

УДК 94(571.1/.5)

ББК 63.3(253)6-2

**Сравнительный анализ экономической эффективности
Енисейского ордена Ленина речного пароходства (ЕРП)
в условиях перехода к рыночным отношениям
(1985–1998 гг.)**

Е.А. Ахтамов, М.Д. Северьянов

Сибирский федеральный университет (Красноярск, Россия)

**The Comparative Analysis of the Economic Efficiency
of the Yenisei River Shipping Company by Name of Lenin
(YRSC) in the Circumstances of Transition to Market
Economy (1985–1998)**

E.A. Akhtamov, M.D. Severiyanov

Siberian Federal University (Krasnoyarsk, Russia)

Статья посвящена анализу деятельности Енисейского ордена Ленина речного пароходства в период с 1985 по 1998 г. На примере речной отрасли рассмотрены результаты политики перестройки, проводившейся в во время 12-й пятилетки. Показаны отличительные черты первой и второй моделей хозяйственного расчета, результаты внедрения хозрасчетных отношений во второй половине 80-х гг. XX в. Рассмотрены изменения в структуре пароходства в 90-е гг. XX в., роль начальника пароходства А.А. Печеника в выборе модели приватизации, отличительные черты приватизации пароходства. Показана законодательная база преобразований. Рассмотрены основные показатели деятельности пароходства в период реформ. Показаны основные направления социальной политики пароходства: строительство жилья, содержание объектов социальной инфраструктуры, мероприятия, направленные на сокращение оттока кадров, повышение квалификации работников пароходства, деятельность профсоюзных организаций. Затронут такой аспект социальной политики второй половины 1990-х гг., как передача объектов социальной инфраструктуры с баланса предприятий пароходства на балансы местных бюджетов.

Ключевые слова: Енисейское ордена Ленина речное пароходство, первая и вторая модель хозяйственного расчета, социальная сфера предприятия.

DOI 10.14258/izvasu(2015)4.2-03

Согласно Морскому энциклопедическому словарию под ред. Н.Н. Исанина, под пароходством подразумевается «комплексное предприятие транспорта, имеющее в своем составе флот, морские (озерные,

The article analyses the functioning of the Yenisei River Shipping Company by Name of Lenin (YRSC) during the reform period in 1985-1998. The river branch serves as an example for the perestroika policy results. The authors show the features of the first and second models of the cost accounting, the results of self-supporting basis application in the second half of the 80s. The authors show the changes in the structure of the shipping company in the 1990s, the role of the head of the shipping company Mr. A. A. Pechenik in privatization model choice, the distinctive features of the shipping company privatization. The authors explore of the legislative basis of the reforms. The primary indexes of enterprise activity, including the ones in social sphere, have been shown. The authors point at the principal directions of enterprise social policy: housing, maintenance of social infrastructure, measures for reducing of the personnel outflow, development of employee vocational competence, the activities of trade unions. The authors show such aspect of social policy as the transition of enterprise social infrastructure from the enterprise balance to the balances of local budgets.

Key words: Yenisei River Ship Company by Name of Lenin, the first and the second models of cost accounting, social sphere of enterprise.

речные) порты, судоремонтный завод, специализированные управления, отряды и другие производственные и хозяйственные подразделения, а также специальные учебные заведения» [1].

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, 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 1990-х гг. было своего рода государством в государстве, находилось в подчинении Министерства речного флота РСФСР, но активно участвовало в социокультурном развитии Красноярского края, Республик Хакасия и Тува.

Трансформация ЕРП в 1986–1991 гг. происходила в рамках государства СССР, 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 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 корпора-

тивного пакета акций ОАО «ЕРП» стало ОАО ГМК «Норильский Никель», им оно является и по сей день.

Таким образом, в 1991–1998 гг. командно-административную модель хозяйствования сменила либеральная, 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 1992–1998 гг.

На основании Постановления Совета Министров СССР от 12 июля 1985 г. № 669 «О широком распространении новых методов хозяйствования и усилении 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 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 10-й пятилетке (1976–1980 гг.) развития народного хозяйства СССР среднегодовые темпы роста доходов от основной эксплуатационной деятельности составляли 4,2%, то в 11-й 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» [5, с. 3].

Внедрение хозрасчетных отношений в ЕРП способствовало повышению эффективности его работы. Исторический максимум по перевозкам был достигнут в 1989 г. и составил 28 206,6 тыс. т [3, л. 47]. Хронологически 1986–1990 гг. совпали с 12-й пятилеткой развития народного хозяйства СССР (1986–1990 гг.). В годы 12-й 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 12-ю пятилетку «пя-

тилеткой 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 12-й 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. [3, л. 23].

За вторую половину 1980-х гг. в эксплуатацию было введено 300 мест детских садов (140 мест — Ермолаевская РЭБ (ремонтно-эксплуатационная бригада), 100 мест — Подтёсовская РЭБ, и 60 мест — Красноярский речной порт), профилакториев на 60 мест, поликлиник на 200 посещений в смену, спальня корпус пионерского лагеря на 80 мест, столовая на 100 мест, дом быта на 75 мест, аптека, две молочные кухни, магазин на четыре рабочих места, баня на 30 мест, а также начато строительство двух школ на 1800 учащихся [3, л. 25].

Политика повышения квалификации работников пароходства была направлена на подготовку 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 наделялись 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 эконо-

мических показателей в условиях нахождения судов в аренде у сторонних организаций.

Второй период трансформации форм собственности в два раза продолжительнее предыдущего. Для 90-х гг. XX в. был характерен кризис всего народного хозяйства РФ, в том числе и в Красноярском крае. Это и гиперинфляция, 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 привели к его внутренней деформации, включая управление, финансовую деятельность, материально-техническую базу, социальную сферу и т.п. Резко сократились потребности в транспортных услугах, агрессивным 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 [6]. Сохранение единой структуры предприятия позволило сохранить технический потенциал подразделений пароходства, поддерживать флот в рабочем состоянии, выполнять государственный заказ по заводу грузов в районы Крайнего Севера в полном объеме [7, с. 30].

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 единицы [3, л. 19]. Благодаря этому резерву ЕРП удавалось выполнять заказы на перевозку грузов. В 1990-е гг. сложилась практика ремонта судов за счет оборудования, агрегатов судов, не вводимых в эксплуатацию.

Социальная политика Енисейского речного пароходства в первой половине 1990-х гг. определялась теми принципами, которые сложились в советский пе-

риод. Силами пароходства велось строительство домов для работников предприятия, хотя темпы строительства замедлились. Так, если в 1991 г. на балансе пароходства по городу Красноярску находилось 14 294 квартиры, то в 1992 г. на балансе пароходства было 14 344 квартиры [3, л. 14].

В первой половине 1990-х гг. 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 армию, невыполнение договорных обязательств учебными заведениями. Численность работников ЕРП сократилась с 11 258 человек в 1991 г. до 6236 человек в 2000 г. [3, л. 31, 57].

Во второй половине 1990-х гг. 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.

В 90-е гг. XX в. происходило становление государственности РФ. Этот процесс был связан с переходом от планово-административной к рыночной экономике [8, с. 181]. В результате реформ 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. Это позволило ЕРП адаптироваться к рыночным условиям, своевременно доставлять все предъявленные к перевозке грузы. Приспособление к хозяйствованию в условиях рыночных отношений потребовало корреляции всех сфер жизнеобеспечения ЕРП. Отметим, что либерализация была задумана и проведена сверху, а затронула всех и каждого работавшего в ЕРП.

Библиографический список

1. Морской энциклопедический словарь : в 2-х т. — Т. 2. // Словарь морских терминов. [Электронный ресурс]. — URL: <http://www.korabel.ru/dictionary/detail/1227.html> (дата обращения 02.07. 2014).
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 лич. арх. автора.
3. Государственный архив Красноярского края (ГАКК). — Ф. 890. — Оп. 1.
4. Давыдов Н. В новых условиях хозяйствования // Речной транспорт. — 1986. — № 5.
5. Селезнёва Н., Скобелёва И., Юров Б., Шматурова В. Речной транспорт на пути к рынку // Речной транспорт. — 1991. — № 9.
6. 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 лич. арх. автора.
7. 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. — № 7–2.
8. Северьянов М.Д. Современный этнофедерализм: российские проблемы в сравнительной перспективе // Центральноазиатские исторические чтения : сб. матер. III Междунар. науч.-практ. конф. (г. Кызыл, 20–21 июня 2014 г.). — Вып. 3.— Кызыл, 2014.