются работах О. В. Фисик [16], В. В. Байкалова [2]. Научные исторические работы по истории пароходства периода 90-х гг. XX в. отсутствуют. Научная новизна статьи в том, что она является одной из первых попыток на примере АО «ЕРП» рассмотреть переход от административно-плановой системы к рыночной экономике.

Актуальность темы заключается в необходимости проведения анализа коренных изменений, произошедших в экономической структуре страны, углубления знаний о развитии Красноярского края.

Объектом исследования является Енисейское речное пароходство, а предметом исследования – особенности перехода от государственной формы собственности к частной и последствия этого перехода для Енисейского речного пароходства.

Целью проводимых реформ было создание предприятий – участников рыночных отношений, чтобы в конкурентной борьбе за потребителя повысилась эффективность перевозок, было достигнуто полное удовлетворение спроса на транспортные услуги, улучшилась мотивация труда работников. В результате проводимых реформ предприятия становились субъектами экономических отношений, принимали от государства функцию прямого хозяйственного управления. Именно этот процесс получил название разгосударствления. Позже под этим понятием стали понимать «широкий процесс преобразования государственных предприятий в предприятия, основанные на негосударственных формах собственности» [9, с. 2].

Для перехода от планово-распределительной советской системы к рыночным отношениям была разработана законодательная база: закон «О собственности в РСФСР» от 24.12.1990; закон «О предприятиях и предпринимательской деятельности» от 25.12.1990; закон «О приватизации государственных и муниципальных предприятий в РСФСР» от 03.07.1991; «Основные положения программы приватизации государственных и муниципальных предприятий в РФ на 1992 год»; Указ Президента РФ № 721 от 01.07.1992 «Об организационных мерах по преобразованию государственных предприятий в акционерные общества».

Рядом авторов [3; 10] высказывались сомнения относительно методов проведения реформ, а также необходимости проведения приватизации предприятий речного транспорта в принципе. Главным доводом было указание на то, что речной транспорт – крупнейшая отрасль, обладающая высокой фондоёмкостью и несущая значительную социальную функцию. Отсюда делался вывод о недопустимости её передачи в частные руки «наряду с предприятиями торговли, бытового обслуживания, сельского хозяйства, жилищного строительства, небольших промышленных объектов, занятых производством и сбытом товаров и услуг народного потребления» [3, с. 2].

Считается общепризнанным, что при выборе способа приватизации необходимо было учитывать ряд особенностей работы речного транспорта: сезонный характер работы, когда в зимний период основная масса флота стоит в затонах, а в весенний и осенний периоды недоиспользуется; высокая фондоёмкость предприятий речной отрасли – до 1992 г. расширение производства обеспечивалось преимущественно за счёт централизованных капиталовложений. Вследствие высокой фондоёмкости и низкой рентабельности пароходство не может сменить основной вид деятельности, перейти на более выгодные промышленные отрасли – «в отличие от тысяч малых и средних предприятий, которые при приватизации с присущей частному капиталу лёгкостью могут переключиться на выпуск новой продукции» [Там же].

© Ахтамов Е. А., Кудашкин В. А., 2012

Проводимая на речном транспорте приватизация не учитывала в полной мере его особенностей и поощряла дробление крупных производственных комплексов, в то время как создание крупных транспортно-финансовых объединений способствует объединению усилий участников по развитию производства и внедрению технического прогресса [13, с. 12].

Е. В. Зубарев (в 1990-е гг. президент Северо-Западного пароходства) к особенностям приватизации в России отнёс то, что «акционерный капитал в виде свободных и дополнительных денежных средств населения и других негосударственных компаний не добавлялся к уже существующему капиталу в виде флота, портового и заводского хозяйства, а просто заменялся приватизационными чеками» [10, с. 10]. Из положительных моментов он отметил то, что в результате преобразований сформировался новый класс собственников – работников предприятий, заинтересованных в конечном результате [Там же, с. 11].

Процесс разгосударствления и приватизации предприятий речного транспорта, начавшийся в 1992 г., к 1996 г. был большей частью завершен – было приватизировано 93% предприятий, подлежащих приватизации [15, с. 78].

Работа по преобразованию Енисейского ордена Ленина речного пароходства в акционерное общество велась с начала 90-х гг. XX в. 23 сентября 1992 г. на конференции трудового коллектива пароходства был принят Устав акционерного общества «Енисейское речное пароходство» [11, с. 1]. Предприятия, входящие в структуру Енисейского ордена Ленина речного пароходства, становились дочерними предприятиями АО «ЕРП», а также его филиалами и отделениями. Так, дочерними предприятиями стали: Красноярский речной порт, Лесосибирский речной порт, Красноярский судоремонтный завод, Красноярская судостроительная верфь, производственно-коммерческий центр «Енисей-флот». Доля «ЕРП» в уставном капитале дочерних предприятий составила 51%, в «Енисей-флот» – 89,6% уставного капитала. Филиалами и отделениями АО «ЕРП» стали: Верхне-Енисейское, Ангарское, Таймырское районные управления, Ачинский, Игарский речные порты, Красноярское пассажирское агентство, Служба материально-технического обеспечения, Ермолаевская, Кононовская, Павловская, Минусинская ремонтно-эксплуатационные базы флота, Подтесовский судоремонтный завод, ремонтно-строительное управление, производственно-коммерческое предприятие «Енисей-флот», Контора судовых ресторанов.

14 апреля 1994 г. АООТ «ЕРП» прошло государственную регистрацию. В государственной собственности остались 25,5% обыкновенных акций АООТ «ЕРП». Всего пароходство зарегистрировало в краевом фин-управлении выпуск 411 223 штук акций. Фонд имущества края выдал уведомление о праве собственности на обыкновенные акции по закрытой подписке среди должностных лиц, а также провел чековый аукцион по продаже 137 тысяч штук акций. «К 25.08.94 г. в федеральной собственности остались 25,5% обыкновенных акций АООТ “ЕРП”, зарегистрировано краевым комитетом по управлению госимуществом в ФРАП 7,6%. Таким образом, более 66% акций обрели своих владельцев» [Там же].

Особенность приватизации Енисейского речного пароходства в том, что АООТ «ЕРП» – единственное пароходство на территории России, которое в результате преобразований с начала 90-х гг. XX в. сумело сохранить в единой управленческой структуре грузовой и пассажирский флот, портовое хозяйство, производственные мощности предприятий судоремонта, судостроения и комплексного обслуживания флота, торгово-снабженческие предприятия.

А. Ф. Шишкин, в 90-е гг. XX в. работавший на посту советника генерального директора, считает, что сохранение единой структуры ЕРП стало возможным благодаря А. А. Печенику, работавшему на посту начальника пароходства в 1984-1995 гг. План приватизации, подразумевающий создание на базе отдельных подразделений пароходства дочерних акционерных обществ, был утвержден в 1991 г. При утверждении плана А. А. Печеник настоял на том, чтобы за АООТ «ЕРП» был сохранен контрольный пакет акций образовывающихся дочерних предприятий [1].

А. Ф. Шишкин отмечал, что сохранение целостной структуры пароходства как производственного комплекса речного транспорта, объединяющего эксплуатационные и промышленные подразделения, позволило предприятию поддерживать флот в рабочем состоянии и сохранять кадры даже в 90-е гг., когда произошло падение объемов перевозок с 21 297,7 тыс. тонн грузов в 1991 г. [8, д. 1030, л. 58] до 3 752 тыс. тонн в 1998 г. [Там же, д. 1087, л. 43]. Так, для завоза грузов на Север было бы достаточно мощностей Красноярского или Лесосибирского порта. Поддержание технического состояния каждого из этих портов на уровне, необходимом для выполнения государственного заказа, в условиях конкуренции между ними и снизившихся объёмов перевозок было бы невозможно – один выигрывал бы за счет другого. Сохранение же подразделений пароходства в единой структуре позволило, с одной стороны, перераспределять объёмы перевозок в Енисейском регионе таким образом, чтобы обеспечить работой все порты и сохранить их технический потенциал на достаточном уровне, а с другой – дало возможность пароходству использовать этот технический потенциал. Это особенно было важно для завоза грузов на Север. Небольшие частные транспортные предприятия, образовавшиеся в 90-х гг. XX в., не могли справиться с этой задачей [1].

Говоря об итогах проведения приватизации в целом, следует отметить, что цель приватизации была достигнута – был сформирован класс собственников в лице основных держателей акций пароходств. Одним из последствий приватизации явилось нарушение единого транспортного процесса в стране. Самостоятельные предприятия в виде портов, судоремонтных заводов, возникших в результате дробления пароходств, не имели достаточных средств для модернизации, часто работали в убыток. Ситуация осложнялась общим экономическим спадом в стране, падением объёмов перевозок. По Енисейскому речному пароходству положительным итогом приватизации было сохранение предприятием единой структуры. Основная заслуга в этом принадлежит А. А. Печенику, в первой половине 90-х гг. XX в. работавшему на посту начальника пароходства. Сохранение единой структуры предприятия позволило сохранить технический потенциал подразделений пароходства.

Список литературы

1. **Ахтамов Е. А.** Интервью с А. Ф. Шишкиным, главным специалистом по перевозкам и производственным вопросам Енисейского речного пароходства (дата интервью: 13.10.2011).
2. **Байкалов В. В.** Организация работы речного флота в транспортной системе «Енисей – Северный морской путь»: автореф. дисс. … канд. тех. наук. Новосибирск, 2006. 21 с.
3. **Баранов И., Мазо А., Беляева Н.** Приватизация пароходства // Речной транспорт. 1992. № 4-5. С. 2-4.
4. **Булава И. А.** Встречи на Енисее. Красноярск: Сибирские промыслы, 2010. 272 с.
5. **Булава И. А.** Второе дыхание. Красноярск: Красноярский писатель, 2008. 249 с.
6. **Булава И. А.** Енисей – река жизни. Красноярск: Сибирские промыслы, 2005. 304 с.
7. **Булава И. А.** Флотская судьба. Красноярск: Буква, 2001. 494 с.
8. **Государственный архив Красноярского края** (ГАКК). Ф. 890. Оп. 1.
9. **Зайцев А.** Порты в условиях рынка // Речной транспорт. 1995. № 1. С. 2-11.
10. **Зубарев Е.** На переходном этапе // Речной транспорт. 1993. № 1. С. 9-12.
11. **Производственное совещание** // Речник Енисея. 1994. 17 сентября.
12. **Рощин Н.** Организация и экономика производства в условиях рынка // Речной транспорт. 1995. № 4. С. 10-12.
13. **Рыжова Л. П.** Адаптация речного транспорта России к рыночным преобразованиям: автореф. дисс. … докт. экон. наук. М.: ЦНИИЭВТ, 1998. 50 с.
14. **Селезнёва Н., Скобелёва И., Юров Б., Шматурова В.** Речной транспорт на пути к рынку // Речной транспорт. 1991. № 9. С. 2-6.
15. **Транспортный комплекс: итоги 1996 года и прогноз социально-экономического развития на 1997 г.** / Министерство транспорта Российской Федерации. М., 1997. 112 с.
16. **Фисик О. В.** Повышение эффективности влияния речного транспорта на социально-экономическое развитие региона: автореф. дисс. … канд. экон. наук. Новосибирск, 2004. 22 с.

ENISEI RIVER SHIPPING LINES PRIVATIZATION IN THE FIRST HALF OF THE 1990S

Evgenii Aleksandrovich Akhtamov
Department of Philosophy and Social-Classical Sciences
Krasnoyarsk State Medical University named after Professor V. F. Voino-Yasenetskii
akhtamov@gmail.com

Vyacheslav Aleksandrovich Kudashkin, Ph. D. in History, Associate Professor
Department of History
Bratsk State University
slava1982_@rambler.ru

The authors consider the privatization of river industry enterprises in the first half of the 90s of the XXth century, and the features of river industry enterprises transition to market relations, present experts' estimations on reforms in river industry, show the distinctive features of the Enisei river shipping lines privatization, the role of the shipping lines head A. A. Pechenik in the single structure preservation of the Enisei river shipping lines, and describe the consequences of privatization for river industry in whole.

Key words and phrases: Enisei river shipping lines; change of ownership form; legislative framework; experts' opinions on privatization; features of Enisei river shipping lines privatization.

УДК 94(47).08

В статье рассматриваются причины, сущность и итоги пополнения иркутского и енисейского казачества за счет штрафованных солдат внутренней стражи, получивших у местного населения пренебрежительное название «казачишки». Обращение к данной теме позволяет расширить сложившиеся в исторической науке представления о формировании казачьего населения в Сибири. Автор изучает проблему на примере Иркутского казачьего полка в период 1851-1871 гг.

Ключевые слова и фразы: казачество; сословие; штрафованные солдаты; «казачишки».

Алексей Евгеньевич Богуцкий, к.и.н.
Кафедра истории России
Хакасский государственный университет им. Н. Ф. Катанова
al_boguz@mail.ru

КАЗАКИ И «КАЗАЧИШКИ» В ИРКУТСКОМ КАЗАЧЬЕМ ПОЛКУ (1851-1871 ГГ.): К ПРОБЛЕМЕ СОСЛОВНОЙ ЗАМКНУТОСТИ©

В процессе формирования территории Российского государства, сопровождавшемся открытием, заселением и хозяйственным освоением новых земель, защиты пограничных рубежей и Отечества от внешних врагов

© Богуцкий А. Е., 2012