

Северный завоз осуществляется в основном водным транспортом. Перевозки автомобильным транспортом по «зимникам» (дорогам, по которым доставка возможна только в зимний период), а также воздушным транспортом являются дорогостоящими и поэтому используются только в исключительных случаях. Стоимость северного завоза морским транспортом в несколько раз выше стоимости завоза речным транспортом по северным рекам, так как морская перевозка связана с большими расстояниями, а затраты на топливо достигают 83% в составе общих затрат на перевозку. Поэтому рынок услуг по перевозкам водным транспортом в районы Крайнего Севера состоит из двух субрынков: услуги по морским и речным перевозкам. Основная часть грузов завозится речным путем.

Конструктивные особенности судов, связанные со специализацией на перевозке определенных грузов (танкеры для наливных грузов, сухогрузы для навалочных грузов, контейнеровозы), вызывают необходимость сегментирования каждого из двух указанных рынков еще на 4 самостоятельных сегмента: услуги по перевозке контейнеров, услуги по перевозке нефтепродуктов, услуги по перевозке насыпных и навалочных грузов (зерна, каменного угля), услуги по перевозке генеральных грузов. Топливо-энергетические ресурсы (каменный уголь и нефтепродукты) составляют более 50% в объеме завозимых грузов.

Для всех рынков услуг по перевозкам водным транспортом в районы Крайнего Севера вследствие их специфики характерно наличие значительных барьеров входа на эти рынки.

Основные экономические барьеры входа на рынок: значительный размер первоначального капитала для приобретения морских (речных) судов, высокая себестоимость перевозок, связанная с ограниченными сроками навигации и малыми грузопотоками в обратном направлении, высокие экономические риски, связанные с опасностью ледовой проводки судов; государственное регулирование тарифов на северный завоз; неполное и несвоевременное финансирование перевозочной деятельности из федерального и региональных бюджетов;

Основные административные барьеры: лицензирование деятельности; ограничения по участию новых перевозчиков в конкурсах (торгах), связанные с требованиями наличия опыта работы.

Государственное регулирование тарифов на северный завоз, неполное и несвоевременное финансирование из федерального и региональных бюджетов, а также специфика северного завоза (отдаленность пунктов назначения, краткий период навигации, однонаправленность грузовых потоков, необходимость ледокольной проводки по трассе Северного морского пути) привели к тому, что рынки перевозок водным транспортом являются, как правило, высококонцентрированными.

Высококонцентрированные рынки услуг по северному завозу с высокими барьерами входа на рынок требуют государственного регулирования тарифов на перевозки грузов. Государственное регулирование осуществляется региональными органами исполнительной власти в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 07.03.95 № 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)».

Темпы роста стоимости перевозок отчасти сдерживаются посредством проведения торгов (конкурсов) на перевозки. ОАО «Мурманское морское пароходство» и ОАО «Дальневосточное морское пароходство» являются доминирующими предприятиями по ледовой проводке судов, соответственно, в северо-западном и дальневосточном бассейнах. Ледокольный сбор на трассе

Северного морского пути (прейскурант №11-01 с повышающим коэффициентом на конкретный период) установлен Министерством экономики Российской Федерации по представлению Минтранса России и составляет около 13% от провозных платежей. Портовый ледакольный сбор ранее регулировался МАП России (в настоящее время ФЭК России) и равен примерно 1% провозных платежей.

Специфика завоза по северным рекам - короткий навигационный период (до нескольких недель по отдельным и быстро мелеющим рекам). Главная задача северного завоза заключается в максимально полном использовании относительно дешевого провоза в период речной навигации. Перевозочных мощностей речного флота, как правило, достаточно. Часто не хватает разгрузочных мощностей в пунктах доставки грузов для обеспечения своевременной выгрузки товаров. Несвоевременное проведение дноуглубительных работ подходов каналов в некоторых пунктах назначения не дает возможности проходу судов с полным грузом, поэтому часто практикуется удорожающая стоимость перевозки рейдовая перевалка грузов.

Стоимость перевозки морским флотом в несколько раз выше речных, а в межнавигационный период с 16 октября по 15 апреля тарифы на перевозку морским флотом увеличиваются еще на 30%.

Основная задача по сокращению затрат на морские перевозки - обойтись без ледакольной проводки.

Архангельская область.

Географические границы рынка - Шенкурский, Верхне-Тоемский, Лешуконский, Ленский, Пинежский, Мезенский, Соловецкий, Приморский районы и Ненецкий автономный округ. Продуктовые границы рынков определяются номенклатурой перевозимых товаров и соответствующими типами судов. По товарной специфике выделяются: рынок услуг по перевозке речным и морским транспортом топливно-энергетических ресурсов (более 50% общего объема перевозок), труб, цемента, оборудования, транспорта, химреагентов, продовольствия.

Всего в перевозках участвуют 27 компаний. Доли крупнейших судоходных компаний по объему северных завозов: ОАО «Северное речное пароходство» - 43,1%, ОАО «Транс-НАО» - 23,6%, ОАО «Архангельский морской торговый порт» - 17,9%, ОАО «СТК СевМорПуть» - 7,3%, ОАО «Северное морское пароходство» - 4%, ООО «СК «Артикрейд» - 2,4%, Дельта-УТФ - 1,5%.

Низкая доля ОАО «Северное морское пароходство» при наличии 59,2% общей грузоподъемности судов объясняется высокой стоимостью морских перевозок (456-950 руб./т) по сравнению со стоимостью речных перевозок (50 руб./т).

Суммарный объем речных перевозок значительно выше морских.

Регулирование тарифов на перевозки, предусмотренное в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 07.03.95 № 239, не производится, так как непредсказуемы на следующий навигационный период изменения цен на топливо, которое достигает 83% в составе общих затрат на перевозку.

Иркутская область.

Географические границы рынка - Катангский, Бодайбинский, Киренский и Мамско-Чуйский районы; поселки Боярск, Жемчугово, Марково, Омолон, Орлинга, Тарасово, Таюра и Турука Усть-Кутского района; поселки Карахун, Наратай, Озерный, Первомайский, Тынкобь, Хвойный и Южный Братского района; поселки Вершина Ханды, Верхнемартыново, Ермаки, Карам, Карнаухово, Коротково, Кутима и Поперечная Казачинско-Ленского района, поселки Вершина Тутуры, Тирка и

Чиногода Качугсколского района; поселки Алыгджер, Верхняя Гутара и Нерха Нижнеудинского района.

Продуктовые границы рынков определяются номенклатурой перевозимых товаров и соответствующим типом судов. По товарной специфике выделяются: рынок услуг по перевозке речным транспортом топливно-энергетических ресурсов, продовольственных товаров, лекарств, товаров первой необходимости для жизнеобеспечения населения.

Рынок услуг по завозу речным транспортом является высококонцентрированным. Перевозки топливно-энергетических ресурсов и топлива осуществляют ОАО «Алексеевская РЭБ флота», ОАО «Киренская РЭБ флота», ОАО «Осетровская РЭБ флота», АСК «ЛОРП», ЗАО «Верхне-Ленское речное пароходство». Последнее не имеет своего флота и перевозит грузы путем заключения договоров с остальными флотами.

Существует конкурсный отбор организаций, способных с наиболее выгодными экономическими условиями осуществлять завоз грузов в районы Крайнего Севера в соответствии с постановлением губернатора Иркутской области от 22.01.99 № 59-п.

Республика Карелия.

Географические границы рынка - Пудожский район, Калевальский национальный район, поселки Валаам Сортавальской городской администрации и Валдай Сегежской городской администрации.

Продуктовые границы рынков также определяются номенклатурой перевозимых товаров и соответствующим типом судов. По товарной специфике выделяются: рынок услуг по перевозке водным транспортом каменного угля, дизельного топлива. Завоз продовольственных и непродовольственных товаров водным транспортом не производится по причине высоких тарифов, устанавливаемых ОАО «Беломорско-Онежское пароходство».

На рынке завоза водным транспортом ОАО «Беломорско-Онежское пароходство» занимает доминирующее положение. Из-за высоких тарифов, устанавливаемых ОАО «Беломорско-Онежское пароходство», завоз грузов водным транспортом на территорию Пудожского и Калевальского районов не производится.

Мурманская область. Географические границы рынка - архипелаг Новая Земля, Таймырский, Чукотский автономные округа. По товарной специфике выделяются: рынок услуг по перевозке наливных грузов, сухогрузы. На рынке завоза водным транспортом ОАО «Мурманское морское пароходство» занимает доминирующее положение.

Регулирование тарифов на перевозку грузов не производится, цены договорные. Регулируются ставки услуг на ледокольную проводку судов по трассе Северного морского пути в соответствии с прейскурантом №11-01 с применением повышающих коэффициентов, устанавливаемых Минэкономразвития России.

Приморский край.

Географические границы рынка - Магаданская область, Чукотский автономный округ.

Основные перевозки осуществляются морскими и речными судами.

Железнодорожное и регулярное автомобильное сообщение с другими регионами России отсутствует. Перевозки грузов воздушным транспортом не могут считаться взаимозаменяемой услугой из-за высокой стоимости.

Местных судоходных компаний, осуществляющих морские и речные перевозки, нет. Тем не менее, указанные рынки услуг морского транспорта в целом являются открытыми для потенциальных конкурентов.

Перевозки контейнеров в Магаданскую область в 1999 г. осуществляли: ОАО «Дальневосточное морское пароходство» шестью контейнеровозами, ОАО «Северное морское пароходство» - двумя, ООО «ФескоИнтермодал» - двумя, арендованными у ОАО «Дальневосточное морское пароходство». В качестве потенциальных продавцов могут быть рассмотрены HIL Navigation LTD, ЗАО «Верхне-Ленское морское пароходство», ОАО «Камчатское морское пароходство», Арктическое морское пароходство. Показатели рыночной концентрации остаются высокими и характеризуют рынок контейнерных перевозок как высококонцентрированный.

Перевозки нефтепродуктов в Магаданскую область и Чукотский автономный округ осуществляют ОАО «Приморское морское пароходство» (доля около 40%), ОАО «Бэтта» (10,3%), ОАО «Амурское пароходство» (9%) и др., всего 22 перевозчика. Показатели концентрации ($HNI=2700$, $CR-3=72,7$) близки к умеренным. Расходы на морфрахт составляют более половины стоимости расходов по завозу нефтепродуктов.

Основным перевозчиком наливных грузов в Чукотском автономном округе является ОАО «Приморское морское пароходство». Проверки Северо-Восточного территориального управления МАП России показали, что имеются случаи завышения стоимости перевозок в 3-5 раз московскими посредническими фирмами ООО «Турдей» и ООО «Братин» по сравнению со стоимостью услуг ОАО «Приморское морское пароходство».

Навалом в регион завозится в основном каменный уголь. Основным заказчиком услуг по перевозке является Администрация Магаданской области. Основным перевозчик - «Дальневосточное морское пароходство» (доля более 90%), а также ОАО «Колымская судоходная компания».

Продовольственные и генеральные грузы завозят в регион ОАО «Северное морское пароходство», ОАО «Мурманское морское пароходство», ОАО «Дальневосточное морское пароходство», ОАО «Камчатское морское пароходство», ОАО «Сахалинское морское пароходство», «Государственное Арктическое морское пароходство», Ленское объединенное речное пароходство», ОАО «Колымская судоходная компания», ОАО «Амурское пароходство», ОАО «Приморское морское пароходство».

Стоимость перевозок ОАО «Дальневосточное морское пароходство» определяется по прейскуранту №11-01 с повышающим коэффициентом на данный период времени. Стоимость перевозок ОАО «Приморское морское пароходство» формируется на основании коммерческой себестоимости судосудок танкера, причем стоимость фрахта не менялась в течение последних 5 лет.

Конкурсы на северный завоз не проводятся из-за того, что перевозчики не желают участвовать в них по причине отсутствия гарантий своевременной оплаты за поставленные ими грузы.

Сахалинская область.

Географические границы рынка - Сахалин и Курильские острова.

По товарной специфике выделяются: рынок услуг по перевозке угля, горюче-смазочных материалов, других товаров морским транспортом и паромной переправой Ванино-Холмск с последующей перевозкой железнодорожным и автомобильным транспортом.

Рынки услуг по завозу угля, нефтепродуктов и товаров - высококонцентрированные. Завоз угля в Сахалинскую область осуществляет единственный перевозчик - ОАО «Сахалинское морское пароходство», мощностей которого вполне хватает. Завоз нефтепродуктов осуществляют несколько судоходных компаний, по договорам с администрацией области.

Регулярные рейсы на Курильские острова осуществляет только ОАО «Корсаковская судоходная компания», которая имеет маломощные самоходные плашкоуты с ограниченным районом плавания и коротким сроком навигации. Регулирование стоимости морских перевозок в районах Крайнего Севера осуществляется в соответствии с постановлением Губернатора области от 26.04.95 № 105 и другими постановлениями Губернатора области, устанавливающими суммарные предельные коэффициенты к тарифам на перевозки грузов, пассажиров и багажа, осуществляемые паромными и транспортными судами.

Хабаровский край.

Географические границы рынка - Аяно-Майский, Николаевский, Охотский, имени Полины Осипенко, Тугуро-Чумиканский и Ульчский районы.

По товарной специфике выделяются: рынок услуг по перевозке речным и морским транспортом угля (30,7%), горюче-смазочных материалов (63,6%), продовольствия и медикаментов (2,5%), продукции материально-технического назначения (3%) и непродовольственных товаров народного потребления.

Рынок перевозочных услуг в данном регионе - умеренно концентрированный.

Северный завоз осуществляется только предприятиями водного транспорта: ОАО «Амурское пароходство» (г. Хабаровск), ОАО «Хабаровский речной торговый порт» (г. Хабаровск), ОАО «Амур-порт» (г. Комсомольск-на-Амуре), ОАО «Николаевский морской порт» (г. Николаевск-на-Амуре), ГП «Охотский морской рыбный порт» (г. Охотск), ЗАО «Трансбункер» (П.Ванино), ЗАО «Верхнеленское пароходство» (г. Усть-Кут, Иркутская область). Суммарные мощности речных пароходств и других перевозчиков более чем достаточны для обеспечения перевозок топливно-энергетических ресурсов и других грузов в северные районы Хабаровского края в плановые сроки навигации.

ОАО «Амурское пароходство» осуществляет более половины объема завоза и внесено в Реестр хозяйствующих субъектов, имеющих на рынке определенного товара долю более 35%. Остальные объемы завоза относительно равномерно распределены между другими перевозчиками.

Государственное регулирование цен (тарифов) на перевозку фактически не осуществляется и нецелесообразно, так как умеренная стоимость перевозок поддерживается за счет регулярно проводимых комитетом промышленности, транспорта и связи администрации Хабаровского края конкурсов и тендеров перевозчиков на государственный заказ по северному завозу в соответствии с «Положением о проведении тендера (конкурсного отбора) транспортных предприятий по доставке грузов (товаров) в северные районы края».

Постановлением главы администрации Хабаровского края от 15.03.2000 № 88 была утверждена схема, а распоряжением от 19.05.2000 № 360-р определены источники финансирования завоза нефтепродуктов, угля и продовольствия в районы края с ограниченными сроками завоза.

Отсутствие средств у предприятий и в местных бюджетах не позволяет муниципальным образованиям своевременно и в полном объеме финансировать северный завоз. Последние несколько лет не завозятся отдельные группы непродовольственных товаров из перечня, утвержденного Правительством Российской Федерации: обувь, швейные изделия, хозяйственные товары.

Целесообразно восстановить порядок по частичной компенсации транспортных расходов по завозу товаров в районы с ограниченными сроками навигации, а также систему льготных кредитов для финансирования перевозок.

Завоз грузов осуществляется в навигацию по схеме «река-море». Собственно морских перевозок очень мало. С февраля 2000 г. введена ледокольная составляющая в порту Ванино, однако учитывая, что через этот порт перевозится

лишь 10% северных грузов, доля ледокольной составляющей в общей стоимости перевозок незначительна.

Для решения проблем, существующих на рынке перевозок грузов водным транспортом в районы Крайнего Севера, необходимо: обеспечить своевременное и полное финансирование северного завоза, которое позволяет обходиться более дешевым речным флотом и без удорожающей ледокольной проводки; погасить федеральную задолженность регионам; внедрить систему накопления грузов в межнавигационный период.

Для этого необходимо сократить сроки финансирования северного завоза путем внесения соответствующих изменений в федеральное законодательство о бюджете на соответствующий год.

Это позволит своевременно организовать торги (конкурсы) по контрактам на перевозку северных грузов по оптимальным схемам завоза; распространить опыт Иркутской области по введению в действие положения о порядке управления средствами регионального фонда государственной финансовой поддержки досрочного завоза продукции в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности с ограниченными сроками завоза грузов (включающего все федеральные и бюджетные средства, субвенции, ссуды, штрафы, заемные средства на покрытие кассового разрыва, возникающего из-за несовпадения сроков поступления средств и закупки продукции и др.), а также положения о проведении конкурса по выделению средств из этого фонда. В соответствии с положением коммерческие организации, выигравшие конкурсы на поставку и перевозку товаров, получают средства из Фонда на возвратной основе сроком до 18 месяцев по поставке (завозу) нефти и топливу и до 12 месяцев по поставке (завозу) продовольственных, непродовольственных товаров, медикаментов и т.д. Средства поступают на новые бюджетные текущие счета, открываемые этими коммерческими организациями.

Главные областные финансовые управления контролируют исполнение обязательств по договорам поставки (перевозки), целевое использование полученных средств Фонда, возврат средств и уплату процентов (ежемесячно). Исполнение обязательств по договору поставки обеспечивается банковской гарантией, договором поручительства, договором залога и т.д.; улучшить организацию выгрузки в пунктах назначения, а также организовать проведение дноуглубительных работ подходов каналов пунктов назначения, оборудовать пункты назначения надлежащим навигационным береговым и плавучим оборудованием (буями, вехами, створными знаками и т.д.) в целях сокращения простоев судов в короткий период навигации по быстро мелеющим северным рекам; восстановить порядок частичной компенсации транспортных расходов по завозу и систему льготных кредитов; отменить акцизы на топливо, предназначенное под завоз грузов в районы Крайнего Севера.