DOI 10.24412/1026-8804-2025-4-9-31
УДК 947:627.2/.3(571.6)«198-200»

Морские порты на Дальнем Востоке России сквозь призму истории реформ (конец 1980-х — начало 2000-х гг.)

Ангелина Сергеевна Ващук,
доктор исторических наук, профессор, зав. отделом социально-политических исследований Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, Владивосток.
E-mail: va_lina@mail.ru

На примере истории дальневосточных российских морских портов исследуется актуальная проблема в современной исторической науке о характере связи между перестройкой и радикальными постсоветскими преобразованиями. Хозяйственная реформа конца 1980-х гг. определяется как историческая предпосылка рыночных трансформаций и как этап подготовки управленцев к радикальным изменениям в управлении государственной собственностью. Методологическую базу исследования составили классические принципы исторической науки, а также методы, разработанные российскими и зарубежными учёными, специализирующимися в области приватизации государственной собственности. Синтетический подход позволил сделать ряд выводов. Государство, дав «зелёный свет» внедрению различных инициатив на местах в период перестройки, уже определило стратегию для хозяйственной бюрократии — получение прибыли. Трудовые коллективы в основном выбирали второй вариант акционирования, который позволял оставлять им 51% акций. В 1990-х — начале 2000-х гг. доля государства в структуре собственности предприятий морского транспорта на Дальнем Востоке ещё сохранялась. Широкое использование процедуры банкротства госпредприятий стало удобным инструментом принуждения к смене форм собственности. Реформаторы ввели новый механизм распределения властных полномочий. Процесс акционирования дальневосточных морских портов не только повлиял на спад статистических показателей, но и создал ситуацию принижения исторического российского символа — достижений великих русских землепроходцев и мореплавателей и вклада советских строителей в развитие портов. Портовый бизнес формировался как на законных основаниях, так и с использованием деструктивных практик.

Ключевые слова: СССР, морской транспорт, перестройка, реформы, приватизация, акционирование, морские порты, Дальний Восток России, портовый бизнес.

Seaports in the Russian Far East through the Prism of the History of Reforms (Late 1980s — Early 2000s).

Angelina Vashchuk, Institute of History, Archaeology and Ethnology of the Peoples of the Far East, FEB RAS, Vladivostok, Russia. E-mail: va_lina@mail.ru.

Based on the history of the Far Eastern Russian seaports, this study explores a current issue in contemporary historical science: the connection between perestroika and the radical post-Soviet reforms. The economic reform of the late 1980s was defined as a historical prerequisite for market reforms and as a stage in preparing managers for radical changes in state property management. The methodological basis of the study included the classical principles of historical science and the methods developed by Russian and foreign researchers specializing in state property privatization. The synthetic approach made it possible to make some conclusions. The state, having given the "green light" for the implementation of various local initiatives during the perestroika period, already defined a strategy for the economic bureaucracy — making a profit. Labor collectives mainly chose the second option of corporatization which allowed them to retain 51% of the shares. In the 1990s and early 2000s, the state's share in the ownership structure of maritime transport enterprises in the Far East still remained. The widespread use of bankruptcy procedures for state-owned enterprises became an effective instrument for forced changes of ownership. The reformers introduced a new mechanism for the distribution of power. The process of corporatization of Far Eastern ports influenced not only the decline in statistical indicators but also created a situation that diminished the historical Russian symbol — the achievements of great Russian explorers and sailors and the contribution of Soviet builders to the development of ports. The port business emerged through both legal grounds and destructive practices.

Keywords: USSR, maritime transport, perestroika, reforms, privatization, corporatization, seaports, Russian Far East, port business.

ВВЕДЕНИЕ

В отечественной исторической науке тема связи перестройки и начала радикальных реформ, а также становления портового бизнеса является новой, но в то же время актуальной. Распад Советского Союза оказал значительное влияние на геополитическое положение России и на возможности развития её внешнеэкономической деятельности, а также привёл к актуализации государственных задач по сохранению межрегиональных связей, своевременному обеспечению завоза продукции морским транспортом на периферийные территории в условиях системного кризиса. Анализ процесса реструктуризации российских морских портов в контексте сохранения всей транспортной системы страны даёт возможность раскрыть специфику проводимых рыночных преобразований в позднесоветской и постсоветской России. Радикальные изменения отношений собственности в стране по времени совпали с глобальными кризисными явлениями. К началу 1992 г.

В России осталось всего 10 из имевшихся в СССР 17 морских пароходств, 35 из 70 морских торговых портов[1], 13 из 34 судоремонтных заводов отрасли. Вдоль побережья российского Дальнего Востока было расположено 32 морских порта (22 торговых и 10 рыбных), а также около 300 гаваней, где имелись пристани и якорные стоянки.

Наши предшественники справедливо подчёркивают трудности в исследовании процессов трансформации института прав собственности в России в целом [2; 4; 14] и особенно в области морского транспорта. Существуют проблемы источникового характера: информационные ресурсы по хозяйственной реформе конца 1980-х гг., по разгосударствлению собственности крайне ограничены, что является следствием введения нового порядка сдачи документов в архивы, а также объясняется стремлением новых владельцев к ограничению информации о приобретении объектов в частную собственность.

Одним из первых к теме появления портового бизнеса (предпринимательства) на Дальнем Востоке обратился В.В. Зеленцов, проанализировав состояние дальневосточного флота в годы перестройки, обобщив первые итоги приватизации [11; 12]. Вопросу включения стивидорного бизнеса в разряд стратегически важной сферы для обороны и безопасности страны посвящена статья И.А. Кочегановой [17]. А.И. Фисенко, Е.А. Кулешова и М.Л. Моисеева раскрыли первый опыт развития морских портов Дальнего Востока в зависимости от интересов крупных собственников [41]. Вопросы формирования благоприятной предпринимательской среды рассматриваются в публикации К.В. Кореневой [16, с. 58]. Р.В. Вахненко акцентировала внимание на роли портов в развитии предпринимательства [3, с. 95]. В начале XXI в. Процесс возникновения портового бизнеса в основном интересовал экономистов [1; 14; 28; 31; 37], и данная черта историографии остаётся характерной и сегодня.

Постановка проблемы в нашей статье предполагает решение следующих задач: на примере морских портов Дальнего Востока раскрыть историческую связь между внедрением отдельных элементов рыночной модели хозяйствования в годы перестройки и проведением акционирования предприятий морского транспорта в последующий период; установить методы реформирования и отношение местных политиков и хозяйственной бюрократии к приватизации портов; выявить деструктивные практики в процессе акционирования.

Методологическую базу исследования составили классические принципы исторической науки, а также методы, разработанные российскими и зарубежными учёными, специализирующимися в области приватизации государственной собственности и зарождения предпринимательской деятельности [14; 28; 31; 32]. Особое внимание уделяется методу исторической ретроспективы: для нас ориентиром стали старейшие порты Дальнего Востока, которые выполнили функцию укрепления позиций России на восточных её рубежах при различных формах собственности (в имперский и советский периоды). Внутренняя логика основных разделов построена на методике кейс-стади (case study).

[1] Имеются и другие данные, согласно которым в пределах России остались только 8 из 17 пароходств бывшего Советского Союза и 42 из 67 морских портов [13].

В статье используется понятийный аппарат, применяемый в отечественном законодательстве. Морские порты по своей структуре — это сложные логистические комплексы инженерных сооружений и устройств, расположенных на прибрежных территориях[2]. Согласно ст. 9 «Кодекса торгового мореплавания РФ», под морским портом понимается совокупность объектов инфраструктуры морского порта, расположенных на специально отведённой территории и акватории и предназначенных для обслуживания судов рыбопромыслового флота, обслуживания пассажиров, осуществления операций с грузами, в том числе их перевалки, и других услуг, обычно оказываемых в морских портах, а также взаимодействия с другими видами транспорта [18].

ПОЗДНЕСОВЕТСКАЯ ХОЗЯЙСТВЕННАЯ РЕФОРМА КАК ПРЕДПОСЫЛКА РЕФОРМЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СОБСТВЕННОСТИ

Стабильность морского транспорта в СССР основывалась на главных базовых элементах: на функционировании отрасли в рамках государственной собственности; на достаточно жёстком контроле государства за грузовой базой, что имело особое значение при обеспечении населения товарами, а регионов — продукцией, необходимой для их экономики; на стратегии соответствующих министерств, которая отвечала принципу планирования и была направлена на постоянное обновление флота, что подробно рассмотрено в работах наших предшественников [11; 12].

В позднесоветский период организация управления морским транспортом базировалась на понятии порта как государственного предприятия. Кроме функций управления важной считалась стивидорная деятельность в портах[3], по сути, эта форма предприятия на морском транспорте была крупнейшей стивидорной компанией.

Плановая система имела свои сильные стороны для развития портового хозяйства, она включала меры по регулярной оптимизации работы и совершенствованию организации труда [11, с. 65, 78—81, 87, 94, 95]. Советская модель функционирования морского транспорта к концу 1980-х гг. имела ещё значительный потенциал [11, с. 226—231], хотя в её рамках возникали и проблемы. Например, в структуре грузопотоков в 1980-х гг. в результате значительного роста внешнеторгового грузооборота образовалась диспропорция между провозной способностью флота и пропускной способностью портов. Из-за недостатка портовых

[2] В состав морских портов входят портовая территория и акватория, гидротехнические и инженерные сооружения и другие объекты, осуществляющие основные функции деятельности порта. Под акваторией принято понимать водную часть морского порта в определённых границах, в которых происходят маневрирование и стоянка судов. В состав акваторий могут входить: подходные каналы, рейды и внутренние бассейны [26].

[3] Стивидоры осуществляют погрузку на суда и выгрузку с них грузов, а также обработку последних на складах в портах, используя различные виды оборудования.

мощностей в период массового поступления грузов, особенно при перевалке импортного зерна и других продовольственных товаров в годы перестройки, на рейдах морских портов в ожидании выгрузки простаивало до 400 транспортных судов. Это приводило к омертвению материальных ценностей, потере валюты, задержке доставки грузов потребителю и утрате их товарной кондиции. Но, несмотря на существенную нехватку портовых мощностей, в целом с 1980 по 1990 г. Наблюдался рост грузооборота морских портов СССР с 392,6 млн т в 1980 г. До 456,0 млн т в пиковом 1984 г. (в 1,2 раза) [36]. В том числе такая тенденция была характерна и для Дальнего Востока [11, с. 43—99, 226—231].

Партийное руководство страны, инициируя хозяйственную реформу, в 1988 г. Потребовало от хозяйственной бюрократии быстрого перевода предприятий на самофинансирование, самоокупаемость и самоуправление, объявило политику трёх «С». И управленцы морских портов, следуя установкам Центра, массово пытались перейти к так называемому полному хозрасчёту. Но реорганизация, связанная с инкорпорацией рыночного элемента, сопровождалась сокращением объёмов продукции во многих сферах, в том числе и на морском транспорте, хотя и в меньшей степени. Реформа на базе трёх «С» привела к важному социально-политическому результату: в управлении отрасли на местах резко возросла роль определённых групп хозяйственников, которые быстро адаптировались к ослаблению роли государства и партийных структур на предприятиях. Политический центр, дав «зелёный свет» внедрению различных инициатив на местах, определил поведенческую стратегию для хозяйственной бюрократии — получение прибыли. Вспоминая позднесоветские реформы, А.А. Луговец[4], эксперт и участник событий, отмечает: «Сегодня термины „перестройка“, „хозрасчёт“, „самофинансирование“ и т.д. звучат если не как ругательство, то насмешливо-снисходительно. Особенно когда речь идёт об исправлении допущенных „ошибок“ и „просчётов“. Тем не менее последствия той коллективной деятельности следовало бы рассматривать с точки времени появления многих производных общего понятия перестройки. Время выдвижения этих направлений как раз и требовало изменений в подходах к организации экономических и политических путей общества». «Отчёты того времени пестрили появлением и усиленной работой хозрасчётных предприятий и хозрасчётных участков и бригад.

[4] Александр Анатольевич Луговец — генеральный директор АО «Дальневосточное морское пароходство» (ДВМП) с 2000 г.; родился 24 октября 1946 г. в г. Владивостоке; окончил Дальневосточное высшее инженерное морское училище в 1970 г., Высшую партийную школу при ЦК КПСС в Хабаровске в 1982 г., Академию народного хозяйства в 1991 г.; в 1993—1994 гг. — заместитель генерального директора АО ДВМП по эксплуатации флота и портов (г. Владивосток); в 1994—1997 гг. — начальник службы интермодальных перевозок и берегового обслуживания АО ДВМП; избирался председателем совета директоров АО ДВМП (июль 1999 г.); с 1997 г. — первый заместитель министра транспорта РФ, освобождён от этой должности в июне 2000 г. по собственной просьбе. А.А. Луговец — действительный государственный советник РФ 1 класса, академик Российской академии транспорта, член-корреспондент Российской инженерной академии, доцент и профессор МГУ им. адм. Г.И. Невельского.

Это „головокружение“… захватывало всех», — продолжает он, давая оценку внедрению перестроечных методов хозяйствования на морском транспорте [Экспертное мнение. 2025. Личн. Арх. А.С. Ващук].

Морской транспорт региона в годы перестройки оказался в сетях так называемого бюрократический рынка. Наблюдалось и расширение разных форм теневых практик на фоне появления инфляции. Раскрывая результаты перестройки, А.А. Луговец подчёркивает: «Самое плачевное, что в этом процессе произошло расслоение предприятий, выдержавших самостоятельное „плавание“ или нет. Особенно это касается предприятий, организаций, обеспечивающих деятельность крупных (например, ДВМП). Произошёл разрыв системных связей, и их нельзя было одномоментно заменить другими». Кроме того, для участника процесса очевидна связь перестройки, последующих реформ и дня сегодняшнего: «И самое плохое, что переменные задачи перестройки накрыли процессы акционирования и приватизации. За увлечением реформированием хозяйственной деятельности вовсе были упущены проблемы, связанные с изменением в производственных отношениях, что и привело к следующему этапу сегодняшнего „восстановления справедливости“» [Экспертное мнение. 2025. Личн. Арх. А.С. Ващук].

Развитие бюрократического рынка совпало с бурными политическими событиями — распадом СССР и разделом всего хозяйственного комплекса между бывшими республиками. На долю России пришлось лишь около 55% дедвейта[5] морского транспортного флота [13]. К началу объявления приватизации на морском транспорте России насчитывалось 162 государственных предприятия, из которых 110 подлежали преобразованию в акционерные общества. Таким образом, экономические преобразования последних лет перестройки подготовили хозяйственную бюрократию к радикальным экономическим реформам.

АКЦИОНИРОВАНИЕ ПОРТОВ — НАЧАЛЬНЫЙ ЭТАП СТАНОВЛЕНИЯ ПОРТОВОГО БИЗНЕСА

Пиком разрушения советской модели хозяйственной организации морского транспорта и одновременно «точкой» зарождения портового бизнеса стало внедрение либеральным руководством страны административно-бюрократическими методами акционирования. Акционирование — сложный процесс разгосударствления федеральной собственности, состоящий из множества этапов и целой серии мероприятий, отличающийся созданием огромного числа документов (планы предприятий акционирования, протоколы трудовых собраний, проекты уставов и др.).

Официальные документы предприятий морского транспорта Дальнего Востока по преобразованию их в акционерные общества

[5] Дедвейт морского транспортного флота — это морской термин, которым обозначается валовая грузоподъёмность судна (deadweight), разность между его полным и чистым водоизмещением, учитывающая: вес груза, вес пассажиров и вес необходимых для перехода судна запасов до места их пополнения (воды питьевой, продовольствия, топлива, воды для питания котлов).

свидетельствуют, что процедура осуществлялась в соответствии с «Положением о коммерциализации государственных предприятий с одновременным преобразованием в акционерные общества открытого типа» (от 01.07.1992) [39]. На каждом предприятии создавались рабочие комиссии по приватизации. Конкретный способ акционирования определялся соответствующим комитетом по управлению имуществом согласно основным положениям, нормативным документам и с учётом мнения трудового коллектива [ГАПК. Р-356. Оп. 28. Д. 1. Л. 1—108; Ф. Р-1760. Оп. 1. Д. 31. Л. 27—61; Д. 49. Л. 67—101; Д. 50. Л. 71—77; ГИАСО. Ф. Р-1168. Оп. 9. Д. 60. Л. 99—106 и др.].

Специфика акционирования в регионе состояла в том, что этой процедуре подверглись старейшие морские порты, сыгравшие историческую роль в закреплении позиций России на восточных периферийных территориях. Так, морской порт Охотск одним из первых претерпел реорганизацию. Сначала власти в декабре 1991 г. на базе его имущественного комплекса образовали унитарное государственное предприятие «Охотский морской рыбный порт», но его деятельность в условиях назревающего кризиса в РСФСР была определена неэффективной, и на предприятии власть ввела режим конкурсного управления. При этом Центр совсем не учитывал стратегическое значение порта для региона.

В 1994 г. Правительство РФ создало при Госкомимуществе Федеральное управление по делам о несостоятельности (ФУДН), которое получило полномочия банкротить предприятия, относящиеся к госсобственности. Свои возможности ведомство нередко использовало для принудительной приватизации, выявляло безнадёжных должников, уклоняющихся от подачи заявления о своём банкротстве. «А ещё ФУДН помогало создавать и развивать с нуля институциональные структуры в этой сфере, которые только зарождались», — вспоминает Ю. Фёдоров, руководитель центра практики «Слияния и поглощения» [24].

История «Охотского морского рыбного порта» представляет типичную картину банкротства. В статусе рыбного порта он просуществовал до 2008 г., после чего власть провела процедуру банкротства. В итоге в полном запустении оказались созданные в конце 1950—1980-х гг. гидротехнические сооружения, складские помещения и почти вся причальная стенка. Банкротство ФГУП «Охотский морской рыбный порт» стало трагическим событием для многих жителей побережья. Порт до 2008 г. являлся одним из основных действующих предприятий, давал работу более чем 600 чел. в районе (с общим населением около 20 тыс. чел.). Его деятельность была прекращена на основании определения арбитражного суда о завершении конкурсного производства с 12 марта 2010 г. [23; 33].

Следующий пример трансформации собственности на морском транспорте — это Владивостокский морской торговый порт (морской порт Владивосток), сыгравший огромную роль в освоении Дальнего Востока. Он был главной распределительной базой грузопотоков на Сахалин, Камчатку и к другим удалённым территориям в советский период. Порт одним из первых прошёл процедуру акционирования, чему предшествовали политические события. В сентябре 1991 г. вышел

Указ Президента РСФСР «Об открытии г. Владивостока для посещения иностранными гражданами» (от 20.09.1991), в соответствии с которым с 1 января 1992 г. открыли порт Владивосток для захода зарубежных судов. Развитие событий, связанных с этим портом в 1990-е гг., — это классический пример в истории акционирования предприятий морского транспорта, с точки зрения общей стратегии либерально ориентированного правительства: быстрое создание рыночных структур на основе так называемого указного права. Согласно Указу Президента РСФСР Б.Н. Ельцина от 01.07.1992 № 721 «Об организационных мерах по преобразованию государственных предприятий, добровольных объединений государственных предприятий в акционерные общества» [38; 39], Государственному комитету РФ по управлению государственным имуществом и комитетам по управлению имуществом республик в составе РФ, краёв, областей, автономной области, автономных округов, Москвы и Санкт-Петербурга было дано указание приступить к преобразованию государственных предприятий (кроме совхозов), производственных и научно-производственных объединений, правовой статус которых ранее не был приведён в соответствие с законодательством РФ, а также начать реорганизацию акционерных обществ закрытого типа в акционерные общества открытого типа, за исключением тех, приватизация которых запрещалась Государственной программой приватизации государственных муниципальных предприятий в России. В июле 1992 г. руководство Владивостокского морского торгового порта рассмотрело порядок акционирования, а конференция трудового коллектива приняла решение об акционировании и приватизации предприятия. 11 ноября 1992 г. был утверждён устав акционерного общества «Владивостокский морской торговый порт» [ГАПК. Р-356. Оп. 28. Д. 1. Л. 1—108; Ф. Р-1760. Оп. 1. Д. 31. Л. 27—61]. 12 ноября Госкомимущество РФ издало распоряжение «О приватизации порта Владивосток», в соответствии с которым 24 ноября 1992 г. образовалось АОО «Владивостокский морской торговый порт» [27]. Тогда компанию возглавил М.Ф. Робканов, он был руководителем ещё с 1985 г. (т.е. со времени перестройки). В 1992 г. его избрали президентом ОАО «Владивостокский морской торговый порт» [45]. То есть кадры, проводившие перестройку в морских портах, встали во главе либеральных реформ на местах. В 2003 г. М.Ф. Робканова признали самым профессиональным менеджером России, когда порт оказался единственным предприятием в отрасли, руководство которого подписало коллективный договор, гарантировавший рабочим не только 100-процентную компенсацию годовой инфляции в зарплате, но ещё и доплату 5% годовых к тарифной ставке.

В 1992 г. акционерным обществом стало и Дальневосточное морское пароходство (FESCO, АО ДВМП). По закрытой подписке абсолютное большинство её участников смогли получить по 35—45 акций. Комиссию по проведению закрытой подписки при акционировании тогда возглавлял заместитель начальника пароходства А.А. Луговец.

В 1992 г. в акционерные общества были преобразованы уже 22 предприятия морского транспорта РСФСР: 10 портов — Восточный, Находкинский, Посьет, Владивостокский, Санкт-Петербургский, Новорос-

сийский, Туапсинский, Холмский, Мурманский, Архангельский; 7 пароходств — Приморское, Новороссийское, Балтийское, Дальневосточное, Сахалинское, Северное, Мурманское; 5 судоремонтных заводов — Мурманский, Совгаванский, Туапсинский, Находкинский, Владивостокский [12, с. 73]. Внедрение акционерной формы собственности на морском транспорте, как и в других отраслях, происходило сначала путём реализации административных мер при согласовании с органами власти на местах планов приватизации.

На Дальнем Востоке одним из первых прошло процедуру такого согласования государственное предприятие «Портовый флот» на Сахалине. На начальном этапе очень активно работала Комиссия по приватизации, созданная решением Сахалинского областного комитета по управлению государственным имуществом 17 сентября 1992 г. (её председателем была назначена В.И. Паршикова, начальник отдела приватизации). Корсаковский Совет депутатов Сахалинской области и Малый Совет 30 декабря 1992 г. приняли решение преобразовать «Портовый флот» в открытое акционерное общество [ГИАСО. Ф. Р-1168. Оп. 9. Д. 60. Л. 99—106]. Так возникла «Корсаковская судоходная компания».

Государственная программа приватизации, разработанная Правительством на 1993 г., в принципе развивала идеи программы 1992 г. На 1 января на 1994 г. в Дальневосточном бассейне существовало 4 АО на базе пароходств, 11 АО на базе морских портов и 5 АО на базе судоремонтных заводов [20]. Из 11 коллективов морских портов 5 выбрали первый вариант акционирования; 6, в том числе коллективы Сахалинского, Приморского и Камчатского пароходств, — второй [20]. Первый вариант позволял наделить бесплатно трудовые коллективы низкорентабельных предприятий 25% бесплатных привилегированных акций, а руководителям этих предприятий приобрести до 5% голосующих акций на льготных условиях. Опасность этого варианта заключалась в том, что в случае банкротства бесплатные 25% обращались в наличность. Второй вариант был наиболее предпочтительным для предприятий с высокой степенью износа оборудования, так как это давало возможность трудовому коллективу с минимальными затратами приобрести контрольный пакет (51%) акций своего предприятия.

В дальнейшем усиление позиций либералов в России, а также изменившаяся экономическая и социальная обстановка повлияли на корректировку механизма приватизации. Реформаторы поставили вопрос об организации продажи акций не только по закрытой подписке (по большинству предприятий морского транспорта Дальнего Востока это было уже сделано на основе политических установок), но и всем остальным гражданам на открытых чековых аукционах [12, с. 72]. В ходе приватизации предприятий морского транспорта Дальневосточного бассейна их трудовые коллективы, выбрав в основном второй вариант, выкупали 51% акций уставного капитала общества по закрытой подписке. В среднем за государством было закреплено 20—25% акций, остальные подлежали открытой продаже [27].

Среди дальневосточных пароходств коллектив ДВМП принял решение провести акционирование по первому варианту (АОО «Дальневосточное морское пароходство» зарегистрировали 3 декабря 1992 г.).

На привилегированные акции приходилось 9% (146 417 шт.), на обыкновенные — 91% (1 480 438 шт.) от уставного капитала. Номинальная стоимость одной акции составляла 1 тыс. руб. [ГАПК. Ф. 1760. Оп. 1. Д. 49. Л. 83, 67].

В процессе реформ государственного имущества параллельно началось образование частных компаний, этому способствовало проведение в России чековых аукционов, которые предоставили возможность владельцам приватизационных чеков использовать их по прямому назначению и стать акционерами морских организаций, но эта тема требует специального исследования.

Несмотря на быстрый процесс акционирования, на Дальнем Востоке оставались ещё управленцы-государственники, для которых соблюдение безопасности в развитии отрасли и некоторый консерватизм оставались основой их позиции. Это часто проявлялось в ряде ситуаций, когда такие руководители пытались заострить внимание на вопросе государственного регулирования в деятельности морского транспорта в условиях рыночных отношений, подчёркивая необходимость обеспечения государством перевозок грузов в районы Крайнего Севера и Дальнего Востока и перевалку внешнеторговых грузов в морских портах. Например, по предложению Министерства транспорта Госкомимущество вынуждено было закрепить в планах приватизации акционерных обществ в государственной собственности пакеты акций на срок до трёх лет [12, с. 75]. Но заинтересованная в приватизации часть управленцев из Государственного Комитета по управлению Госимуществом (до 1997 г. — ГК) активно лоббировала интересы новых финансовых групп. В ноябре 1995 г. ГК РФ по управлению госимуществом сообщил о некоторых изменениях, внесённых в план проведения залогового аукциона по продаже пакета акций ДВМП. Этому аукциону предшествовали довольно громкие события, связанные с реализацией госпакета. На заседании совета Департамента морского транспорта 5 сентября в Москве отмечалось: все предложенные к продаже объекты (5 морских пароходств и 6 портов) имеют стратегическое значение для России. Генеральный директор компании ДВМП В. Миськов заявил, что решение ГК по управлению имуществом откровенно лоббирует интересы узкой группы российских банкиров [9]. В полемику включился и министр транспорта РФ В.Б. Ефимов. После его приказа руководство ДВМП получило возможность «не содействовать выполнению постановления ГКИ о передаче госпакета акций предприятия на залоговый аукцион» [9]. Дальневосточные события вынудили устроителей аукциона ввести дополнительные условия. К участию в нём не допускались иностранные юридические и физические лица, а также лица, представляющие компании, в уставном капитале которых доля иностранного капитала была 25% и выше.

В то же время реализация этого условия имела весьма противоречивый социально-экономический результат: упал интерес наиболее состоятельных инвесторов к торгам, но это не противоречило целям руководства предприятия морского транспорта, которое во многом состояло ещё из старых кадров-государственников. «Они (управленцы. — *А.В.*) не раз высказывали опасения, что в случае перехода объектов морского

транспорта в руки зарубежных компаний на российских судах будут спущены отечественные флаги и подняты флаги иностранных государств» [9]. 16 января 1996 г. было организовано «Открытое акционерное общество FESCO» (ОАО FESCO)[6]. В конце 1990-х — начале 2000-х гг. его руководство начало активно проводить закупки судов. Акционерам удалось создать собственную сеть агентств за рубежом: в Австралии, Новой Зеландии, Гонконге, США, Канаде. Эти организации позволяли контролировать иностранный рынок контейнерных перевозок и нарабатывать собственную клиентскую базу. (До января 2013 г. контрольный пакет ДВМП принадлежал группе «Промышленные инвесторы» предпринимателя С. Генералова[7], затем он был выкуплен группой «Сумма» предпринимателя З. Магомедова за 1—1,4 млрд долл. [10].)

1990-е гг. — это время акционирования и децентрализации некогда единой транспортной системы Владивостока, в итоге её раздробленные части оказались в руках разных владельцев. Так, торговый порт Владивосток представлял собой несколько терминалов и предприятий. Но в 2011—2012 гг. они были снова объединены и под именем Владивостокского морского торгового порта (ВМТП) вошли в состав FESCO. После этого ВМТП взял курс на контейнеризацию, для чего были проведены необходимые работы по модернизации и переориентированию производственных мощностей нескольких причалов, закуплена специализированная перегрузочная техника. В 2011 г. ВМТП стал лидером по контейнерообороту на Дальнем Востоке [27].

В результате проведения акционирования предприятий на морском транспорте появлялись новые собственники, которым удавалось получать прибыль. На апрель 2021 г. конечные собственники ВМТП входили в Транспортную группу FESCO — одну из частных транспортно-логистических компаний России с активами в сфере портового, железнодорожного и интегрированного логистического бизнеса [5].

Параллельно с акционированием складывались управленческие структуры на морском транспорте. В феврале 1994 г. в соответствии с приказом Департамента морского транспорта Минтранса России (от 28.02.1994 № 19) было образовано государственное учреждение «Морская администрация порта Владивосток», начавшее осуществлять административно-властные полномочия в морском порту Владивосток.

Региональные власти активно поддерживали политику по акционированию портов. Так, Магаданская областная администрация ориентировала всех хозяйственных руководителей предприятий на ускорение приватизации. В 1994 г. в области приватизировали 222 государственных и муниципальных предприятия. В их число вошёл и морской торговый порт [15, с. 14]. Он начал свою деятельность ещё 6 декабря 1933 г. «Морские ворота Колымы» являлись важнейшим звеном во всей логистической цепи региона, обеспечивая население и предприятия

[6] Полное наименование — публичное акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство». Головная компания транспортной группы FESCO. Штаб-квартиры расположены в Москве и Владивостоке.

[7] Выходец из компании «ЮКОС», бывший министр топлива и энергетики, в 2000 г. основал группу «Промышленные инвесторы».

необходимыми грузами. Но после успешных 1980-х гг. портовая инфраструктура в Магаданской области стала разрушаться, а коллектив пережил настоящий шок. Руководство порта выбрало путь банкротства предприятия: запасные части для контейнерных погрузчиков, портальные краны, техника — всё это металлоломом уходило за рубеж. Первоначально акции порта распределились следующим образом: 17,18% оказались у «Российского кредита», Минимуществу принадлежало 25,5%. Остальные были «распылены» среди физических лиц.

В 2001 г. Магаданский порт переработал 615 000 т грузов (из них около половины пришлось на уголь, 30% — на контейнерные грузы). Выручка порта в 2001 г. составляла 85 млн руб., прибыль — 3,8 млн руб., но балансовый убыток (с учётом прошлых лет) достигал 13,5 млн руб. [43]. Государство решило ввести внешнее управление на предприятии[8], продлившееся несколько лет. Лишь в августе 2000 г. процедура банкротства ОАО была прекращена. Встал вопрос и о смене руководства. На внеочередном собрании акционеров компании, созванном по инициативе банка «Российский кредит», в мае 2002 г. новым генеральным директором стал А.Р. Зинченко, вице-губернатор Магаданской области [21; 35]. Он сменил Н. Бондаря, которым был недоволен прежний губернатор области В. Цветков. В 2004 г. на аукцион выставили блокирующий пакет акций предприятия (25,5%) и его приобрело московское ООО «Новая формация»[9]. То есть в 2004 г. государство продало свой пакет. Теперь А.Р. Зинченко консолидировал 97,92% акций [35]. По информации В. Кузакова, председателя совета директоров ОАО «Научно-производственный комплекс „Колымавзрывпром“», 19 февраля 2013 г. группа из четырёх предпринимателей завершила сделку по приобретению Магаданского морского торгового порта (ММТП). Доля каждого составила 24,5%. 28 мая акционеры на должность генерального директора порта избрали А.Г. Горбова. Новые собственники поставили задачи по увеличению грузооборота и обеспечению стабильности работы ММТП: «Если рассуждать концептуально, то, поскольку гидротехнические сооружения — причалы и территория — находятся в федеральной собственности, мы бы хотели, чтобы государство своё же имущество нам сдавало в аренду в технически исправном состоянии, готовом отвечать на вызовы, которые нам готовит жизнь. Если государство возьмётся за своё же имущество и приведёт его к нормативному состоянию, нам этого уже будет достаточно. Вся остальная техника находится в нашей собственности — здания и сооружения, коммуникации, крановая и колёсная техника. Мы справимся с этим собственными силами» [8]. Такие установки свидетельствуют о том, что отношения между государством и новыми собственниками портовой инфраструктуры складывались непросто. Представители бизнеса пытались требовать от властных структур

[8] Внешнее управление — одна из процедур в деле о банкротстве, проводимая с целью возрождения компании-должника, восстановления её платёжеспособности.

[9] «Новая формация» — общероссийская общественная организация малого и среднего предпринимательства.

выполнения своих функций, но в основном ориентируясь на получение прибыли. Этот пример также показывает, что в ходе разгосударствления средств производства на предприятиях морского транспорта возникали разные ситуации, в том числе и те, когда соответствующие министерства и ведомства не учитывали специфику акционирования и приватизации морских портов и пароходств, обеспечивающих районы Арктики и Дальнего Востока.

В первой половине 1990-х гг. Правительство сначала РСФСР, а затем РФ, развивая отношения с США, проводило специальные мероприятия, которые касались морских портов Чукотки. В январе 1992 г. вышло постановление Правительства РСФСР, согласно которому Министерству транспорта РСФСР предписывалось совместно с Администрацией Чукотского автономного округа обеспечить приём пассажирских судов в г. Анадырь на рейде начиная с навигации 1992 г., а также выполнить реконструкцию морского порта, а в 1994—1995 гг. построить в нём причалы для приёма пассажиров загранследования. В марте 1993 г. морской порт Анадырь включили в перечень морских и речных портов (пунктов) перевалки, перевалочных баз для приёма на накопление в межнавигационный период грузов, подлежащих доставке в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности с ограниченными сроками навигации. В августе 1993 г. состоялось общее собрание трудового коллектива, решением которого порт был преобразован в акционерное общество открытого типа «Анадырский морской порт» (АООТ «Анадырьморпорт») по первому варианту [19]. В 1996 г. В.С. Черномырдин подписал два распоряжения Правительства РФ «О приватизации морских торговых портов на территории Чукотского автономного округа» [29] и «О приватизации морских торговых портов Провидения, Эгвекинот, Певек и Беринговский» [30]. 15 июня 2001 г. решением общего собрания акционеров АООТ «Анадырьморпорт» было переименовано в ОАО «Анадырский морской порт» (ОАО «Анадырьморпорт»), в итоге появилась и новая редакция устава акционерного общества (утверждена 22.04.2020 протоколом № 1) [1].

В истории приватизации предприятий морского транспорта значительную страницу занимают порты Находки. В 60-е гг. XX в. Правительство СССР приняло решение о строительстве на берегу Тихого океана крупнейшей в регионе нефтебазы для обеспечения нефтепродуктами районов Крайнего Севера, Чукотки, Камчатки, Колымы и Сахалина, а также экспорта нефтепродуктов в страны Юго-Восточной Азии. С 1973 г. стал функционировать Находкинский нефтеналивной порт. Это предприятие одним из первых было включено в план приватизации. Уже в октябре 1992 г. появилось постановление Комитета по управлению государственным имуществом г. Находка «Об утверждении Плана приватизации государственного предприятия Находкинского морского торгового порта НМТП», была произведена оценка имущества и было учреждено АООТ «Находкинский морской торговый порт», являющееся правопреемником его прав и обязанностей. В марте 1994 г. Департамент морского транспорта Минтранса России принял решение о создании Морской администрации порта Находка.

Процесс разгосударствления собственности и смены модели управления, внедрение новых практик развития портовой инфраструктуры, деловой активности новых собственников-инвесторов регулировался путём введения постоянных изменений в российские законы. Но особую роль в истории акционирования выполнил Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», принятый в 2007 г. Документ регулировал ответственность государства и предпринимателя и устанавливал порядок создания, открытия, закрытия морских портов, а также регулировал порядок осуществления в них деятельности, в том числе оказания услуг [40].

Таким образом, только через 15 лет после объявления разгосударствления собственности в России наконец-то появился документ, который содержал основы правового регулирования действий субъектов, в том числе и предпринимателей в морских портах. Процедура акционирования портов в России привела к образованию двух категорий общепортового имущества. К приватизированному относились перегрузочное оборудование, склады, портофлот и др. К не подлежащему приватизации — причалы, гидротехнические сооружения, подходные каналы и проч. Владельцами приватизированного имущества (в некоторых случаях и земельной территории портов) становились ОАО, которые приобрели полномочия осуществлять коммерческую деятельность по погрузо-разгрузочным операциям, заниматься обслуживанием судов, причалов и прочей инфраструктуры портов. Распоряжаться же неприватизированным имуществом стали государственные учреждения — морские администрации порта (МАП). Но только в мае 2003 г. в ходе реализации административной реформы, которая также включала действия Правительства по совершенствованию государственного управления в морских портах, был создан единый хозяйствующий субъект в морских портах России — ФГУП «Росморпорт» [22]. Эта структура стала заниматься обеспечением безопасности мореплавания в порту и на подступах к нему, контролем за применением портовых сборов, ремонтом, реконструкцией, техобслуживанием и обновлением портовой инфраструктуры, модернизацией и обслуживанием различных систем управления судоходством, навигацией, лоцманской проводкой, охраной окружающей среды в зоне деятельности МАП и проч. В сентябре этого же года в морских портах Приморского края был организован Владивостокский филиал ФГУП «Росморпорт».

Акционерные общества на договорной основе начали арендовать у МАП различные объекты инфраструктуры порта. Таким образом, государство в лице «Росморпорта» стало сдавать стивидорам в аренду землю, на которой находится терминал, и отвечало за состояние причальных стенок, за акваторию и дноуглубительные работы в 63 портах 5 морских бассейнов: Балтийского, Дальневосточного, Азово-Черноморского, Каспийского и Арктического. Применительно к транспортному комплексу ФГУП «Росморпорт» последовательно объединил широкий круг услуг, оказываемых в морских портах. Эта структура осуществляет стратегическое управление портовым комплексом страны.

В течение длительного времени реформаторства в сфере собственности из-за отсутствия средств не производился ремонт портовых сооружений на Дальнем Востоке, причалы приходили в запустение. Износ оборудования в портах составил 80—90%. Лишь с 2000 г. наметился поворот в сторону улучшения. В менее выгодном положении оказались локальные порты, техническое оснащение и инфраструктура которых были менее привлекательны для инвесторов. В результате объёмы переработки в них снизились наполовину, что поставило вопрос об экономической целесообразности сохранения всех портов. Лишь развитие внешней торговли способствовало смягчению последствий кризиса на морском транспорте. В то же время существовал и другой фактор сохранения потенциала портов — большой «советский багаж» в виде материальной базы и ещё остававшихся на местах уникальных специалистов. Выполнение задачи обеспечения государственной безопасности также оказалось основным и значимым аргументом для сохранения морских дальневосточных портов. Самыми крупными портами, прошедшими путь акционирования, оказались Восточный, Находка, Владивосток, Посьет и Зарубино, в Хабаровском крае — Ванино и Де-Кастри, в Сахалинской области — Холмск, Корсаков и Углегорск, в Магаданской области — Магадан, в Камчатском крае — Петропавловск-Камчатский. Через эти порты проходит более 95% всех грузопотоков Дальнего Востока. Постепенно, через операторов терминалов (стивидорные компании), в отрасль начали приходить частные инвестиции.

После перестройки в течение 20 лет внедрялись новые формы собственности и практики хозяйствования, которые привели к заметным переменам только в 2010-е гг. в морском портовом хозяйстве [41, с. 100]. Например, в Дальневосточном федеральном округе наблюдался рост частных инвестиций в портовые гидротехнические сооружения. По мнению специалистов, характерным для периода начала становления портового бизнеса на Дальнем Востоке стал прирост портовых мощностей для обслуживания увеличивающихся грузопотоков преимущественно за счёт крупных частных инвестиций. Доля государственных вложений в этой сфере не превышала 20% в общей структуре [41, с. 101]. В практической деятельности морских портов 95% логистических услуг приходилось на узкоспециализированные независимые предпринимательские фирмы [6].

ДЕСТРУКТИВНЫЕ ПРАКТИКИ АКЦИОНИРОВАНИЯ И ПРИВАТИЗАЦИИ

В ходе акционирования морских портов на Дальнем Востоке (именно той части имущества, которая могла быть по закону приватизирована) участники, заинтересованные в переделе собственности, порой шли на нарушение законодательства. В этом также проявлялась связь с теневыми практиками времени перестройки. Среди тех, кто игнорировал законные правила проведения процедуры были управленцы

разного уровня, как из Госкомимущества, так и из региональных организаций. В 1990-е — начале 2000-х гг. чиновники из Госкомимущества нарушили порядок приватизации Приморского пароходства и Находкинского торгового порта[10]. Возникала ситуация конфликта интересов между Госкомимуществом и Минтрансом. Первая сторона не желала учитывать мнение руководства второй и провела приватизацию этих предприятий без закрепления акций в государственной собственности [42, с. 136]. Позднее прокуратура Приморского края признала и другой факт незаконной приватизации морских портов г. Находки и дело было передано в Приморский краевой арбитражный суд. В результате проверки установили многочисленные нарушения, приведшие к ущемлению прав государства и потере контроля над деятельностью портов. При приватизации Находкинского нефтеналивного морского торгового порта не был представлен пакет документов в Госкомитет по управлению имуществом. Тем самым государство лишилось возможности закрепить за собой контрольный пакет, что создавало большие экономические риски. 17 мая 1995 г. городской фонд имущества с нарушением порядка продал Рыбному порту три причальные стенки, запрещённые к приватизации. В 2000 г. прокурор края подал иски в Арбитражный суд Приморья о признании сделок по приватизации и продаже имущества недействительными [25; 34; 42, с. 136].

Реформаторы широко использовали процедуру банкротства, которая имела также негативные проявления. Не избежали данной участи и некоторые дальневосточные предприятия. В 2002 г. обанкротилось и прекратило своё существование Камчатское пароходство. Через 22 года после банкротства, 27 декабря 2024 г., Генеральная прокуратура России инициировала судебное разбирательство по взысканию в доход РФ активов 46 физлиц и 8 компаний, связанных с Камчатским морским пароходством и торговым портом. Среди упомянутых лиц были и экс-чиновники Камчатки, которые «незаконно управляли хозяйствующими субъектами, используя свои должности» [7]. В итоге сами госслужащие и их родственники незаконно получили высокие доходы. В 2024 г. президент Российского союза промышленников и предпринимателей А.Н. Шохин вынужден был признать, что некоторые объекты логистической инфраструктуры возвращаются в казну, поскольку в 1990-х гг. «были ошибки в приватизации» [44]. В начале 2024 г. Хамовнический суд Москвы по иску Генпрокуратуры обратил в доход государства 92,4% акций Дальневосточного морского пароходства (ДВМП) [44].

[10] 24 сентября 1992 г. Находкинский торговый порт первым среди российских был приватизирован (свидетельство о регистрации № 1222). В акционировании принимал участие известный российский экономист Г. Лебедев, сторонник австрийской либеральной школы. В феврале 1994 г. Российским фондом федерального имущества на чековом аукционе был продан государственный пакет акций и порт стал полностью частной компанией. В течение последующих лет происходил процесс консолидации акций в руках её менеджмента.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Реформа в период перестройки подготовила хозяйственников, работавших на морском транспорте, к радикальным преобразованиям, создав социально-психологические предпосылки для принятия значительной частью управленцев в регионе идей рыночной экономики. Политический курс российского правительства на внедрение капиталистических отношений привёл к бурной бюрократической деятельности на предприятиях морского транспорта, накопивших уже к 1992 г. своеобразный «опыт инициатив» с целью получения прибыли. Политика радикализма в области реформирования собственности осуществлялась методом «указного права» и административной принудительности акционирования и приватизации. Российские реформаторы создали законодательство, которое привело к отказу государства от управления многими предприятиями морского транспорта, передаче значительной доли собственности акционерам, этот процесс сопровождался потерей национальных и нравственных ориентиров. Хотя в 1990-е и в начале 2000-х гг. значительная доля государства в структуре собственности предприятий морского транспорта на Дальнем Востоке сохранялась, реформы привели не только к падению экономических показателей в 1990-е гг., но и к принижению исторического символа — достижений великих русских землепроходцев, мореплавателей, исследователей, открывших и освоивших дальневосточную территорию. Этап акционирования прошли как порты, основанные, когда Россия закреплялась на восточных рубежах, так и построенные в СССР. Их инфраструктура создавалась разными поколениями дальневосточников. На таком идеологическом фоне проходила смена организационно-правовых форм хозяйствования на морском транспорте.

В ходе акционирования предприятий морского транспорта Дальневосточного бассейна их трудовые коллективы выбирали в основном второй вариант приватизации. Бывшие работники портов хоть и получили акции, но никакой роли в управлении предприятиями не играли. В начале XXI в. портовые функции в регионе осуществляли уже 270 коммерческих предприятий. Дальневосточный «сценарий» доказывает, что удобным для реформаторов инструментом принуждения к смене форм собственности стало широкое использование процедуры банкротства государственных предприятий. Интересы жителей морского побережья, терявших работу в ходе реформы, вообще не рассматривались хозяйственниками, которые разделяли рыночные идеи, хотя среди дальневосточников оставались и другие руководящие кадры, поднимавшие вопросы безопасности отрасли. К типичным негативным особенностям разгосударствления собственности в России можно добавить, что ускоренному темпу приватизации предприятий отрасли способствовала не только реализация «указного права», но и сложная система организации и управления всем комплексом морского порта.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Анадырь: обработка морских судов, судоремонт, речные перевозки и перевалка грузов в Анадыре. URL: http://dokercargo.ru/objavlenia/obrabotka-morskih-sudov-sudoremont-rechnyie-perevozki-i-perevalka-gruzov-v-anadyire/ (дата обращения: 06.02.2025).
2. Берсенёв В.Л. Процессы разгосударствления и приватизации в России в 90-е гг. Ч. 1 // Экономика региона. 2017. Т. 13. № 2. С. 342—354.
3. Вахненко Р.В. Морской транспорт Дальнего Востока в современных рыночных условиях // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2008. № 2 (43). С. 81—95.
4. Ващук А.С. Социальные проблемы приватизации в России 1990-х гг. в современной историографии // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. 2017. № 4. С. 46—52.
5. Владивостокский морской торговый порт (ВМТП). URL: https://www.tadviser.ru/index.php/Компания:Владивостокский_морской_торговый_порт_(ВМТП) (дата обращения: 06.02.2025).
6. Волынский И.А. Понятие, виды и особенности формирования потоковых процессов морского порта. URL: https://vestnik.astu.org/ru/nauka/article/39443/view#article-references (дата обращения: 06.02.2025).
7. Генпрокуратура требует изъять связанные с Камчатским портом активы на 16 млрд. URL: https://rusbankrot.ru/new-claim/genprokuratura_trebuet_izyat_svyazannye_s_kamchatskim_portom_aktivy_na_16_mlrd/ (дата обращения: 06.02.2025).
8. Горбов А. Магаданский порт готов к увеличению грузооборота без дополнительных вливаний. URL: https://nakhodka.media/news/1270862 (дата обращения: 06.02.2025).
9. Горохова О. Судьба госпакета пароходства ещё не определена. URL: https://www.kommersant.ru/doc/122668 (дата обращения: 06.02.2025).
10. Группа «Сумма» заложила 20,3% акций «Трансконтейнера» в Natixis и ING по займу для покупки FESCO. URL: https://www.vedomosti.ru/business/news/2013/12/25/gruppa-fesco-perezalozhila-241-akcij-transkontejnera-po (дата обращения: 06.02.2025).
11. Зеленцов В.В. Морской транспорт Дальнего Востока во второй половине XX в. Владивосток: Дальнаука, 2003. 237 с.
12. Зеленцов В.В. Приватизация предприятий морского транспорта, 1990-е годы // Россия и АТР. 2005. № 2. С. 71—77.
13. Иванов Ю.М., Романенко А.А., Лебедев Г.В. Морские порты России — траектория развития // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2013. № 5 (48). С. 8—12.
14. Игнатова Т.В. Приватизация и развитие российского предпринимательства. Ростов-на-Дону, 1995. 140 с.
15. Историческая хроника Магаданской области. 1991—2000. События и факты. Магадан: Охотник, 2015. 282 с.
16. Коренева К.В. Очень «тонкое» дело: факторы развития предпринимательства на приграничных территориях // Российское предпринимательство. 2007. № 10 (1). С. 58—62.
17. Кочеганова И.А. К вопросу о дерегулировании рынка стивидорных услуг в России // Проблемы современной экономики. Евразийский международный научно-аналитический журнал. 2013. № 2 (46). С. 92—95.
18. Морские порты // Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ. Гл. 1, ст. 9 (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2024). URL: https://docs.cntd.ru/document/901732423 (дата обращения: 06.02.2025).
19. Морские порты. Дальневосточный бассейновый филиал. URL: https://www.rosmorport.ru/filials/vlf_seaports/ (дата обращения: 06.02.2025).

20. Морской транспорт // Экспресс-информация. Серия: Экономика и коммерческая работа на морском транспорте. М., 1995. Вып. 3 (51) — 4 (52). С. 35—40.
21. Навасардов А. Орденоносный Магаданский порт. URL: https://kolyma.ru/press/38310-ordenonosnyj-magadanskij-port.html (дата обращения: 06.02.2025).
22. О Федеральном государственном унитарном предприятии «Росморпорт». URL: https://mintrans.gov.ru/press-center/news/969 (дата обращения: 06.02.2025).
23. Организация ФГУП «Охотский морской рыбный порт». URL: https://www.list-org.com/company/6417/show/founders_history#founders (дата обращения: 06.02.2025).
24. От реабилитации к «похоронам»: как менялось банкротство в России. URL: https://pravo.ru/story/234398/ (дата обращения: 06.02.2025).
25. Приватизация портов Находки признана незаконной. URL: https://lenta.ru/news/2000/08/16/ports (дата обращения: 06.02.2025).
26. Прокопьев В.Е. Морской порт как предприятие морского транспорта: особенности развития и управления в современных условиях. URL: https://morvesti.ru/archiveTDR/element.php?IBLOCK_ID=66&SECTION_ID=&ELEMENT_ID=2953 (дата обращения: 11.05.2024).
27. Прошлое, настоящее и будущее FESCO и ВМТП. URL: https://primamedia.ru/news/1241409/ (дата обращения: 06.02.2025).
28. Радыгин А.Д. Реформа собственности в России: на пути из прошлого в будущее. М.: Республика, 1992. 160 с.
29. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 24.06.1996 № 1002 «О приватизации морских торговых портов на территории Чукотского автономного округа». URL: http://ips.pravo.gov.ru/?doc_itself=&nd=102042100&page=1&rdk=0&link_id=1 (дата обращения: 06.02.2025).
30. Распоряжение Правительства РФ от 24 июня 1996 года N 1002-р «О приватизации морских торговых портов Провидения, Эгвекинот, Певек и Беринговский». URL: https://docs.cntd.ru/document/9025458?marker (дата обращения: 06.02.2025).
31. Рязанов А.А. К вопросу о сущности предпринимательской деятельности // Вестник Московского университета имени С.Ю. Витте. Серия 1: Экономика и управление. 2019. № 3 (30). С. 90—94.
32. Стаурский С.С. К вопросу исследования сущности предпринимательства // Омский научный вестник. 2006. № 4 (38). С. 177—180.
33. Стенограммы обсуждения законопроекта № 1070119-7 «О внесении изменений в Федеральный закон „О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации“» об инвестиционной декларации и соглашении о создании объектов инфраструктуры морского порта. URL: http://api.duma.gov.ru/api/transcript/1070119-7 (дата обращения: 06.02.2025).
34. Степанов А. Тащат порты, пароходы, земснаряды, катера // Экономическая газета. 2000. Февр.
35. Столяров Г., Зубарева Ю. Директор ММТП показал себя как настоящий хозяин. URL: https://www.vedomosti.ru/library/articles/2007/09/27/direktor-mmtp-pokazal-sebya-kak-nastoyaschij-hozyain (дата обращения: 06.02.2025).
36. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года (одобрена Морской коллегией при Правительстве РФ 28.09.2012) // СПС «КонсультантПлюс».
37. Сугробов М.Д., Метелкин П.В. Методическая аналитика подходов к управлению инфраструктурой портовых комплексов морского транспорта // KANT. 2024. № 3 (52). С. 114—120.
38. Указ Президента Российской Федерации (Утратил силу — Указ Президента Российской Федерации от 26.03.2003 г. N 370) «Об организационных мерах по преобразованию государственных предприятий, добровольных

объединений государственных предприятий в акционерные общества». URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/1621#sel=1:2:F7w,1:36:gSU (дата обращения: 06.02.2025).
39. Указ Президента РФ от 01.07.1992 N 721 (ред. от 31.12.1992) «Об организационных мерах по преобразованию государственных предприятий, добровольных объединений государственных предприятий в акционерные общества» (вместе с «Положением о коммерциализации государственных предприятий с одновременным преобразованием в акционерные общества открытого типа») // СПС «КонсультантПлюс».
40. Федеральный закон от 08.11.2007 N 261-ФЗ (последняя редакция) «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс»
41. Фисенко А.И., Кулешова Е.А., Моисеева М.Л. Морские порты Дальнего Востока: изменение экономических интересов и отношений собственности // Транспортное дело России. 2016. № 3. С. 100—102.
42. Хохлов О. Приватизация России. Нижний Новгород: ООО «Типография „Поволжье“», 2005. 312 с.
43. Хренников И. Магаданский порт сменит гендиректора. URL: https://www.vedomosti.ru/newspaper/articles/2002/04/18/magadanskij-port-smenit-gendirektora (дата обращения: 06.02.2025).
44. Шохин заявил о возврате в казну инфраструктуры из-за ошибок приватизации. URL: https://www.rbc.ru/business/11/09/2023/64fe7e6e9a7947883b21f2df (дата обращения: 06.02.2025).
45. Якунина Г. Портреты: Михаил Робканов. Поступок. Характер. Судьба. URL: https://msun.ru/ru/news/id-1163 (дата обращения: 06.02.2025).
46. ГАПК (Гос. арх. Приморского края).
47. ГИАСО (Гос. ист. арх. Сахалинской области).
48. Личн. арх. А.С. Ващук.

REFERENCES

1. *Anadyr': obrabotka morskikh sudov, sudoremont, rechnye perevozki i perevalka gruzov v Anadyre* [Anadyr: Marine Vessel Handling, Ship Repair, River Transportation and Cargo Transshipment in Anadyr]. Available at: http://dokercargo.ru/objavlenia/obrabotka-morskih-sudov-sudoremont-rechnyie-perevozki-i-perevalka-gruzov-v-anadyire/ (accessed 06.02.2025). (In Russ.)
2. Bersenev V.L. Protsessy razgosudarstvleniya i privatizatsii v Rossii v 90-e gg. Ch. 1 [Processes of Denationalization and Privatization in Russia in the 1990s. Part 1]. *Ekonomika regiona*, 2017, vol. 13, no. 2, pp. 342—354. (In Russ.)
3. Vakhnenko R.V. Morskoy transport Dal'nego Vostoka v sovremennykh rynochnykh usloviyakh [Maritime Transport of the Far East in Modern Market Conditions]. *Tamozhennaya politika Rossii na Dal'nem Vostoke*, 2008, no. 2 (43), pp. 81—95. (In Russ.)
4. Vashchuk A.S. Sotsial'nye problemy privatizatsii v Rossii 1990-kh gg. v sovremennoy istoriografii [Social Problems of Privatization in Russia in the 1990s in Contemporary Historiography]. *Gumanitarnye issledovaniya v Vostochnoy Sibiri i na Dal'nem Vostoke*, 2017, no. 4, pp. 46—52. (In Russ.)
5. *Vladivostokskiy morskoy torgovyy port (VMTP)* [Vladivostok Commercial Seaport (VMTP)]. Available at: https://www.tadviser.ru/index.php/Kompaniya:Vladivostokskiy_morskoy_torgovyy_port_(VMTP) (accessed 06.02.2025). (In Russ.)
6. Volynskiy I.A. *Ponyatie, vidy i osobennosti formirovaniya potokovykh protsessov morskogo porta* [Concept, Types and Features of the Formation of Seaport Flow Processes]. Available at: https://vestnik.astu.org/ru/nauka/article/39443/view#article-references (accessed 06.02.2025). (In Russ.)

7. *Genprokuratura trebuet iz"yat' svyazannye s Kamchatskim portom aktivy na 16 mlrd* [The Prosecutor General's Office Demands the Seizure of Assets Related to Kamchatka Port Worth 16 Billion Rubles] Available at: https://rusbankrot.ru/new-claim/genprokuratura_trebuet_izyat_svyazannye_s_kamchatskim_portom_aktivy_na_16_mlrd/ (accessed 06.02.2025). (In Russ.)
8. Gorbov A. *Magadanskiy port gotov k uvelicheniyu gruzooborota bez dopolnitel'nykh vlivaniy* [Magadan Port Is Ready to Increase Cargo Turnover without Additional Investments]. Available at: https://nakhodka.media/news/1270862 (accessed 06.02.2025). (In Russ.)
9. Gorokhova O. *Sud'ba gospaketa parokhodstva eshche ne opredelena* [The Fate of the State-Owned Stake of the Shipping Company Has Not Yet Been Defined]. Available at: https://www.kommersant.ru/doc/122668 (accessed 06.02.2025). (In Russ.)
10. *Gruppa «Summa» zalozhila 20,3% aktsiy «Transkonteynera» v Natixis i ING po zaymu dlya pokupki FESCO* [The Summa Group Pledged 20.3% of "Transcontainer" Shares to Natixis and ING for a Loan to Purchase FESCO]. Available at: https://www.vedomosti.ru/business/news/2013/12/25/gruppa-fesco-perezalozhila-241-akcij-transkontejnera-po (accessed 06.02.2025). (In Russ.)
11. Zelentsov V.V. *Morskoy transport Dal'nego Vostoka vo vtoroy polovine XX v.* [Maritime Transport of the Far East in the Second Half of the Twentieth Century]. Vladivostok, Dal'nauka Publ., 2003, 237 p. (In Russ.)
12. Zelentsov V.V. Privatizatsiya predpriyatiy morskogo transporta, 1990-e gody [Privatization of Maritime Transport Enterprises in the 1990s]. *Rossiya i ATR*, 2005, no. 2, pp. 71—77. (In Russ.)
13. Ivanov Yu.M., Romanenko A.A., Lebedev G.V. Morskie porty Rossii — traektoriya razvitiya [Russian Seaports — Development Trajectory]. *Transport Rossiyskoy Federatsii. Zhurnal o nauke, praktike, ekonomike*, 2013, no. 5 (48), pp. 8—12. (In Russ.)
14. Ignatova T.V. *Privatizatsiya i razvitie rossiyskogo predprinimatelstva* [Privatization and the Development of Russian Entrepreneurship]. Rostov-on-Don, 1995, 140 p. (In Russ.)
15. *Istoricheskaya khronika Magadanskoy oblasti. 1991—2000. Sobytiya i fakty* [Historical Chronicle of the Magadan Region. 1991—2000. Events and Facts]. Magadan, Okhotnik Publ., 2015, 282 p. (In Russ.)
16. Koreneva K.V. Ochen' «tonkoe» delo: faktory razvitiya predprinimatel'stva na prigranichnykh territoriyakh [A Very "Delicate" Matter: Factors for the Development of Entrepreneurship in Border Areas]. *Rossiyskoe predprinimatel'stvo*, 2007, no. 10 (1), pp. 58—62. (In Russ.)
17. Kocheganova I.A. K voprosu o deregulirovanii rynka stividornykh uslug v Rossii [On the Issue of Deregulating the Stevedoring Services Market in Russia]. *Problemy sovremennoy ekonomiki. Evraziyskiy mezhdunarodnyy nauchno-analiticheskiy zhurnal*, 2013, no. 2 (46), pp. 92—95. (In Russ.)
18. Morskie porty [Seaports]. *Kodeks torgovogo moreplavaniya Rossiyskoy Federatsii ot 30.04.1999 N 81-FZ. Gl. 1, st. 9 (s izm. i dop., vstup. v silu s 01.09.2024)* [Merchant Shipping Code of the Russian Federation Dated April 30, 1999, No. 81-FZ. Ch. 1. Art. 9 (with Amendments and Additions from 01.09.2024)]. Available at: https://docs.cntd.ru/document/901732423 (accessed 06.02.2025). (In Russ.)
19. *Morskie porty. Dal'nevostochnyy basseynovyy filial* [Seaports. Far Eastern Basin Branch]. Available at: https://www.rosmorport.ru/filials/vlf_seaports/ (accessed 06.02.2025). (In Russ.)
20. Morskoy transport [Marine Transport]. *Ekspress-informatsiya*, series "Ekonomika i kommercheskaya rabota na morskom transporte", Moscow, 1995, iss. 3 (51) — 4 (52), pp. 35—40. (In Russ.)
21. Navasardov A. *Ordenonosnyy Magadanskiy port* [The Order-Bearing Port of Magadan]. Available at: https://kolyma.ru/press/38310-ordenonosnyj-magadanskij-port.html (accessed 06.02.2025). (In Russ.)

22. *O Federal'nom gosudarstvennom unitarnom predpriyatii «Rosmorport»* [On the Federal State Unitary Enterprise "Rosmorport"]. Available at: https://mintrans.gov.ru/press-center/news/969 (accessed 06.02.2025). (In Russ.)
23. *Organizatsiya FGUP «Okhotskiy morskoy rybnyy port»* [Organization of FSUE "Okhotsk Sea Fishing Port"]. Available at: https://www.list-org.com/company/6417/show/founders_history#founders (accessed 06.02.2025). (In Russ.)
24. *Ot reabilitatsii k «pokhoronam»: kak menyalos' bankrotstvo v Rossii* [From Rehabilitation to "Funeral": How Bankruptcy Changed in Russia]. Available at: https://pravo.ru/story/234398/ (accessed 06.02.2025). (In Russ.)
25. *Privatizatsiya portov Nakhodki priznana nezakonnoy* [Privatization of Nakhodka Ports Declared Illegal]. Available at: https://lenta.ru/news/2000/08/16/ports (accessed 06.02.2025). (In Russ.)
26. Prokop'ev V.E. *Morskoy port kak predpriyatie morskogo transporta: osobennosti razvitiya i upravleniya v sovremennykh usloviyakh* [Seaport as a Maritime Transport Enterprise: Development and Management Features in Modern Conditions]. Available at: https://morvesti.ru/archiveTDR/element.php?IBLOCK_ID=66&SECTION_ID=&ELEMENT_ID=2953 (accessed 11.05.2024). (In Russ.)
27. *Proshloe, nastoyashchee i budushchee FESCO i VMTP* [Past, Present and Future of FESCO and VMTP]. Available at: https://primamedia.ru/news/1241409/ (accessed 06.02.2025). (In Russ.)
28. Radygin A.D. *Reforma sobstvennosti v Rossii: na puti iz proshlogo v budushchee* [Property Reform in Russia: On the Way from the Past to the Future]. Moscow, Respublika Publ., 1992, 160 p. (In Russ.)
29. *Rasporyazhenie Pravitel'stva Rossiyskoy Federatsii ot 24.06.1996 № 1002 «O privatizatsii morskikh torgovykh portov na territorii Chukotskogo avtonomnogo okruga»* [Order of the Government of the Russian Federation of June 24, 1996, No. 1002 "On the Privatization of the Commercial Seaports in the Chukotka Autonomous Region"]. Available at: http://www.morport.chukotka.ru/about.html (accessed 06.02.2025). (In Russ.)
30. *Rasporyazhenie Pravitel'stva RF ot 24 iyunya 1996 goda N 1002-r «O privatizatsii morskikh torgovykh portov Provideniya, Egvekinot, Pevek i Beringovskiy»* [Order of the Government of the Russian Federation of June 24, 1996, No. 1002-r "On the Privatization of the Commercial Seaports of Provideniya, Egvekinot, Pevek and Beringovsky"]. Available at: https://docs.cntd.ru/document/9025458?marker (accessed 06.02.2025). (In Russ.)
31. Ryazanov A.A. K voprosu o sushchnosti predprinimatel'skoy deyatel'nosti [On the Essence of Entrepreneurial Activity]. *Vestnik Moskovskogo universiteta imeni S.Yu. Vitte*, series 1 "Ekonomika i upravlenie", 2019, no. 3 (30), pp. 90—94. (In Russ.)
32. Staurskiy S.S. K voprosu issledovaniya sushchnosti predprinimatel'stva [On the Study of the Nature of Entrepreneurship]. *Omskiy nauchnyy vestnik*, 2006, no. 4 (38), pp. 177—180. (In Russ.)
33. *Stenogrammy obsuzhdeniya zakonoproekta № 1070119-7 «O vnesenii izmeneniy v Federal'nyy zakon „O morskikh portakh v Rossiyskoy Federatsii i o vnesenii izmeneniy v otdel'nye zakonodatel'nye akty Rossiyskoy Federatsii"» ob investitsionnoy deklaratsii i soglashenii o sozdanii ob"ektov infrastruktury morskogo porta* [Transcripts of the Discussion of the Bill No. 1070119-7 "On Amendments to the Federal Law 'On Seaports in the Russian Federation and on Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation'" on the Investment Declaration and Agreement on the Creation of Seaport Infrastructure Facilities]. Available at: http://api.duma.gov.ru/api/transcript/1070119-7 (accessed 06.02.2025). (In Russ.)
34. Stepanov A. Tashchat porty, parokhody, zemsnaryady, katera [Taking away Ports, Steamships, Dredgers, Boats]. *Ekonomicheskaya gazeta*, 2000, Febr. (In Russ.)
35. Stolyarov G., Zubareva Yu. *Direktor MMTP pokazal sebya kak nastoyashchiy khozyain* [The Director of MMTP Proved Himself a Real Owner]. Available at: https://

www.vedomosti.ru/library/articles/2007/09/27/direktor-mmtp-pokazal-sebya-kak-nastoyaschij-hozyain (accessed 06.02.2025). (In Russ.)
36. Strategiya razvitiya morskoy portovoy infrastruktury Rossii do 2030 goda (odobrena Morskoy kollegiey pri Pravitel'stve RF 28.09.2012) [Strategy for the Development of Russian Seaport Infrastructure until 2030" (Approved by the Maritime Board under the Government of the Russian Federation on September 28, 2012)]. *SPS "Konsul'tant Plyus"* [Legal Reference System "Consultant Plus"]. (In Russ.)
37. Sugrobov M.D., Metelkin P.V. Metodicheskaya analitika podkhodov k upravleniyu infrastrukturoy portovykh kompleksov morskogo transporta [Methodological Analysis of Approaches to Managing the Infrastructure of Port Complexes of Maritime Transport]. *KANT*, 2024, no. 3 (52), pp. 114—120. (In Russ.)
38. *Ukaz Prezidenta Rossiyskoy Federatsii (Utratil silu — Ukaz Prezidenta Rossiyskoy Federatsii ot 26.03.2003 g. N 370) «Ob organizatsionnykh merakh po preobrazovaniyu gosudarstvennykh predpriyatiy, dobrovol'nykh ob"edineniy gosudarstvennykh predpriyatiy v aktsionernye obshchestva»* [Decree of the President of the Russian Federation (Repealed by Decree of the President of the Russian Federation of March 26, 2003, No. 370) "On Organizational Measures for the Transformation of State Enterprises and Voluntary Associations of State Enterprises into Joint-Stock Companies"]. Available at: http://www.kremlin.ru/acts/bank/1621#sel=1:2:F7w,1:36:gSU (accessed 06.02.2025). (In Russ.)
39. Ukaz Prezidenta RF ot 01.07.1992 N 721 (red. ot 31.12.1992) «Ob organizatsionnykh merakh po preobrazovaniyu gosudarstvennykh predpriyatiy, dobrovol'nykh ob"edineniy gosudarstvennykh predpriyatiy v aktsionernye obshchestva» (vmeste s «Polozheniem o kommertsializatsii gosudarstvennykh predpriyatiy s odnovremennym preobrazovaniem v aktsionernye obshchestva otkrytogo tipa») [Decree of the President of the Russian Federation of July 1, 1992, No. 721 (Amended on December 31, 1992) "On Organizational Measures for the Transformation of State Enterprises and Voluntary Associations of State Enterprises into Joint-Stock Companies" (together with the "Regulations on the Commercialization of State Enterprises with Simultaneous Transformation into Open Joint-Stock Companies")]. *SPS "Konsul'tant Plyus"* [Legal Reference System "Consultant Plus"]. (In Russ.)
40. Federal'nyy zakon ot 08.11.2007 N 261-FZ (poslednyaya redaktsiya) «O morskikh portakh v Rossiyskoy Federatsii i o vnesenii izmeneniy v otdel'nye zakonodatel'nye akty Rossiyskoy Federatsii» [Federal Law of November 8, 2007, No. 261-FZ (Latest Edition) "On Seaports in the Russian Federation and on Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation"]. *SPS "Konsul'tant Plyus"* [Legal Reference System "Consultant Plus"]. (In Russ.)
41. Fisenko A.I., Kuleshova E.A., Moiseeva M.L. Morskie porty Dal'nego Vostoka: izmenenie ekonomicheskikh interesov i otnosheniy sobstvennosti [Seaports of the Far East: Changes in Economic Interests and Property Relations]. *Transportnoe delo Rossii*, 2016, no. 3, pp. 100—102. (In Russ.)
42. Khokhlov O. *Privatizatsiya Rossii* [Privatization of Russia]. Nizhniy Novgorod, OOO «Tipografiya „Povolzh'e"» Publ., 2005, 312 p. (In Russ.)
43. Khrennikov I. *Magadanskiy port smenit gendirektora* [Magadan Port Will Replace Its CEO]. Available at: https://www.vedomosti.ru/newspaper/articles/2002/04/18/magadanskij-port-smenit-gendirektora (accessed 06.02.2025). (In Russ.)
44. *Shokhin zayavil o vozvrate v kaznu infrastruktury iz-za oshibok privatizatsii* [Shokhin Announced the Return of Infrastructure to the Treasury due to Privatization Mistakes]. Available at: https://www.rbc.ru/business/11/09/2023/64fe7e6e9a7947883b21f2df (accessed 06.02.2025). (In Russ.)
45. Yakunina G. *Portrety: Mikhail Robkanov. Postupok. Kharakter. Sud'ba* [Portraits: Mikhail Robkanov. Deed. Character. Fate]. Available at: https://msun.ru/ru/news/id-1163 (accessed 06.02.2025). (In Russ.)

Дата поступления в редакцию 25.03.2025