

Анализ основных направлений развития речного транспорта в Красноярском крае

1. Исходные данные об экспертно-аналитическом мероприятии.

1.1. Наименование экспертно-аналитического мероприятия: «Анализ основных направлений развития речного транспорта в Красноярском крае».

1.2. Основание для проведения экспертно-аналитического мероприятия: пункт 1.4.10 плана работы Счетной палаты Красноярского края на 2017 год.

1.3. Объекты экспертно-аналитического мероприятия: Министерство транспорта Красноярского края (далее – Министерство транспорта края).

В заключении использована информация Федерального бюджетного учреждения «Администрация Енисейского бассейна внутренних водных путей», Енисейского филиала Федерального автономного учреждения «Российский Речной регистр», службы финансово-экономического контроля и контроля в сфере закупок Красноярского края, государственного предприятия Красноярского края «Центр транспортной логистики» (далее – ГП «ЦТЛ»), акционерного общества «ПассажирРечТранс» (далее – АО «ПассажирРечТранс», Общество), акционерного общества «Енисейское речное пароходство» (далее – АО «Енисейское речное пароходство»).

1.4. Период проведения экспертно-аналитического мероприятия: ноябрь - декабрь 2017 года.

1.5. Анализируемый период: 2017 год и анализ показателей за предыдущие годы.

2. Основные выводы по результатам экспертно-аналитического мероприятия

Речной (внутренний водный) транспорт является одним из преимуществ Красноярского края, позволяющим обеспечить транспортной инфраструктурой в меридиональном направлении по речным путям Енисейского водного бассейна с выходом в Северный морской путь.

В то же время, речное транспортное сообщение не используется в Красноярском крае на полную мощность, достигнутую в Советское время: растущие с 2015 года объемы перевозок грузов в 4,5 раза меньше, чем на начало 1999 года, объемы пассажирских перевозок речным транспортом – в 5,3 раза меньше.

Векторы основных направлений государственной политики зафиксированы в документах стратегического и территориального планирования Красноярского края.

Не нашли отражения в Транспортной стратегии Красноярского края мероприятия по развитию судоходства на боковых и малых реках, а также по обновлению и строительству (созданию) причалов (причальных стенок) для обслуживания пассажирских и грузовых судов.

В среднесрочный период 2018 – 2021 годы государственная программа РФ «Развитие транспортной системы» и Госпрограмма «Развитие транспорта» не предусматривают средства на реализацию мероприятий Транспортной стратегии Красноярского края в требуемом объеме бюджетных инвестиций в размере 18 млрд. рублей.

Система управления в сфере внутреннего водного транспорта не настроена на развитие конкуренции на рынке пассажирских перевозок.

Не сформирована система управления централизованным северным завозом.

Не объединены в едином регулирующем органе (министерстве по тарифам) полномочия органов исполнительной власти Красноярского края по государственному регулированию тарифов на перевозку пассажиров и багажа речным транспортом в местном сообщении и на переправах, грузов в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях на территории Красноярского края.

Не подтверждается положительная роль посреднической надстройки - ГП «ЦТЛ» в управлении АО «ПассажиРечТранс».

На рынке перевозок речным (внутренним водным) транспортом развивается конкуренция между перевозчиками грузов. В большей степени этому способствует возможность осуществления деятельности по маршрутам с нерегулируемыми государством тарифами на основании договоров (гражданско-правовые отношения).

Анализ основных финансовых показателей деятельности крупных организаций-грузоперевозчиков свидетельствует о наличии возможности инвестирования в модернизацию, реконструкцию и развитие речного флота. Преимущественное положение на данном сегменте рынка занимает АО «Енисейское речное пароходство», владеющее судами, речными портами и причалами, ремонтно-эксплуатационными базами, а также судостроительными предприятиями. Данным предприятием ежегодно перевозится 74% общего объема грузов в целом по Красноярскому краю, что обеспечивается, в основном, за счет портфеля заказов ПАО «ГМК «Норильский никель» и организаций лесного комплекса.

Положительные итоги деятельности предприятия обеспечивают ему возможность направить часть прибыли на социальные и компенсационные выплаты, а также на переоборудование и модернизацию флота, совершенствование материальной и технической базы подразделений береговой инфраструктуры и другие обязательные расходы капитального характера.

Пассажирские перевозки осуществляют 12 организаций, но развитие конкуренции на данном сегменте рынка не наблюдается. Наибольший объем перевозок осуществляет АО «ПассажирРечТранс» (87% общего объема), а также предприятия, для которых пассажирские перевозки являются одним из видов деятельности (то есть – не основным видом деятельности).

Организации, для которых пассажирские перевозки речным транспортом - основной вид деятельности, являются планово – убыточными, что связано с особенностями государственного регулирования тарифов. Убыточной является деятельность основного пассажирского перевозчика АО «ПассажирРечТранс», что не дает Обществу возможности для развития и обновления подвижного состава.

Выработан нормативный срок службы у 31 судна, требуют либо замены, либо капитального восстановительного ремонта пассажирские суда «Валерий Чкалов», 1953 года постройки, и «Александр Матросов», 1954 года постройки.

Вместо оказания финансовой поддержки, учредителем Общества (ГП КК «Центр транспортной логистики») по решению Правительства Красноярского края в 2016 году переданы на баланс АО «ПассажирРечТранс» 38 судов. В этой связи Обществом понесены дополнительные расходы на амортизацию и уплату налога на имущество, что привело к увеличению убытков за 2017 год до 22,8 млн. рублей.

В то же время, не используется ресурс оптимизации затрат при закупке топлива на производственные нужды.

Портовая деятельность в Красноярском крае не относится к конкурентному рынку, поскольку территориально разобщена. Наибольшие объемы перевалки грузов у

Красноярского речного порта – 63% от общего объема. Порт Дудинка обслуживает, в основном, грузы АО «ГМК «Норильский никель», его доля – 35%. Объемы перевалки грузов в портах Диксон и Хатанга незначительны.

В ближайшие годы у морских портов Красноярского края имеется большая перспектива для развития экономики региона. При этом с увеличением их мощностей развитие речных перевозок не прогнозируется.

Динамика субсидий краевого бюджета в целях возмещения недополученных доходов и субсидий на равную транспортную доступность населения подтверждает увеличение мер господдержки на уровень инфляции за счет аналогичного роста тарифов. По сути, сложился тарифно-бюджетный паритет, когда тарифы устанавливаются исходя из возможности бюджетного финансирования, а не из потребностей организаций.

3. Основные нарушения, выявленные в ходе экспертно-аналитического мероприятия

Анализ государственных закупок пассажирских перевозок по субсидируемым социальным маршрутам, осуществляемый Министерством транспорта края, выявил несоблюдение принципа развития конкуренции, обозначенного в ст.8 Федерального закона № 44-ФЗ. В отличие от соседних субъектов РФ закупки в 2017 году осуществлялись Министерством транспорта края неконкурентным способом (до 100,0 тыс.рублей с единственным поставщиком) и на безвозмездной основе, что не вызвало интереса у бизнес сообщества.

4. Требования по устранению выявленных нарушений и недостатков, предотвращению нанесения материального ущерба субъекту РФ или возмещению причиненного вреда, по привлечению к ответственности должностных лиц, виновных в допущенных нарушениях, а также мер по пресечению, устранению и предупреждению нарушений (согласно внесенным представлениям и предписаниям Представления и предписания не направлялись.

5. Информация о предложениях Счетной палаты Красноярского края

Правительству Красноярского края предложено: устранить недостатки нормативного правового регулирования, изложенные в заключении; рассмотреть вопрос о переподчинении АО «ПассажирРечТранс» напрямую Министерству транспорта; ускорить реализацию предложений Законодательного Собрания края в части включения в Госпрограмму «Развитие транспорта» мероприятия по обновлению судов парка пассажирских перевозок для обеспечения транспортного обслуживания населения края, а также применения механизмов частного государственного партнерства и заемного финансирования в развитии перевозок пассажиров и грузов водным транспортом; сформировать систему централизованного северного завоза в крае; передать новому министерству по тарифам полномочия Министерства транспорта края по расчету тарифов на перевозку пассажиров и багажа речным транспортом в местном сообщении и на переправах, грузов в районах Крайнего Севера и приравненных местностях на территории края.

Министерству транспорта Красноярского края предложено: разработать план по устранению нарушений и недостатков, выявленных в ходе экспертно-аналитического мероприятия; изменить способ закупок услуг транспортных организаций на перевозки пассажиров и их багажа внутренним водным транспортом в местном сообщении, в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях края; усилить контроль за финансово - хозяйственной деятельностью АО «ПассажирРечТранс» в части закупок топлива.

6. Принятые решения и меры по устранению выявленных нарушений и реализации предложений Счетной палаты Красноярского края

Заключение рассмотрено на заседании комитета Законодательного Собрания Красноярского края. Устранение выявленных нарушений и реализация предложений Счетной палаты Красноярского края находится на контроле.