

А.С. Буянов, канд. экон. наук

ОБОСНОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ ДОСТАВКИ ПассажиРОВ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ В СЕВЕРНОМ РЕГИОНЕ РОССИИ

Излагается состояние пассажирских морских перевозок в Северном регионе страны, представлены результаты технико-экономического обоснования транспортно-логистической системы доставки пассажиров морским транспортом в данном регионе.

Прибрежные пассажирские перевозки осуществляются практически на всех морских бассейнах Российской Федерации. Наибольшее социальное значение для населения страны имеют местные линии и морские переправы. В некоторых населенных пунктах они являются безальтернативным видом транспорта. В последние годы в связи с экономическим кризисом и ухудшением материального положения населения объем пассажирских перевозок в нашей стране снизился на всех видах транспорта. Кроме того, произошли определенные изменения и в распределении объемов перевозки и пассажирооборота между видами транспорта. Слабое развитие прибрежных морских сообщений обусловило низкую долю пассажирских перевозок морским транспортом – менее 1%.

К причинам текущего состояния пассажирских морских перевозок можно отнести: убыточность морских перевозок (отсутствие платежеспособного спроса на перевозки, высокая себестоимость эксплуатации судов); техническую отсталость и неспособность судов к условиям эксплуатации; специфичность условий эксплуатации (удаленность и необорудованность портопунктов, сезонность, несбалансированность грузо- и пассажиропотоков и т.д.); высокую стоимость строительства пассажирских судов и отсутствие у судоходных компаний собственных средств на приобретение современного флота.

Одним из регионов России, где осуществляются морских прибрежные пассажирские перевозки, и есть потребность в их дальнейшем развитии, является Архангельская область. В советские годы перевозку пассажиров по Белому морю осуществляло Северное морское пароходство. На местных и прибрежных линиях работали несколько пассажирских теплоходов. Морской транспортной доступностью были охвачены практически все портопункты Белого моря до Нарьян-Мара. После акционирования предприятий в 90-е годы пассажирские суда "Юшар", "Татария", "Буковина" были проданы как убыточные активы, и жители побережья остались отрезанными от мира.

По решению Правительства Архангельской области в 2000 г. судоходная компания "Арктикрейд" модернизировала грузовой плашкоут (год строительства – 1980) под грузопассажирское судно. Судно пассажировместимостью 36 человек прошло реконструкцию и получило название "Беломорье". В настоящее время оно обслуживает 11 населенных пунктов побережья Белого моря Архангельской области, в среднем совершая около 20 рейсов в год. За навигацию 2012 года перевезено 798 человек. Морские пассажирские перевозки убыточны, и поэтому из бюджета области ежегодно выделяются деньги на возмещение убытков, возникающих в результате государственного регулирования тарифов.

Для минимизации расходов на содержание судна и компенсации части затрат судно "Беломорье" осуществляет туристические рейсы из Архангельска на Соловецкие острова. В

2012 г. было выполнено 7 рейсов. Однако переоборудованный из самоходного плашкоута пассажирский теплоход "Беломорье" не отвечает современным требованиям по уровню комфорта, и он делает остановки в других населенных пунктах, что значительно увеличивает его время в пути до Соловецких островов.

Все вышеизложенное подтверждает необходимость строительства современного морского пассажирского судна прибрежного плавания для данного региона. Специалистами Центрального научно-исследовательского и проектно-конструкторского института морского флота по запросу Правительства Архангельской области выполнено технико-экономическое обоснование и разработан технический проект пассажирского судна прибрежного плавания вместимостью 100 пассажиров для работы в Белом и Баренцевом морях. Судно должно быть построено по правилам Российского Морского Регистра Судоходства на класс KM Ice3 R1 AUT1 и соответствовать I категории Санитарных Правил для морских судов (продолжительность рейса – до 10 суток).

Анализ деятельности существующего флота пассажирских судов прибрежного плавания в Северном бассейне позволил сформировать следующую эксплуатационную модель работы проектируемого судна: периодичность выполнения социальных рейсов – 1 раз в неделю; понедельник-среда – (Архангельск - Пушлахта); среда-пятница – (Архангельск - Койда); пятница-понедельник – Соловецкие острова (туристический рейс).

Для выполнения прогноза доходов от работы пассажирских судов прибрежного плавания на расчетных направлениях был определен объем перевозок грузов и пассажиров, а также тарифы на их перевозку.

В настоящее время тарифы на перевозку пассажиров по побережью Белого моря регулируются Постановлением Агентства по тарифам и ценам Архангельской области от 30 мая 2013 г. №34-п/6 "Об установлении тарифов на перевозки пассажиров и багажа морским транспортом".

По согласованию с Агентством по транспорту Архангельской области, принимая во внимание более высокий уровень комфорта и скорость доставки пассажиров на проектируемом судне, в работе приняты следующие средние тарифы на перевозку пассажиров: Архангельск – Пушлахта – 2300 руб. за поездку; Архангельск – Койда – 2000 руб. за поездку; круизный рейс выходного дня на Соловки с проживанием на борту судна – 9000 руб. за рейс.

Для оценки эксплуатационно-экономических показателей работы пассажирского судна было выполнено математическое моделирование его эксплуатационной работы на расчетных направлениях.

Период навигации в Белом море составляет 150 сут. В течение этого периода судном может осуществить 20-22 рейса на каждом из расчетных направлений. Выгрузка пассажиров на причал осуществляется только в порту Архангельск и на Соловецкий островах (Тамарин причал). В остальных портопунктах выгрузка и доставка пассажиров на берег осуществляется с использованием береговых и судовых средств (надувные лодки, понтоны, катера). Максимальное время стоянки в портопунктах для высадки и посадки пассажиров составляет 1 час.

Расчетная загрузка судна на социальных линиях принята на уровне 50%, на туристической линии – 80 %. При данном уровне загрузки за весь навигационный период судно сможет перевезти до 4200 социальных пассажиров и до 2600 – туристических.

Анализ полученных результатов позволяет сделать вывод, что финансовые показатели деятельности пассажирского судна за год при заданном уровне пассажиропотока являются положительными как при работе на тяжелом моторном топливе, так и при работе на более дорогом дизельном топливе.

Данный результат достигнут в основном за счет высоких доходов от перевозки туристических пассажиров. Доходы от перевозки пассажиров на социальных линиях не покрывают расходы на содержание и эксплуатацию судна. Использование более дешевого тяжелого топлива позволяет улучшить годовой финансовый результат почти в 7 раз. В результате эксплуатационной деятельности на тяжелом топливе получен финансовый результат в размере 7,6 млн руб., при работе на дизельном топливе – 1,1 млн руб.

Можно сделать вывод о том, что строительство и эксплуатация проекта пассажирского судна прибрежного плавания вместимостью 100 человек на пассажирских и туристических линиях Архангельской области является целесообразной и экономически обоснованной.

Буянов А.С. Обоснование транспортно-логистической системы доставки пассажиров морским транспортом в северном регионе России // Логистика: современные тенденции развития: материалы XIII Междунар. науч.-практ. конф. 24, 25 апреля 2014 г.: мат. докл./ ред. кол.: В.С. Лукинский (отв. ред.) и др. – СПб: ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова. – 2014 – с. 62-64

