На правах рукописи

**Биев Александр Анатольевич**

**Совершенствование организационно-управленческого механизма топливных поставок северного субъекта РФ**

***Специальность 08.00.05 – экономика и управление народным хозяйством (региональная экономика)***

Автореферат

диссертации на соискание ученой степени

кандидата экономических наук

Апатиты

2007Диссертационная работа выполнена в Институте экономических проблем

Кольского научного центра Российской академии наук

***Научный руководитель:***

*кандидат экономических наук, доцент*

Шпак Алла Владимировна

***Официальные оппоненты:***

*доктор экономических наук, профессор*

Федорков Александр Иванович

*кандидат экономических наук, доцент*

Харитонова Галина Николаевна

***Ведущая организация:***

Институт исследования товародвижения и конъюнктуры оптового рынка, г. Москва

Защита диссертации состоится «\_\_\_» апреля 2007 года в \_\_\_ часов на заседании диссертационного совета К 002.185.01 в Институте экономических проблем Кольского научного центра РАН по адресу:

184209 г. Апатиты Мурманской области, ул. Ферсмана, 24-а.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Института экономических проблем КНЦ РАН.

Автореферат разослан «\_\_\_» марта 2007 года

Ученый секретарь диссертационного совета,

кандидат экономических наук, доцент И.А. Гущина

**ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ**

***Актуальность темы исследования.*** В настоящее время на региональном уровне происходит трансформация систем жизнеобеспечения северных территорий Российской Федерации с целью формирования в новых экономических условиях наиболее эффективного организационно-управленческого механизма поставок важнейших видов товаров. Ключевой составляющей этих поставок является функционирование рынков топливно-энергетических ресурсов на территории северных регионов, где их удельное потребление значительно выше в связи с особыми природно-климатическими условиями и спецификой хозяйствования.

Как показывает практика, под воздействием процессов регионализации, исторически сформировавшаяся система поставок топливно-энергетических ресурсов (нефтепродуктов, угля и газа) в районах Крайнего Севера РФ отличается недостаточной степенью устойчивости к воздействию различных региональных факторов. Увеличение автономности в решении задач собственного топливного обеспечения привело во многих северных регионах к возникновению кризисных явлений в организации завоза топлива, что в первую очередь сказалось на условиях проживания местного населения и функционировании территориально-производственных комплексов. Очевидной стала необходимость комплексного рассмотрения проблемы совершенствования организационно-управленческого механизма топливных рынков, их экономической составляющей, в совокупности с другими важнейшими сферами региональной экономики, такими как топливно-энергетический комплекс и жилищно-коммунальное хозяйство, где вопросы топливно-энергетической безопасности территории на региональном уровне тесно увязывается с общей экономической безопасностью.

В результате постоянно изменяющейся ценовой конъюнктуры, а также роста транспортных тарифов, становится все более актуальной задача рационализации затрат социально-значимых потребителей внутреннего рынка, осуществляемых ими на закупку и доставку различных видов топлива. Особую значимость государство придает решению вопросов федеральной и региональной финансовой поддержки топливно-энергетического обеспечения районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей. Поэтому важнейшим направлением оптимизации системы поставок топлива на Севере Российской Федерации представляется совершенствование инструментов регулирования топливных рынков, основанных на модернизации существующего организационно-управленческого механизма топливных поставок северного субъекта Федерации в сфере закупок для государственных и муниципальных нужд.

***Цель диссертационного исследования*** – решение научно-практической проблемы по совершенствованию организационно-управленческого механизма рынка топливно-энергетических ресурсов северного субъекта РФ.

Цель диссертационного исследования определила следующий круг решаемых ***задач***:

1. исследовать теоретические аспекты формирования региональных рынков топливно-энергетических ресурсов;
2. изучить отечественный опыт и зарубежную практику реформирования рынков энергоносителей с целью обобщения современных тенденций развития системы региональных топливных поставок;
3. рассмотреть основные направления государственной политики в области топливно-энергетического обеспечения потребителей внутреннего рынка;
4. провести анализ современного состояния рынка топливно-энергетических ресурсов Мурманской области и выполнить диагностику системы топливного обеспечения субъекта Федерации с применением методов индикативного анализа;
5. определить концептуальные подходы к совершенствованию организационно-управленческого механизма системы топливного обеспечения северного субъекта Федерации.

***Объектом исследования*** является региональный рынок топливно-энергетических ресурсов северного субъекта Федерации.

***Предметом исследования*** – организационно-управленческий механизм системы топливных поставок северного субъекта Федерации.

Работа выполнена в соответствии с пунктом 5.16 Паспорта специальностей ВАК (экономические науки): «Управление экономикой региона на национальном, региональном и муниципальном уровнях, функции и механизм управления; разработка, методическое обоснование, анализ, оценка эффективности организационных схем и механизмов управления».

***Теоретической и методологической основой*** диссертации послужили работы российских и зарубежных ученых в области исследования проблем организации и функционирования региональных рынков (А.Леш, Р.И.Шнипер, А.С.Новоселов), функционирования топливно-энергетического комплекса (В.А.Крюков, А.Е.Севастьянова., В.В.Шмат, Д.Дули, В.И.Эдельман) и оптимизации территориальной организации энергопотребления (И.Р.Степанов, Л.Д.Криворуцкий, Б.Г.Баранник и др.).

При решении поставленных задач применялся системный подход, методы индикативного и экономико-математического анализа, графические методы представления информации, методы статистического анализа и экспертных оценок.

В качестве информационной базы исследования были использованы государственные нормативные акты, данные Российского статистического агентства (Госкомстата) и Территориального органа государственной статистики по Мурманской области, результаты научных исследований, материалы периодической печати, информационные ресурсы сети Интернет.

***Защищаемые положения:***

1. Современное состояние сферы топливно-энергетического обеспечения северного субъекта РФ характеризуется нарастанием кризисных явлений, связанных с недостаточной эффективностью системы регионального управления при формировании территориального топливно-энергетического баланса, а также несогласованностью нормативно-правовой базы при разграничении ответственности между основными участниками топливно-энергетического рынка на региональном и местном уровнях.
2. Совершенствование организационно-управленческого механизма топливных поставок северного субъекта Федерации требует разработки новых концептуальных подходов к организации рынка энергоресурсов, базирующихся на оптимальном сочетании мер государственного воздействия и рыночных механизмов в сфере топливно-энергетического обеспечения социально-значимых потребителей. Повышение эффективности управления системой поставок топлива для государственных и муниципальных нужд, формирование и реализация единого регионального заказа предполагает создание Регионального Предприятия топливного обеспечения, как инструмента регулирования регионального топливного рынка.
3. Применение логистического подхода при планировании оптимального размера заказа и организации системы топливных поставок Региональным Предприятием топливного обеспечения для государственных и муниципальных нужд позволит получить действенный механизм распределения бюджетных средств и уменьшения затрат заказчиков, связанных с размещением заказов, формированием и хранением топливных запасов.

***Научная новизна исследования*** определяется следующими результатами теоретического и прикладного характера:

* при проведении диагностики современного состояния регионального рынка топливно-энергетических ресурсов с применением методов индикативного анализа выявлена кризисность системы топливного обеспечения северного субъекта Федерации;
* предложена организационная схема регулирования регионального топливного рынка посредством создания Регионального Предприятия топливного обеспечения, позволяющая реализовать функции по формированию и исполнению единого регионального заказа на поставку топлива для государственных и муниципальных нужд;
* доказан экономический эффект ожидаемый от внедрения региональной целевой программы, регулирующей структуру и уровень спроса на региональном рынке энергоносителей с учетом потребностей государственных и муниципальных заказчиков субъекта Федерации;
* обосновано применение логистического подхода при планировании системы топливных поставок и формировании оптимального размера запасов ТЭР для государственных нужд, обеспечивающего эффективное расходование бюджетных средств на уровне региона.

***Апробация результатов и практическая значимость исследования***

Результаты работы докладывались и обсуждались на V Международной аспирантско-студенческой конференции «Экономика Севера: проблемы и перспективы развития» (г.Апатиты, 2004г.);III Международной научно-практической конференции «Темпы и пропорции социально-экономических процессов в регионах Севера» (г.Апатиты, 2005г.); Всероссийской научной конференции студентов и аспирантов «Молодые исследователи – регионам» (Вологда, 2005г.); Школе молодых ученых «Стратег» (г.Петрозаводск, Институт экономики КарНЦ, 2005г.); Международной научно-практической конференции «Приграничный регион в условиях интеграционных процессов и реформирования местной власти. Четвертые Арсеньевские чтения» (г.Петрозаводск, Институт экономики КарНЦ, 2005г.); Всероссийской научно-практической конференции «Проблемы и перспективы экономической интеграции регионов и государств» (г.Белгород, 2006г.); VI Региональной аспирантско-студенческой научной конференции «Актуальные проблемы экономики и образования на Севере» (г.Апатиты, 2006г.).

Предложенные результаты будут способствовать решению важной народно-хозяйственной задачи по формированию адекватного рыночной экономике регионального рынка топливно-энергетических ресурсов субъекта Федерации.

***Публикации****.* По теме диссертации опубликовано 11 печатных работ с личным участием автора 3,65 печатных листа.

***Структура и объем работы***. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы из 127 наименований, 6 приложений, содержит 164 страницы, включает в себя 14 таблиц и 53 рисунка.

**Основное содержание работы**

Во **введении** обосновывается актуальность темы, сформулированы цель, задачи, объект и предмет исследования, раскрыта научная новизна и практическая значимость работы.

Первая глава **«Теоретические аспекты функционирования рынков топливно-энергетических ресурсов»** посвящена исследованию теоретических аспектов формирования региональных рынков топливно-энергетических ресурсов, организации системы топливно-энергетического обеспечения северного субъекта Российской Федерации в период реформирования национальной экономики, рассматриваются современные тенденции развития отечественных региональных энергетических рынков с учетом зарубежной практики и исторического опыта.

Основным критерием выделения региона из единого экономического пространства страны, в настоящей работе принимается, в первую очередь, его выделение по административно-территориальному признаку, как субъекта Федерации, закрепленное в Конституции РФ (ст.5). В качестве примера северного субъекта Федерации рассматривается Мурманская область.

Система топливного обеспечения РФ имеет достаточно сложную структуру и включает в себя этапы добычи, переработки и транспортировки (распределения) топливно-энергетических ресурсов.

Как часть системы топливно-энергетического обеспечения Российской Федерации, рынки поставок топливно-энергетических ресурсов (ТЭР) организационно взаимодействуют на региональных рынках средств производства и потребительских товаров (в сегменте продаж топлива населению). Поэтому можно утверждать, что рынки энергоносителей функционируют в рамках общепринятых законов и тенденций хозяйственного комплекса страны. В то же время они обладают рядом специфических особенностей, обусловленных спецификой хозяйствования составляющих их субъектов.

Процессы снабжения территории первичными топливно-энергетическими ресурсами (нефть, уголь, газ) характеризуются, с одной стороны, высокой динамичностью вследствие требований, предъявляемых предприятиями тепло- и электроэнергетики по обеспечению непрерывности и бесперебойности технологического процесса производства электрической и тепловой энергии, а с другой – необходимостью создания на территории достаточных запасов ТЭР для гарантированного предупреждения кризисных явлений с поставками и возникновения ситуации энергодефицита. Поэтому рыночные отношения в этой сфере региональной экономики ограничены соображениями безопасности территории в аспекте обеспечения энергоресурсами ее основных потребителей.

Основными участниками топливного рынка являются, с одной стороны, население и региональный хозяйственный комплекс (обеспечивающие потребность), с другой – региональный топливно-энергетический комплекс, предприятия материально-технического снабжения и сбыта (обеспечивающие удовлетворение потребности). Особенность функционирования топливных рынков заключается в значительном количестве вовлеченных в него участников, имеющих различные, нередко конфликтующие экономические интересы. Реализация только рыночных механизмов регулирования рынков энергоносителей не может гарантировать оптимальность процессов в сфере производства и распределения топливно-энергетических ресурсов, т.к. неизбежно приведет к росту цен на энергетических рынках. В связи с этим, важнейшим принципом их формирования является поиск оптимального сочетания мер государственного регулирования в совокупности с рыночными механизмами саморегулирования, обеспечивающими автономность хозяйствующих субъектов в удовлетворении собственных топливно-энергетических нужд.

Таким образом, современный подход к регулированию региональных рынков ТЭР состоит в сочетании рыночных и государственных мер воздействия. В условиях рыночной экономики органы региональной администрации не могут применять директивные методы управления, однако призваны согласовать интересы всех участников процессов топливных поставок на подведомственной им территории.

Несмотря на большой объем проводимых научных исследований по данной тематике, вопросы регулирования топливных рынков, оптимизации методов экономического взаимодействия потребителей и поставщиков ТЭР, особенно на региональном уровне, остаются наиболее острыми.

Проведенный в первой главе теоретический анализ формирования и развития систем энергообеспечения территорий РФ показал, что проблематике снабжения топливно-энергетическими ресурсами т.н. социально значимых потребителей, к которым относятся население, предприятия и организации социальной сферы, а также жилищно-коммунального хозяйства, государство придает особую значимость.

В настоящее время происходит модернизация и становление механизма регулирования поставок ТЭР для данной категории потребителей на основе системы государственного и муниципального заказов, как наиболее эффективных инструментов управления платежеспособным спросом и предложением на рынках топливно-энергетических ресурсов.

Основой модернизации системы закупок для государственных и муниципальных заказчиков в России стало принятие Федерального закона РФ от 21.07.2005 №94-ФЗ «**О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд»**, который является законодательным базисом деятельности региональных и муниципальных властей по планированию, подготовке и реализации топливных поставок.

В нем определяется основной способ закупки продукции для государственных и муниципальных нужд – открытые конкурсные торги. Создаются правовые основы по формированию единого регионального заказа. Однако полноценной реализации замысла разработчиков препятствуют отсутствие системы организационного взаимодействия между поставщиками ТЭР и государственными заказчиками, неэффективностью мер экономического стимулирования к участию в торгах наиболее выгодных поставщиков, недостаточная привлекательность этого сегмента энергорынка для предприятий нефтепродуктообеспечения, сложность учета федеральным законодательством всех региональных факторов и специфики социально-экономического развития территорий.

В целом, пока не прослеживается согласованность действий властей на федеральном, региональном и муниципальном уровнях, направленных на синхронизацию и единое развитие их усилий с целью совершенствования системы поставок топлива на уровне субъекта Федерации и локальных рынков. Из-за отсутствия на федеральном уровне единого нормативно-правового акта, однозначно определяющего порядок взаимодействия субъектов данных правоотношений, дифференциация в подходе к организации поставок топлива в субъектах Федерации достаточно велика. Наблюдается явные диспропорции в развитии транспортной системы федерального и местного значения. Рациональному развитию транспортной системы в значительной мере препятствует отсутствие отработанного и, в то же время, эффективного механизма взаимодействия между исполнительными органами власти на всех уровнях, т.к. значительную долю нормативно-правовых актов, регулирующих организацию региональных топливных рынков, составляют не законы, а постановления Правительства и указы Президента. Многочисленные поправки и изменения, вносимые в законодательство, являются доказательством недостаточной эффективности существующей нормативно-правовой базы, становлении основополагающих государственных принципов в сфере организации системы топливно-энергетического обеспечения субъектов внутреннего рынка, и свидетельствуют о продолжающемся поиске наиболее эффективной организационной модели, схем и механизмов регулирования региональных рынков ТЭР.

Во второй главе **«Анализ и диагностика рынка топливно-энергетических ресурсов северного субъекта РФ (на примере Мурманской области)»** представлен комплексный анализ системы топливно-энергетического обеспечения субъекта Федерации, выполнена оценка современного состояния регионального рынка ТЭР.

В результате экономических реформ начала 1990-х гг. централизованная система государственного топливного обеспечения Севера была разрушена. Экономический кризис привел к значительному падению промышленного производства на территории северных регионов. Сократились объемы потребления тех видов топлива, которые были непосредственно связаны с обеспечением технологического и производственного цикла северных промышленных и производственных объектов, что было обусловлено снижением платежеспособного спроса на продукцию, получаемую из местных видов сырья. Последствия общего падения объемов производства привели к объективному снижению уровня жизни местного населения, вызывали механический отток населения в районы более благоприятные для жизни.

При этом негативная тенденция снижения численности населения северных регионов незначительно сказалась на общем объеме завозимого на Север топлива, т.к. количество главных потребителей нефтепродуктов и угля – котельных, дизельных, теплоэлектростанций почти не уменьшилось. Обеспечение их бесперебойной работы всегда связано с т.н. технологическим порогом в загрузке, переход за который приводит к распаду всей системы энерго- и теплообеспечения. Этот фактор и объясняет относительно высокую устойчивость объемов поставок угля, нефти и нефтепродуктов на Севере. С другой стороны, сохранилась и унаследованная от плановой системы высокая затратность функционирования всей системы теплоэнергоснабжения для коммунальных нужд.

В настоящее время создается новая система топливного обеспечения северных территорий, базирующаяся на контрактно-договорных отношениях между потребителями и поставщиками топлива. Изменяются организационные формы и способы взаимодействия между всеми звеньями системы топливного обеспечения, но практически неизменной остается структура потребления топлива, обусловленная, прежде всего, использованием ТЭР предприятиями теплоснабжения, ЖКХ и промышленных объектов.

Современная структура потребления топлива в Мурманской области характеризуется достаточно большим удельным весом потребляемых моторных видов топлива – дизельного топлива и автомобильного бензина. Тем не менее, функционирование регионального рынка субъекта Федерации коррелирует с тенденциями, характерными для других северных регионов, где превалирующую долю в территориальном потреблении топливно-энергетических ресурсов занимает котельно-печное топливо (КПТ), в частности газ, топочный мазут и уголь. При этом особенности формирования структуры областного топливного баланса существенно отличается от среднероссийских тенденций. Соотношение использования угля, нефтепродуктов и природного газа (в сжиженном виде) в ней примерно равно 14:85:1, что говорит о том, что система топливного обеспечения региона имеет выраженную нефтепродуктовую составляющую с превалированием в ней поставок топочного мазута (рис.1).



*Рис. 1. Расход отдельных видов топлива организациями Мурманской области (без учета субъектов малого предпринимательства)*

Спецификой функционирования регионального топливного рынка является то, что в настоящее время Мурманская область не располагает собственной топливно-сырьевой базой. Снабжение осуществляется за счет завоза топлива из других районов страны. Поставки нефтепродуктов (автомобильный бензин, мазут и дизельное топливо) осуществляются железнодорожными цистернами с нефтеперерабатывающих заводов Ухты (Республика Коми), Киришей (Ленинградская область) Ярославля, Башкортостана, Самары, Волгограда и Нижнего Новгорода, заключены договоры о поставках мазута из Норвегии. Поставки угля обеспечивают добывающие предприятия Печорского, Донецкого и Кузнецкого угледобывающих бассейнов, используется также и арктический уголь, поставляемый из Шпицбергена. Анализ территориальной структуры потребления ТЭР свидетельствует о высокой степени зависимости всех категорий региональных потребителей от системы централизованных топливных поставок, основой которой является сеть железнодорожных коммуникаций области. Наиболее крупными центрами потребления ТЭР в Мурманской области являются областной центр г. Мурманск, гг. Кировск и Апатиты с подведомственными территориями, потребляющие более 60% от всех завозимых ТЭР. При этом основными потребителями топлива северного субъекта Федерации традиционно являются промышленные и производственные предприятия, объекты тепло- и электроэнергетики, транспортного сектора и население.

*Теплоэнергетические предприятия*. Основными потребителями данного вида ТЭР на территории области являются предприятия тепло- и электроэнергетики. Их удельный вес в суммарном потреблении топливно-энергетических ресурсов составляет 50-52%. Всего на территории области расположены пять ТЭЦ, из которых три являются ведомственными блок-станциями, принадлежащие горно-металлургическим и горно-обогатительным предприятиям области (ОАО «Комбинат Североникель», «ГМК Печенганикель», АО «Ковдорский ГОК»), а две наиболее крупные – Апатитская и Мурманская ТЭЦ – находятся в составе территориальной генерирующей компании ОАО «ТГК-1».

*Транспортный сектор* экономики региона суммарно потребляет 13-15% от всего завозимого объема ТЭР (без учета использования в рыбной промышленности).

*Население*. В настоящее время на топливном рынке Мурманской области наблюдается устойчивая тенденция к увеличению продаж топлива населению (автомобильного бензина и дизельного топлива) (рис.2). За период с 2000 по 2005гг. ежегодный рост объемов реализации населению автобензинов и дизельного топлива составил в среднем 111 и 134% соответственно. Оценка ежегодного увеличения денежных ресурсов населения на их приобретение за изучаемый период в среднем соответственно составила 147 и 155%, что значительно опережает существующие темпы инфляции.



*Рис. 2. Продажа топлива населению*

Проведение аналогичной оценки по отношению к денежным ресурсам теплоэнергетических предприятий, затраченных ими на приобретение котельно-печного топлива, показало увеличение затрат с 5553,82 млн руб. в 2000г. до 9222,264 млн руб. в 2005г., т.е. на 166%. При этом наблюдается тенденция постепенного уменьшения потребления КПТ теплоэнергетическими предприятиями.

Тенденция общего снижения потребления сжиженного газа на территории характерна и для сегмента продаж населению. Удельное потребление газа в расчете на одного жителя (18,5 кг сжиженного газа) в Мурманской области, по сравнению с данными по удельному потреблению среди регионов Северного экономического района в 2005г., практически не отличалось от среднего значения (18,74 кг/чел.). Потребление населением угля остается стабильно незначительным по сравнению с общим территориальным потреблением.

Анализ структуры потребления ТЭР на территории области показал, что внутри регионального рынка необходимо выделить рынки бункерного топлива, моторного топлива (автомобильного бензина и дизельного топлива) и рынок котельно-печного топлива (поставок топочного мазута и угля).

Функционирование рынка бункерного топлива обусловлено приграничным географическим расположением региона. Оценки относительно стоимостной емкости рынка бункерного топлива за период 2000-2005гг. (по его импорту в область) варьируются в диапазоне от 40,5 до 65,2 млн долл. США. Большую его часть составляют поставки дизельного топлива (в среднем, около 80%) и мазута (в среднем, около 17%). Превалирующую долю в поставках дизельного топлива на данном рынке занимает Норвегия (от 19 до 31,4 млн долл. США в стоимостном выражении), мазутного топлива – Нидерланды (от 1,5 до 3 млн долл. США).

Анализ структуры оптово-розничной реализации автомобильного бензина на территории области показывает, что практически все топливо, которое ввозится в область из других регионов России, сначала проходит реализацию на оптовом рынке, а затем часть его (около 40-45%) вторично реализуется на розничном рынке. Это говорит о наличии развитой структуры розничной перепродажи автобензинов на территории региона. В свою очередь доля сбыта ввозимого дизельного топлива на рынке продаж населению по отношению к его оптовой реализации оставалась стабильно небольшой. Это объясняется тем, что основные объемы поставок этого вида топлива реализуются на оптовом рынке и ориентированы на снабжение производственного транспорта крупных промышленных предприятий области.

Рынок котельно-печного топлива характеризуется достаточной степенью закрытости, т.к. в основном связан с относительно небольшим, устоявшимся сектором поставщиков и ограниченной группой потребителей (теплоэлектростанции и муниципальные котельные), но объемы поставок здесь гораздо выше, чем на рынках моторного топлива. Вследствие преимущественно крупнооптового характера поставок котельно-печного топлива, масштабы рынка КПТ для теплоэнергетических предприятий целесообразно оценивать, ориентируясь на статистику расхода областными организациями топочного мазута и угля, как доминирующих видов топливно-энергетических ресурсов. Оценка рынка КПТ региона, с такой точки зрения, свидетельствует о стабилизации и даже некотором снижении его физической емкости.

Анализ всех вышеперечисленных тенденций регионального рынка ТЭР показывает, что структура и объемы потребление топлива на территории, даже с учетом увеличение продаж моторного топлива населению, значительно не изменились. Несмотря на это, за последние три года отмечается резкий рост затрат основных потребителей рынка (в среднем, более чем в полтора раза). Из-за постоянного роста цен на топливо для населения и организаций, стоимости их доставки (транспортных тарифов) и услуг контрагентов происходит значительное увеличение стоимостной емкости рынков ТЭР, возрастают объемы денежных ресурсов потребителей, используемые для закупки и доставки топлива.

Таким образом, можно сделать вывод, что рост стоимостной и физической емкости топливного рынка происходит неравномерно, а увеличение затрат потребителей на цели их топливного снабжения не сопровождается адекватным ростом физических продаж.

В ходе дальнейшего исследования на основе методики расчета пороговых значений четырех индикативных показателей, характеризующих сферу топливного обеспечения территории на уровне субъекта Федерации, была выполнена диагностика состояния системы топливного обеспечения Мурманской области.

Исходной базой для определения пороговых уровней кризисности (предкризисности) стали данные по четырем наиболее важным параметрам системы топливного обеспечения области:

1. удельному потреблению нефтепродуктов на душу населения;
2. потреблению доминирующего топливного ресурса (топочного мазута) в суммарном потреблении котельно-печного топлива (КПТ);
3. доли собственных источников ТЭР (угля) в региональном балансе КПТ;
4. обеспеченности региональных потребителей запасами КПТ.

Выбор котельно-печного топлива в качестве базового показателя при сравнении с использованием различных видов ТЭР обусловлен спецификой хозяйствования северного субъекта Федерации, где основные объемы потребления топлива связаны с функционированием теплоснабжающих предприятий.

Проведенные расчеты установили, что система топливного обеспечения относится к числу предкризисных сфер региональной экономики. Степень предкризисности ситуации оценивается как переходная стадия от развивающегося к критическому предкризисному состоянию. Анализ показывает, что главной причиной высоких суммарных бальных оценок кризисности по индикаторам является отсутствие собственных источников топливных ресурсов в топливно-энергетическом балансе субъекта Федерации. Несмотря на то, что в перспективе ожидается улучшение ситуации с топливным обеспечением, связанное с предстоящим освоением Штокмановского газоконденсатного месторождения и последующей оптимизацией топливно-энергетического баланса, в настоящее время использование местных топливно-энергетических ресурсов, в т.ч. нетрадиционных, либо вообще не имеет места, либо носит фрагментарный характер. Поэтому необходимо постепенно переходить к большей диверсификации структуры потребления топлива, уходить от сложившейся практики использования моноэнергоресурса в системе регионального хозяйства, повышать удельный вес местных источников топливно-энергетических ресурсов. Реализация планов по появлению на топливном рынке субъекта Федерации более дешевых и экономически доступных энергоносителей, в свою очередь, потребует разработки новых организационных инструментов регулирования системы поставок топлива на региональном уровне. Ключевая роль в создании новых организационных моделей и схем функционирования энергорынка должна принадлежать органам региональной администрации, как самого компетентного субъекта управления в пределах административных границ территориального объекта. В связи с этим можно утверждать о необходимости модернизации существующего организационно-управленческого механизма топливных поставок северного субъекта Федерации, что является **первым защищаемым положением**.

В третьей главе **«Концептуальные направления по совершенствованию организационно-управленческого механизма топливных поставок северного субъекта РФ»** сформулированы основные направления и подходы к совершенствованию системы топливно-энергетического обеспечения региона и механизмов регулирования регионального топливного рынка.

На основании проведенного автором анализа современных тенденций функционирования региональных энергетических рынков делается вывод, что наблюдаемые в настоящее время кризисные явления в сфере топливного обеспечения северных регионов, в первую очередь, территориальных теплоснабжающих объектов, обусловлены следствием той региональной социально-экономической политики, которую проводят органы государственной власти северных территорий и местная администрация, не используя в должной мере существующие инструменты государственного регулирования региональных рынков.

Размещение и исполнение муниципальных и государственных заказов на рынке государственных и муниципальных закупок ТЭР является важнейшей сферой ответственности и полномочий территориальных органов исполнительной власти. Представляется, что формирование спроса со стороны государственных и муниципальных организаций посредством государственных и муниципальных закупок, является наиболее доступным и эффективным инструментом государственного регулирования рынков топливно-энергетических ресурсов в условиях современной рыночной экономики.

Совершенствование системы регулирования рынка государственных и муниципальных закупок предполагает модернизацию организационных схем, механизмов размещения и реализации государственных и муниципальных заказов.

В настоящее время базовым способом размещения государственных и муниципальных заказов на поставки топлива для государственных и муниципальных нужд является проведение специализированных конкурсов, тендеров на поставки топлива. Участие в таких конкурсах специализированного предприятия, учреждаемого региональной администрацией, имеющего государственный статус и призванного стать ключевым звеном в сфере исполнения единого регионального заказа в сфере закупок и поставок топливно-энергетических ресурсов для бюджетополучателей региона, способно обеспечить этим организациям наиболее выгодные условия поставок.

Объединение государственных и муниципальных заказов в единый региональный заказ и, таким образом, централизация закупок ТЭР для государственных и муниципальных нужд позволит использовать крупнооптовые каналы поставок непосредственно от производителей топливно-энергетических ресурсов, тем самым, реализуя возможность использования системы оптовых скидок поставщика и уменьшая затраты государственных и муниципальных заказчиков на размещение их заказов.

Цель создания Регионального Предприятия топливного обеспечения (РП) – повышение эффективности регулирования системой топливного обеспечения и рынка энергоресурсов региона, снижение затрат государственных и муниципальных заказчиков при размещении и реализации регионального заказа на поставки топливно-энергетических ресурсов.

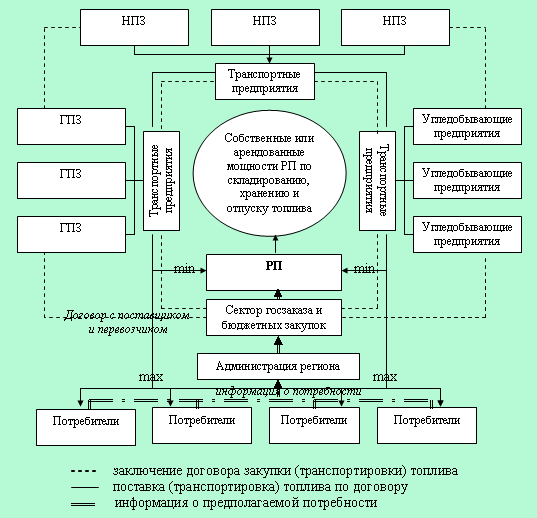
Ключевым условием успешного функционирования РП и оптимизации схем поставок топлива в регион на основе логистического подхода при этом становится выполнение сотрудниками Администрации субъекта Федерацииряда новых функций, в основе которых заложен комплекс мер по организационной, информационной и юридической поддержке деятельности РП.

В Мурманской области реализация данных функций возможна на базе Сектора государственного заказа и координации бюджетных закупок (далее Сектор), входящего в состав Департамента экономического развития Администрации Мурманской области. Специалистами Сектора должен формироваться единый областной заказ и планироваться система торгово-закупочных операций, доставка и хранение топлива с использованием собственных и арендованных складских мощностей Регионального Предприятия.

Наличие информации о потребности в топливе, создание и использование базы данных поставщиков, организация системы договорных отношений с региональными транспортными и складскими предприятиями позволит планировать возможные схемы закупки и доставки топлива с использованием логистических методов управления запасами топливно-энергетических ресурсов, необходимость создания и поддержания которых является спецификой топливно-энергетического обеспечения северного региона. При этом важнейший показатель организации логистической системы – уровень текущего и страхового запасов – свидетельствует о возможности уменьшения затрат, связанных с размещением заказов и хранением топлива для гарантированного удовлетворения потребностей государственных и муниципальных заказчиков. Базовым же способом предполагаемой организации поставок топлива в регион с участием РП, станет отгрузка «с колес» непосредственно потребителям, минуя собственные или арендованные складские мощности РП (рис.3).

Необходимо особо подчеркнуть, что формирование системы закупок и доставки топлива целесообразно на основе реорганизациисистемы управления топливными поставками при использовании уже имеющейся на территории северного региона инфраструктуры по транспортировке, складированию и хранению топлива на основе заключаемых региональной администрацией договорных отношений с производителями ТЭР, транспортными и складскими организациями**.**

В качестве организационно-правовой формы предполагаемого Регионального Предприятия топливного обеспечения возможно использование принципиальной структуры унитарного предприятия, спецификой которого является то, что оно не является собственником закрепленного за ним имущества. Имущество и контроль над деятельностью предполагаемого РП должен находиться в государственном ведении, за счет чего обеспечиваться управление предприятием со стороны региональных властей.



*Рис.3. Организация регионального рынка ТЭР с участием региональной администрации и Регионального Предприятия топливного обеспечения*

Таким образом, функционирование на территории региона Регионального Предприятия топливного обеспечения в качестве основного оператора и координатора поставок ТЭР для нужд бюджетных организаций, создает необходимые предпосылки к более активному участию региональной администрации в организации и регулировании рынка топливных поставок, что является **вторым защищаемым положением**.

В результате изучения регионального рынка топливно-энергетических ресурсов, автором работы на основании проведенного анализа при оценке возможных схем и вариантов топливного обеспечения региона в рамках функционирования РП определены предполагаемые размеры годовых затрат региональных потребителей от организации поставок ТЭР из других регионов РФ и предполагаемые затраты при возможной организации локального производства нефтепродуктов на территории Мурманской области. В дальнейшем исследовании это позволило установить предельные цены замещения на нефтепродукты предполагаемого местного нефтеперерабатывающего завода (НПЗ), которые обеспечивали бы конкурентоспособность по сравнению с вариантами завоза нефтепродуктов других региональных НПЗ.

Результаты этих расчетов позволили перейти к определению подходов по формированию необходимого размера топливного запаса РП при удовлетворении различных вариантов потребности в ТЭР со стороны государственных и муниципальных заказчиков, расчетам оптимального размера заказа, восполняющего запасы топлива РП.

Целесообразность использования логистического подхода в определении оптимального размера заказа, восполняющего запас РП, заключается в следующем.

На основе полученных данных о региональной потребности государственных и муниципальных заказчиков формируются предполагаемые объемы закупок различных видов топлива для государственных и муниципальных нужд. С учетом определенной региональной потребности и заключенных соглашений с производителями и поставщиками ТЭР формируются основные показатели топливных поставок, реализуемых в рамках РП, влияющих на характеристики ценового предложения РП при проведении конкурсов на размещение заказов на закупку топлива для государственных и муниципальных нужд. По итогам проводимых конкурсов формируется единый централизованный региональный заказ на поставку топлива для государственных и муниципальных заказчиков, который определяет рыночную долю РП в системе региональных оптовых поставок ТЭР. На основании предполагаемых объемов закупки топлива для государственных и муниципальных нужд проводится ABC/XYZ анализ и классификация ТЭР по группам. Результаты этой классификации учитываются при расчете оптимального уровня текущего и гарантийного (страхового) запасов РП. Их суммирование позволяет установить предполагаемую общую потребность в запасе в плановом периоде, которая, в свою очередь, является ключевым исходным показателем при определении оптимального размера заказа, восполняющего запас. Проведение экспертных оценок при использовании логистических методик определения необходимого запаса ТЭР в сравнении с широко распространенными в промышленности отраслевыми нормативными методами формирования запасов показало возможность значительного снижения их уровня при аналогичной потребности в плановом периоде. Это свидетельствует о возможности сокращения затрат потребителей, связанных с размещением заказа, формированием и хранением топливных запасов Регионального Предприятия топливного обеспечения, что является **третьим защищаемым положением**.

Логичным также является предложение о совершенствовании региональной нормативно-правовой базы в сфере регулирования спроса на региональном рынке энергоносителей с учетом перспективных потребностей государственных и муниципальных заказчиков субъекта Федерации. Важным шагом в этом направлении может стать разработка и принятие региональной целевой программы «Газификация муниципальных автотранспортных предприятий в Мурманской области», связанная с возможностью появления на территории региона завода по сжижению газа Штокмановского газоконденсатного месторождения. Аналогичные региональные целевые программы приняты в ряде регионов РФ и доказали свою эффективность в совершенствовании управления системой топливного обеспечения и оптимизации территориальных топливно-энергетических балансов.

Таким образом, в ходе исследования выявлено, что функционирование Регионального Предприятия топливного обеспечения в системе топливных поставок для государственных и муниципальных нужд позволяет модернизировать организационно-управленческий механизм регулирования топливного рынка и реализовать следующие принципы в региональной системе топливного обеспечения:

* перейти на централизованный принцип размещения заказов и организации топливных поставок для государственных и муниципальных нужд и за счет этого использовать оптовые каналы поставок топлива;
* уменьшить издержки государственных и муниципальных заказчиков, связанные с размещением заказов на поставки топлива;
* позволит учитывать в деятельности региональных органов власти происходящие изменения платежеспособного спроса на ТЭР со стороны бюджетополучателей всех уровней;
* получить возможность сокращения издержек, связанные с долгосрочным хранением запаса топлива и необходимостью его закупок в период высокого спроса;
* позволит разрабатывать и осуществлять региональные целевые программы по внедрению в топливно-энергетический баланс альтернативных источников энергоресурсов и его оптимизации.

Итак, предлагаемый к реализации подход по совершенствованию системы регулирования регионального рынка топливно-энергетических ресурсов в северном субъекте РФ призван не только снизить затраты региональных потребителей на цели топливного обеспечения, но и создать необходимые условия к ускорению социально-экономического развития региона. Создание Регионального Предприятия топливного обеспечения станет способом достижения названной цели.

**Заключение**

Проведение данного исследования позволило получить следующие результаты.

1. Рынки топливно-энергетических ресурсов продолжают оставаться сферой стратегических интересов национального хозяйственного комплекса страны. В результате исследования теоретических аспектов формирования региональных топливных рынков определено, что рыночные отношения в данной сфере экономики существенно ограничены необходимостью гарантированного обеспечения энергоресурсами ключевых потребителей территории, создающих необходимые условия для нормального проживания местного населения и функционирования промышленности. В связи с этим важнейшим принципом их формирования в условиях современной экономики становится необходимость оптимального сочетания рыночных механизмов и мер государственного регулирования со стороны органов исполнительной власти субъекта Федерации, призванных согласовать экономические интересы участников топливных поставок.
2. Изучение отечественного опыта реформирования энергетических рынков свидетельствует о том, что непоследовательный и неупорядоченный характер процессов регионализации энергорынков субъектов Федерации, призванных стимулировать возможности территорий в самообеспечении топливно-энергетическими ресурсами, на практике существенно осложняют решение данных задач, т.к. не включают в себя эффективной модели, организационных схем и инструментов воздействия на региональные топливные рынки. Зарубежный опыт формирования энергетических рынков показывает, что одним из наиболее эффективных механизмов государственного регулирования региональных рынков и совершенствования системы топливно-энергетического обеспечения территории, является переход к контрактной системе. Контракты на поставку ТЭР, заключаемые предприятиями и организациями социальной сферы с региональными органами власти, позволяют стимулировать процессы регионализации и автономность осуществления региональной администрацией своих непосредственных функций на подведомственной территории.
3. Федеральное законодательство придает особую значимость вопросам снабжения ТЭР т.н. социально-значимых потребителей внутреннего рынка, к которым относятся население, предприятия и организации социальной сферы, а также жилищно-коммунального хозяйства. Однако продолжающийся поиск наиболее эффективной организационной модели, схем регулирования региональных энергорынков, перераспределение ответственности и полномочий в сфере поставок топливно-энергетических ресурсов в районы Крайнего Севера РФ, проявляющееся в ограничении федеральных обязательств и возрастании ответственности территориальных органов управления, не подкреплено соответствующими организационно-финансовыми механизмами и не создает необходимых предпосылок к самостоятельному решению задач топливного обеспечения на региональном и локальном уровнях.
4. Выполнение диагностики системы топливного обеспечения субъекта Федерации на основе выбранных индикаторов выявило предкризисное состояние данной сферы региональной экономики и отразило особенности функционирования регионального топливного рынка. Специфика регионального топливного рынка Мурманской области заключается в значительной зависимости системы поставок топливно-энергетических ресурсов от функционирования меридианально развитой сети железнодорожных коммуникаций области. Отсутствие на современном этапе развития региона собственной топливно-сырьевой базы и связанных с этим особенностей формирования территориального топливно-энергетического баланса (ориентация на потребление моноресурса, необходимость завоза всех видов топлива из других регионов РФ), обуславливает использование тарифа транспортировки топлива по железной дороге, наряду со стоимостью закупки, как основных сравнительных критериев оптимизации схем топливных поставок.
5. Совершенствование системы топливно-энергетического обеспечения северного субъекта Федерации требует проведения модернизации организационно-управленческого механизма топливных поставок для государственных и муниципальных нужд, заключающейся в осуществлении органами региональной администрации ряда дополнительных функций по размещению единого регионального заказа и координации системы топливных поставок. Механизм реализации единого регионального заказа в сфере поставок ТЭР для государственных и муниципальных заказчиков предполагает создание Регионального Предприятия топливного обеспечения, как инструмента регулирования регионального топливного рынка. При этом применение логистического подхода при формировании топливных запасов Регионального Предприятия позволит снизить затраты потребителей, связанные с хранением топлива.

**Основные положения диссертации**

**отражены в следующих работах автора:**

*– в периодических научных и научно-технических изданиях рекомендуемых ВАК РФ для публикации основных результатов диссертаций на соискание ученой степени доктора наук:*

1. Совершенствование организационно-управленческого механизма топливных поставок в северном регионе// Вестник Костромского Государственного Университета им. Н.А.Некрасова. Кострома: изд-во КГУ – 2006. – №8 – 119с. С.31-35. (0,4 п.л.)

*– прочие издания:*

1. Проблемы топливного обеспечения северных регионов (на примере Мурманской области)// Материалы V Международной аспирантско-студенческой конференции «Экономика Севера: проблемы и перспективы развития», 22-23 апреля 2004г., Апатиты. – Апатиты: изд-во КНЦ РАН, 2004. – С.9-10 (0,2 п.л.)
2. Основные проблемы топливного снабжения северных регионов (на примере Мурманской области)// Север и рынок: формирование экономического порядка. – 2004. – Вып.3 (14). – С.3-7(0,4 п.л.)
3. Некоторые аспекты проблемы топливно-энергетической безопасности северных регионов // Материалы III Международной научно-практической конференции «Темпы и пропорции социально-экономических процессов в регионах Севера», 7-9 апреля 2005 г., Апатиты. – Апатиты: изд. КНЦ РАН, 2005 – Т. 1, С.44-45. (0,2 п.л.)
4. Особенности формирования подсистемы топливного обеспечения Мурманской области в рамках системы северного завоза // Материалы Всероссийской научной конференции студентов и аспирантов «Молодые исследователи – регионам», 21-22 апреля 2005 г., Вологда: ВоГТУ, 2005. – Т.2, С.11-13. (0,2 п.л.)
5. Зарубежный опыт топливно-энергетического снабжения северных территорий// Север и рынок: формирование экономического порядка. – 2005. – №1. С. 232-236 (0,4 п.л.)
6. Приоритетные направления жизнеобеспечения и социально-экономического развития северного региона// «Интеграция высшей школы и академической науки: исследования молодых ученых /Труды института экономики Карельского научного центра Российской академии наук. Выпуск 9. – 2005. – Петрозаводск: изд-во Карельского научного центра РАН, 2005г. – С. 70-71(0,2 п.л.)
7. Государственная политика в области топливного обеспечения северных территорий // Север и рынок: формирование экономического порядка. – 2006. – №1. С.10-17. (0,6 п.л.)
8. Элементы информационного обеспечения системы топливного снабжения северных территорий// Материалы международной научно-практической конференции «Приграничный регион в условиях интеграционных процессов и реформирования местной власти. Четвертые Арсеньевские чтения», октябрь 2005 г., Петрозаводск: изд-во Карельского научного центра РАН, 2005г. – 346с., С.157-163. (0,35 п.л.)
9. Основные потребители топлива и направления его использования в Мурманской области// Материалы VI Региональной аспирантско-студенческой научной конференции «Актуальные проблемы экономики и образования на Севере», 26 апреля 2006г., Апатиты. – Апатиты: изд-во КНЦ РАН, 2006 – 46с. С.10-11. (0,2 п.л.)
10. Взаимосвязь ключевых социально-экономических показателей и объемов потребления энергоносителей в региональной экономике (на примере Мурманской области)// Материалы Всерос. науч.-практ. конф. (Белгород, 10-11 апр. 2006 г.): в 2 т. / под науч. ред. К.В. Павлова, С.Н. Растворцевой. – Белгород: Изд-во БелГУ, 2006 – Т.2. – 308с., С.74-77. (0,3 п.л.)