

Организационная структура речных пассажирских перевозок в регионах с ограниченной транспортной доступностью: проблемы и возможные пути решения



С. В. Соколов,
генеральный директор
ООО «Пассажирское
райуправление»

Наибольшая часть инвестиций (около 2/3 от общего объема), направленных в последние годы в транспортную инфраструктуру, приходится на дорожную отрасль. Преимущественное развитие дорожного хозяйства является безусловным приоритетом при решении вопросов экономического развития страны, в том числе повышения транспортной мобильности населения. Вместе с тем в Российской Федерации можно выделить ряд территорий, где виды транспортного сообщения, альтернативные автомобильным пассажирским перевозкам, в частности речной пассажирский транспорт, будут востребованы в долгосрочной перспективе.

Площадь выделенных на рисунке субъектов Российской Федерации составляет 2/3 территории страны. Указанные регионы входят в двадцатку субъектов РФ с наиболее низкой плотностью населения. Еще одна общая для данных субъектов характеристика – наличие развитых речных систем. Эти обстоятельства делают функционирование речного пассажирского транспорта ключевым в организации системы транспортного сообщения территорий.

Несмотря на схожие условия эксплуатации флота и сравнимые объ-

емы перевозок, системы организации речных пассажирских перевозок (РПП) на местах существенно различаются. Часть регионов осуществляет управление отраслью через специализированные предприятия, учрежденные руководством субъекта, другие – за счет взаимодействия с независимыми коммерческими перевозчиками. В последнем случае речь идет либо о подразделениях судоходных компаний или речных портов, либо выделенных из них в качестве самостоятельных юридических лиц предприятий.

Справочные данные

ООО «Пассажирское райуправление» (ПРУ) создано в ноябре 2002 г. Входит в состав холдинга Якутский речной порт. Основной и единственный вид деятельности – речные пассажирские перевозки. Численность работников 134 чел. Состав пассажирского флота 15 ед., в том числе 12 единиц скоростного флота. В их числе шесть 10-местных катеров (пр. 82820 и 82822), используемых на пригородной линии Якутск – Нижний Бестях (24 км). Совместно с другими предприятиями холдинга по количественным объемам пассажирских перевозок занимает преимущественное положение на региональном рынке речных пассажирских перевозок.



Регионы с ограниченной транспортной доступностью, обладающие развитой водно-транспортной системой

Кто сколько платит

Безусловным лидером среди рассматриваемых регионов является Ханты-Мансийский автономный округ (ХМАО). В 1998 г. региональным правительством учреждено ОАО «Северречфлот» (СРФ) для организации и осуществления пассажирских перевозок водным транспортом. С самого начала работы предприятия серьезное внимание уделялось вопросам ценовой политики, обновления, модернизации и повышению уровня технического состояния пассажирского флота, оборудования и инфраструктуры водного транспорта. Необходимо отметить наличие в отчетности региональных органов власти такого показателя, как транспортная подвижность населения в межмуниципальном и пригородном сообщении. Плановые цифры на период с 2014 по 2020 г. утверждены с ростом показателей с 1,11 до 1,15 поездок 1 жителя в год.

Объемы субсидирования тарифов перевозчика характеризуют следующие показатели (из отчета о деятельности ОАО «Северречфлот» за 2014 г.): «В рамках государственной программы ХМАО – Югры „Развитие транспортной системы ХМАО – Югры на 2014–2020 годы“ были реализованы следующие мероприятия:

- выделена субсидия на организацию пассажирских перевозок внутренним водным транспортом в размере 194 162,4 тыс. руб. за счет окружного бюджета, а также 66 120,5 тыс. руб. за счет бюджета программы „Сотрудничество“;
- приобретены двигатели для скоростных пассажирских судов в количестве 8 единиц на сумму 73 875,0 тыс. руб.;
- приобретены плавучие стоечные понтоны для ожидания пассажирами судов в количестве 10 единиц на сумму 27 090,0 тыс. руб.».

Средний уровень субсидирования РПП в регионе составляет 85 % от экономически обоснованных затрат перевозчика (по материалам выступления губернатора ХМАО на выездном расширенном заседании в г. Березово, январь 2014 г.).

В ходе развития своей деятельности ОАО «Северречфлот» расширял географию перевозок за счет обслуживания пассажирских линий соседних регионов. Сегодня компания занимает более 90 % рынка РПП в Обь-Иртышском бассейне. Экономическая эффективность решения проблемы обес-

печения транспортной доступности, предложенная руководством ХМАО, нашла поддержку в соседних регионах. Сегодня совладельцами ОАО «Северречфлот» являются Ямало-Ненецкий автономный округ и Тюменская область. За счет расширения зоны деятельности ОАО «Северречфлот» объемы субсидирования РПП увеличились с 264 188 тыс. руб. в 2010 г. до 570 956 тыс. руб. в 2014 г.

Относительно схожими являются условия деятельности специализированной компании ОАО «Пассажирречтранс», находящейся под полным контролем правительства Красноярского края. В первые годы работы предприятия (2006–2009 гг.) бюджетные инвестиции региональных властей превысили 500 млн руб., в том числе на строительство четырех скоростных пассажирских теплоходов А45-1 (пассажировместимость 100 мест). Объем субсидий, выделенных на текущий год, составляет 134,5 млн руб. Уровень субсидирования – 68 % от экономически обоснованных затрат перевозчика.

Система организации РПП в Хабаровском крае, Иркутской области и Республике Саха (Якутия) основана на взаимодействии с коммерческими перевозчиками. Основой для взаимодействия является субсидирование убытков перевозчика, возникающих при тарифном регулировании. На части маршрутов тарифное регулирование не применяется. Перевозчик самостоятельно утверждает стоимость проезда.

В Хабаровском крае коммерческой является линия Комсомольск – Николаевск-на-Амуре (579 км), в Республике Саха (Якутия): Якутск – Олекминск (627 км), Якутск – Жиганск (771 км), Витим – Ленск (204 км), Якутск – Нижний Бестях (24 км). Указанные линии характеризуются высокой интенсивностью движения и большим пассажиропотоком.

Результат организационной работы правительств рассматриваемых субъектов можно проиллюстрировать одним показателем, который прежде всего и более всего интересует потребителя транспортных услуг, – стоимостью проезда. В целях сопоставимости показателей для маршрутов разной протяженности в качестве измерителя использована стоимость 1 км пути в расчете на 1 пассажира. Полученные данные приведены в *таблице*.

Очевидно, что значительно более высокая стоимость проезда сложилась

в Дальневосточном регионе, причем не только на маршрутах, обслуживаемых на коммерческой основе. Пассажир в проигрыше. А перевозчики?

Конкурентная среда

В 2014 г. на 19 официальных пассажирских линиях, функционирующих на территории Республики Саха (Якутия), без учета паромных перевозок, осуществляли свою деятельность 16 лицензированных перевозчиков, в том числе 7 – на пригородной линии Якутск – Нижний Бестях. При этом на Нижне-Бестяхской линии задействовано 23 единицы пассажирского флота, 21 из которых классифицируется как маломерный. В 2015 г. наметилась тенденция появления новых перевозчиков. Увеличение происходит за счет получения лицензии индивидуальными предпринимателями, использующими для перевозки пассажиров маломерные суда. Фактически это начало процесса легализации неофициальных перевозчиков.

Несмотря на большое количество участников рынок перевозки пассажиров в республике является низкоконтурным. Исключение составляет пригородная пассажирская линия Якутск – Нижний Бестях. Данный маршрут ежедневно обслуживает до 7 единиц пассажирского флота ООО «Пассажирское райуправление» и до 17 единиц маломерного флота индивидуальных предпринимателей. Дополнительный объем перевозок пассажиров обеспечивают 11 грузопассажирских паромов, в том числе: 4 – ООО Судоходная компания «Якутск», 2 – ООО «Север» (100 % дочернее предприятие ОАО «Ленское объединенное речное пароходство»), 5 – другие перевозчики. Оценочный объем перевозимых за навигацию пассажиров на этой линии пассажиров превышает 450000 человек. Относительная конкуренция наблюдается на линиях Якутск – Олекминск и Якутск – Жиганск, где наряду со скоростным флотом ООО «Пассажирское райуправление» работают два водоизмещающих каютных теплохода, принадлежащие индивидуальным предпринимателям. При этом следует отметить, что на Жиганской линии пассажир отдает предпочтение «тихоходному» флоту вследствие более низкой стоимости провоза багажа, а на Олекминской – за счет более низкой стоимости проезда.

Сравнение максимальной и минимальной стоимости проезда пассажиров на речном транспорте в некоторых регионах

Финансирование маршрута	Регион (перевозчик)	Маршрут (протяженность)	Стоимость проезда (в расчете на 1 человека на 1 км пути, руб./км)
Субсидированные	Ханты-Мансийский автономный округ, Ямало-Ненецкий автономный округ, Тюменская обл. (ОАО «Северречфлот»)	Ханты-Мансийск – Нялино (215 км)	2,34
		Кондинское – Междуреченский (173 км)	4,73
	Красноярский край	Ярцево – Майское (108 км)	3,14
		Енисейск – Бор (889 км)	6,51
	Хабаровский край (ЗАО «Амурские пассажирские перевозки»)	Хабаровск – Победа (194 км)	5,53
		Пригородные перевозки	Нет данных
	Республика Саха (Якутия)	Якутск – Чэйэ-Тэрдэ	7,31
		Нюрба – Малыкай (209 км)	8,45
Якутск – Сангар ¹ (334 км)		15,12	
Коммерческие	Хабаровский край	Комсомольск – Николаевск-на-Амуре (579 км)	7,06
		Витим – Ленск (422 км)	13,98
	Республика Саха (Якутия)	Якутск – Олёкминск (627 км)	14,99
		Якутск – Жиганск ² (771 км)	9,732

¹ Пассажирская линия Якутск – Сангар эксплуатировалась до 2014 г. на коммерческой основе. Вследствие активизации деятельности нелегальных перевозчиков в период с 2011 по 2013 г. снижение пассажиропотока составило более 25 %. С 2014 г. маршрут включен в список социально-значимых. При этом дополнительных объемов финансирования в связи с добавлением маршрута не выделялось. Возмещение затрат производится по остаточному принципу, что и привело к соответствующей ситуации.

² До 2014 г. маршрут обслуживало ООО «Пассажирское райуправление». В 2015 г. перевозки на линии прекращены ввиду регулярной убыточности.

Сравнительный анализ

Если сравнить рынок перевозок в части условий работы пассажирского флота с «эталонными» условиями, созданными в Обь-Иртышском бассейне для ОАО «Северречфлот», получится следующая картина.

Флот

СРФ имеет достаточное количество единиц основного и вспомогательного флота. Разработана и реализуется программа обновления судовых дизелей скоростного флота, которая должна завершиться в 2017 г. Обслуживаемые пассажирские линии полностью укомплектованы дебаркадерами и понтонами.

ПРУ имеет достаточное количество единиц пассажирского флота. Вследствие сокращения объемов перевозок из-за ухода с убыточных линий за последние три года на «холодный» отстой поставлены СПК «Метеор 188», СПК «Восход 66», теплоходы «Заря 240», «Ст. Васильев» (Москва-119) и «Герой Чусовской» (Москва-138). Выведены из эксплуатации из-за значительного износа бункербаза-13, ДОК 39, дебаркадер ДМ 13. Дефицит причальных сооружений для обслуживания промежуточных остановок составляет 80 %. Следует отметить ситуацию с самым «молодым» теплоходом предприятия СПК «Восход 66». В 2011 г. на теплоход был установлен судовой дизель МТУ. Судно использовалось

на самой сложной по эксплуатационным условиям линии Якутск – Жиганск. Но закрытие линии вкуче с более низкой стоимостью запасных частей и ремонтных работ судовых дизелей М-401 привело к прекращению его эксплуатации.

Ремонтная база

В СРФ ремонтные работы обеспечиваются штатным специализированным подразделением. В ПРУ все судовые ремонты, включая капитальный ремонт судовых дизелей, осуществляют экипажи судов.

Оплата труда

и количество персонала

Оплата труда плавсостава на предприятиях одинакова. Береговые службы и работники управленческого аппарата ПРУ получают значительно меньшую заработную плату. Последнее является существенным ограничением для привлечения квалифицированных кадров. Штатное расписание ПРУ содержит меньшее количество должностей. Разница возникла за счет оптимизации численности персонала, проведенной в 2008–2009 гг. Кризис, начавшийся в 2014 г., вызвавший снижение объемов перевозок, стимулировал новые мероприятия по сокращению расходов. В текущем году сокращены дежурные по посадке пассажиров, начальник отдела судового хозяйства, сотрудник админи-

стративно-хозяйственного управления и секретарь-референт.

Субсидирование выпадающих вследствие регулирования тарифов затрат перевозчика

Деятельность СРФ активно поддерживается за счет субсидирования из регионального бюджета. Субсидированию подлежат как выпадающие доходы, возникающие за счет регулирования тарифов, так и программы поддержания технического состояния и модернизации пассажирского флота, строительства и содержания вспомогательного и стоечного флота. В Якутии субсидии выделяются фактически только на покрытие текущих затрат, без учета инвестиционных потребностей. Эта ситуация характерна также для Иркутской области и Хабаровского края. В результате основные перевозчики: ЗАО «Амурские пассажирские перевозки», ООО «Пассажирское райуправление», ООО «Лена-турфлот» – находятся в неудовлетворительном финансовом состоянии, а ОАО «Осетровский речной порт» с 2014 г. прекратил деятельность в части РПП.

Сравнение величин расходных статей предприятий ОАО «Северречфлот» и ООО «Пассажирское райуправление» наглядно иллюстрирует эффективность частного бизнеса. Мы видим значительно меньшие затраты на эксплуатацию инфраструктуры, флота и оплату труда



СПК «Ракета 258» на маршруте Якутск – Сангар

управленческого персонала. При этом основная задача – обеспечить работу флота по расписанию – выполняется. Не вписывается в радужную картинку только один фактор – стоимость проезда. В среднем она в 2,5 раза выше стоимости на субсидируемых маршрутах и более чем в 5 раз – на коммерческих маршрутах. Являются ли большие доходы и меньшие расходы преимуществом системы перевозок, основанной на коммерческой эксплуатации пассажирских линий?

На маршрутах, обслуживаемых ОАО «Северречфлот», средняя стоимость проезда одного пассажира составляет 3,06 руб. на 1 км пути. С учетом заявленного губернатором ХМАО уровня субсидирования РПП уровень полных затрат на 1 километр пути составляет 20,4 руб. Данный показатель в пересчете на протяженность маршрута на 36 % превышает максимальную стоимость проезда на коммерческих маршрутах в Якутии. В пределы выявленной разницы легко укладываются ресурсы, «экономленные» на содержании стоечного флота, сокращении штатного расписания и оплате труда управленческого персонала. Более того, применение «полноценного» тарифа позволило бы дополнительно отказаться от приобретения на вторичном рынке комплектующих и запасных частей, а также от дальнейшего сокращения инфраструктурных объектов. Однако сегодняшний тариф в совокупности с кризисом уже снизил объемы валовой выручки от эксплуатации линий почти на 40 % по сравнению с результатом не самой лучшей в истории предприятия навигации 2014 г. При этом пассажиры, как правило, не ушли к другим перевозчикам, а отложили поездки до лучших времен. Следует отметить, что

вынужденное сокращение затрат делает нас все больше похожими на тех, кто конкурирует с нами на пассажирских маршрутах. Хотя по большому счету нелегальные перевозчики конкурентами быть не должны.

Итак перевозчик тоже в проигрыше. Кто же тогда выигрывает в этой ситуации? Государство – в лице региональных властей? Нет, потому что решение задачи обеспечения транспортной доступности в основном имитируется. В выигрыше оказывается только нелегальный бизнес, использующий ценовую ситуацию.

Что делать дальше? Можно надеяться, что все отрегулирует рынок, ведь за последние две навигации пассажиры линии Якутск – Нижний Бестях (с самым высоким пассажиропотоком – более 90 % от общих объемов республиканских перевозок) уже ощутили, что бизнес повернулся к ним лицом. Но опыт навигаций с конкурентным обслуживанием второй по интенсивности пассажиропотока линии Якутск – Олёкминск, невозможность обеспечения надлежащей безопасности перевозок на маломерных судах при протяженности маршрутов более 300 км, высокие требования к регистровым судам делает эти ожидания призрачными.

Возможные решения

Для решения вопроса региональные власти должны провести экспертную оценку сегодняшнего состояния РПП, определиться с формой отношений с оператором или операторами пассажирских перевозок, спланировать реальный бюджет поддержки отрасли, определить границы компетенций участников транспортного процесса.

Похожие мероприятия были проведены не так давно в отношении региональной авиации.

Содержание аэропортовой инфраструктуры в условиях низкого пассажиропотока и высоких требований обеспечения безопасности способствовали формированию высокой стоимости авиаперелета. Грамотно сформулированная постановка проблемы, аргументированные предложения по вариантам ее решения позволили убедить федеральное правительство в принятии решения о создании ФКП «Аэропорты Севера».

В отношении предполагаемых вариантов государственной поддержки РПП нет прямых аналогий с региональной авиацией. Понимание проблемы представителями более высоких уровней власти открывает больше возможностей для ее решения. Пока же проблемы речных пассажирских перевозок остаются только нашими проблемами.

Какой же должна быть организация РПП в регионах с ограниченной транспортной доступностью? Опыт показывает, что ни один регион, применяющий ценовое регулирование стоимости перевозок и пользующийся услугами коммерческих перевозчиков, даже в приближенном варианте не достиг целевых показателей ОАО «Северречфлот», действующего на территории Тюменской области, Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов. В конечном счете более значительные, чем в любом другом регионе, инвестиции на поддержку отрасли позволяют решать проблему доступности региональной транспортной инфраструктуры с гораздо меньшими, чем при альтернативных вариантах, затратами. ■