

Морской транспорт Камчатского края: анализ, тенденции и механизм эффективного развития

Т.К. Мирошникова,

канд. экон. наук, доцент, доцент кафедры экономики и менеджмента, Владивостокский государственный университет экономики и сервиса (690014, Россия, г. Владивосток, ул. Гоголя, 41; e-mail: Tanmir12@mail.ru)

Аннотация. В статье рассмотрена проблема негативного влияния изношенности материально-технической базы морского транспортного флота Камчатского края на его реализацию в качестве стратегически значимого субъекта Российской Федерации. Методология исследования предполагает использование исторического и информационного подхода, что в свою очередь требует использования таких методов исследования как вертикальный и горизонтальный анализ, сравнительный и ретроспективный анализ. В процессе исследования использовался аналитический метод обработки статистической и отчетной документации правительства края и корпораций. В статье приведен анализ судозаходов, количественный и возрастной состав флота, работающего на перевозках в Камчатском направлении, а также осуществлен аналитический обзор состояния и тенденций развития морского транспорта. На основании выполненного исследования сделан вывод, что Камчатский край, в силу своего географического положения, обладает высоким и в неполной мере используемым транспортным потенциалом. В качестве решения правительственных задач по развитию транспорта и эффективности регионального управления рассмотрен вопрос актуальности обеспечения обновления и пополнения судов морского транспорта, его более целесообразного функционирования.

Abstract. The article considers the problem of the negative impact of deterioration of the material and technical base of the marine transport fleet of Kamchatka region for its implementation as a strategically important subject of Russian Federation (Russia). The research methodology involves the use of the content analysis approach, which in its turn implies the use of historical data and research of different informational sources. Methodology of content analysis is primary based on the four types of analysis: vertical, horizontal, comparative and retrospective. The study used an analytical method for the processing of statistical and accounting documentation territorial government and corporations. The article provides an analysis of the ship calls, quantity and age of the fleet operating in the transport direction in the Kamchatka and performed an analytical review of the status and trends of marine transport. Based on the research concluded that the Kamchatka region, due to its geographical position, has a high and imperfectly used transport potential. As a solution to government, objectives for the development of transport and the efficiency of the regional administration considered to ensure the relevance of updating and maintaining maritime vessels, its more appropriate way of functioning.

Ключевые слова: морской транспорт, механизм воспроизводства флота, модернизация транспортного комплекса, эффективность региональной экономики, состав флота, возраст судов.

Keywords: maritime transport, mechanism of reproduction fleet, modernization of the transport complex, efficiency of the regional economy, quality and quantity of the fleet, age of vessels.

Введение

Одной из наиболее актуальных задач государственного регулирования российской экономики является выравнивание экономических условий развития регионов. В свою очередь, географическая удаленность отдельных регионов требует особого механизма управления региональной экономикой. Дальний Восток является своего рода форпостом для поворота вектора государственного внимания в сторону Азиатско-тихоокеанского региона. Наиболее значимые факторы, определяющие это, являются экономико-географическое расположение, большие запасы природных ресурсов, наличие протяженного морского побережья и внешней границы как возможности для социально-экономического сотрудничества.

Морской транспорт оказывает существенное влияние на развитие субъектов Российской Федерации, достижение геополитических, экономических и социальных целей. Перспективные планы России по восстановлению и строительству портовой инфраструктуры напрямую затрагивают Камчатскую морскую транспортную систему.

Вопрос формирования эффективного механизма обеспечения воспроизводства и развития морского транспорта в достаточной мере не представлен в региональных стратегиях и целе-

вых программах. Таким образом, цель исследования состоит в выявлении проблемных областей в морском транспорте Камчатского края методом аналитического исследования и разработка путей его эффективного развития.

В рамках рассматриваемой цели выполнялись следующие задачи:

исторический обзор морского транспорта края;

горизонтальный анализ судопотока в каботажном плавании и судозаходов под российским флагом;

анализ количественного и возрастного состава флота, работающего на перевозках в Камчатском направлении;

аналитический обзор состояния и тенденций развития морского транспорта Камчатского края;

анализ степени износа основных производственных фондов на морском флоте;

разработка предложений по формированию механизма модернизации транспорта

Реализация этого потенциала может дать новый импульс развития экономики Камчатского края. В качестве возможных способов решения проблемы предложена модернизация портовой инфраструктуры, с обустройством пунктов пропуска через государственную границу для обеспечения международных транспортных сообще-

ний, а также создание современной транспортной системы в Арктической зоне Дальнего Востока и транспортного использования Северного Морского Пути. Камчатский край посредством развития портовых мощностей и созданием транспортно-бункеровочного центра может выступить, как стратегически важный субъект Российской Федерации. Осуществление эффективного воспроизводства Камчатской морской транспортной инфраструктуры в условиях развития процессов федерализма, регионализации и международного сотрудничества на экономическом пространстве Камчатского края обеспечат импульс к развитию экономики региона и реализации потенциала края с целью обеспечения экономических потребностей региона.

Основная часть

Ведущее место в осуществлении грузопотоков на Камчатке принадлежит морскому транспорту и морским портам, которые обеспечивают около 83% всего грузооборота края. В рассматриваемом российском регионе основным транспортным узлом является Петропавловск-Камчатский морской порт с грузооборотом около 2,23 млн. тонн грузов в год, в состав которого входят 13 портовых терминалов на западном и восточном побережье Камчатки. За 2009 год грузооборот морского порта Петропавловск-Камчатский составил 2479,2 тыс. тонн, за 2010 год – 2227,3 тыс. тонн, за 2011 год – 2385 тыс. тонн. [1]. Морским транспортом осуществляется перевозка всех видов продовольствия, материально-технического снабжения, топлива. В границы морского порта Петропавловск-Камчатский входят терминалы, расположенные в портопунктах на побережье полуострова Камчатка. Предприятия морского транспорта являются важнейшим звеном транспортного комплекса Камчатского края. Они перегружают около 300 тысяч тонн рыбопродукции и более 350 тысяч тонн экспортно-импортных грузов в год. [2]

Петропавловск-Камчатский морской торговый порт занимает ведущее положение среди хозяйствующих субъектов, осуществляющих деятельность по транспортной обработке грузов в морском порту г. Петропавловск-Камчатский. Наиболее крупной судоходной компанией в Камчатском крае является ОАО «Камчатское морское пароходство», имеющей в своем составе 4 морских судна суммарным дедевейтом около 40 тысяч тонн. По данным правительства Камчатского края. По данным информационно-аналитического журнала «Морской флот», компания ОАО «КМП» передала в совместную деятельность компании «Пасифик Шипинг» шесть морских судов. В 2010 году создана компания ООО «Северо-Восточное морское пароходство» и ЗАО «Петропавловск-Камчатское морское пароходство».

Несмотря на общую адаптацию транспорта к рыночным условиям, состояние транспортной системы в настоящее время нельзя считать оптимальным, а уровень ее развития недостаточным.

Исторический аспект.

Морской транспорт традиционно являлся основным сектором экономического потенциала края. Созданная в советские времена база специализированного флота обеспечивала судозаходы, включая круизные лайнеры в объемах,

способствующих развитию региона. В морских портах Находка, Петропавловск-Камчатский и Магадан с второй половины 1980-х годов внедрялись автоматизированные системы управления контейнерными терминалами. К началу 1990-х годов, на ходе «перестроечных» преобразований, капитальные вложения существенно сократились, что обуславливалось усилением центробежных политических тенденций и наступлением системного социально-экономического кризиса. Критическая ситуация складывалась и с обновлением технического парка.

На протяжении 1990 г. происходила концентрация транзитного груза для Камчатки на Владивостокском отделении ДВЖД, вследствие чего снижалась маневренность перевозок. На морской линии Владивосток–Петропавловск-Камчатский вместо 6 плановых судов, как правило, курсировало вдвое меньше. Из 51 судна Камчатского морского пароходства на тот момент 28 подлежали списанию по возрасту и техническому состоянию. Ввиду недостаточной ремонтной базы флот Камчатки являлся самым устаревшим на Дальнем Востоке. Под угрозой срыва в навигацию 1991 г. оказалась доставка 170 тыс. т необходимых для полуострова товаров и топлива.[3] Судостроительная промышленность на 1991 г. приняла заказ от министерства морского флота в объеме 30% от всех потребностей страны.[4] Целевые инвестиции, поначалу регулярно выделяемые для Дальнего Востока, и резервы транспортных ведомств позволили провести частичное техническое перевооружение. С конца 1980-х годов при общем сокращении государственных дотаций, устойчивом повышении стоимости на топливо местные власти принимали проекты, направленные на снижение транспортной изоляции территорий такого рода.

Принятая в августе 1987 г. ЦК КПСС и Советом Министров СССР «Долговременная программа экономического и социального развития Дальневосточного экономического района и Забайкалья до 2000 г.» рассматривала необходимость усовершенствования портовых комплексов; расширения транспортных путей, обеспечивающих связи с КНР. После подписания в июне 1990 г. с США временного морского соглашения отменялась часть санкций, действовавших с 1980 г. в отношении СССР снимались наиболее строгие ограничения: с обеих сторон открывались порты, имевшие военно-стратегический характер; смягчались и упрощались требования присутствия в них судов. Заметную роль в формировании транспортного сотрудничества сыграли обоюдные инициативы руководства Дальнего Востока и представителей местных властей КНР.

Состояние морского транспорта Камчатского края

Современная ситуация с состоянием морского транспорта предполагает необходимость возрождения морского транспорта края. Уровень грузооборотов уступает показателям советского периода, что связано с высокой степенью изношенности флота. Спад общей экономической активности в стране и в крае, а также переориентация значительной части внешних грузопотоков на иностранные порты снизили объемы грузоперевозок. Ввиду удаленности Петропавловск

- Камчатского присутствует проблема неразвитости инфраструктурных объектов и затратный характер перевозок.

Грузооборот транспорта имеет нестабильную динамику, но в 2012 г. темп прироста составил 5,9% по отношению к предшествующему периоду, за счет роста заграничного грузооборота. [4] Объем перевозок грузов всеми видами транспорта по полному кругу без учета неформального сектора экономики на 40,9% выше уровня 2011 года. Повышение показателя свидетельствует о положительных тенденциях в объемах грузооборота морским транспортом. Работа транспортного комплекса края, по результатам анализа в 2011 году, по данным территориального органа Росстата, характеризуется, снижением объема перевозок грузов в целом всеми видами транспорта. В 2012 году снижается объ-

ем перевезенных грузов морским транспортом с 712, 7 тыс. тонн до 640,8 тыс. тонн, но возрастет грузооборот морского транспорта с 1643,3 до 1741, 6 млн. тонно-км. [5] (105,9% к 2011 году). В 2013 году перевезено 610, 5 тыс.тонн грузов, в 2014 году – 541,6 тыс.тонн грузов, что свидетельствует об отрицательной динамике грузовых перевозок. Объем грузооборота в 2014 году составил 1 146,85 тысяч тонн (3,96% к аналогичному показателю 2013 года). Анализ показывает, что в последние годы грузооборот Порта сохраняется на уровне, несколько превышающем 1 млн. тонн. При этом грузооборот в 2014 году ниже уровня 2013 года (1194,1 тыс.тонн) на 47,2 тыс.тонн.

Наглядно динамика грузооборота на причалах порта представлена на рисунке 1.

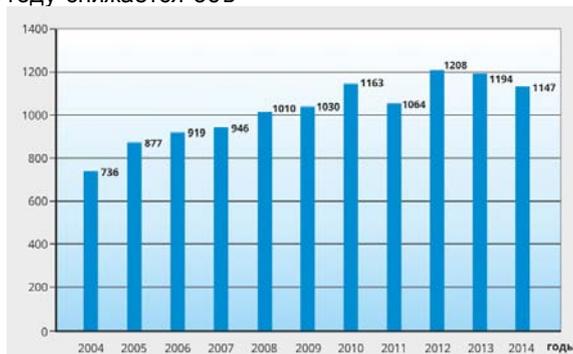


Рис. 1. Динамика грузооборот на причалах порта, тыс. тонн.

Показатели обработки флота в порту свидетельствуют о количественном составе транспортных судов, осуществляющих заходы на территорию бухты. В 2008 году в порту обработано 222 судна, из них досрочно - 199 судов (90%) с экономией стальнойго времени 100,0 с-сут., в срок – 23 судна (10%). Средняя загрузка судна составила 4556 тонн, занятость причальной стенки по календарному периоду составила 65,5%. (в т.ч. под грузовыми работами – 25,9%).

В 2009 году в порту обработано 211 судов. Занятость причальной стенки по календарному периоду составила 54,4% (в т.ч. под грузовыми работами – 22,8%). Основные направления каботажных грузов: Владивосток, Ванино, Восточный.

В 2010 году на причалах порта обработано 262 судна, из них досрочно – 250 судов. Занятость причальной стенки по календарному периоду составила 39,3% (в т.ч. под грузовыми работами – 23,9%). География каботажных грузопотоков традиционно включает в себя Владивостокское, Сахалинское (Ванинская линия) направления. Перевозка угля осуществлялась в 2010 году из портов Сахалина.

В 2011 году в порту обработано 246 судов, из них досрочно 229 судна. Занятость причальной стенки по календарному периоду составила 53,4% (в т. ч. под грузовыми работами 25,7 %).

В 2012 году в порту обработано 267 судов, из них досрочно 244 судна. Занятость причальной стенки по календарному периоду составила 50,8 % (в т. ч. под грузовыми работами 25,9 %).[7]

В 2013 году обработано 265 судов, из них досрочно 242 судна.

В 2014 году в порту обработано 215 судов, из них досрочно 208 судов. Средняя загрузка судна составила 5334 тонн, занятость причальной стенки по календарному периоду составила 32,7% (в т.ч. под грузовыми работами 22,6%).

Количество обработанных ОАО «ПКМТП» судов в 2008-2014 гг. представлено на рисунке 2.

Анализ динамических изменений по количеству обработанных судов ОАО «Петропавловск-Камчатский морской торговый порт» подтверждает нестабильную динамику в период 2008-2014 гг. Отсутствует стабильный рост показателя. Среднегодовое количество обработанных судов составляет 233 судна в течение рассматриваемого периода. Представим основные тенденции показателей обработки флота в таблице 1.

По данным таблицы прослеживается нестабильная динамика занятости причальной стенки порта, значительное снижение показателя произошло в 2010 году, однако к 2012 году наметилась положительная тенденция к росту загруженности причала. Тем не менее, сохраняется достаточно низкий уровень занятости в 2012 году, составляющий 50,8%. что ниже уровня занятости причальной стенки в 2007 году (57,1%) на 6,3%. В 2014 году снижается количество обработанных судов по сравнению с 2013 годом и соответственно занятость причальной стенки составляет лишь 81,5 процентов по отношению к предыдущему году. В 2014 году произошло существенное снижение количества обработанных судов (215 единиц). Следует отметить, что снижение показателя является отрицательным фактом в эксплуатации портовой инфраструктуры и косвенно характеризует необхо-

димность модернизации транспортной инфраструктуры.

Для развития транспортной составляющей края, приоритетными направлениями и проектами в сфере морского транспорта являются: реконструкция причалов в морском порту Петропавловск-Камчатский и его портовых пунктов; морского пункта пропуска в г. Петропавловск-Камчатский и сезонных пунктов пропуска в пор-

топунктах; обновление флота региона и организация морских грузопассажирских линий по побережью полуострова Камчатка. Основными решаемыми задачами при этом является стимулирование внутреннего спроса на пассажирские и грузовые перевозки, создание современного грузопассажирского флота, совершенствование и развитие транспортной инфраструктуры региона

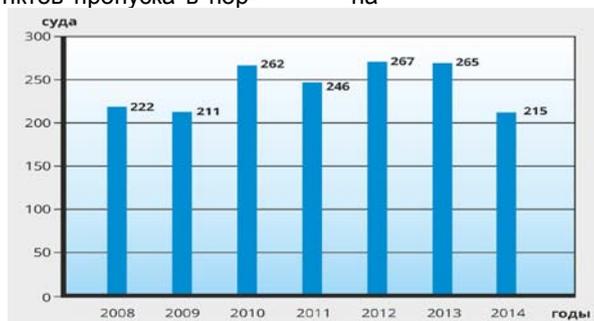


Рис. 2. Количество обработанных судов 2008-2014 гг. ОАО «Петропавловск-Камчатский морской торговый порт».

Показатели обработки флота в 2007-2014 годах ОАО «Петропавловск- Камчатский морской торговый порт»

Таблица 1

Показатели	2007	2008	%% 2008 к 2007	2009	%% 2009 к 2008	2010	%% 2010 к 2009	2011	%% 2011 к 2010	2012	%% 2012 к 2011	2013	2014	%% 2014/ К 2013
Количество переработанных тонн, тыс.т	945,6	1009,6	106,8	1029,9	102	1162,7	112,9	1064,0	91,5	1207,6	113,5	1194,1	1146,9	96,0
Количество обработанных судов, ед.	184	222	120,7	211	95	262	124,2	246	93,9	267	108,5	265	215	81,1
Результат обработки судов: в срок, ед.	33	23	70	12	52,2	7	58,3	17	242,9	23	135,5	14	7	50,0
досрочно, ед.	151	199	131,8	199	100	255	128,1	229	89,8	244	106,6	251	208	82,9
Непроизводительные простои на ответственности порта, с/сут	12,3	7,2	58,5	12	166,7	18,6	155,0	2,06	11,1	1,71	83,0	0,4	2,2	
Занятость причальной стенки %	57,1	65,5	114,7	54,4	83,1	39,3	72,2	53,4	135,9	50,8	95,1	40,1	32,7	81,5
в т.ч. под грузовыми работами %				22,8	88	23,9	104,8	25,7	107,5	25,9	100,8	26,6	22,6	85,0

Оценка состояния морского транспорта

В последние 12 лет морские перевозки, осуществляемые собственным транспортом в крае, сократились почти в двадцать раз и обеспечиваются в основном судами Приморского и Дальневосточного пароходств. [10] Расположение Петропавловск-Камчатского морского торгового порта в азиатско-тихоокеанском регионе обуславливает географию грузопотоков порта. География каботажных грузопотоков традиционно включает в себя Владивостокское направление. Существенное развитие получило Сахалинское направление (Ванинская линия). Перевозка угля в 2009-2010 г. осуществлялась из портов Сахалина и Восточный. Порты юга Приморья (Славянка и Зарубино) – это потенциальные отправные точки морского транзита китайских грузов в Европу через Северный морской путь, а также в Северную Америку. Северо-восточные провинции заинтересованы в выходе на российские порты юга Приморья: Славянка, Зарубино, Посыет. Развитие порта Петропавловск-Камчатский и строительство пассажирских морских судов позволит возобновить регулярное пассажирское сообщение на линии Петропавловск-Камчатский – Владивосток, а также вдоль побережья Камчатского полуострова.

Современное состояние флота морского транспорта требует разработки схем его обновления. Состояние судов является решающим фактором в развитии транспортного комплекса края. Приведем классификацию типов судов морского транспорта, используемую при анализе в таблице 2.

Согласно данным отдела развития морского транспорта ЗАО ЦНИИМФ количественный состав флота представлен следующими данными в таблице 3.

По данным таблицы видно, что транспортный флот составляет 18,4% всего морского транспорта, что, несомненно, не может удовлетворять всю потребность в обеспечении развития транспортной составляющей экономики региона для дальнейшего развития потенциала края.

Согласно Российскому морскому регистру судоходства общее количество судов, портом приписки которых является Петропавловск-Камчатский, составляет 244 единицы. Из них транспортный флот составляет 55 единиц (22,5% от общего числа морского транспорта), что является недостаточным для удовлетворения всей потребности в обеспечении развития транспортной составляющей экономики региона

для дальнейшего развития потенциала края. Регистровая книга судов так же дает возможность проследить процессы выбытия и пополнения флота, так наибольшее количество судов было исключено из реестра в 2012 году (5 единиц). Наиболее интенсивное обновление флота происходило в 2013 году, парк транспортного флота пополнился 3 судами. Несмотря на обновления в 2013-2014 годах необходимо отметить, что за последние четыре года количество исключенных судов превышает добавленных в два раза. Таким образом, парк транспортного флота уменьшается.

Таблица 2
Классификация типов судов морского транспорта

Нетранспортный флот	Транспортный флот
<i>Типы судов</i>	
Буксир	Многоцелевое
Бункеровщик	Паром грузопассажирский
Водовоз	Рефрижераторное
Крановое	Танкер
Нефтеборщик	Универсальное
Научно-исследовательское судно	
Плашкоут	
Разъездной катер	
Рыболовное	
Рыбоперерабатывающее	
Рыботранспортное	
СЛВ	

Источник: составлено автором.

Доля новых судов поступивших в составе транспортного флота Камчатки в период с 2011 год по 2014 год составила всего 6 судов, что составляет более 10% от общего количество судов данной категории. Не смотря на обновление парка, только 2 судна из 6 имеет возраст менее 20 лет. Динамика изменения количественного

Оценка состояния транспортного флота, работающего на перевозках на камчатском направлении [12]

Год постройки	1956	1958	1971	1974	1979	1980	1981	1983	1984	1985	1986	1987
Возраст	57	55	42	39	34	33	32	30	29	28	27	26
Кол-во	1	1	2	1	1	1	2	2	3	2	2	4

Год постройки	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1995	1996	1997	1998
Возраст	25	24	23	22	21	20	18	17	16	15
Кол-во	1	3	4	5	3	4	2	1	1	1

Таблица 5

Структура возрастного состава транспортного флота

Возраст морских судов	Количество	Удельный вес
от 57 до 33 лет	7	14,89%
от 32 лет до 23 лет	23	48,94%
от 22 лет до 15 лет	17	36,17%
Всего	47	100%

Из общего состава флота в количестве 255 единиц, 47 судов приходится на морской транспорт. При этом возраст судов составляет от 57 лет до 15 лет. Удельный вес судов со сроком эксплуатации свыше 30 лет составляет 23% (11/47). Удельный вес судов, эксплуатируемых свыше 50 лет, составляет 4,1%; 40 лет – 4,1%; свыше 30 лет -16,89%; от 20 до 30 лет (31/48) – 64,5%; менее 20 лет – 10,41% (5/48). Структура возрастного состава судов морского транспорта представлена на рисунке 4.

состава парка транспортного флота за 2011-2014 годы представлена на рисунке 3.

Таблица 3
Количественный состав флота, работающего на перевозках в Камчатском направлении [11]

Наименование	Единиц
Нетранспортный флот	
Нетранспортный флот, всего	208
Транспортный	
Многоцелевое «Карпаты»	1
Паром грузопассажирский Капитал Грапкин	1
Рефрижераторные	27
Танкеры	12
Универсальные	6
Транспортный флот, всего	47
Единиц транспорта, всего	255

Динамика изменения количественного состава парка транспортного флота за 2010-2014 года

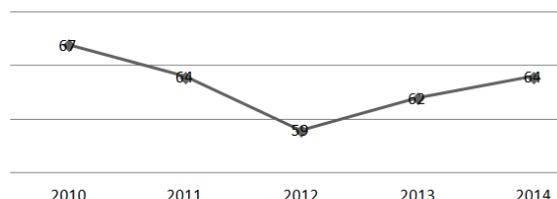


Рис. 3. Динамика изменения количественного состава парка транспортного флота за 2011-2014 годы.

Анализ возрастного состава судов является наиболее актуальной задачей с точки зрения акцента на средний возраст судов транспортного флота.

Структура возрастного состава транспортного флота, работающего на перевозках в Камчатском, представлена в таблице 5

Таблица 4

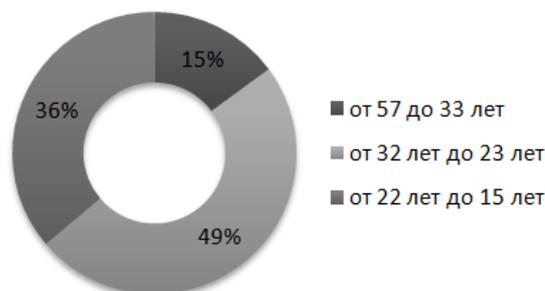


Рис. 4. Структура возрастного состава флота.

График отражает, что средний возраст судов приходится на период от 23 до 32 лет. Средний возраст судов определенный по сред-

невзвешенной величине (в качестве весов выступало значение количества судов соответствующих их возрасту) составляет 26,14 лет, что подтверждает необходимость обновления материально-технической базы транспортного сектора экономики.

Максимальную долю в составе флота занимают рефрижераторные суда (27 ед.) 57,4%. В составе данной группы 14 судов имеют год постройки до 1990 года.

К их числу относятся суда: Влад Орион, Капитан Кузнецов, Остров Карагинский, Бахтемирский, Лещ, ПТР-0074, Арго, УРУП, Рысь, Тихий, ПТР-50 №31; Амаян, Цезарь, Прегольский; Таирово; Канариан Рифер, Бухта Русская, Петр Ильичев, Снабженец-1, Меркурий; Марин Стар; Кам Стар; Анатолий Ларин; Амбер Балтик; Капитан канцибер, Надежда, Ола.

Доля танкеров (12 ед.) составляет 25,5%. В составе данной группы 8 судов имеют год постройки до 1990 года, что свидетельствует о большой степени морального и физического износа морского транспорта категории – танкеры.

К ним относятся следующие суда: Ича, СТС -19, Санива, Приам, Вега, ППБ-4, Уран, Пелей, Святой Петр, Ярослав Мудрый, Сатурн, Камчатка.

Доля универсальных судов (бед.) в общем транспорте составляет 12,7%. В составе данной группы 3 судна имеют год постройки до 1990 года. Это свидетельствует о том, что 50% данной группы судов превышают нормативный срок эксплуатации

К универсальным судам относятся: Гри-тан, Анатолий Крашенинников; Владимир мясников; Радик Баширов; Юрий Тарапуров; Виктор Чертков.

Судно «Карпаты» имеет многоцелевое назначение.

В составе транспортного флота имеется паром грузопассажирский «Капитан Грапкин».

К концу 2013г. износ основных производственных фондов на морском флоте составил по отдельным группам основных средств более 70 % и продолжает нарастать.[13] Состояние многих технических средств водного транспорта подошло к критическому уровню. Значительная часть их эксплуатируется за пределами нормативного срока службы, другая, также значительная, часть приближается к этому сроку. Как следствие, существенно ухудшаются показатели безопасности и экономической эффективности работы транспорта.

Метод определения физического износа должен соответствовать типу оцениваемого объекта. Существуют следующие методы определения физического износа: метод регрессии; метод экспертизы; метод снижения потребительских свойств; метод нормативного возраста; метод модифицированного срока службы; метод амортизационных отчислений; метод учета капитальных ремонтов. Метод нормативного возраста применим при массовой оценке, однако он не учитывает ремонты судов. Расчет осуществляется отношением фактического срока службы (Тф) к нормативному сроку службы (Тн). В соответствии с указанным методическим обоснованием проведем расчет степени износа транспортного флота. Исходя из расчета среднего возраста судов 26,14 лет и нормативного срока

службы по морскому транспорту 20-25 лет, величина износа превышает нормативный 104%.

В рамках реализации мероприятий федеральной целевой программы направленной на экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья, для Камчатского края на Сосновском судостроительном заводе были построены четыре накатные самоходные баржи, грузоподъемностью до 250 тонн. («Сосновка-1», «Сосновка-2», «Сосновка-3», «Сосновка-4»). Для повышения транспортной доступности в отдаленных районах, по заказу Камчатского края, в городе Омск, построено два судна на воздушной подушке «Арктика – 2ДК». [14] Суда на воздушной подушке являются значительно более выгодной альтернативой, чем вертолет. Они подходят для перевозки грузов в районе необорудованного берега, как при открытой воде, так и при наличии ледяного покрова.

Ледокол используется в самые сложные периоды, как правило, не менее 3- 4 раз в год для проводки танкеров к ТЭЦ. Стоимость использования ледокола в час составляет 120 тыс. рублей, а время проводки около 5-ти часов, стоимость разовой швартовки танкера увеличивается еще на 600 тыс. рублей. [15] Эффективной является возможность применения ледокольных платформ на воздушной подушке, присоединение которых к обычным судам существенно придает им ледокольные возможности.

В мелководных условиях одним из способов перевозки грузов от борта судна на берег является использование мелкосидящих барж, толкачей или буксиров. Далее, применение этого метода требует перевозки по суше с берега в окончательный промежуточный склад. Создание сезонных запасов и перегрузочных пунктов на берегу, а также постройка дороги вызывают значительные расходы. Альтернативным вариантом является круглогодичная перевозка с помощью судов на воздушной подушке.

Пассажирский водный транспорт Камчатки находится в неудовлетворительном состоянии. Значительная часть пассажирских линий ликвидирована в силу общей нерентабельности пассажирских перевозок, старения парка судов. Судоремонтная база морского флота параллельно требует инвестиционных вложений. Сезонность водного транспорта Камчатки вызывает проблемы в сфере занятости работников флота.

Таким образом, основные проблемы развития морского транспорта обусловлены следующими причинами:

- отставанием развития отечественных морских портов и организацией на их базе крупных транспортно - логистических узлов;
- старением и недостаточным пополнением морского транспортного флота.
- низкой конкурентоспособностью отечественных судоходных компаний на мировом рынке;
- недостаточными масштабами использования современных транспортных технологий, прежде всего контейнерных, паромных, лихтерных, ролкерных;

Инвестиционная привлекательность Камчатского края ограничивается в некоторой степени несовершенством морских путей сообщения. Тем не менее, край, в силу своего географического положения, обладает высоким и в

неполной мере используемым транспортным потенциалом. Камчатский край посредством развития портовых мощностей и созданием транспортно-бункеровочного центра может выступить, как стратегически важный субъект Российской Федерации, непосредственно определяющий перспективные возможности государства в создании эффективной международной северной транспортной системы, как один из её основных опорных пунктов. [16]

Рост экономики Камчатского края может быть достигнут в тех областях, где у него есть реальные конкурентные преимущества на региональных и мировых рынках. В связи с этим создание портово-логистического центра обеспечит развитие морского терминала Петропавловск-Камчатский до международного уровня. Авторское видение механизма обеспечивающего конкурентные позиции морского транспорта края включает:

необходимость обновления флота за счет использования нетрадиционных источников финансирования, включая форфейтинговое финансирование, лизинговые схемы;

планирование альтернативных мест размещения портовых территорий, в связи с размещением объектов военного назначения в Авачинской губе. Альтернативными местами размещения можно рассмотреть бухту Моржовую и Русскую бухту;

разграничение функций бункеровки, грузоперевозки и пассажирского туризма между портовыми территориями в качестве демонаполизации деятельности ОАО торговый морской порт Петропавловск-Камчатский;

обеспечение транспортной доступности Камчатского полуострова;

повышение регулярности перевозок и выравнивание транспортной обеспеченности по территории края;

использование транзитного потенциала территории Камчатского полуострова в силу выгодности географического положения Камчатского края;

устранение высоких показателей износа объектов транспортной инфраструктуры, оптимизации производства и наращивании объемов производимых транспортных услуг;

эффективное улучшение транспортного обслуживания населения и хозяйствующих субъектов в труднодоступных регионах при умеренных капиталовложениях за счет массового, системного применения амфибийной техники, как воздушной, так и наземной.

Заключение

С использованием исторического подхода и аналитического метода выявлены основные тенденции и проблемы развития морского транспорта Камчатского края. Исследуемый субъект федерации является регионом, обеспечивающим безопасность России и представляющим ее геополитические интересы на восточном рубеже страны. Неэффективное функционирование транспортного комплекса и изношенность судов являются сдерживающими факторами в реализации потенциала социально-экономического развития края.

В процессе проведенного исследования выявлены резервы повышения эффективности морского транспорта Камчатского края создание портово-логистического центра обеспечит разви-

тие морского терминала Петропавловск-Камчатский до международного уровня. Представлено авторское видение механизма, реализация элементов которого обеспечат конкурентные позиции морского транспорта в регионе. В рамках простой модели компенсационного гомеостата в исследовании рассмотрено, какой ресурс будет способствовать эффективному взаимодействию субъекта и объекта управления на региональном уровне.

Библиографический список:

1. Приложение к исходному документу Министерства транспорта Камчатского края «Для сайта 5.12.12»: Транспортная инфраструктура. Морской транспорт. [Для внутреннего пользования]. [Не опубликовано]
2. Социально-экономическое положение Камчатского края: URL: <http://kamchatka.gov.ru>. (дата обращения 27.11.2015)
3. Колосов В. Списать флот – это списать Камчатку! // Колосов В. // Водный транспорт. - 1991. 9 февр., С. 1.
4. Колосов В. Списать флот – это списать Камчатку! // Колосов В. // Водный транспорт. - 1991. 9 февр., С. 2.
5. ОТЧЕТ капитана морского порта Петропавловск-Камчатский за 2012 год, Федеральное государственное учреждение «Администрация морского порта Петропавловск-Камчатский»
6. Транспорт Камчатского края 2012: Статистический сборник. 2012/Камчатстат.-г. Петропавловск-Камчатский: Камчатстат, 2013. - С.26
7. ОАО «ПКМТП» годовой отчет 2008-2014г
8. ОТЧЕТ капитана морского порта Петропавловск-Камчатский за 2012 год, Федеральное государственное учреждение «Администрация морского порта Петропавловск-Камчатский» за 2013 год
9. ОТЧЕТ капитана морского порта Петропавловск-Камчатский за 2012 год, Федеральное государственное учреждение «Администрация морского порта Петропавловск-Камчатский» за 2014 год
10. Постановление правительства Камчатского края от 19.11.2009 №448-П г. Петропавловск №448-П О долгосрочной целевой программе «Организация морских грузопассажирских линий по побережью полуострова Камчатка на период 2010-2012 годы»
11. Источник – ЗАО ЦНИИМФ отдел развития морского транспорта. [Для внутреннего пользования]. [Не опубликовано].
12. Источник – ЗАО ЦНИИМФ отдел развития морского транспорта. [Для внутреннего пользования]. [Не опубликовано].
13. Постановление правительства Камчатского края от 19.11.2009 №448-П г. Петропавловск №448-П О долгосрочной целевой программе «Организация морских грузопассажирских линий по побережью полуострова Камчатка на период 2010-2012 годы»
14. Документация Министерства транспорта Камчатского края. [Для внутреннего пользования]. [Не опубликовано].
15. Социально-экономическое положение Камчатского края URL: <http://kamchatka.gov.ru>. (дата обращения 2.09.2015)
16. Николай Пегин генеральный директор «Корпорации развития Камчатского края». Доклад «Петропавловск-Камчатский – опорный порт Северного морского пути»: Международная бизнес-конференция «Новый взгляд на морские перевозки между Европой – Азией – Америкой». 13.03.2014
17. Стратегия развития транспортной инфраструктуры Камчатского края на период до 2025 года, утвержденная Распоряжением Правительства Камчатского края от 28.01.2011 г. № 28-РП.
18. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года / Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.
19. Стратегия социально-экономического развития Камчатского края, утверждена Постановлением Правительства Камчатского края от 27.07.2010 г. № 332-П.
20. Государственная программа Камчатского края «Развитие транспортной системы в Камчатском крае на 2014-2025 годы», утверждена Постановлением Правительства Камчатского края от 29.11.2013 г. № 551-П
21. Государственная программа РФ «Развитие транспортной системы», утверждена Постановлением Правительства РФ от 15.04.2014г. № 319.