

Ахтамов Евгений Александрович, Северьянов Михаил Дмитриевич

ЕНИСЕЙСКОЕ ОРДЕНА ЛЕНИНА РЕЧНОЕ ПАРХОДСТВО (ЕРП) В ХОДЕ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ 1985-2001 ГГ.

В статье рассматриваются основные этапы вступления Енисейского ордена Ленина речного пароходства в рыночные отношения с 1985 по 2001 гг., законодательная база преобразований. Показаны результаты внедрения хозрасчетных отношений в период перестройки, изменения в структуре пароходства в 90-е гг. XX в., особенности приватизации. Изучены главные направления социальной политики пароходства, а также влияние реформ на социальную сферу предприятия.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2015/10-1/4.html

Источник

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

Тамбов: Грамота, 2015. № 10 (60): в 3-х ч. Ч. I. С. 31-34. ISSN 1997-292X.

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

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2015/10-1/

© 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

WORLD OF KHAKASS WOMAN: NEO-TRADITIONALISTIC DISCOURSE

Anzhiganova Larisa Viktorovna, Doctor in Philosophy, Associate Professor
Khakass State University named after N. F. Katanov
Alv_9@mail.ru

The article reveals the meaning of the contradictory processes of preserving and developing the Khakass people under globalization and social transformations. The paper shows that neo-traditionalistic trend is one of efficient strategies. Special attention is paid to the dominating role of women in the development of traditional and modern societies. The author concludes that ethnic neo-traditionalism is rather symbolic and contradictory; cultural heritage itself is characterized by the incompleteness of tradition manifestation.

Key words and phrases: the Khakass people; Khakass woman; traditions; rituals; ethnic traditionalism; ethnic modernism; ethnic neo-traditionalism.

УДК 94(470)

Исторические науки и археология

В статье рассматриваются основные этапы вступления Енисейского ордена Ленина речного пароходства в рыночные отношения с 1985 по 2001 гг., законодательная база преобразований. Показаны результаты внедрения хозрасчетных отношений в период перестройки, изменения в структуре пароходства в 90-е гг. XX в., особенности приватизации. Изучены главные направления социальной политики пароходства, а также влияние реформ на социальную сферу предприятия.

Ключевые слова и фразы: Енисейское речное пароходство; модели хозяйственного расчета; социальная сфера предприятия; смена формы собственности; закрепляемость кадров; материально-технический потенциал.

Ахтамов Евгений Александрович

Северьянов Михаил Дмитриевич, д.и.н., профессор

Сибирский федеральный университет

akhtamov@gmail.com; severyanova@mail.ru

**ЕНИСЕЙСКОЕ ОРДЕНА ЛЕНИНА РЕЧНОЕ ПАРХОДСТВО (ЕРП)
В ХОДЕ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ 1985-2001 ГГ. ©**

Согласно Морскому энциклопедическому словарю под ред. Н. Н. Исанина, под пароходством подразумевается «комплексное предприятие транспорта, имеющее в своем составе флот, морские (озерные, речные) порты, судоремонтный завод, специализированные управления, отряды и другие производственные и хозяйственные подразделения, а также специальные учебные заведения» [5].

В 1985 г. речная отрасль РСФСР включала в себя 21 пароходство, 110 промышленных предприятий, 14 производственных объединений водных путей и каналов, которые объединяли более 150 портов, районных управлений и пристаней, 78 технических участков водных путей и районов гидротехнических сооружений, научно-производственные объединения, научно-исследовательские, проектно-конструкторские и строительные организации; 24 учебных заведения, 26 торговых и снабженческих предприятий и организаций и другие предприятия [2].

В состав ЕРП входили Красноярский и Подтесовский судоремонтные заводы, Красноярский, Ачинский, Лесосибирский и Игарский порты, Кызыльское, Верхне-Енисейское, Ангарское и Таймырское районные управления, Ермолаевская, Минусинская, Кононовская, Павловская ремонтно-эксплуатационные базы, Галанинская и Туруханская пристани, Красноярское речное училище, Детское речное пароходство, около 450 тарифных пунктов, пристаней, портов и организаций Министерства речного флота РСФСР [3, д. 933, л. 34].

В населенных пунктах, где структурные подразделения ЕРП являлись градо- либо селообразующими предприятиями, подразделения ЕРП вплоть до середины 90-х гг. XX в. оказывали населению жилищно-коммунальные, бытовые и торговые услуги. Часть структурных подразделений пароходства производила и реализовывала «непрофильную» товарную продукцию (пиломатериалы, товары народного потребления). Кроме того, ЕРП оказывало материальную и финансовую помощь сферам здравоохранения, образования и культуры.

Таким образом, ЕРП до 90-х гг. XX в. было своего рода государством в государстве, находилось в подчинении Министерства речного флота РСФСР, но активно участвовало в социокультурном развитии Красноярского края, Республик Хакасии и Тувы.

Трансформация ЕРП в 1986-1991 гг. происходила в рамках государства Союза ССР, основой хозяйственной системы которого была государственно-плановая экономика. В указанный период она реформировалась на основе перевода учреждений, предприятий и отраслей на хозяйственный расчет первой и второй экономических моделей.

Начало трансформации форм собственности в речной отрасли путем приватизации государственных предприятий положил Закон РСФСР от 3 июля 1991 г. № 1531-1 «О приватизации государственных и муниципальных предприятий в РСФСР». Этот процесс был ускорен после распада Союза ССР в первые годы становления государственности Российской Федерации (РФ) Указами Президента РФ от 29 декабря 1991 г. и от 1 июня 1992 г. В результате многочисленных реорганизаций, смены собственников в начале XXI столетия обладателем контрольного корпоративного пакета акций ОАО «ЕРП» стало ОАО ГМК «Норильский Никель», которым оно является и по сей день.

Таким образом, в 1991-2001 гг. командно-административную модель хозяйствования сменила либеральная модель хозяйствования, основанная на частной собственности. Это был переходный период смены моделей хозяйствования. Он характеризовался кризисом, охватившим все сферы российского общества: государственности, идеологии, культуры, духовности, экономики.

В данной статье на примере ЕРП мы проанализируем процесс трансформации командно-административной системы в либеральную модель экономики, покажем общее и особенное в том, как этот процесс происходил в ЕРП, оценим эффективность хозяйствования ЕРП в 1986-1991 и 1992-2002 гг.

На основании Постановления Совета Министров СССР от 12 июля 1985 г. № 669 «О широком распространении новых методов хозяйствования и усиления их воздействия на ускорение научно-технического прогресса», предприятия речной отрасли первыми среди транспортных министерств 1 января 1986 г. перешли на новые условия хозяйствования – на хозрасчет (первая модель). На основе этой модели хозяйствования ЕРП работало до конца 1989 г. Отметим, что в РСФСР переход предприятий и отрасли на условия хозяйствования на основе полного хозрасчета (вторая модель) начался с 1 января 1988 г.

До внедрения хозрасчетных отношений речная отрасль РСФСР демонстрировала снижение основных показателей эффективности работы. Если в десятой пятилетке (1976-1980 гг.) развития народного хозяйства СССР среднегодовые темпы роста доходов от основной эксплуатационной деятельности составляли 4,2%, то в одиннадцатой пятилетке (1981-1985 гг.) они снизились до 2,9% в год [4, с. 6].

В рамках новой хозяйственной модели деятельность каждого предприятия была нацелена на получение максимального дохода. Чем лучше работало предприятие, тем больше становился его доход. Поэтому предприятие было заинтересовано в «увеличении объема работ, снижении всех видов материальных затрат, наиболее эффективном использовании фондов, сокращении численности работников, выполнении договорных обязательств» [8, с. 3].

Внедрение хозрасчетных отношений в ЕРП способствовало повышению эффективности его работы. Исторический максимум по перевозкам был достигнут в 1989 г. и составил 28206,6 тыс. тонн [3, д. 998, л. 47]. 1986-1990 гг. хронологически совпали с XII пятилеткой развития народного хозяйства СССР (1986-1990 гг.). В годы двенадцатой пятилетки ЕРП ежегодно присуждали переходящее Красное знамя и первую премию по отрасли.

Ряд исследователей и практиков успехи ЕРП в 1986-1990 гг. связывают с деятельностью его начальника А. А. Печеника, называя двенадцатую пятилетку «пятилеткой Печеника». Действительно, А. А. Печеник обладал незаурядными организаторскими способностями и навыками, внес свой вклад в развитие ЕРП. Однако эффективность ЕРП была обеспечена реформой хозяйственных отношений.

В этот период получили значительное развитие социокультурная, жилищно-бытовая и торговая сферы, сфера обслуживания населения и работников ЕРП. Затраты на содержание объектов социальной инфраструктуры составляли значительную часть расходов пароходства. Объем капитальных вложений ЕРП в строительство в период двенадцатой пятилетки составил 109,5 млн руб., в том числе на жилищное строительство – 23,8 млн руб., народное образование – 2,5 млн руб., коммунальное строительство – 1,1 млн руб., здравоохранение – 0,7 млн руб. На здравоохранение и реконструкцию Енисейской центральной районной больницы было израсходовано 0,8 млн руб. [Там же, д. 933, л. 23].

За вторую половину 80-х гг. XX в. в эксплуатацию было введено: 300 мест детских садов (140 мест – Ермаевская РЭБ (ремонтно-эксплуатационная бригада), 100 мест – Подтёсовская РЭБ и 60 мест – Красноярский речной порт), профилакториев на 60 мест, поликлиник на 200 посещений в смену, спальный корпус пионерского лагеря на 80 мест, столовая на 100 мест, дом быта на 75 мест, аптека, две молочные кухни, магазин на 4 рабочих места, баня на 30 мест, а также начато строительство двух школ на 1800 учащихся [Там же, л. 25].

Политика повышения квалификации работников пароходства была направлена на «выращивание» управленческих кадров непосредственно на производстве. Значительный объем работы проводился по усилению мер безопасности на производстве, улучшению условий труда. Представляет интерес такое забытое сегодня явление, как культурно-воспитательная работа, создающая возможности для культурного и образовательного роста работников предприятий. Необходимо отметить, что многообразная социальная политика Енисейского пароходства была общим явлением для предприятий СССР.

В конце 1989 г. в структурных подразделениях ЕРП началось внедрение второй модели хозяйственного расчета, предполагавшей углубление экономических принципов работы в хозяйственной деятельности предприятия. На совещаниях при начальнике пароходства отмечались противоречия функционирования элементов рыночных отношений в плановой экономике: структурные подразделения пароходства, бригады не выделялись фондами материального поощрения и социального развития, премирование, как правило, велось из общих фондов предприятий, не были отработаны хозрасчетные взаимоотношения судов и ремонтно-эксплуатационных предприятий в межнавигационный период, система расчета экономических показателей в условиях нахождения судов в аренде у сторонних организаций [Там же, л. 31].

Второй период трансформации форм собственности был в два раза продолжительнее предыдущего. Для десятилетия с 1992 по 2001 гг. был характерен кризис всего народного хозяйства РФ, в том числе и в Красноярском крае. Это и гиперинфляции, и дефолт 17 августа 1998 г., и развал военно-промышленного комплекса (ВПК), лесной, химической, аграрной и других отраслей экономики, включая сферу обслуживания населения, и переделы собственности, и прочее и прочее. Кризис народно-хозяйственного комплекса, управления, социокультурной и духовной сфер общества отразился не только на сфере экономической деятельности ЕРП, но и привел к его внутренней деформации, включая управление, финансовую деятельность, материально-техническую базу, социальную сферу и т.п. Резко сократились потребности в транспортных услугах, агрессивной по отношению к ЕРП в целом оказалась внешняя рыночная среда (кредиты и ссуды, цены на нефтепродукты, цены на речные суда, услуги и т.п.).

В 1994 г. ЕРП было зарегистрировано как акционерное общество открытого типа. Государственной регистрации предшествовал подготовительный период, начавшийся в 1991 г., когда на предприятиях пароходства были созданы комиссии по приватизации. Из всех возможных путей приватизации была выбрана модель, согласно которой ЕРП приватизировалось единым транспортным комплексом. ЕРП – одно из немногих пароходств в 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. Основная заслуга в этом принадлежит А. А. Печенику. Сохранение единой структуры предприятия позволило сохранить технический потенциал подразделений пароходства, поддерживать флот в рабочем состоянии, выполнять государственный заказ по завозу грузов в районы Крайнего Севера в полном объеме [9].

Необходимо отметить, что материально-технический потенциал, созданный в СССР, в 90-е гг. XX в. фактически являлся избыточным. В 1991 г. общее количество флота, находящегося на балансе Енисейского речного пароходства, составляло 1301 единицу [3, д. 1027, л. 19]. Благодаря этому резерву ЕРП удавалось выполнять заказы на перевозку грузов. В 90-е гг. XX в. сложилась практика ремонта судов за счет оборудования, агрегатов судов, не вводимых в эксплуатацию.

Социальная политика Енисейского речного пароходства в первой половине 90-х гг. XX в. определялась теми принципами, которые сложились в советский период. Силами пароходства в первой половине 90-х гг. XX в. велось строительство домов для работников предприятия, хотя темпы строительства замедлились. Так, если в 1991 г. на балансе пароходства по городу Красноярску находилось 14294 квартиры, то в 1992 г. на балансе пароходства было 14344 квартиры [Там же, д. 1050, л. 14].

В первой половине 90-х гг. XX в. с кадрами на предприятиях пароходства сложилась непростая ситуация, связанная с нехваткой работников транспортного флота. Во многом недобор кадров был связан с нерешенной жилищной проблемой. В подразделениях пароходства не хватало мест в общежитиях. Это приводило к оттоку специалистов в другие организации. Помимо жилищной проблемы, основными причинами увольнения являлись: неудовлетворенность заработной платой, призыв молодых специалистов в ряды армии, невыполнение договорных обязательств учебными заведениями. Численность работников ЕРП сократилась с 11258 человек в 1991 г. [Там же, д. 1026, л. 57] до 6236 человек в 2000 г. [Там же, д. 1089, л. 31].

В деятельности профсоюзных организаций предприятий Енисейского речного пароходства произошли существенные изменения: акцент с воспитательной и кадровой работы, имевший место в советское время, сместился на отстаивание социально-экономических интересов работников предприятий.

Во второй половине 90-х гг. XX в. ЕРП проводило политику передачи объектов социальной сферы с баланса предприятий на балансы местных бюджетов. Необходимо отметить, что на протяжении этого периода ЕРП продолжало оказывать материальную помощь объектам социальной инфраструктуры.

Таким образом, в ходе преобразований в 80-90-е гг. XX в. ЕРП вместе с другими предприятиями речной отрасли прошло сложный путь адаптации к рыночным условиям. В 80-е гг. XX в. внедрение хозрасчетных отношений первоначально имело положительный результат, который впоследствии был ограничен противоречиями, возникшими в результате функционирования элементов рыночных отношений в плановой экономике. В 90-е гг. XX в. происходило становление государственности РФ. Этот процесс был связан с переходом от планово-административной к рыночной экономике. В результате реформ 90-х гг. XX в. значительная часть предприятий РФ из государственного сектора экономики перешла в частный. При этом руководство предприятий в значительной степени влияло на выбор модели приватизации. Отличительной особенностью приватизации ЕРП являлось сохранение в единой управленческой структуре всех подразделений пароходства. Отметим, что либерализация была задумана и проведена сверху, а затронула всех и каждого работавшего в ЕРП. Приспособление к хозяйствованию в условиях рыночных отношений потребовало корреляции всех сфер жизнеобеспечения ЕРП.

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. 2012. № 7 (21): в 3-х ч. Ч. 2. С. 29-31.
2. **Гончаров Б. М.** О социальной политике Енисейского речного пароходства: интервью с начальником отдела кадров Енисейского речного пароходства в 1985-2010 гг. / записал Е. А. Ахтамов (15.03.2013) // Из личного архива автора.
3. **Государственный архив Красноярского края (ГАКК).** Ф. 890. Оп. 1.
4. **Давыдов Н.** В новых условиях хозяйствования // Речной транспорт. 1986. № 5. С. 4-6.
5. **Пароходство** [Электронный ресурс]. URL: <http://www.korabel.ru/dictionary/detail/1227.html> (дата обращения: 02.07.2014).

6. Рыжова Л. П. Адаптация речного транспорта России к рыночным преобразованиям: автореф. дисс. ... д.э.н. М., 1998. 50 с.
7. Северьянов М. Д. Современный этнофедерализм: российские проблемы в сравнительной перспективе // Централь-ноазиатские исторические чтения: сб. материалов III Междунар. науч.-практ. конф. (г. Кызыл, 20-21 июня 2014 г.) / ред. З. Ю. Доржу, В. М. Дамдынчал, А. А. Стороженко. Кызыл: РИО ТувГУ, 2014. Вып. 3. С. 180-183.
8. Селезнёва Н., Скобелёва И., Юров Б., Шматурова В. Речной транспорт на пути к рынку // Речной транспорт. 1991. № 9. С. 2-6.
9. Шишкин А. Ф. О проблемах Енисейского речного пароходства: интервью с главным специалистом по перевозкам и производственным вопросам Енисейского речного пароходства / записал Е. А. Ахтамов (19.03.2013) // Из личного архива автора.

THE YENISEI ORDER OF LENIN INLAND NAVIGATION COMPANY IN THE PROCESS OF TRANSFORMATIONS OF 1985-2001

Akhtamov Evgenii Aleksandrovich
Sever'yanov Mikhail Dmitrievich, Doctor in History, Professor
Siberian Federal University
akhtamov@gmail.com; severyanova@mail.ru

The article examines the basic stages of the Yenisei Order of Lenin Inland Navigation Company entering into market relations from 1985 till 2001, the legislative basis of the transformations. The paper shows the results of introducing self-supporting relations in the period of the restructuring, changes in the structure of the navigation company in the 90s of the XX century, the peculiarities of the privatization; considers the main trends of the social policy of the navigation company, and also the reforms influence on the social sphere of the enterprise.

Key words and phrases: The Yenisei Inland Navigation Company; self-support models; social sphere of enterprise; changing the form of property; staff consolidation; material and technical potential.

УДК 94(571.54)

Исторические науки и археология

Рассмотрены особенности организации торговли и общепита в районах пионерного освоения на примере городов и поселков БАМа в 1970-80-е гг., проанализированы проблемы формирования системы рабочего снабжения. Выявлено отставание в сооружении объектов торговли от темпов роста населения в зоне строительства магистрали. Определены причины низкой обеспеченности строителей торговыми предприятиями, среди которых – «остаточный» принцип финансирования, ведомственная разобщенность, неразвитость транспортной сети, суровый климат и т.д.

Ключевые слова и фразы: транспортная система; железнодорожное строительство; БАМ; торговля; общественное питание; потребительская кооперация; рабочее снабжение.

Байкалов Николай Сергеевич, к.и.н., доцент
Бурятский государственный университет
baikalov@bsu.ru

ТОРГОВОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ СТРОИТЕЛЕЙ БАМА®

Одним из основных путей привлечения населения в зону сооружения Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (БАМа) в 1970-1980-е гг. являлось привилегированное товарное снабжение строителей. Несмотря на усилия советской пропаганды, акцентирующей внимание исключительно на моральных мотивах приезда на БАМ, в сознании большинства «стройка века» ассоциировалась с большими заработками, изобилием товаров и прочими символами материальным благополучия. Ходили легенды о переполненных продуктами полках магазинов на БАМе, импортной одежде и бытовой технике, к которой имели доступ рядовые строители, целевых чеках на приобретение автомобилей. Жители соседних районов специально приезжали «отовариваться» в бамовские магазины, а гостивший на «большой земле» родственник с БАМа воспринимался как вернувшийся из длительной заграникомандировки человек.

Как же удалось организовать такое успешное снабжение в столь короткие сроки в непростых условиях Севера, и было ли оно настолько успешным – на эти вопросы мы попытаемся ответить в данной статье.

Первоначально организация торгового обслуживания строителей БАМа была возложена на потребительскую кооперацию, при которой в 1974 г. создаются отделы по торговле в северных районах и на БАМе. Однако резкий приток населения и возрастание объемов строительства, а также отсутствие необходимых ресурсов выдвинули на повестку дня вопрос о развертывании системы специального снабжения по аналогии с более ранними сибирскими стройками. В кратчайшие сроки создаются три управления рабочего снабжения (далее УРС) Минтрансстроя СССР – Ангарстрой, Нижнеангарсктрансстрой, БАМстройпуть.