

предвыборной кампании. Это позволяет нам говорить о развитии уровне пиар-технологий в Красноярском крае и констатировать тенденцию нарушений в период выборов, который можно назвать периодом борьбы за передел ресурсов одного из самых богатых регионов России.

Литература

1. Fiske J. Understanding popular culture. London etc., 1992. 317 p.

2. Patterson T.E. Out of order. New York, 1993. 276 p.

3. Почепцов Г.Г. Информационные войны. [б.м.] Рефл-бук, 2001. 576 с. (Сер. Образовательная б-ка).

4. Комарицын С.Г. Роль СМИ в выборах в законодательное собрание Красноярского края // Роль СМИ в региональных выборах 2001 года: материалы конф. ИРИС, 4-5 марта 2002 г. М., 2002. С. 18-24.

5. Медиакарта печатных СМИ Красноярского края. - Лич. арх. Э. Лазовского, сотрудника управления по мониторингу СМИ при администрации Красноярского края (в 1998-2002 гг.).

УДК 94(470)

**ПРЕДПРИЯТИЯ РЕЧНОЙ ОТРАСЛИ В УСЛОВИЯХ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ
В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ 1990-х гг.**

(по материалам Енисейского речного пароходства)

*М.Д. Северьянов**, *д-р ист. наук, СФУ, Красноярск*
Е.А. Ахтамов, *соискатель КрасГМУ, Красноярск*
В.А. Кудашкин, *канд. ист. наук, БрГУ, Братск*

В статье рассматривается процесс приватизации предприятий речной отрасли в первой половине 90-х гг. XX в., дана оценка экспертов о проводившихся преобразованиях. Показаны отличительные черты приватизации Енисейского речного пароходства, последствия приватизации для речной отрасли в целом.

Ключевые слова: Енисейское речное пароходство, смена формы собственности, законодательная база, особенности приватизации

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.

История Енисейского речного пароходства («ЕРП») 90-х гг. главным образом представлена произведениями мемуарного характера. Особо следует выделить произведения И.А. Булавы. Отдельные экономические и технические аспекты деятельности АО «ЕРП» рассматриваются в работах О.В. Фисик, В.В. Байкалова. Научные работы по истории пароходства периода 90-х гг. отсутствуют. Научная новизна статьи в том,

что она является одной из первых попыток рассмотреть на примере АО «ЕРП» 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 их последствия для Енисейского речного пароходства.

Целью проводившихся реформ было создание различных форм собственности, чтобы в их конкурентной борьбе за потребителя повысилась эффективность перевозок, было достигнуто полное удовлетворение спроса на транспортные услуги, улучшилась мотивация труда работников.

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

В результате проводимых реформ предприятия становились субъектами экономических отношений, принимали от государства функцию прямого хозяйственного управления. Именно этот процесс получил название разгосударствления. «В дальнейшем это понятие было уточнено – под ним стали понимать широкий процесс преобразования государственных предприятий в предприятия, основанные на негосударственных формах собственности. Разгосударствление непосредственно связано с процессом приватизации, которая означает приобретение отдельными гражданами в собственность государственных предприятий» [5, с. 2].

Рядом авторов высказывались сомнения относительно методов проведения реформ и того, что речной транспорт – крупнейшая отрасль, «оказалась также в числе приватизируемых, наряду с предприятиями торговли, бытового обслуживания, сельского хозяйства, жилищного строительства, небольших промышленных объектов, занятых производством и сбытом товаров и услуг народного потребления» [1, с. 2]. Отмечалась необходимость проведения приватизации как способа по-

вышения эффективности транспортной отрасли в целом, а с другой стороны, говорилось о необходимости создания альтернативных форм собственности, что законом не предусматривалось.

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 фондоемкость предприятий речной отрасли, когда самостоятельное расширение производства предприятием практически невозможно, и «до 1992 г. оно обеспечивалось в значительной мере за счет централизованных капиталовложений» [Там же, с. 2]; несмотря на низкую рентабельность, пароходство не может сменить основной вид деятельности, перейти на более выгодные промышленные отрасли – «его многочисленные подразделения в виде портов, заводов, ремонтно-эксплуатационных баз флота, других служб также не могут этого сделать, в отличие от тысяч малых и средних предприятий, которые при приватизации с присущей частному капиталу легкостью могут переключаться на выпуск новой продукции» [Там же, с. 2].

Е.В. Зубарев, в 1990-е гг. президент Северо-Западного пароходства, к особенностям приватизации в России отнес тот факт, что формирование акционерной собственности у нас в стране происходило «не по законам цивилизованного общества» [4, с. 10]. 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. Как положительный момент он отметил, что в результате преобразований сформировался новый класс собственников – работников предприятий, заинтересованных в конечном результате.

Процесс разгосударствления и приватизации предприятий речного транспор-

та, начавшийся в 1992 г., к 1996 г. большей частью завершился – было приватизировано 93 % предприятий, подлежащих этому процессу

Работа по преобразованию Енисейского ордена Ленина речного пароходства в акционерное общество велась с начала 1990-х гг. 23 сентября 1992 г. на конференции трудового коллектива пароходства был принят устав акционерного общества «Енисейское речное пароходство» [6, с. 1]. Предприятия, входящие в структуру Енисейского речного пароходства, становились дочерними предприятиями АО «ЕРП», а также его филиалами и отделениями. 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-флоте» – 89,6 %. 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. АО «ЕРП» прошло государственную регистрацию. В государственной собственности остались 25,5 % обыкновенных акций АО «ЕРП». Всего пароходство зарегистрировало в краевом финуправлении выпуск 411223 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 АО «ЕРП», зарегистрировано краевым комитетом по

управлению госимуществом в ФРАП 7,6 %. Таким образом, более 66 % акций обрели своих владельцев» [Там же, с. 1].

Особенностью приватизации Енисейского речного пароходства явилось то, что АО «ЕРП» – единственное пароходство на территории России, которое в результате преобразований с начала 1990-х гг. сумело сохранить в единой управленческой структуре грузовой и пассажирский флот, портовое хозяйство, производственные мощности предприятий судоремонта, судостроения и комплексного обслуживания флота, торгово-снабженческие предприятия. По мнению А.Ф. Шишкина, работавшего в этот период советником генерального директора АО «ЕРП», причина сохранения единой структуры пароходства – в особой роли А.А. Печеника, в начале 1990-х гг. работавшего на посту начальника пароходства. План приватизации, подразумевающий создание на базе отдельных подразделений пароходства – портов, ремонтно-эксплуатационных бригад, судостроительного завода – дочерних акционерных обществ, был утвержден в 1991 г. А.А. Печеник настоял на том, чтобы за АО «ЕРП» был сохранен контрольный пакет акций образующихся дочерних предприятий.

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 21297,7 тыс. тонн грузов в 1991 г. до 3752 тыс. тонн в 1998 г. [2, д. 1030. л. 58; 3, д. 1081. л. 43]. Так, для завоза грузов на Север было бы достаточно Красноярского или Лесосибирского портов. Поддержание технического состояния каждого из этих портов на уровне, необходимом для выполнения государственного заказа, в условиях конкуренции между ними и снизившихся объемов перевозок было бы невозможно – один выигрывал бы за счет другого. Сохранение же подразделений

пароходства в единой структуре позволило, с одной стороны, перераспределять объемы перевозок в Енисейском регионе таким образом, чтобы обеспечить работой все порты и сохранить их технический потенциал на достаточном уровне, с другой – дало возможность пароходству использовать этот технический потенциал. Это было особенно важно для завоза грузов на Север. Небольшие частные транспортные предприятия, образовавшиеся в 1990-х гг., не могли справиться с этой задачей.

Говоря об итогах проведения приватизации в России 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, возникающие в результате дробления пароходств, не имели достаточных средств для модернизации, часто работали в убыток. Ситуация осложнялась общим экономическим спадом в стране, падением объемов перевозок, выпуска промышленной продук-

ции, погрузочно-разгрузочных работ. По Енисейскому речному пароходству положительным итогом приватизации было сохранение предприятием единой структуры, что, в свою очередь, позволило сохранить технический потенциал подразделений пароходства.

Литература

1. Баранов И., Мазо А., Беляева Н. Приватизация пароходства // Речной транспорт 1992. № 4-5. С. 2-4
2. Отчет АО «Енисейское речное пароходство» // Государственный архив Красноярского края (ГАКК). Ф. 890. ОП. 1. Там же // Д. 1030. Л.58
3. Отчет АО «Енисейское речное пароходство» // ГАКК. Ф. 890. ОП. 1. Д. 1081. Л. 43
4. Зайцев А. Порты в условиях рынка // Речной транспорт. 1995. № 1. С. 2-11
5. Зубарев Е. На переходном этапе // Там же. 1993. № 1. С. 9-12
6. Речной транспорт на пути к рынку / Н. Селезнёва, И. Скобелёва, Б. Юров, В. Шматурова // Там же. 1991. № 9. С. 2-6.
7. Производственное совещание // Речник Енисея, 1994. 17 сент.

УДК 94(571):332

РЕФОРМИРОВАНИЕ СОВЕТОВ НАРОДНЫХ ДЕПУТАТОВ И СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ (1985-1993 гг.)

С.А. Солдатов*, канд. ист. наук
В.В. Кондратьев, аспирант
БрГУ, Братск

Статья посвящена изучению организаторской деятельности местных Советов народных депутатов и их роли в развитии сельского хозяйства Иркутской области в период трансформации советской системы. Работа основана на документальных материалах, освещает деятельность органов местной власти на всех уровнях – от областного до сельских Советов.

Ключевые слова: Советы народных депутатов, местное управление, сельское хозяйство, сельские Советы, постоянные комиссии, агропромышленный комплекс, плановая экономика, потребительская кооперация, аграрная реформа.

* - автор, с которым следует вести переписку.