

Ахтамов Евгений Александрович

**ЕНИСЕЙСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО В 2001 ГОДУ: ПРЕДПОСЫЛКИ И ПОСЛЕДСТВИЯ
ПРЕОБРАЗОВАНИЯ В СТРУКТУРНОЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ "НОРИЛЬСКОГО НИКЕЛЯ"**

В статье рассматривается трансформация Енисейского речного пароходства из акционерного общества в одно из структурных подразделений горно-металлургического комбината "Норильский Никель". Показаны причины смены формы собственности, группы, заинтересованные в изменении статуса Енисейского речного пароходства, политика правления ГМК "Норильский Никель" по отношению к подразделениям новой транспортной структуры компании.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2014/10-2/5.html

Источник

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

Тамбов: Грамота, 2014. № 10 (48): в 3-х ч. Ч. II. С. 30-32. ISSN 1997-292X.

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

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2014/10-2/

© 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: hist@gramota.net

УДК 94(470)

Исторические науки и археология

В статье рассматривается трансформация Енисейского речного пароходства из акционерного общества в одно из структурных подразделений горно-металлургического комбината «Норильский Никель». Показаны причины смены формы собственности, группы, заинтересованные в изменении статуса Енисейского речного пароходства, политика правления ГМК «Норильский Никель» по отношению к подразделениям новой транспортной структуры компании.

Ключевые слова и фразы: Енисейское речное пароходство; «Норильский Никель»; «Лукойл»; смена собственников; управленческая перестройка.

Ахтамов Евгений Александрович

Сибирский федеральный университет

akhtamov@gmail.com

**ЕНИСЕЙСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРХОДСТВО В 2001 ГОДУ:
ПРЕДПОСЫЛКИ И ПОСЛЕДСТВИЯ ПРЕОБРАЗОВАНИЯ
В СТРУКТУРНОЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ «НОРИЛЬСКОГО НИКЕЛЯ»[©]**

Речное сообщение всегда играло важную роль в хозяйственной деятельности человека. Освоение рудных месторождений севера Красноярского края проводилось одновременно с развитием речного транспорта, оказавшегося наиболее экономически целесообразным в освоении этих районов. Во второй половине XX в. грузы, предназначенные для «Норильского Никеля» («НН»), оставляли свыше 40% грузовой базы Енисейского речного пароходства («ЕРП»).

В 90-е гг. XX в. «НН» был одним из основных потребителей услуг Енисейского речного пароходства. При этом если объёмы перевозок на протяжении 90-х гг. XX в. снижались год от года, то объёмы перевозок для «НН» были слабо подвержены отрицательной динамике.

Таблица.**Динамика перевозок грузов Енисейским речным пароходством для «НН», 1991-2001 гг.**

[7, д. 1030, л. 65, д. 1045, л. 34, д. 1053, л. 23, д. 1061, л. 68, д. 1093, л. 56]

Год	1991	1992	1993	1994	2001
Всего грузов, тыс. т	21297,7	13281,2	9150,0	6654,6	3673,6
Для «НН», тыс. т	2559,9	2347,2	2419,4	2119,1	1196,6

В начале 2000-х гг. нефтяная компания «Лукойл» стала проявлять заинтересованность в покупке акций «ЕРП»: нефтяной компанией было выкуплено порядка 20% акций пароходства. Необходимо отметить, что стремление крупных компаний диверсифицировать свою деятельность вызвано рядом причин: стремлением уменьшить риск, связанный с предпринимательской деятельностью в условиях конкуренции, желанием смягчить последствия экономических кризисов, ослабить зависимость от конъюнктуры рынка, попыткой лучшего решения проблемы реализации и т.д. [6, с. 8].

В 1998 г. «Лукойл» приобрел 50,02% акций Мурманского морского пароходства. В результате, в сфере тарифов на транспортировку грузов по Северному морскому пути обстановка сложилась не в пользу «НН», и его руководство поставило задачу найти лучший выход из создавшегося положения [4, с. 282].

Считалось, что если «Лукойл» приобретет контрольный пакет акций Енисейского речного пароходства, то стоимость перевозок по Енисею на Дудинку для «НН» может многократно возрасти. Для Енисейского пароходства приобретение контрольного пакета акций компанией «Лукойл» был нежелательным: совместный проект этих двух компаний по использованию большегрузных составов для перевозки нефти с месторождений «Лукойла» на Оби и в устье Печоры, не обеспечил соблюдение интересов Енисейского речного пароходства. «Лукойл» не инвестировал в переоборудование флота, пароходство не имело гарантий эффективного использования переоборудованного за свой счет флота. В этой ситуации пароходство начало оказывать содействие в приобретении его акций «НН» [Там же].

Правлением «НН» было принято решение о создании дочерней транспортной компании «Нерпа» для обслуживания интересов «НН». В результате, Енисейское речное пароходство лишилось значительной части заказов на перевозку грузов. Это способствовало снижению цены на акции пароходства. Многие акционеры пароходства предпочли продать акции. Нефтяная компания «Лукойл» продала 21% акций пароходства за 10 млн долларов ГМК «Норильский Никель». В результате, обладателем корпоративного пакета акций ОАО «Енисейское речное пароходство» – более 50% стал ГМК «Норильский Никель» [Там же, с. 286].

Так, акционерное общество «Енисейское речное пароходство», образовавшееся в 1994 г. [1, с. 30], вошло в состав ГК «Норильский Никель». Смена собственников в сентябре 2001 г. послужила причиной крупной управленческой перестройки. Устав «ЕРП», принятый в новой редакции общим собранием акционеров в июне 2002 г., наделил значительными полномочиями коллегиальные органы управления – Совет директоров и Правление в части управления хозяйственной деятельностью пароходства. В дочерних обществах пароходства были разработаны и приняты на собраниях акционеров в 2003 г. новые редакции уставов, иные внутренние документы дочерних обществ, закрепившие интересы основного акционера и упростившие процедуры управления дочерними обществами: были ликвидированы правления, ограничена компетенция директоров [7, д. 1096, л. 53].

Был создан бюджетный комитет пароходства, финансово-хозяйственная деятельность пароходства и его дочерних обществ осуществлялась на принципах бюджетного планирования «НН». Бюджет пароходства утверждался на бюджетном комитете «НН». Была проведена централизация системы материально-технического снабжения с целью оптимизации финансовых потоков и организации контроля за расходованием средств [10].

На совете директоров была утверждена концепция развития пароходства до 2015 г., в основе которой лежал принцип обеспечения транспортной безопасности Норильского промышленного района, повышение конкурентной способности пароходства внутри Енисейского бассейна, окупаемость вложений собственника в имущество предприятия.

В соответствии со стратегией «НН» до конца 2003 г. были сокращены убыточные и дублирующие производства. В сентябре 2002 г. на базе 2-х филиалов пароходства в п. Подтесово создана единая производственная структура – «Подтесовская ремонтно-эксплуатационная база флота». Были ликвидированы служба материально-технического снабжения и ремонтно-строительное управление; принято решение о передаче судоремонта с Красноярской базы флота на Красноярский судоремонтный завод; разработан проект реализации базы ОАО «Енисейторгфлот», которая функционировала как оптово-розничный рынок и, с точки зрения нового собственника, была убыточна. Было принято решение ликвидировать в силу убыточности филиал пароходства «Верхне-Енисейское районное управление», продав единым комплексом порт Абакан [7, д. 1096, л. 37].

В рамках новой программы правление «ЕРП» решило в течении 2003 г. списать с баланса все суда, которые пароходство было не в состоянии восстановить, тем самым облегчить экономику «ЕРП» от убыточных активов, излишних налогов, а также приобрести часть флота, необходимого для производственной деятельности пароходства. Также было принято решение о продаже судов заграничного плавания, ввиду сложности контроля этого имущества и уменьшения реальной стоимости судов ввиду их физического износа. Для пароходства это означало свертывание транспортной деятельности в бассейнах Балтийского, Черного и Средиземного морей, ряда проектов по строительству баз Енисейского речного пароходства вблизи Санкт-Петербурга и Казани [4, с. 289].

В 90-х гг. XX в., при эксплуатации зданий, пароходство компенсировало часть затрат за счет передачи помещений в аренду сторонним организациям и оказания услуг по их содержанию. Некоторые здания, находящиеся в филиалах «ЕРП», не имели перспектив коммерческой эксплуатации, и их содержание было убыточным. В связи с этим было принято решение о продаже такого имущества [8, д. 1572, л. 124].

Одним из направлений политики пароходства стал вопрос о государственном имуществе. Правоотношения с государством по поводу федеральной собственности регулировались договором от 1994 г. сроком на 10 лет. В навигацию 2002 г. «ЕРП» эксплуатировало и поддерживало в рабочем состоянии 72 судна государственной собственности. Получая доходы от эксплуатации этих судов, пароходство одновременно несло расходы по техническому обслуживанию, ремонту, отстоя и хранению всего имущества. Совместно с Краевым комитетом по управлению государственным имуществом была проведена инвентаризация основных фондов, находящихся в федеральной собственности. Из 114 судов федеральной собственности, находящихся в пользовании пароходства, на 29 судов были подготовлены документы на списание [7, д. 1084, л. 85].

Тарифная политика нового правления «ЕРП» была направлена на приведение тарифов для «НН» к минимальному уровню, определяемому законодательными ограничениями и минимальной плановой рентабельностью.

Новое правление поддержало идею специалистов пароходства сохранить рабочее ядро флота за счет проведения планового предупредительного ремонта. Было принято решение о переоборудовании излишнего сухогрузного тоннажа пр. Р-29 под перевозку нефтепродуктов и их продажу в другие бассейны. Этим обеспечивалась загрузка промышленных предприятий «ЕРП» и реализовывалось излишнее имущество. По отчетным документам, в 2002 г. на 15% повысилась эффективность использования флота за счет применения оптимального тоннажа на перевозках, увеличения обратной загрузки судов и воздействия на клиентов в части компенсации затрат за сверхплановые стоянки судов под обработкой и в пути следования. При поручительстве собственника, «ЕРП» сумело выиграть тендер на поставку товаров для предприятий Таймырского автономного округа, за счет чего получило дополнительные доходы [10].

В плане нового собственника предусматривалось своевременное финансирование производственных и инвестиционных программ. В 2001 г. на эти цели было выделено 55,2 млн руб., в 2003г. – 68,4 млн руб. В 2002 г. было начато строительство в ОАО «Красноярская судовой верфь», а в 2003 г. сдана в эксплуатацию головная баржа площадка пр. 82260 грузоподъемностью 2300 т для замены физически изношенных лесовозов. По мере выполнения программы судостроения планировалась экономия средств за счет сокращения судоремонта устаревшего флота. Планом предусматривалось серийное строительство барж пр. 82260 на основе кооперации ОАО «Красноярская судовой верфь», ОАО «Красноярский судоремонтный завод», Подтесовская РЭБ – для замены устаревших барж за счет собственных средств пароходства [Там же].

Общий экономический спад в стране на протяжении 90-х гг. XX в. поставил «ЕРП» в сложное финансовое состояние.

В 2001 г. на экономику «ЕРП» влияли группы, присутствовавшие в Совете директоров и имевшие свыше 10% акций пароходства. Основной интерес физических и мелких юридических лиц заключался в получении дивидендов. Государство пыталось обеспечить Северный завоз за счет льготных тарифов. «Лукойл» интересовало имущество «ЕРП» для эксплуатации за пределами Енисейского бассейна. «НН» стремился обеспечить себе транспортную безопасность посредством компании «Нерпа». Для «ЕРП» ситуация осложнялась наличием задолженности клиентов перед пароходством порядка 200 млн рублей. Это осложняло выплату заработной платы, платежи в местный и федеральный бюджеты. Таким образом, общая экономическая ситуация в стране, наличие различных заинтересованных групп, наличие устоявшихся хозяйственных связей, законы рыночных отношений, в целом, обусловили трансформацию «ЕРП» в структурное подразделение «НН».

Список литературы

1. **Ахтамов Е. А., Кудашкин В. А.** Приватизация Енисейского речного пароходства в первой половине 1990-х гг. // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2012. № 7. Ч. 2. С. 29-31.
2. **Булава И. А.** Встречи на Енисее. Красноярск: Сибирские промыслы, 2010. 272 с.
3. **Булава И. А.** Второе дыхание. Красноярск: Красноярский писатель, 2008. 249 с.
4. **Булава И. А.** Енисей – река жизни. Красноярск: Сибирские промыслы, 2005. 304 с.
5. **Булава И. А.** Флотская судьба. Красноярск: Буква, 2001. 494 с.
6. **Бучин Е., Домнина О.** Опыт диверсификационной деятельности // Речной транспорт. 1994. № 4. С. 8-10.
7. **Государственный архив Красноярского края (ГАКК).** Ф. 890. Оп. 1.
8. **ГАКК.** Ф. 1436. Оп. 1.
9. **Пчелкин Г. К.** Речники вступают в новый век // Речной транспорт. 2001. № 1. С. 5-8.
10. **Шишкин А. Ф.** О проблемах речного пароходства: интервью с главным специалистом по перевозкам и производственным вопросам Енисейского речного пароходства / записал Е. А. Ахтамов (19.03.2013 г.) // Из личного архива автора.

THE YENISEI RIVER STEAM NAVIGATION IN 2001: PRECONDITIONS AND CONSEQUENCES OF TRANSFORMATION INTO STRUCTURAL UNIT OF “NORILSK NICKEL”

Akhtamov Evgenii Aleksandrovich

Siberian Federal University

akhtamov@gmail.com

The article considers the transformation of the Yenisei river steam navigation from the joint-stock company into one of the structural units of the Mining and Metallurgical Complex “Norilsk Nickel”. The reasons for the change of ownership, groups interested in changing the status of the Yenisei river steam navigation, the policy of the management of the MMC “Norilsk Nickel” in relation to the units of the new transport structure of the company are shown.

Key words and phrases: the Yenisei river steam navigation; “Norilsk Nickel”; “Lukoil”; change of ownership; management restructuring.

УДК 114

Философские науки

В статье рассматривается проблема влияния информационных технологий на социальное пространство современного города. Основное внимание уделяется изменению вектора развития пространства и коммуникации в обществе в результате виртуализации. Виртуальная реальность рассматривается как пространство симулякров, порожденное эпохой высокоинтеллектуальных технологий. Разрушение традиционного пространства города выражается в усилении виртуализации жизни человека, в изменении форм власти и господства, в трансформации способа обмена информацией между людьми.

Ключевые слова и фразы: виртуализация; социальное пространство; Интернет; интернет-пространство; Ж. Бодрийяр; симулякр; гиперреальность.

Бабинцева Екатерина Семеновна

Вятский государственный университет

bes1987@inbox.ru

ВИРТУАЛИЗАЦИЯ СОЦИАЛЬНОГО ПРОСТРАНСТВА ГОРОДА[©]

Интерес к проблемам информационного общества, его особенностям, потребность в исследовании влияния информации на городское пространство являются тенденциями XXI века. Человек, создав такие мощные