

ПРИВАТИЗАЦИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА, 1990-е годы



Владилен Васильевич ЗЕЛЕНЦОВ,
кандидат исторических наук, профессор
МГУ им. адм. Г.И. Невельского

При всей неоднозначности оценок нашего транспорта в дореформенный период, нельзя не признать, что СССР располагал достаточно мощной системой, включавшей в себя все виды современного транспорта — железнодорожный, морской и речной, автомобильный, воздушный и трубопроводный.

Общая протяженность сети внутренних путей сообщения к 1990 г. превысила 3 млн. км, в том числе эксплуатационная длина железных дорог составляла около 150 тыс. км, автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием — около 1,2 млн. км, воздушных линий гражданской авиации — свыше 1 млн. км, судоходных внутренних водных путей — свыше 120 тыс. км. Ускоренными темпами развивался трубопроводный транспорт, протяженность всех магистралей которого уже в 1987 г. составляла более 280 тыс. км. Основные производственные фонды всех видов транспорта к 1990 г. оценивались в 320 млрд. руб.¹

Экономическая реформа на морском транспорте заключается в формировании различных форм собственности, в структурной перестройке экономики морского транспорта, в создании новой системы мотивации труда работников и повышении эффективности предприятий отрасли.

Проблема становления многообразных форм собственности на основе разгосударствления и приватизации — одна из ключевых при переходе к рыночной экономике. Процесс этот, начатый в России в 1992 г. в том числе на морском транспорте, продолжается и в настоящее время. При этом необходимо выделить три основных подхода трансформации государственной собственности в иные формы, которые существовали в общественном сознании в начальном периоде подготовки приватизации в стране².

Первый заключался в передаче государственных предприятий в собственность трудовых коллективов. Второй предполагал разделение всей государственной собственности или определенной ее части между членами общества. Отличительная особенность третьего подхода — продажа государственной собственности. В основу практики разгосударствления и приватизации на морском транспорте в полном соответствии с законодательством Российской Федерации был положен третий подход, существенно дополненный элементами первого и второго.

Законодательством были предусмотрены определенные льготы для трудовых коллективов по приобретению имущества в рассрочку, а части его — безвозмездно.

Принятый в июле 1991 г. Закон «О приватизации государственных и муниципальных предприятий в РФ», как и другие законодательные акты по его развитию необходимо рассматривать в тесной связи с законами «О собственности в РФ» и «О предприятиях и предпринимательской деятельности»³. Именно эти три базовых закона стали основой для перехода к рыночным отношениям, в том

числе и в сфере транспорта. Однако начавшийся процесс приватизации не начал, что государственная собственность должна быть полностью устранена, так как она являлась основной не только в переходный период, но и в дальнейшем должна была составить около 40% стоимости основных фондов. Мировой опыт свидетельствует, что чисто государственный сектор целесообразен в технологически реально обобществленных структурах и в тех, необходимость которых диктуется общими социальными целями и задачами. К ним наряду с энергетикой, обороной, освоением космоса и океана, воспроизводством окружающей среды могут относиться и некоторые транспортные системы, имеющие стратегическое значение для страны, например, железнодорожный транспорт.

Предприятия морского транспорта вошли в список объектов, приватизация которых могла быть осуществлена только по решению правительства Российской Федерации. Приватизации не подлежали портовые сооружения, атомный, учебный и спасательный флот, производственное объединение водных путей и каналов, судоходные инспекции. Конкретный способ приватизации любого предприятия морского транспорта определялся соответствующим комитетом по управлению имуществом в соответствии с основными положениями, нормативными документами и учетом мнения трудового коллектива.

Государственная программа приватизации, разработанная на 1993 г., в принципе развивала идеи программы 1992 г. В то же время накопленный опыт, изменившаяся экономическая и социальная обстановка определили и новые подходы к решению ряда проблем. В рамках этой программы был поставлен важный вопрос об организации продажи акций не только по закрытой подписке, что по большинству предприятий морского транспорта Дальнего Востока было уже сделано, но и продаже акций всем остальным гражданам на открытых чековых аукционах.

Впервые были разрешены платежи приватизационными чеками за выкуп арендного имущества, что также имело принципиальное значение для ряда пароходств, портов и заводов отрасли, решивших избрать этот способ приватизации.

В декабре 1993 г. была принята «Государственная программа приватизации государственных и муниципальных предприятий в Российской Федерации», которая стала определяющим законодательным актом в целом по всем проблемам приватизации на ближайшие годы, устанавливающим цели, задачи, приоритеты, ограничения и т.д.

Предприятия морского транспорта России вступили в процесс приватизации в довольно сложной ситуации и прежде всего по флоту. Основные реалии здесь были следующие. В результате раздела народного хозяйства между бывшими республиками на долю России пришлось лишь около 55% дедвейта морского транспортного флота. Этот флот уже тогда не отвечал потребностям страны в морских каботажных и внешнеторговых перевозках. Большинство судов устарело и подлежало замене (средний возраст — более 17 лет)⁴.

Стало утрачивать свои позиции и крупнейшее пароходство нашего бассейна — Дальневосточное морское пароходство, где в начале 1980 г. в эксплуатации находилось 265 транспортных судов⁵. Это был достаточно современный по тем временам флот, созданный в основном в 70-е годы при активном участии популярного начальника ДВМП тех лет Валентина Петровича Бянкина.

В 1990 году в составе Дальневосточного пароходства осталось только 204 транспортных судна⁶. В целом, к началу процесса приватизации на морском транспорте насчитывалось 162 государственных предприятия, из которых 110 подлежали преобразованию в акционерные общества. Для 52 предприятий и организаций разрабатывались новые организационно-правовые формы, которые не были предусмотрены действовавшими в то время законами.

В 1992 г. в акционерные общества были преобразованы 22 предприятия морского транспорта:

10 портов — Восточный, Находкинский, Посыет, Владивостокский, Санкт-Петербургский, Новороссийский, Туапсинский, Холмский, Мурманский, Архангельский;

7 пароходств — Приморское, Новороссийское, Балтийское, Дальневосточное, Сахалинское, Северное, Мурманское;

5 судоремонтных заводов — Мурманский, Совгаванский, Туапсинский, Находкинский, Владивостокский⁷.

Анализ результатов первого этапа акционирования позволяет сделать вывод: при проведении закрытой подписки наиболее грамотно, если говорить о предприятиях морского транспорта Дальнего Востока, это было сделано в Дальневосточном морском пароходстве. Здесь абсолютное большинство ее участников смогли получить по 35—45 акций АО ДВМП.

Комиссию по проведению закрытой подписки при акционировании возглавлял заместитель начальника пароходства Александр Анатольевич Луговец, ставший затем первым заместителем министра транспорта Российской Федерации.

В целях сохранения возможности государственного регулирования деятельности морского транспорта в условиях рыночных отношений и обеспечения государственных нужд при перевозках грузов в районы Крайнего Севера и Дальнего Востока, перевалки внешнеторговых грузов в морских портах по предложению Министерства транспорта госкомимущество в планах приватизации акционерных обществ предусматривалось закрепление в государственной собственности пакетов акций на срок до трех лет.

Начавшиеся в 1993 г. чековые аукционы предоставили массовому инвестору возможность использовать приватизационные чеки по прямому назначению и стать акционерами морских организаций. В ходе приватизации предприятий морского транспорта Дальневосточного бассейна их трудовые коллективы выбрали в основном второй вариант. По первому варианту шла приватизация в портах Ванино и Восточном, Находкинском судоремонтном заводе⁸.

По мнению генерального директора ОАО «Находкинский судоремонтный завод» Евгения Захаровича Чижана, высказанному им впоследствии автору статьи, избрание первого варианта предоставления льгот на конференции коллектива завода было ошибочным и связано в основном с явно недостаточной разъяснительной работой о преимуществах второго варианта.

Таким образом, большинство коллективов выкупили 51% акций уставного капитала общества по закрытой подписке. В среднем за государством было закреплено 20—25% акций, остальные подлежали открытой продаже. Но в процессе разгосударствления средств производства предприятий морского транспорта возникли новые проблемы, связанные с недостаточным учетом специфики акционирования и приватизации морских портов и ряда пароходств, обеспечивающих районы Арктики и Дальнего Востока. Усложняло приватизацию в отрасли и то, что на начальном этапе ее проведения не было законодательно установленного, четкого и полного перечня имущества, не подлежавшего приватизации. Поэтому судоремонтные заводы вынуждены были оспаривать право приватизации доков. Не был своевременно определен и соответствующий перечень имущества портов. Сложилась ситуация, при которой стивидорной компании необходимо было брать в аренду портовые сооружения у трех владельцев: портовые площади — у акционерных обществ, образованных на базе портов; гидротехнические сооружения — у Комитета по управлению государственным имуществом; земельные участки — у местных органов власти.

Преобразование государственных предприятий в АО и создание коммерческих предприятий разрушило прежнюю административную систему управления морским транспортом и отлаженные технологические и экономические связи с другими видами транспорта и грузовладельцами.

Морские порты осуществляют завоз и вывоз грузов на 90% железнодорожным транспортом, предприятия которого вообще не подлежат акционированию.

Поэтому требовалась соответствующая законодательная база, которая могла бы определить правила взаимодействия всех видов транспорта в условиях различных форм собственности.

На территории акционерного порта было образовано три группы организаций: морская администрация — портовые власти; коммерческие структуры, включающие в себя стивидорные, транспортно-экспедиторские, буксирные, шипчандлерские и др. компании; государственные органы — таможня, пограничный отряд и т.д.

Это и обусловило то, что с целью регламентации деятельности морских администраций портов и определения более четких границ портового имущества, не подлежащего приватизации, правительством РФ было принято постановление от 17 декабря 1993 г. № 1299 «Об организации управления морскими портами»⁹. Последняя государственная программа приватизации государственных и муниципальных предприятий в Российской Федерации развивала и в определенной степени стимулировала этот процесс с учетом отраслевых и региональных особенностей, а также решала ряд специфичных проблем по морскому транспорту.

Следует отметить, что перечень предприятий и объектов транспорта, запрещенных к приватизации, достаточно ограничен и включает только те, приватизация которых практически недопустима, исходя из требований безопасности, соблюдения стратегических общегосударственных интересов и т.д. Объекты этого типа находятся в государственной собственности в большинстве стран мира. Удельный вес стоимости основных фондов предприятий морского транспорта, намеченных в соответствии с нормативными документами к акционированию и приватизации, составляет 74,2% от всех фондов, в том числе по пароходствам 84,9% и портам 69,3%. Это выше, чем средний показатель по всему транспортно-дорожному комплексу страны, который составил 68,5% (без учета железнодорожного транспорта и автомобильных дорог общего пользования)¹⁰.

Как уже было подчеркнуто, наиболее сложные проблемы возникли при акционировании крупнейших портов России, имеющих общегосударственное стратегическое значение, в числе которых — дальневосточные порты Владивосток, Находка, Ванино, Порт Восточный.

Акционерным обществом, созданным на базе морских портов, из-за низкой прибыли стала невыгодной переработка грузов для Крайнего Севера, а также продовольственных и других трудоемких грузов. Регулирование их перевалки требует больших дотаций из госбюджета, которые значительно превышают поступления денежных средств от приватизации. Эти проблемы требовали решения, как и то, что при приватизации портов, как правило, должна предусматриваться реорганизация учреждаемых акционерных обществ с созданием конкурирующих производственно-коммерческих структур в виде стивидорных, терминальных, транспортно-экспедиторских, агентских, посреднических и других компаний.

Ряд предприятий морского транспорта акционировались без глубокого учета отраслевых особенностей и стратегических интересов России. Так, комитетом по управлению имуществом Находки без согласования с федеральными органами были преобразованы в акционерные общества открытого типа Приморское морское пароходство, Находкинский морской торговый порт и Находкинский судоремонтный завод. При этом закрепление акций в государственной собственности не было предусмотрено, поэтому после их продажи членам коллектива по закрытой подписке все остальные должны были идти в свободную продажу.

Приватизация же на общих основаниях только Приморского морского пароходства, которое обеспечивает завоз нефтепродуктов в Арктику, привела к необходимости выплачивать в виде фрахта ежегодно до 60—70 млн. американских дол. (для обеспечения равновыгодности каботажных перевозок в Арктику по сравнению с заграничными). В этом направлении представлялось ло-

гичным, но явно опоздавшим предложением Министерства транспорта России о том, что на первом этапе приватизации за государством должен быть закреплен контрольный пакет акций в размере 51% уставного капитала по всем акционерным обществам, создаваемым на базе морских портов федерального значения и пароходств, осуществляющих завоз грузов в Арктику, и лишь после создания соответствующей законодательной и нормативной базы размер этого пакета акций мог быть снижен до уровня 25,5%¹¹.

В ходе подготовки и проведения широкой приватизации на морском транспорте страны, в том числе на Дальнем Востоке, важно было изучение, а затем использование зарубежного опыта. Тем более что анализ опыта развития национальных транспортных систем в странах как переходящих на рыночную экономику, так и с развитой рыночной экономикой показывает, что коммерциализация и приватизация предприятий транспорта, проводимая без учета их принципиальных особенностей, может вызвать дезинтеграцию перевозок, снижение безопасности транспортного процесса и обеспеченности в перевозках населения, а также всей экономики России.

Например, вряд ли могла быть взята за основу в наших условиях схема приватизации, принятая для морского транспорта в Польше. В то же время схемы, разработанные в польских портах Гданьск, Гдыня и Щецин, могут быть частично использованы в ходе дальнейшего развития процесса приватизации портов Российской Федерации. Там была предусмотрена продажа акций служащим и рабочим порта, затем промышленным предприятиям и клиентуре порта и в последнюю очередь — иностранным инвесторам. Каждый из этих портов организовал паромное сообщение со Швецией, Финляндией и Данией с дальнейшей ориентацией на то, что со временем Скандинавия станет для многих поляков доступным местом отдыха¹².

Порт Щецин, первым воспользовавшийся преимуществами приватизации, приложил немало усилий для продления уже действующих контактов с западными партнерами и создания совместных предприятий. Следует подчеркнуть, что условия деятельности этих трех портов по отношению к странам Скандинавии в определенной степени имеют сходство с исходными условиями важнейших портов Приморья по отношению к ближайшим странам этого региона Азии. Таким образом может быть использован опыт польских портовиков.

Приватизация портов в 80-е и в начале 90-х годов приняла довольно широкое распространение в мире, но «колыбелью» приватизации портовой индустрии считается Великобритания. Ее правительство занимается этой проблемой уже несколько лет с целью создания конкурентоспособной и ориентированной на рынок портовой индустрии. Сегодня сектор частных портов существует наряду с государственным¹³.

Интересна модель приватизации судоремонтных предприятий Греции, где в качестве промежуточного этапа использовалась сдача их в долгосрочную аренду (как правило, на 10 лет) судовладельческим компаниям. Первые предприятия судоремонта были сданы в аренду в 1989 г. и уже через год добились значительных финансовых успехов¹⁴.

Обратились к приватизации, исходя из сложившихся условий, итальянские порты. Проектом закона, подготовленным Министерством морского транспорта Италии, было предусмотрено снижение до минимума доли продажи акций администрации портов и передача всех связанных с обработкой грузов работ в руки независимых частных компаний. Часть итальянских портов уже работает таким образом¹⁵.

Продолжается кампания по приватизации крупнейших национальных портов на Филиппинах. Формы, методы и условия ее определяет Министерство транспорта и связи, которое является головной компанией по отношению к администрации портов. Многие проекты развития портов Филиппин финансируются иностранными банками, поэтому администрации портов изыскивают

возможности уменьшения зависимости от зарубежных инвесторов за счет привлечения средств частных компаний своей страны.

Находятся в процессе приватизации порты Малайзии: Пасир-Гуданг, Кланг и Куантан. Для каждого из них были разработаны проекты развития, отражающие динамику роста экономики страны в течение 10 последних лет. Уже в 1990 г. суммарный грузооборот порта Кланг увеличился на 20,8% и достиг 22,1 млн. т, а в дальнейшем среднегодовые темпы прироста грузооборота были сохранены на уровне 16—20%¹⁶.

Начавшиеся в 1993 г. чековые аукционы по предприятиям морского транспорта России предоставили массовому инвестору возможность использовать приватизационные чеки по прямому назначению и стать акционерами морских организаций.

Проведение специализированных чековых аукционов и послеаукционных процедур опиралось на весьма солидную базу нормативных материалов, которая состояла из 18 позиций, включая законы Российской Федерации, указы Президента РФ, постановления правительства РФ, положений и распоряжений Государственного комитета Российской Федерации по управлению государственным имуществом (Госкомимущество РФ)¹⁷.

По отношению к приватизированным предприятиям морского транспорта Дальнего Востока этот процесс начался с того, что уже в начале марта 1993 г. акционерное общество «Пасифик Секьюритиз», выполняющее функции посредника на рынке ценных бумаг, предложило к реализации акции ряда предприятий морского транспорта по Находкинской экономической зоне.

Таким образом, анализируя ход и результаты пройденного этапа разгосударствления и приватизации предприятий морского транспорта России, в том числе базирующихся на Дальнем Востоке, и учитывая целесообразность проведения более продуманной политики в этом направлении в дальнейшем, правомерно сделать следующие выводы.

1. Стабилизация работы морского транспорта не может быть достигнута на основе развития рыночных отношений, предусматривающих только разгосударствление основных предприятий отрасли и трансформацию отношений собственности. Необходимо также создание соответствующих условий, обеспечивающих свободу хозяйственной деятельности, независимость и одновременно экономическую ответственность предприятий и организаций, связанных с производством морской транспортной продукции.

2. Дальнейший процесс разгосударствления и приватизации собственности, в том числе на морском транспорте, должен осуществляться с учетом следующих основных принципов: участие широких слоев рядовых работников; разумное сочетание привилегий и «платности»; разнообразие форм и подходов, включая отраслевые и региональные; ориентация на ликвидацию монополий; предоставление приоритета предприятиям, проявившим инициативу в проведении приватизации в интересах абсолютного большинства своих работников и обеспечившим рентабельность их функционирования.

3. Разгосударствление и приватизацию на морском транспорте следовало и следует в дальнейшем проводить вместе со структурной перестройкой транспортной системы страны в целом, отдельных ее регионов, включая Дальний Восток России. Это должно способствовать развитию отстающих звеньев как морского транспорта, так и других его видов, прежде всего железнодорожного, что особенно важно для Приморского и Хабаровского краев.

4. Отдавая должное рыночным моделям и опыту приватизации морских организаций развитых западноевропейских стран, США и Японии, а также используя опыт приватизации, накопленный в последнее десятилетие в Китае, с которым у нас сходства было все-таки больше, чем различий (сопоставимые величины территорий и населения, в принципе подобные исходные политические и государственные системы), целесообразно более широко применять

собственный опыт и варианты приватизации, в наибольшей степени учитывающие специфику страны и особенности деятельности морского транспорта.

5. Основной формой приватизации на морском транспорте должны оставаться акционирование и аренда с последующим выкупом. Вариантов акционирования может быть значительно более трех, ранее предусмотренных госпрограммой приватизации.

В соответствии с одним из имеющихся вариантов приватизации на предприятиях морского транспорта целесообразно предусмотреть возможность выкупа в рассрочку их работниками в течение трех-пяти и более лет до 80% акций. В настоящее время есть возможности для реализации этого варианта или, как минимум, его экспериментальной проверки.

6. Приватизацией в целом, а на морском транспорте особенно, должны заниматься профессионально подготовленные специалисты. Важно выдерживать народный характер приватизации и поставить надежный заслон участию в этом процессе теневой экономики и коммерческих структур, которые не заинтересованы в перспективном развитии предприятий и организаций морского транспорта.

7. В интересах предприятий грузоотправителей и грузополучателей, связанных прежде всего с поставкой необходимых грузов в Арктику, целесообразно на период перехода к рыночным отношениям закреплять определенный пакет акций акционерных обществ морского транспорта, имеющих стратегическое значение для экономики России, в государственной собственности.

¹ Федина Т.Б. Управление транспортным комплексом России в условиях дерегулирования и формирования конкурентной среды. М., 1999. С. 7.

² Материалы по экономике и эксплуатации морского флота на Дальнем Востоке. Владивосток: ДВГМА, 1992. С. 5, 6.

³ Экономика и жизнь. 1991. № 7. С. 20.

⁴ Зеленцов В.В. Экономическая история морского транспорта Дальнего Востока России (вторая половина XX века). Владивосток, 2000. С. 46.

⁵ Архив ДНИИМФ // Организация технического обслуживания и ремонт флота, 1980. Д. 680. Л. 7.

⁶ Подсчитано автором на основании документов: Архив ДНИИМФ. Научно-технический отчет по анализу развития и размещения морского транспорта. Д. 1983; Комплексный план развития морского флота в 11-й пятилетке.

⁷ Морской транспорт: Серия «Технология морских перевозок и морские порты». Вып. 7(265)—8(266). М., 1996. С. 6.

⁸ Там же. С. 7.

⁹ Морской флот. 1994. № 11—12. С. 3.

¹⁰ Там же. С. 4.

¹¹ Морской транспорт: Серия «Технология морских перевозок и морские порты». Вып. 7... С. 9.

¹² Cargo Systems. March, 1991.

¹³ Fairplag International Shipping Weekly 1991. Aug. 15. P. 42.

¹⁴ Lloyds List. Apr. 25. 1991.

¹⁵ Материалы по экономике и эксплуатации морского флота на Дальнем Востоке... С. 9.

¹⁶ Зеленцов В. Страницы современной истории морского транспорта Дальнего Востока России. Владивосток, 1997. С. 29.

¹⁷ Специализированные чековые аукционы: первые уроки (пособие по проведению аукционов). Госкомимущество РФ. М., 1993. С. 6—7.

SUMMARY. The article of Vladilen Zelentsov, M. Of History, is entitled "Privatization of Sea Transport Enterprises of the Far East" is based on the total scheme of sea transport privatization in the 90s of the XXth century, worked out by the author. The analysis of approaches of its carrying out, legislation foundation and the choice of methods have been made, main stages of its process have been distinguished. Detailed and practical enough estimation of the initiative stage of the branch privatization allows to make definite conclusions related to its value and to suggest the ways of improvement considering the experience of foreign transport companies.