

Антикризисная программа предприятий речного транспорта Ленского бассейна

Е.Н. ЛОСКУТОВ, заведующий кафедрой УРП и КЭ, к.т.н., доцент

Ю.Г. БРЮХАНОВ, доцент кафедры УРП и КЭ

Е.Г. ПЮТРИУМОВА, доцент кафедры ЭТ и Ф

Новосибирская государственная академия водного транспорта

Северо-Восточный регион России характеризуется слабо развитой сетью наземных видов транспорта. Основным транспортом в регионе, осуществляющим перевозки грузов и пассажиров, является внутренний водный транспорт. Строительство Байкало-Амурской магистрали и незаконченное строительство Амуро-Якутской магистрали до настоящего времени не решило транспортную проблему, особенно остро стоящую в северных районах Республики Саха (Якутия). Анализ деятельности предприятий речного транспорта Ленского бассейна, расположенных в Иркутской области, показал, что они находятся в критическом финансово-экономическом состоянии.

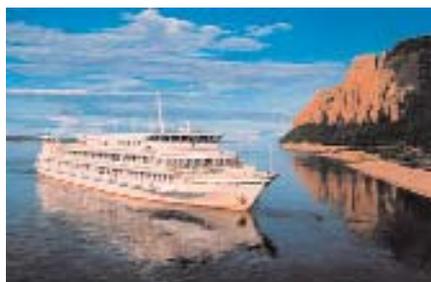
Основными предприятиями речного транспорта Иркутской области являются ОАО «Киренская РЭБ флота», ОАО «Алексеевская РЭБ флота», ОАО «Осетровский речной порт» и ОАО «Восточно-Сибирское речное пароходство», обеспечивающие потребности предприятий и населения области и Якутии в перевозках по Ленскому и Ангарскому бассейнам.

Судоходные предприятия Ленского бассейна ОАО «Алексеевская РЭБ флота» и ОАО «Киренская РЭБ флота» являются системообразующими звеньями экономики Киренского района. Эксплуатируя суда с малой осадкой, они обеспечивают завоз жизненно необходимых грузов в северные районы Иркутской области и Республику Саха (Якутия) по водным путям Ленского бассейна, в том числе по участкам рек с ограниченными габаритами судового хода и в сжатые навигационные периоды.

Предприятия включены в Перечень стратегически значимых акционерных обществ.

Финансовое благополучие и объемы перевозок данных предприятий зависят от водности года. В многоводные годы увеличиваются перевозки крупнотоннажным флотом ЛОРП (Жатай), в средние по водности годы — танкерами пр. 1754Б Киренской РЭБ ($Q_p=1500$ т, $T_{np}=230$ см), а в маловодные годы предприятие имеет флот Алексеевской РЭБ ($Q_p=1000$ т, $T_{np}=160$ см).

Сокращение объемов перевозок грузов, «узаконенные» перевозки с отсрочкой платежа (особенно при завозе гру-



зов на Север), отчуждение сухогрузного флота класса «река-море» отрицательно сказались на работе предприятий речного транспорта Иркутской области. К концу 2004 г. перечисленные предприятия имели все формальные признаки банкротства.

Для преодоления кризиса менеджментом компаний были осуществлены следующие мероприятия: консервация непрофильных убыточных производств; сокращение штатов, наем сотрудников по трудовому соглашению; передача ряда объектов муниципалитетам; продажа основного имущества для погашения кредиторской задолженности; осуществление арбитражных процедур по взысканию дебиторской задолженности; консервация профильных активов, не вовлеченных в транспортный процесс; сдача имущества в аренду.

Данные мероприятия позволили предприятиям осуществить доставку генеральных грузов в районы Крайнего Севера в навигацию 2005 г., однако радикального улучшения финансового состояния не произошло.

Антикризисные программы, разработанные Новосибирской государ-

ственной академией водного транспорта на 2006–2012 гг., должны были осуществляться в рамках следующих ограничений: сохранение стратегической направленности основной деятельности; эффективное использование свободных производственных мощностей; сохранение сложившейся численности персонала.

Основой антикризисных программ стало предложение о выделении рациональных, эффективных дочерних структур в форме ЗАО, способных осуществлять перегрузочную работу и транспортную деятельность в согласованных объемах. Расчеты показали, что выделенные компании имели бы устойчивый объем работы, сбалансированный с имеющимися трудовыми и материально-техническими ресурсами, и положительный финансовый результат на весь прогнозный период (2006–2012 гг.). Суммарная численная прибыль ЗАО «Киренская транспортная компания», ЗАО «Алексеевская транспортная компания», ЗАО «Осетровский перегрузочный комплекс», ЗАО «Алексеевский ЛПК» составила бы к концу 2007 г. 106,5 млн. руб., в 2010 г. — 150 млн. руб., в 2012 г. — 203 млн. руб. Старые компании, у которых после реорганизации должны остаться неликвидные активы, дебиторская и кредиторская задолженность, должны инициировать процедуру банкротства.

Федеральное агентство по управлению государственным имуществом выразило опасения, что кредиторы могут потребовать судебного взыскания на акции дочерних структур и возникнет возможность ареста и продажи крупных пакетов акций.

Как показывает опыт, процесс согласования интересов государства (основного собственника), Министерства транспорта и самих хозяйствующих субъектов занимает длительный период. К тому времени финансовая ситуация на предприятиях настолько ухудшается, что остается единственный путь финансового оздоровления —

осуществление процедуры банкротства.

Согласно ст. 31 ФЗ «О несостоятельности (банкротстве)» со стороны учредителя, собственника имущества, кредитора может быть предоставлена финансовая помощь в размере, достаточном для погашения денежных обязательств и восстановления платежеспособности должника. Финансовая помощь со стороны основного собственника (государства) оказана не была.

В данный момент ОАО «Осетровский речной порт», ОАО «Алексеевская РЭБ флота», ОАО «Киренская РЭБ флота» находятся на стадии наблюдения в соответствии с ФЗ «О несостоятельности (банкротстве)». Данный шаг дает возможность перечисленным стратегическим предприятиям обеспечить сохранность имущества и выработать стратегию восстановления платежеспособности. ФЗ «О несостоятельности (банкротстве)» налагает ограничения на ряд хозяйственных операций (ст. 195 п. 6, 7, 8, 9).

В рамках восстановления платежеспособности остается ограниченное число мер: исполнение обязательств собственником или третьим лицом; увеличение уставного капитала за счет взносов участников; размещение дополнительных обыкновенных акций должника; замещение активов.

Необходимо отметить, что основной собственник отклонил вариант погашения обязательств со своей стороны, их реструктуризацию или списание задолженности перечисленных ОАО. В настоящий момент сложилась ситуация, когда все внутренние резервы предприятий по погашению задолженности исчерпаны; удвоение грузопотоков в ближайшей перспективе сомнительно; государство не обеспечивает перечисленные предприятия государственным заказом на перевозку генгрузов, отдавая предпочтение прочим коммерческим предприятиям.

Дальнейшие исследования, проводимые НГАВТ, осуществлялись для одного из перечисленных предприятий — ОАО «Киренская РЭБ флота». Было признано, что увеличение уставного капитала за счет взносов участников может быть осуществлено на стадии внешнего управления по ходатайству органа управления должника с согласия собрания кредиторов. Взносы должны быть сделаны в прежних долях, величина дополнительных взносов должна обеспечить погашение всех обязательств предприятия, форма взносов — денежная. На начало 2006 г.

совокупные обязательства КРЭБ составляли около 630 млн. руб.

Размещение дополнительных обыкновенных акций должника — стратегического предприятия — может быть проведено только при следующих ограничениях: размещение акций может проводиться только по закрытой подписке; акционеры имеют право на преимущественное приобретение дополнительных акций в течение 45 дней с даты начала размещения акций; оплата акций должна производиться только денежными средствами; суммарная стоимость дополнительных акций должна быть выше стоимости долговых обязательств. Кредиторы и их аффилированные лица не имеют права приобрести данные акции. Расчеты показали, что эмиссия акций на 480 млн. руб. позволила бы погасить все обязательства за 37 месяцев. Часть обязательств может быть покрыта за счет продажи незавершенного строительства, непрофильных активов и флота, не занятого на перевозках.

На первый взгляд, замещение активов должника является предпочтительным вариантом и представляет собой процесс создания на базе имущества должника одного или нескольких открытых акционерных обществ. Оплата уставных капиталов новых предприятий производится имуществом должника. Акции новых открытых акционерных обществ включаются в состав имущества должника и должны быть проданы на торгах. Продажа акций должна обеспечивать накопление денежных средств для погашения обязательств. На базе КРЭБ могут быть созданы два предприятия, одно из которых будет выполнять федеральные государственные заказы за КРЭБ. По этому варианту данное предприятие получит ядро транспортного флота, второе предприятие получит прочие активы. Ориентировочная рыночная стоимость первого предприятия может быть оценена в 375 млн. руб.; второго — в 228 млн. руб. Таким образом, реализация акций этих предприятий позволит накопить 609 млн. руб. Продажа акций по цене чуть выше номинала полностью покроет 630 млн. руб. долга. Однако в ФЗ «О несостоятельности (банкротстве)» существуют противоречия: в ст. 64 указано, что органы управления на стадии наблюдения не вправе принимать решения о реорганизации и создании новых юридических лиц. Де-факто «замещение активов» является как раз такой хозяйственной операцией. В ст. 195 (п. 4) также существует запрет на отчуждение акций. Данные противоречия в законодательстве могут приостановить меха-

низм реализации решений. Таким образом, цена вопроса для государства: при дополнительном денежном взносе — 321 млн. руб.; при эмиссии дополнительных обыкновенных акций — 245 млн. руб.; при замещении активов — 321 млн. руб.

Поэтому более целесообразным выглядит вариант, попадающий под ст. 109, пункт «другие меры», а именно списание пени и штрафов на сумму 188,6 млн. руб. и реструктуризация оставшейся задолженности до 2012 г. под гарантию правительства. За 31 месяц внешнего управления предприятие может рассчитаться с внешними кредиторами и трудовым коллективом, в оставшееся время — с государством.

Рассмотрим все процедуры с позиции сохранения контроля со стороны государства над КРЭБ. Контроль за предприятием сохраняется: при списании налоговых обязательств (цена вопроса — 400 млн. руб.), дополнительном денежном взносе (321 млн. руб.) или при списании штрафов на 188 млн. руб. с реструктуризацией налоговых обязательств на 7 лет. Контроль за КРЭБ может быть утрачен при выпуске дополнительных акций (доля государства — 245 млн. руб.) и при замещении активов (доля государства — 321 млн. руб.) При выделении дочернего ЗАО и банкротстве головной компании предстоит реструктуризация задолженности на 10 лет. В этом случае контроль над ЗАО и ОАО можно сохранить при перекрестном владении акциями.

В рамках данной статьи не рассматриваются нюансы выделения или учреждения дочерних структур — обе процедуры имеют как достоинства, так и недостатки, что должно быть учтено собранием акционеров при принятии решения. Помимо этого, подробно не рассматривался процесс переоформления лицензий, регистрации эмиссий акций, заключения трудовых договоров с работниками предприятий после выделения дочернего ЗАО или новых ОАО при замещении акций. Существуют процедурные ограничения, которые должны быть отражены в программе финансового оздоровления (или внешнего управления). Таким образом, данный механизм может быть применен и к ОАО «Алексеевская РЭБ флота», и к ОАО «Осетровский речной порт».

Облегчить вывод предприятий речного транспорта из кризиса могло бы решение Правительства РФ о передаче государственного заказа на поставку генеральных грузов в отдаленные районы и в районы Крайнего Севера перечисленным стратегическим предприятиям.