

УДК 336.011

DOI: 10.26140/anie-2021-1003-0030



©2021 Контент доступен по лицензии CC BY-NC 4.0
This is an open access article under the CC BY-NC 4.0 license
(https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)

РОЛЬ МОРСКИХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ ПРИМОРСКОГО КРАЯ

© Автор(ы) 2021

SPIN-код: 3607-2397

AuthorID: 723305

Scopus ID 57200571457

ORCID 0000-0001-7764-251X

ResearcherID N-7317-2017

ЛЕВКИНА Елена Владимировна, доцент кафедры экономики предприятия, кандидат экономических наук
Дальневосточный федеральный университет

(690091, Россия, Владивосток, ул. Суханова, 8, e-mail: a553330@mail.ru)

SPIN-код: 7934-5386

AuthorID: 643411

ORCID 0000-0003-2002-2402

ЛОКША Анна Владимировна, доцент кафедры маркетинга, коммерции и логистики,
кандидат филологических наук

Дальневосточный федеральный университет

(690014, Россия, Владивосток, ул. Гоголя 41, e-mail: Anna.Loksha@vvsu.ru)

AuthorID: 509026

ORCID 0000-0002-6905-079X

ГУСЕВ Евгений Георгиевич, доцент кафедры экономики,
управления и финансов, кандидат экономических наук
Дальневосточный государственный технический рыбохозяйственный университет

(690059, Россия, Владивосток, Луговая ул., 52Б, e-mail: gusev.eg@dgtru.ru)

Аннотация. Транспорт играет особую роль в социально-экономическом развитии Приморского края. Это определяется его высоким удельным весом в валовом региональном продукте, в основных производственных фондах и инвестициях. В транспортной системе региона взаимодействуют все виды транспорта. Основной пик пассажиропотока приходится на летний период. При этом доля перевозок пассажиров морским транспортом очень низкая. Связано это с тем, что данный вид транспорта имеет достаточную себестоимость при низкой скорости пути, по сравнению с другими видами транспорта, имеющими скорость больше, что позволяют им конкурировать между собой (автомобильным и железнодорожным). В связи с вводом в эксплуатацию мостового перехода на о. Русский и организацией регулярных автобусных пассажирских перевозок, морские пассажирские перевозки с о. Русский не осуществляются, соответственно спрос на услуги сократился. Еще одной проблемой развития морских пассажирских перевозок на территории края является отсутствие пассажирских причалов и нехватка морского пассажирского флота. Однако, социальное развитие и экономический рост Приморского края сдерживается отсутствием потенциальных возможностей пассажирского транспорта по обеспечению необходимой подвижности населения и мобильности трудовых ресурсов. Результатом исследования является анализ итогов функционирования морских пассажирских перевозок и оценка их вклада в развитие транспортной системы Приморского края.

Ключевые слова: морские перевозки, морские пассажирские перевозки, показатель, финансовое состояние, рентабельность, транспортные компании, ликвидность, рентабельность, прибыль, оборачиваемость активов, рынок транспортно-логистических услуг

ROLE OF SEA PASSENGER TRANSPORTATION IN TRANSPORTATION SYSTEM IN PRIMORYE

© The Author(s) 2021

LEVKINA Elena Vladimirovna, Associate Professor of the Department of «Economics & management»,
Candidate of Economic Sciences
Far Eastern Federal University

(690091, Russia, Vladivostok, Sukhanova str., 8, e-mail: a553330@mail.ru)

LOKSHA Anna Vladimirovna, Associate Professor, Department of Marketing, Commerce and Logistics,
Candidate of Philological Sciences
Far Eastern Federal University

(690091, Russia, Vladivostok, Gogolya street, 41, e-mail: Anna.Loksha @ vvsu.ru)

GUSEV Evgeny Georgievich, Associate Professor at the Department of Economics,
Management and Finance, Candidate of Economic Sciences
Far Eastern State Technical Fisheries University

(690059, Russia, Vladivostok, Lugovaya st., 52B, e-mail: gusev.eg@dgtru.ru)

Abstract. Transport plays a special role in the social and economic development of the Primorsky Territory. This is determined by its high specific weight in the gross regional product, in fixed assets and investments. All types of transport interact in the transport system of the region. The main peak in passenger traffic occurs in the summer. The share of passenger traffic by sea is very low. This is due to the fact that this type of transport has a sufficient cost at a low track speed, in comparison with other modes of transport, which have a higher speed, which allows them to compete with each other (road and rail). In connection with the commissioning of the bridge to the Russky Island and the organization of regular bus passenger traffic, sea passenger traffic from about. Russian is not carried out, respectively, the demand for services has decreased. Another problem in the development of sea passenger traffic on the territory of the region is the lack of passenger berths and the lack of a sea passenger fleet. Social development and economic growth of the Primorsky Territory is constrained by the lack of potential opportunities for passenger transport to ensure the necessary mobility of the population and the mobility of labor resources. The result of the study is an analysis of the results of the functioning of sea passenger traffic and an assessment of their contribution to the development of the transport system of the Primorsky Territory.

Keywords: sea transportation, sea passenger transportation, indicator, financial condition, profitability, transport companies, liquidity, profitability, profit, asset turnover, transport and logistics services market

ВВЕДЕНИЕ

Целью данного исследования является сравнительный анализ практического опыта функционирования системы морских пассажирских перевозок в Приморском крае, а также выявление перспектив развития системы морских пассажирских перевозок и путей его развития. Приморский край относится к пространственно неоднородным субъектам, характеризуется большой протяженностью морской береговой линии, разреженностью мест проживания, низкой транспортной доступностью, различиями в разнообразии и доступе населения к социальным благам и услугам. Все эти обстоятельства способствуют замедленным темпам роста социально-экономического развития края и накладывают определённые ограничения на условия его развития и воспроизводства человеческого потенциала [1].

Десять лет назад регулярные морские пассажирские перевозки во Владивостоке обеспечивали регулярное транспортное сообщение с островными и отдалёнными регионами малотоннажными морскими пассажирскими судами (паромы, катера, частные плавательные средства).

Однако, ранее существующие региональные и межрегиональные морские пассажирские линии (Большой Камень, Находка, Славянка, Преображение и другие) в данный момент не функционируют. Основными причинами сокращения морских пассажирских перевозок являются: техническая отсталость и неприспособленность судов к местным условиям эксплуатации; высокая стоимость строительства и эксплуатации пассажирских судов, отсутствие средств на приобретение современного флота; разрушенная береговая инфраструктура, предназначенная для обслуживания морских пассажирских перевозок; ограниченный платёжеспособный спрос населения; устаревший флот.

МЕТОДОЛОГИЯ

Предложенный подход оценки результатов морских пассажирских перевозок Приморского края опираются на использование общенаучных методов исследований, прикладные экономико-статистические и эмпирические, в том числе: метод группировок, формализации критериев, методы сравнительного анализа и др.

При апробации предложенного автором подхода к оценке роли морских пассажирских перевозок в транспортной системе Приморского края использованы эмпирические методы, включая: информационный и сравнительный анализ, индексный метод.

Для оценки роли морских пассажирских перевозок в транспортной системе Приморского края необходимо оценить основные тенденции транспортного сектора экономики края. На первом этапе рассмотрим финансовые показатели транспортных компаний Приморского края (таблица 1) [2].

Таблица 1 – Динамика основных показателей деятельности транспортных компаний Приморского края за 2015-2019 годы (в млн. рублей)

Показатель	2015	2016	2017	2018	2019	Изменение в 2019 году по сравнению 2015 годом	Темп роста в 2019 году по сравнению 2015 годом, %
Имущество транспортных компаний	316882	277260	312126	356066	369641	52759	116,6
Выручка от реализации транспортных услуг	182402	176036	206239	243109	262439	80037	143,9
Затраты по оказанию транспортных услуг	139519	138007	169390	195120	209060	69541	149,8
Налогооблагаемая прибыль	37987	38972	37825	48159	56663	18676	149,2

Источник: рассчитано автором по данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Приморскому краю

Согласно представленным данным, можно отметить рост имущества транспортных компаний Приморского

края в 2019 году по сравнению с 2015 годом на 16,6%, что связано с ростом как объемов оказываемых транспортных услуг, так и закупкой новых транспортных средств.

Выручка от реализации транспортных услуг возросла на 80037 млн. рублей или 43,9%. Данная динамика обусловлена как увеличением объема реализации транспортных услуг в натуральном выражении, и в основном ростом тарифов.

На втором этапе определим затратноёмкость транспортных услуг. В целом деятельность транспортных компаний Приморского края в 2019 году по сравнению с 2015 годом можно рассматривать как неэффективную. Это связано с тем, что темпы роста затрат (149,8 %) опережают темпы роста выручки (143,9 %), что повлекло прирост затрат на один рубль реализации услуг на 0,04 копейки – рисунок 1.

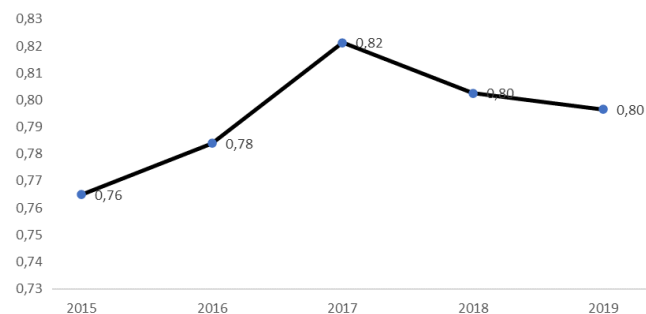


Рисунок 1 – Динамика затрат на один рубль оказанных транспортных услуг, руб.

Источник: рассчитано автором по данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Приморскому краю

На третьем этапе определим показатели рентабельности транспортных компаний Приморского края за 2015-2019 годы, которые представлены на рисунке 2. Данные на рисунке 3 подтвердили низкую деловую активность транспортных компаний Приморского края, наблюдается снижение основных показателей рентабельности в 2019 году по сравнению с 2015 годом.

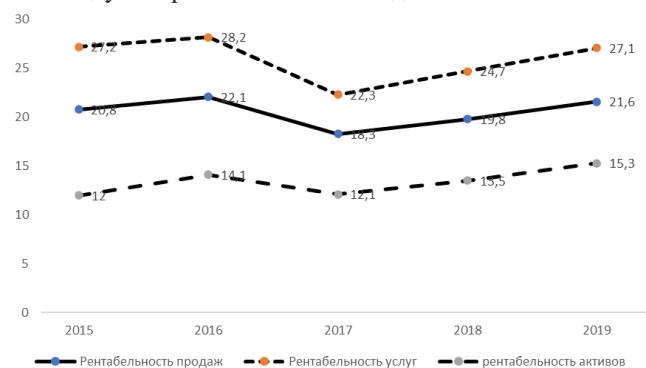


Рисунок 2 – Динамика рентабельности транспортных компаний Приморского края за 2015-2019 годы, %

Источник: рассчитано автором по данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Приморскому краю

Таким образом, проведенное исследование показало, что транспортные компании Приморского края находятся в настоящее время практически в кризисной финансовой ситуации, не хватает собственного капитала, сильна зависимость от кредитов банка, низкая рентабельность продаж и активов и т.д. [3].

На четвертом этапе изучим специфику и тенденции в развитии морских пассажирских перевозок. Морские такси благодаря новому закону смогло «выйти из тени».

Уже есть собственники судов, которые получили разрешительные документы. Первым судном, которое получило лицензию на перевозки, стала самая маленькая в мире яхта «Джет-капсула» - морское такси футуристического вида. Но не все собственники маломерных плав-

средств спешат получить лицензию.

Количество желающих получить разрешение на пассажирские перевозки маломерными судами неизвестно, получить оперативный комментарий от руководства отдела лицензирования и надзора за регистрацией судов ДВУ Госморнадзора не удалось.

Морской транспорт на фоне автомобильного достаточно конкурентоспособен, как по скорости, так и по комфортабельности

В таблице 2 представлен перечень маршрутов морских пассажирских перевозок в Приморском крае.

Таблица 2 - Перечень маршрутов морских пассажирских перевозок в Приморском крае

Маршрут	Дни следования	Время отправления	
		из начального пункта	из конечного пункта
Владивосток - о. Попова	ежедневно	19:00; ср, пт, вс - 14:00, 19:00	8:00; ср, пт, вс - 8:00, 16:10
Владивосток - о. Рейнеке	ср, пт, вс	14:00	15:40
Владивосток - м. Песчаный	пн, ср, пт, сб, вс	8:30, 18:00	10:00, 19:30

Источник: составлено автором по данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Приморскому краю

Морской транспорт на фоне автомобильного достаточно конкурентоспособен, как по скорости, так и по комфортабельности.

Сравнительные характеристики по морскому и автомобильному транспортам представлены в таблице 3.

Таблица 3 - Время в пути на морском и автомобильном транспорте

Населённый пункт	На морском транспорте	На автомобильном транспорте	
		личный	общественный
Песчаный	30 минут	2 часа 10 минут	2 часа 10 минут
Безверхово	1 час 30 минут	2 часа 30 минут	3 часа 17 минут
Славянка	2 часа 10 минут	3 часа 30 минут	4 часа
Большой Камень	1 час	1 час 50 минут	2 часа 30 минут
Находка	2 часа 10 минут	3 часа 10 минут	4 часа 15 минут
Преображение	4 часа 20 минут	5 часов	7 часов 20 минут

Источник: составлено автором

Время пребывания в пути морским транспортом можно было бы еще сократить если бы использовались современный морской транспорт и износ которого был бы невелик. К сожалению, для морского транспорта, осуществляющего пассажирские перевозки характерна высокая степень износа - рисунок 3.

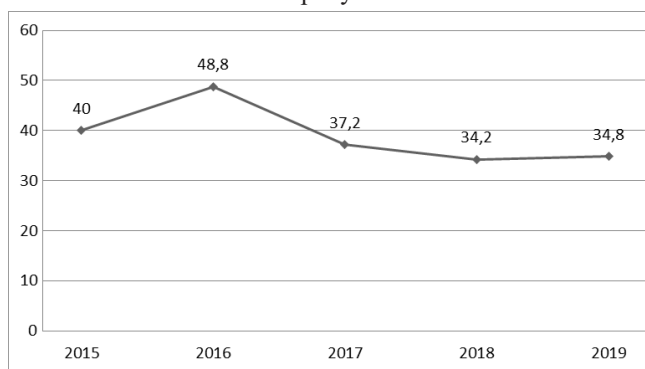


Рисунок 3 – Степень износа морского транспорта, осуществляющего пассажирские перевозки, %

Источник: составлено автором по данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Приморскому краю

На настоящий момент приморский маломерный флот (вместимостью 30–260 пассажиров) представляет собой пять судов возрастом от 29 до 44 лет. Самый «молодой» во флоте — катамаран «Москва», которому шесть лет [4].

Начиная с 2017 года количество пассажиров, перевезенных морским транспортом, сокращается – таблица 4.

Таблица 4 – Динамика пассажиров, перевезенных морским транспортом

Показатель	2015	2016	2017	2018	2019
Человек					
Количество пассажиров	99839	76730	107630	96275	89185
Абсолютная динамика		-23109	30900	-11355	-7090
Темп роста базисный, %	100,0	76,9	107,8	96,4	89,3
Темп роста цепной, %;		76,9	140,3	89,4	92,6

Источник: составлено автором по данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Приморскому краю

Анализируя пассажиропоток морских перевозок можно отметить, что за 2015-2019 годы снижение на 10,7%. Наибольший прирост был отмечен за 2016- 2017 годы – 40,3% или 30900 человек. Снижение обусловлено индексацией тарифов и нежеланием пассажиров подстраиваться под график расписания рейсов, а также погодными условиями (аномально холодная и дождливая погода летом), снижением востребованности услуг на прибрежные морские перевозки со стороны льготных пассажиров.

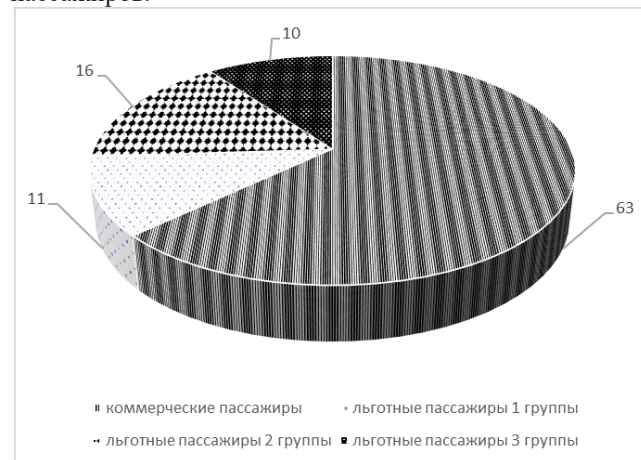


Рисунок 4 – Сегментация потребителей услуг морских пассажирских перевозок, %

В структуре морских пассажирских перевозок преобладает перевозка коммерческих пассажиров – 63%.

Морские пассажирские перевозки также обеспечивают край рабочими местами, хоть в процентном соотношении их вклад и невелик. Так, на конец 2019 году в этой сфере трудоустроено 905 человек, средняя оплата которых составляет около 31109,7 тыс.руб. – рисунок 5.

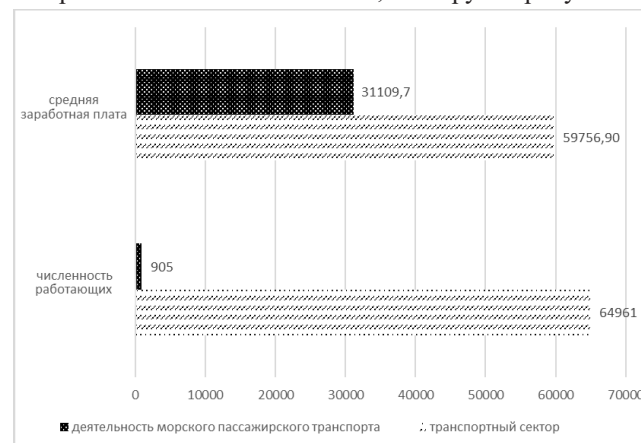


Рисунок 5 – Численность трудоустроенных и средняя заработная плата в транспортно-логистическом секторе и морских пассажирских перевозках

Источник: составлено автором по данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Приморскому краю

Таким образом, средняя заработная плата работников, осуществляющих морские пассажирские перевозки на 48% меньше, чем в среднем работников, занятых в

транспортном секторе. Морские пассажирские перевозки обеспечивают лишь 1,3% трудоустройства в транспортно-логистической сфере; 0,07% всего работающего населения края.

Однако, в калькуляции себестоимости морских пассажирских перевозок заработная плата составляет весовую долю -20,8% и страховые взносы 3,9% - рисунок 6.

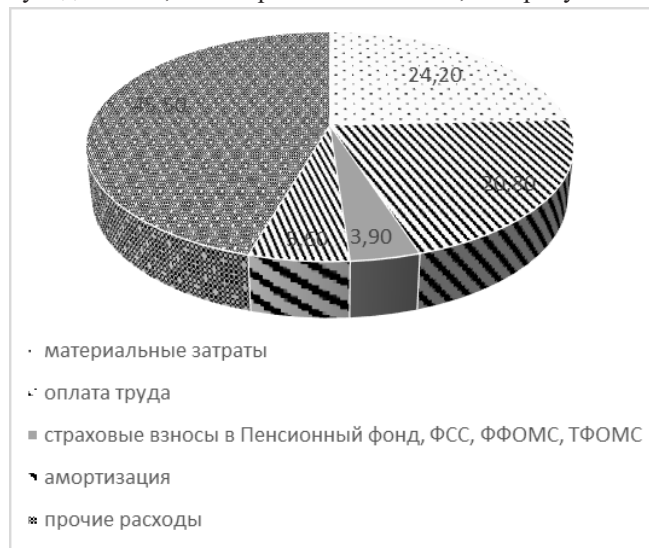


Рисунок 6 – Структура себестоимости морских пассажирских перевозок, %

Источник: составлено автором по данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Приморскому краю

Таким образом, в Приморском крае представлены основные виды пассажирских перевозок. Морские пассажирские перевозки за 2015-2019 годы сократились на 10,7%, что связано с кризисными явлениями в экономике, снижением платежеспособности населения, сокращения турпотока и убыточностью отрасли в целом. Морские суда характеризуются высокой степенью износа, как физического, так и морального. Объем перевозок сокращается в связи с высоким уровнем конкуренции с другими видами транспорта.

К преимуществам морских пассажирских перевозок можно отнести следующие особенности:

- себестоимость ниже, чем у других видов транспортных перевозок людей. В данном критерии морские перевозки пассажиров могут уступать только лишь трубопроводным судам, производящих транспортировку груза при его ограниченном количестве;
- есть возможность массово перевозить большое количество пассажиров;
- для развития морской инфраструктуры не нужны большие капиталовложения;
- риски утраты или повреждения имущества пассажиров сведены к минимуму;
- высокая точность времени отправки людей и доставки в пункт назначения. Регулярность расписания, дающая возможность планировать свои перемещения по морю.

Так, минусы пассажирских перевозок по морю заключаются в следующих особенностях:

- значительные капиталовложения требуется вкладывать в периодическое переоборудование, оснастку или модернизацию портовых зон, терминалов;
- несомненная зависимость от условий погоды, влияющей на спокойствие морской глади для нормального передвижения судна по воде, постоянно привязана к метеорологическим сводкам;
- для некоторых окончательных пунктов следования пассажира потребуется из порта ехать еще на наземном транспорте;
- технические требования к такому виду морского транспорта намного жестче, чем к любым другим.

На настоящий момент морские пассажирские перевозки в регионе осуществляет несколько компаний: «Автопилот», «Владивосток», «Таира», «Бизнес Контакт». Компании «Автопилот», «Владивосток», «Бизнес Контакт» предлагают свои услуги клиентам с высоким уровнем доходов, которые могут позволить себе мероприятия и развлечения по данному ценовому сегменту и оплатить эксклюзивность услуги.

Для удовлетворения таких потребностей сегмента рынка как экономия, а именно, относительно низкая цена, удобный график, отдых во время школьных каникул обеспечивает компания «Таира». В данном ценовом сегменте у «Таира» практически нет конкуренции.

РЕЗУЛЬТАТЫ

Проанализировав и сопоставив возможности с сильными сторонами участников рынка прибрежных морских перевозок Приморского края, можно сделать вывод, что при неизменности внешних условий для экономики региона будет выгодно организовать новую услугу, связанную с морскими перевозками для гостей и жителей региона. Причем наличие материально-технической базы положительно скажется на спросе на данную новую услугу.

Таблица 5 - SWOT-анализ морских пассажирских перевозок в Приморском крае

		Сильные стороны S	Слабые стороны W
Возможности O	свободное время; низкий ценовой аспект; наплыв туристов.	Материально-техническая база предприятий-участников рынка; большая вместительность транспортных средств	работа по расписанию; средний уровень сервиса; устаревшие транспортные средства; простой плавания.
Угрозы T	сезонность услуг; вытеснение с рынка конкурентами; плохие погодные условия	OS: Оказание качественно новых услуг, подходящих клиентам со средним уровнем дохода TS: в результате реализации услуг во время сезона количество конкурентов может увеличиться	OW: ликвидация простоя плавания TW: в непогоду предпочтение клиентов будет сводиться к высокому уровню сервиса, а не к морским прогулкам

Опираясь на сильные стороны, участники рынка смогут снижать угрозы и предпринимательские риски, применяя гибкую ценовую политику для борьбы с нежелательными конкурентами.

Основной из слабых сторон для реализации возможностей может быть средний уровень сервиса. Основными угрозами, усугубленными слабыми сторонами для участников рынка будет являться отсутствие клиентов, вследствие плохих погодных условий и/или их предпочтение к более комфортабельным видам отдыха.

ОБСУЖДЕНИЕ

Проведенный анализ показал, что современное состояние морского пассажирского транспорта характеризуется отрицательной динамикой количества перевезенных пассажиров, показателя пассажирооборота и сокращения морских пассажирских судов в Приморском крае. В настоящее время существует неудовлетворенный спрос на морские пассажирские перевозки, как на внутренних морских линиях Владивостока, так и на линиях Приморья. Формирование портфеля заказов на строительство судов с участием государства является одним из направлений возрождения морского пассажирского флота.

ВЫВОДЫ

Таким образом, участники рынка прибрежных морских перевозок Приморского края для эффективного удовлетворения потребностей клиентов должны стремиться к нивелированию слабых сторон своей деятельности, укреплению сильных сторон, устранению угроз и использованию возможностей рынка. Развитие деятельности участников рынка морских перевозок позволит привлекать новых туристов, обеспечивать рост доходов компаний, а следовательно, увеличивать поступлений налогов в бюджеты и валовой региональный продукт Приморского края, что положительно будет сказываться на экономике региона в целом.

В результате поставленной цели и выполнении ука-

занных задач, итогом работы является комплексное исследование особенностей морских пассажирских перевозок, а также формулирование основных перспектив его развития в Приморском крае.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Заостровских Е.А., Макаров В.И., Добровольский М.А., Дьякова В.К. Оценка эффективности развития морских пассажирских перевозок в приморском крае // *Modern Science*. 2020. № 11-3. С. 63-68.
2. Жусупов С.Д. Состояние и перспективы развития морских портов России // *Транспорт Российской Федерации*. – 2011. – №6(37). – С.36- 39
3. Пономарев Н.Е. Морская логистика и особенности морских перевозок // «Молодой ученый». – 2016. -№1(105). –С. 464-466
4. Антонова Е.И., Белоусова Т.И. Проблемы использования технологии предварительного информирования в морских пунктах пропуска // *Современные информационные технологии и ИТ-образование*. - №4(13). – 2017. – С. 180-187
5. Levkina E.V., Titova N. Y. The Analysis of the Financial Condition of Small Business and the Ways of its Development in the Primorsky Territory // *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. 2019. С. 032185.
6. Levkina E.V., Sakharova L. A., Loksha A.V. Factors That Influence the Industrial Complexes Performance at The Mesolevel// *International Journal of Recent Technology and Engineering (IJRTE)* ISSN: 2277-3878, Volume-X, Issue-X, December 2019
7. Российский статистический сборник. Транспорт и связь в России, 2019 г. [Электронный ресурс] // Федеральная служба государственной статистики. – Режим доступа: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/3e4fc4004e3423529616fe18bf0023dd

Статья поступила в редакцию 11.04.2021

Статья принята к публикации 27.08.2021