

УДК 94(47)

А. В. Лаврентьев¹

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток. Россия

Трансформация организационной и кадровой структуры транспорта Дальнего Востока: опыт переходного периода

Исследован период реорганизации дальневосточной транспортной отрасли в 1990-е – начале 2000-х гг. Проанализирован опыт антикризисных мероприятий в условиях становления рыночных отношений и некоторые современные проблемы управления региональным транспортным комплексом.

Ключевые слова и словосочетания: транспорт, история, приватизация, социальная политика, кадры.

A. V. Lavrentyev

Vladivostok State University of Economics and Service
Vladivostok. Russia

Transformation of organizational and personnel structure Transport of the Far East: the experience of transition

Investigated during the reorganization of the Far Eastern transport industry in the 1990s – early 2000s. The experience of anti-crisis measures in the conditions of market relations and some modern problems of management of regional transport complex.

Key words: transport, history, privatization, social politics, personnel.

Пристальное внимание государства к развитию транспорта российского Дальнего Востока обусловлено не только колоссальным значением, которое он имеет в системе жизнеобеспечения, но и геополитическими интересами России в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Практически все планируемые в ближайшее время инновационные мега-проекты (территории опережающего развития, режим «порто-франко» во Владивостоке и др.) связаны с совершенствованием дальневосточных коммуникаций.

¹ Лаврентьев Александр Валентинович – кандидат исторических наук, доцент кафедры государственного и муниципального управления и права института права; e-mail: lavrist@list.ru.

Вместе с тем, эффективность выделяемых бюджетных средств и привлечение внешних инвестиций к модернизации транспорта во многом зависят от организационного устройства предприятий, обеспеченности квалифицированным персоналом, методов государственного регулирования. Реформы управления транспортным комплексом, проводимые в России на протяжении почти четверти века, имеют неоднозначные результаты. Анализ регионального опыта осуществления структурных преобразований позволяет выявить преемственность ряда проблем и внести соответствующие коррективы в способы их преодоления на современном этапе развития Дальнего Востока.

Утрата систематической централизованной поддержки после распада СССР и нарушение межотраслевой координации при галопирующем росте цен обострили старые и сформировали качественно новые проблемы. Дополнительным испытанием на «прочность» помимо финансовых неурядиц для транспортных и для других предприятий стали процедуры приватизации.

К главным целям ее проведения относились: создание конкурентной среды, формирование рынка транспортных услуг, отстранение государства от оперативного регулирования хозяйственной деятельности. К 1995 г. негосударственными транспортными предприятиями (частной и смешанной форм собственности) в РФ выполнялся практически весь объем перевозок грузов на морском, около 90% на автомобильном и свыше 50% на воздушном транспорте. В пассажирской сфере доля негосударственного сектора составляла на автомобильном 15%, воздушном более 50%, внутреннем водном транспорте около 80% [15. С. 3].

На первом этапе приватизации происходило льготное внутреннее распределение не менее половины акций среди транспортных работников. Остальной пакет формально оставался у государства и через некоторое время подлежал продаже на открытых чековых аукционах. Однако искусственно инициированная конкуренция совпала одновременно с падением производства, исчезли стабильные т.н. «генеральные» грузы, не было отлажено взаимодействие с местными и федеральными структурами власти, которые также находились в стадии формирования своей новой функциональной модели.

Учитывая общую материально-техническую отсталость региона, удаленность от заводов-поставщиков ресурсов, крайнюю ограниченность рынка труда, стремительное разгосударствление грозило не только возникновением изоляции, но и отсутствием каких-либо жизненных перспектив для большинства работников транспортной отрасли Дальнего Востока.

Уже начальные результаты имущественного раздробления и проведения стихийной распродажи акций на западе России свидетельствовали о том, что в приватизированных компаниях нередко оставались только высокодоходные направления деятельности. Подобная тактика «выживания» в обстановке экономической неопределенности, зачастую не считаясь ни с потребностями населения, ни с бедственным положением трудовых коллективов, становилась характерной и для некоторых дальневосточных предприятий, вышедших из-под сени государственной монополии. Ярким примером таких действий стало акционирование ряда предприятий Амурского пароходства (Комсомольского-на-Амуре и Хабаровского реч-

ных портов), сопровождавшееся протестными выступлениями сотрудников предприятий [9].

Очагов напряженности не избежали транспортные предприятия, по закону не подлежащие приватизации. Проводимая в них реорганизация привносила немало дестабилизирующих моментов в прежний уклад. В крайне тяжелой ситуации пребывал персонал малых аэропортов, которые обеспечивали, как правило, безальтернативную связь с удаленными районами и формально оставались в краевом либо областном распоряжении. Оказавшись без своевременных дотаций, коллективы большинства из них пребывали порой в еще более удручающем положении, чем работники предприятий смешанных и частных форм собственности. В 1994 г. только в Амурской области на грани закрытия находились семь аэропортов [19].

Негативные процессы рельефно отразились на условиях работы и жизнеобеспечении сотрудников, нарушая прежний относительно отлаженный механизм социальных и карьерных гарантий. Использовались такие непопулярные меры, как бессрочные отпуска, неполные рабочие недели, сокращение персонала. На Дальневосточной железной дороге (ДВЖД) численность работников, занятых непосредственно на ее эксплуатации, с 1988 по 1998 г. сократилась с 76,8 до 55,86 тыс. человек соответственно [20]. Осуществлялись отчаянные попытки сохранить хотя бы квалифицированный персонал предприятий, игравших ключевую роль в системе регионального обслуживания. Вводились ограничения приема новых сотрудников, инициировались временные и побочные виды занятости.

С середины 1990-х гг. происходит постепенное восстановление элементов централизованного управления социально-экономическим развитием региона на основе программно-целевых принципов. Принимается ряд узкоотраслевых программ, направленных на модернизацию транспорта и путей сообщения.

Предметом научного анализа становится зарубежный опыт государственного регулирования транспортной системы. Исследования показывали, что ослабление правительственного контроля в отношении перевозок и коммуникаций в развитых странах происходило постепенно, с возникновением достаточных конкурентных условий. Более того, масштабы и уровень присутствия государства в непосредственном управлении зависел от специфики отдельных территорий.

Поэтому инициативы хотя бы временного сохранения целостности организаций, устоявших в годы резких экономических колебаний и игравших особую роль в системе регионального обеспечения, стали обращать на себя более пристальное внимание центральных и местных органов российской власти. В августе 1995 г. вышло распоряжение, где устанавливался перечень предприятий воздушного транспорта, приватизация которых могла происходить только по решению Правительства РФ. Специальным постановлением продлевался срок закрепления в федеральной собственности ценных бумаг ряда дальневосточных организаций транспортного строительства, обретших статус акционерных обществ.

Более планомерный характер предполагался в ходе начатого реформирования федерального железнодорожного транспорта. Преобразования включали в себя несколько этапов. Намечались демонополизация отдельных сфер деятельности и развитие рыночной конкуренции. Четко определялись объекты акцио-

нирования и приватизации. К ним относились железнодорожные предприятия, непосредственно не связанные с организацией движения и аварийно-восстановительных работ. Предусматривалось усиление государственного контроля в сфере тарифной политики.

Апробировались превентивные меры против безработицы посредством «бронирования» рабочих мест за выпускниками профильных учебных заведений. Безусловно, подобные стратегии могли применяться высокодоходными предприятиями и монополистами, имевшими значительную государственную поддержку. Целевой набор в Хабаровском институте инженеров железнодорожного транспорта в середине 1990-х гг. достигал уже порядка 80%. За счет переобучения на предприятиях ДВЖД в 2000 г. удалось сохранить 1319 сотрудников и создать 685 новых рабочих мест [21].

Непрерывную модель подготовки поддерживали и развивали в АО «Приморское морское пароходство», где действовали школа морских юнг и морской лицей. Тесное сотрудничество пароходство осуществляло с Морским государственным университетом (МГУ) имени адмирала Г.И. Невельского по обучению кадров высшей квалификации для танкерного флота [5. С. 207]. Заключались трехсторонние договоры между будущим работодателем, студентом и вузом.

Востребованными становились профессии, связанные с обслуживанием автомобилей, которые в массовом порядке поступали из Японии. В Тихоокеанском государственном университете началась подготовка специалистов такого профиля на отделении «Сервис транспортных и технологических машин».

Возобновившиеся с начала 2000-х гг. масштабные разработки месторождений на Дальнем Востоке инициировали проекты сооружения трубопроводов, портов железных и автомобильных дорог. Предстояло провести большую работу по техническому перевооружению транспорта и повышению качества обслуживания.

Пересмотру подверглись комплексные и отраслевые региональные стратегии. Прежние федеральные узкоотраслевые программы были объединены в одну – «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)». Объяснялись такие изменения необходимостью сбалансированного характера развития транспортного комплекса и более централизованного контроля выполнения поставленных задач. Одним из приоритетов объявлялось развитие государственно-частного партнерства при сооружении и реконструкции транспортной инфраструктуры.

Для повышения эффективности обслуживания и рационального расходования выделяемых инвестиций на правительственном уровне было принято решение об объединении региональных авиакомпаний под эгидой крупнейшего национального перевозчика «Аэрофлот – российские авиалинии» [2. С. 18]. В перспективе планировалось создать комплексную Дальневосточную авиакомпанию вместо разрозненных предприятий преимущественно с низким уровнем конкуренции на российском и международном рынках транспортных услуг.

В районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях стали создаваться федеральные казенные предприятия на базе аэропортов. Они образовывались там, где перевозки носили исключительно социальный характер, не являясь перспективными для бизнеса. Министерство транспорта России осуществляло

программу поддержки малой авиации. Ежегодные расходы на эти цели в течение 2008–2011 гг. составляли более 2 млрд рублей [13].

В ходе реализации реформы МПС, требовавшей больших затрат на модернизацию, не исключалось выполнение взятых социальных обязательств. Улучшению ситуации способствовала утвержденная правлением ОАО «РЖД» Концепция жилищной политики на 2005–2007 гг. и на период до 2010 г. Осуществлялась корпоративная поддержка в виде уплаты части начисленных процентов по ипотеке, выделялись безвозмездные субсидии на погашение доли приобретаемой квартиры в случае рождения ребенка. В 2009 г. на подобного рода мероприятия из фондов ДВЖД было выделено почти 90 млн рублей [6].

Прилагались усилия для максимального трудоустройства выпускников на инженерные должности. В структуре ДВЖД с начала XXI в. в этом вопросе наметилась позитивная динамика: в 2003 г. было принято 34% окончивших вуз, в 2004 – 43,7%, а в 2005 – уже 50% [8. С. 120]. По образцу советских лет продолжилась практика формирования из молодых специалистов резервов на замещение руководящих должностей.

В 2004–2005 гг. правительственными решениями в целях создания укрупненного комплекса по подготовке специалистов и развитию научной работы на морском транспорте Сахалинское мореходное и Амурское речное училища были преобразованы в филиалы Владивостокского МГУ. Для планомерного прохождения практики во Владивостоке стал действовать специальный центр, который курировал договоры с судоходными компаниями.

Современная система многоуровневого обучения автомобильных кадров сформировалась во Владивостокском государственном университете экономики и сервиса (ВГУЭС). В структуре вуза специалистов высшей квалификации готовила кафедра «Технического обслуживания и ремонта автотранспортных средств», организатором которой стал профессор В.В. Пермяков. Впоследствии она трансформировалась в масштабный по целям учебный комплекс «Транспортных процессов и технологий», оснащенный сетью лабораторий и классов.

Отличительной чертой созданных направлений была ориентация на формирование практических навыков и компетенций. Осуществлялось тесное партнёрство с японским автоконцерном «Хонда». Помимо автомобильного сервиса с 2006 г. во Владивостоке началась подготовка студентов по одной из эксклюзивных для Приморского края специальности – «Организация и безопасность движения». В двух колледжах ВГУЭС действовали направления профессиональной и средней профессиональной подготовки слесарей, автомехаников, техников в сфере организации перевозок и управления на транспорте.

Однако проводимые структурные изменения и совершенствование профессионального уровня сотрудников транспортной сферы осложнялись рядом общероссийских, региональных и отчасти мировых тенденций. Несмотря на процесс акционирования федеральной железнодорожной системы, упразднение МПС и создание компании ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), в 2003 г. изменение претерпела лишь внешняя конфигурация монополии. Число независимых грузоперевозчиков на рынке дальневосточных транспортных услуг росло медленно.

Традиционный характер экономического освоения, который преимущественно сохранялся в исследуемый период, определял и их тип. Как правило, они являлись дочерними подразделениями крупных грузовладельцев и РЖД. Уровень удовлетворения заявок грузоотправителей на подачу вагонов в 2007 г. составлял в среднем 88%. Функционировало всего 7 относительно самостоятельных операторских компаний [16. С. 1].

Неопределенным оставался правовой статус операторской компании, что существенно ограничивало возможности претензий со стороны заказчика услуг и снижало ответственность перевозчика. Конкурентная среда во многом отождествлялась с фактами создания фирм-посредников, зависящих напрямую от естественной монополии, и по мнению юристов-практиков, напоминала больше некий холдинг (группу компаний во главе с лидером), также не имевший в России законодательного определения [18. С. 68].

Не оправдывались надежды на повышение эффективности, связанные с мерами по разделению грузовых и пассажирских секторов. Ответственность за работу электропоездов возлагалась на созданные пригородные пассажирские компании, а дотирование социальных направлений – на региональные власти. Им же поручалось формирование транспортного заказа и установление тарифов на проезд. Однако функционирование новой организационной модели сопровождалось старыми отрицательными явлениями. Расходы железнодорожных пригородных компаний в 2012 г. в 4 раза превышали их доходы [3].

Проблемы отягощались не только бюджетной недостаточностью, но и не сложившейся системой определения и выделения средств. Продолжались взаимные претензии транспортников и властей о непрозрачности распределения и использования ассигнований. Особенно это было свойственно Приморскому краю, где на протяжении ряда лет после создания дочерней компании ОАО «РЖД» «Экспресс-Приморье» отсутствовал четкий механизм компенсации выпадающих доходов со стороны краевой администрации, располагавшей 49% акций предприятия. В 2009 г. в краевом бюджете на эти цели средств вообще не было предусмотрено [7. С. 1]. В дальнейшем ситуация имела лишь незначительные улучшения. Как следствие, происходило сокращение пассажирских маршрутов, увеличение интервалов их осуществления. Проблема обрела общероссийский характер, о чем свидетельствует прямое вмешательство в ее разрешение Президента страны В.В. Путина в начале 2015 г.

Определенные колебания, несмотря на отмеченные положительные аспекты, испытывала кадровая политика железнодорожной отрасли. Оставалось достаточно большое число рабочих мест, занимаемых персоналом без соответствующего профильного образования. Это обуславливалось общим дефицитом специалистов, который возник в результате падения престижа технических профессий. Ситуацию усугубил переход на режим экономии вследствие мирового финансового кризиса 2008 г., что отразилось на снижении целевого поступления в средние специальные учебные заведения. План набора на 2010 г. по России составлял 3,1 тыс. чел. вместо 3,9 в 2008 г. На 20% сократилось количество мест для прохождения оплачиваемой практики, которая дополнительно стимулировала будущих сотрудников к освоению специальности [1].

Непростым и неоднозначным по оценкам специалистов и потребителей услуг оказался процесс объединения дальневосточных авиационных предприятий. Во многом обоснованная стратегия консолидации региональных ресурсов имела некоторые отрицательные результаты. Без должного учета интересов местного населения корректировке в пользу центральных перевозчиков подверглись некоторые пассажирские и грузовые маршруты. Затягивалось создание дальневосточной авиационной компании. В процессе включения ведущей региональной организации «Владивосток Авиа» в состав «Аэрофлота» было сокращено более 800 человек, в том числе высококлассных специалистов, многие из которых покинули Дальний Восток [4].

Проблемы сопровождали становление новых форм обучения кадров для морского транспорта, их переподготовки и последующего трудоустройства. Требовалось совершенствование механизма государственно-частного партнерства. Целевой прием был ориентирован на организации с преобладающим государственным участием и только по программам высшего образования. Судходные компании нередко затягивали заключения контракта до выпускного курса. Частичная компенсация затрат на подготовку будущих кадров заинтересованными морскими предприятиями составляла 5–7%. В свою очередь восполнение их потребностей в специалистах начального командного звена, выпущенных в 2008 г., находилось на уровне 37,2% [11. С. 23].

Непосильные тарифы, таможенные пошлины, жесткие условия кредитной политики вынуждали дальневосточные судходные компании продолжать регистрировать свой флот за рубежом, а моряков трудиться под иностранными флагами. Отток морских кадров из отечественной отрасли для работы под эгидой других государств нивелировал затраченные усилия и средства на их обучение. На Дальнем Востоке под т.н. «удобными» флагами в 2013 г. работали около 300 судходных компаний [10. С. 37].

Последствия переходного периода продолжали пагубно сказываться на деятельности автотранспортных предприятий, которые в отличие от других подверглись большему раздроблению в ходе приватизации. Структурная неустойчивость и дисбаланс особенно были свойственны пассажирскому сектору. Вопросы организации и управления этой сферой в контексте проводимых реформ возлагались на низовые местные органы. Регулирующие и контрольные функции отводились субъектам и федеральному уровню при отсутствии единых правовых норм предоставления услуг автомобильного и городского наземного транспорта. Ввиду недостатка возмещений из краевой казны с 2010 по 2013 г. 29 автомобильных коммерческих фирм, обслуживающих городские маршруты Хабаровска, расторгли договоры с городской администрацией. Обновление их подвижного состава сократилось с 60 до 20 единиц соответственно. Кадровый дефицит в муниципальных предприятиях достигал в 2014 г. 30%, средняя заработная плата была ниже, чем в других секторах на 40% [14. С. 27].

Трудности возникали с прогнозированием запросов на подготовку инженеров-автомобилистов. Частные и небольшие акционерные организации обходились потенциалом выпуска советских лет и прибегали к вынужденным сокращениям.

Разрозненные фирмы не давали четкого представления о потребностях в специализированных курсах, вследствие чего исчезали стабильные заказчики на их обучение. Возникли сложности прохождения студентами производственной практики, эпизодической оставалась совместная научная деятельность вузов и предприятий.

Решение организационных и кадровых вопросов транспортной отрасли в 1990-е гг. происходило в контексте противоречивого процесса становления новой общегосударственной и региональной модели управления. Неоднозначными для предприятий оказались итоги отраслевой приватизации, отрицательные последствия которой преобладали. Вместе с тем, в результате антикризисных мер наметилась некоторая адаптация к новым вызовам рыночной среды.

Мобилизация ресурсов для решения дальневосточных транспортных проблем, предпринятая в начале 2000-х гг., способствовала усилению прямых методов централизованного руководства. В русле этой стратегии были внесены коррективы в процесс разгосударствления. В некоторых случаях заметно повысилась социальная ответственность ведущих предприятий перед коллективами, отдельные позитивные моменты обозначились в процессе подготовки специалистов для транспорта.

Однако последовательно реализуемых и максимально адаптированных к дальневосточным условиям инструментов регулирования оказалось недостаточно. Переход от хаотичного распада транспортной отрасли к восстановлению и продолжению монопольных начал в отдельных ее сферах не всегда согласовывался с задачами создания конкурентного рынка. Несмотря на принципиально новые формы кадровой политики и наметившиеся на их основе положительные тенденции, формирования ее целостной концепции не произошло.

-
1. Андреева Т. Ориентиры «двойных» реформ / Т. Андреева [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.transportrussia.ru/podgotovka-spetsialistov/orientiry-dvoynyh-reform.html> (дата обращения: 08.04.2015 г.).
 2. «Владивосток Авиа» исключили из стратегических АО // Золотой рог. – 2007. – 13 ноября. – С. 18.
 3. В РЖД пожаловались на вечную убыточность электричек [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://lenta.ru/news/2013/03/14/rzd/> (дата обращения: 25.04.2013 г.).
 4. Добролюбова О. Дальневосточная авиакомпания пошла на взлет / О. Добролюбова [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.zrpress.ru/business/dalnjvostok_16.04.2013_60484_dalnevostochnaja-aviakompanija-poshla-na-vzlet.html (дата обращения: 08.04.2013 г.).
 5. Зеленцов В.В. Морской транспорт Дальнего Востока во второй половине XX века / В.В. Зеленцов. – Владивосток, 2003.
 6. Итоги социальной политики Дальневосточной железной дороги в 2009 году. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=656&layer_id=4069&id=74010 (дата обращения: 08.04.2015 г.).
 7. Клименко О. Убежавшая электричка / О. Клименко // Золотой Рог. – 2010. – 30 ноября.
 8. Лазарева О.Б. Формирование качественных и количественных характеристик кадровых потребностей региона / О.Б. Лазарева. – Хабаровск: ДВГУПС, 2008.

9. Лаврентьев А.В. Социальные проблемы транспортных организаций Дальнего Востока российского Дальнего Востока и попытки их преодоления в 1990-е гг. / А.В. Лаврентьев // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. – 2012. – №4.
10. Лаврентьев А.В. Опыт реформирования морского транспорта на Дальнем Востоке России: некоторые аспекты социально-экономической безопасности / А.В. Лаврентьев, Л.М. Медведева // Ойкумена. Регионоведческие исследования. – 2014. – №2.
11. Огай С.А. Опыт реализации системного подхода к подготовке на контрактной основе кадров для плавательных специальностей / С.А. Огай, В.Ф. Гаманов // Проблемы транспорта Дальнего Востока. Пленарные доклады восьмой международной научно-практической конференции. – Владивосток, 2009.
12. Приложение к постановлению Правительства РФ от 22 февраля 1997. №208. // СЗ РФ. – 1997. – № 9. – С. 1110.
13. Развитие региональной и малой авиации: диалог общественности и бизнеса с властью. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://dvmtu-favt.ru/news/141/?sphrase_id=1461. (дата обращения 12.04.2011).
14. Слободенюк А.В. Состояние и перспективы развития общественного пассажирского транспорта г. Хабаровска / А.В. Слободенюк // Автомобильный транспорт Дальнего Востока: материалы VII международной науч.-практ. конф. – Хабаровск, 2014. – С. 27.
15. Транспорт и связь России: стат. сб. – М.: Госкомстат России, 1996.
16. Троценко И. Предпринимателям – зеленый свет / И. Троценко // Тихоокеанская звезда. – 2007. – 25 июля.
17. Федоров Л.С. Инвестирование транспорта в условиях рынка / Л.С. Федоров // Железнодорожный транспорт. – 1995. – №12.
18. Хазиева Е.М. Реформирование российского грузового железнодорожного транспорта в условиях действующего законодательства / Е.М. Хазиева // Закон. – 2012. – №10.
19. Государственный архив Амурской области. Ф. 2286. Оп. 1. Д. 217. Л. 32.
20. Архив Федерального агентства железнодорожного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации. Ф. 120. Д. 1505. Л. 89.
21. Государственный архив Хабаровского края. Ф. 730. Оп. 23. Д. 274. Л. 5.