



УДК 656.6

Вопилов Алексей Юрьевич, студент ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Волжский государственный университет водного транспорта» (ФГБОУ ВО «ВГУВТ»)

603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

АНАЛИЗ И ПЕРСПЕКТИВЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ НЕФТЕПРОДУКТАМИ АРКТИЧЕСКИХ РАЙОНОВ СТРАНЫ

Ключевые слова: нефтепродукты, анализ, динамика, актуальность.

Аннотация. В данной статье дается анализ и рассматриваются перспективы обеспечения нефтепродуктами Арктических районов страны, а также обосновывается актуальность доставки нефтепродуктов в пункты назначения. В качестве объекта исследования взято ПАО «Ленское Объединённое речное пароходство».

Актуальность завоза в Республику Саха (Якутия) связана с обеспечением стабильной работы народного хозяйства и устойчивого развития северных территорий.

Освоение территории республики сложны и требуют всесторонней разработки. Важное значение отводится вопросам транспортного обслуживания вновь освоенных территорий. Транспорт является основным условием функционирования системы материального обеспечения.

В районах Крайнего Севера, Заполярья и Западной Сибири основным видом транспорта является водный, работа которого в короткий период времени и сложных природно-климатических условиях требует слаженных действий и организованности. Транспорт, обеспечивая производства необходимым объемом нефтепродуктов, создает условия для жизнедеятельности народов Крайнего Севера.

Основным перевозчиком грузов для жизнеобеспечения республики Саха (Якутия) является ПАО «Ленское Объединённое Речное Пароходство» (далее ПАО «ЛОРП»). Таким образом, это пароходство является объектом исследования.

ПАО «ЛОРП» это флагман водного транспорта Якутии и одно из ведущих транспортно-производственных предприятий Северо-Востока России.

ПАО «ЛОРП» является монополистом в перевозках всех видов грузов в Арктические районы от порта Хатанга до порта Певек.

Предметом исследования послужил анализ обеспечения нефтепродуктами Арктических районов страны.

Целью данной работы является исследование перспективного обеспечения нефтепродуктами Арктических районов страны.

1. Анализ и перспективы обеспечения нефтепродуктами Арктических районов страны

1.1. Общая характеристика предприятия

Ленское объединенное речное пароходство - это флагман водного речного транспорта Республики Саха (Якутия) и одно из ведущих транспортно-производственных предприятий Северо-Востока России [1].

Сегодня водный транспорт - это одна из передовых отраслей экономики, обеспечивающая доставку грузов в самые труднодоступные уголки страны для обеспечения населения республики Саха. ПАО «ЛОРП» играет важную роль в перевозке народнохозяйственных грузов на территории республики.

Ленское объединенное речное пароходство, единственное в Ленском бассейне, имеющее суда смешанного типа плавания «река-море». Перевозки нефтепродуктов для четырех субъектов Российской Федерации: Республики Саха (Якутия), Иркутской области, Красноярского края и Чукотского автономного округа, осуществляются наливным способом. Главный перевозчик на участке Северного морского пути, от порта Хатанга до порта Певек - ПАО «ЛОРП» играет важную роль в перевозке народнохозяйственных грузов в арктические и западные районы республики.

В настоящее время ПАО «ЛОРП» работает более 1800 сотрудников. Профессионализм, труд каждого из них позволяет достичь хорошего результата в условиях завоза груза в районы Крайнего Севера. Перевозка грузов по рекам и морям – мероприятие очень ответственное и серьезное, так как не должно содержать ошибок в действиях руководства пароходства и экипажей судов. Коллектив должен толерантно воспринимать социальные, этнические, конфессиональные и культурные различия среди всех слоёв населения Республики Саха (Якутия)

Руководство и коллектив Пароходства связывает общая цель - это развитие предприятия. Так, по инициативе Генерального директора Сергея Ларионова и при помощи Государственной поддержки разработан проект «Модернизация флота и строительство судов для обеспечения грузоперевозок внутренним водным транспортом».

Проект имеет стратегическую важность для экономического развития Республики Саха (Якутия). Ежегодно в арктические районы флотом доставляется более 380 тыс. тонн грузов. Общий объем завоза грузов в республику по всем направлениям составляет около 3 млн тонн, в процессе завоза задействовано около 700 единиц флота и портальной механизации, в том числе до 68 судов класса «река-море».

Если программа модернизации будет реализовываться по плану, то уже через пять лет в Якутии начнут спускать на воду суда собственного производства. Суда будут иметь двойной корпус, и предназначены для перевозки нефти и нефтепродуктов без ограничения по температуре вспышки груза. К слову, на сегодняшний момент модернизированы и спущены на воду судно пр.1754БМ и судно пр. Р-77, что говорит о начале реализации обширной программы.

Совместно с Администрацией Республики Саха (Якутия) ведется работа по возобновлению судостроения на Жатайской судовой верфи. Комплексная программа модернизации якутского флота включена в федеральную программу развития Арктики. Запланировано финансирование из федерального бюджета в размере свыше 4 млрд рублей, внебюджетные источники составят 1,8 млрд рублей. Проектная мощность верфи более 10 единиц судов год.

На прошедшем Восточном экономическом форуме Ленским пароходством на площадке Минпромторга России был представлен проект высокотехнологичной Жатайской судостроительной верфи и макет головного судна.

Грузовую базу предприятия на 68 % составляют топливно-энергетические ресурсы, порядка 33 % - грузы для получателей, находящихся в арктической зоне Северо-востока России и 57 % - грузы для государственных и региональных нужд.

Речной транспорт для Якутии и северных регионов по-прежнему остается самым востребованным и экономически выгодным.

1.2 Динамика завоза топлива в районы Крайнего Севера за 2017 – 2018 год.

Северный завоз имеет огромное значение для стабильной деятельности народного хозяйства, устойчивого развития северных территорий и жизнеобеспечения населения всей республики Саха (Якутия) [2].

Навигация 2018 года проходила в условиях мелководья на реке Яна.

Несмотря на все сложные гидрологические и погодные условия, благодаря слаженной работе всех участников северного завоза, удалось обеспечить республику необходимым жизнеобеспечивающим грузом.

Далее рассмотрим объём завоза нефтепродуктов за 2017- 2018 годы.



Рис.1. Пункты доставки грузов.

1.2.1. Динамика завоза топлива в пункт Тикси

В табл. 1 приведены сведения о завозе нефтепродуктов в пункт Тикси

Таблица 1

Сведения о завозе нефтепродуктов в пункт Тикси

Вид топлива	Объём завоза, тыс. т				Результат (+ ; -) %
	2017 г.	%	2018 г.	%	
Всего	30,1	100	16,6	55,1	-44,9
Сырая нефть	12,8	100	11	85,9	-14,1
Газоконденсат	1,3	100	1,6	123,1	23,1
Светлые	13,2	100	3,4	25,8	-74,2
Светлые с моря	2,8	100	0,6	21,4	-78,6

Материалы научно-методической конференции профессорско-преподавательского состава, аспирантов и студентов

Из табл. 1. Видно, что превышение есть только по газоконденсату (на 23,1%).

1.2.2. Динамика завоза топлива на р. Яна

В табл. 2 приведены сведения о завозе нефтепродуктов на р. Яна

Таблица 2

Сведения о завозе нефтепродуктов на р. Яна

Вид топлива	Объём завоза, тыс. т				
	2017 г.	%	2018 г.	%	Результат (+ ; -) %
Всего	19	100	18,9	99,5	-0,5
Сырая нефть	9,4	100	10,5	111,7	11,7
Светлые	2,4	100	2,4	100,0	0,0
Светлые с моря	7,2	100	6	83,3	-16,7

Из табл. 2 видно, что сырой нефти завезено (на 11,7 %) больше, чем в прошлом году. Светлых нефтепродуктов из г. Усть-Кут завезено столько же. По остальным видам топлива результат отрицательный.

1.2.3. Динамика завоза топлива на р. Оленек

В табл. 3 приведены сведения о завозе нефтепродуктов на р. Оленек

Таблица 3

Сведения о завозе нефтепродуктов на р. Оленек

Вид топлива	Объём завоза, тыс. т				
	2017 г.	%	2018 г.	%	Результат (+ ; -) %
Всего	2,3	100	2,4	104,3	4,3
Газоконденсат	1,8	100	1,8	100,0	0,0
Светлые	0,5	100	0,6	120,0	20,0

Из табл. 3 видно, что газоконденсата завезено столько же. Светлых нефтепродуктов из г. Усть-Кут завезено (на 20,0 %) больше.

1.2.4. Динамика завоза топлива на р. Анабар

В табл. 4 приведены сведения о завозе нефтепродуктов на р. Анабар

Таблица 4

Сведения о завозе нефтепродуктов на р. Анабар

Вид топлива	Объём завоза, тыс. т				
	2017 г.	%	2018 г.	%	Результат (+ ; -) %
Всего	13,5	100	13,4	99,3	-0,7
Газоконденсат	7,9	100	8	101,3	1,3
Светлые	5,6	100	0	0	0
Светлые с моря	0	100	5,4	0	0

Из табл. 4 видно, что газоконденсата завезено (на 1,3%) больше. Светлых нефтепродуктов из г. Усть-Кут в навигацию 2018 года не было завезено, так как завоз происходил с моря.

1.2.5. Динамика завоза топлива на р. Индигирка

В табл. 5 приведены сведения о завозе нефтепродуктов на р. Индигирка

Таблица 5

Сведения о завозе нефтепродуктов на р. Индигирка

Вид топлива	Объём завоза, тыс. т				
	2017 г.	%	2018 г.	%	Результат (+ ; -) %
Всего	33,8	100	31,8	94,1	-5,9
Сырая нефть	20,4	100	21,3	104,4	4,4
Газоконденсат	2,2	100	0	0	0
Светлые	10,7	100	10,5	98,1	-1,9
Светлые с моря	0,5	100	0	0	0

Из табл. 5 видно, что газоконденсата за навигацию не было завезено. Сырой нефти в навигацию было (на 4,4%) завезено больше. Светлых нефтепродуктов из г. Усть-Кут в навигацию было (на 1,9%) меньше.

1.2.6. Динамика завоза топлива на р. Колыма

В табл. 6 приведены сведения о завозе нефтепродуктов на р. Колыма

Таблица 6

Сведения о завозе нефтепродуктов на р. Колыма

Вид топлива	Объём завоза, тыс. т				
	2017 г.	%	2018 г.	%	Результат (+ ; -) %
Всего	46,5	100	23,6	50,8	-49,2
Сырая нефть	9,7	100	4,5	46,4	-53,6
Светлые	2,5	100	2,8	112,0	12,0
с Певека	16,5	100	13,6	82,4	-17,6
Светлые с Моря	17,8	100	2,7	15,2	-84,8

Из табл. 6 видно, что результат за навигацию светлых нефтепродуктов из г. Усть-Кут (на 12,0 %) больше, чем в прошлом. По остальным видам топлива результат отрицательный.

1.2.7. Динамика завоза топлива в районы Крайнего Севера

В табл. 7 приведены сведения о завозе нефтепродуктов в районы Крайнего Севера

Таблица 7

Сведения о завозе нефтепродуктов в районы Крайнего Севера

Вид топлива	Объём завоза, тыс. т				
	2017 г.	%	2018 г.	%	Результат (+ ; -) %
Всего	145,2	100	108,7	74,9	-25,1
Сырая нефть	52,3	100	47,3	90,4	-9,6
Газоконденсат	13,2	100	11,4	86,4	-13,6
Светлые	34,9	100	19,7	56,4	-43,6
Светлые с моря	28,3	100	16,7	59,0	-41,0
Светлые с Певека	16,5	100	13,6	82,4	-17,6

Вывод: В навигацию 2018 года в целом перевезено на 25,1% топлива меньше, чем в 2017 год. Как видим, за отчетный год имеется отставание по всем видам топлива. Несмотря на это, пароходство выполнило навигационный план на 2018 год. Причиной отставания послужил избыток топлива на нефтебазах отгрузки.

Список литературы:

[1] Ленское объединенное речное пароходство [Электронный ресурс]:-<http://lorp.ru/>

[2] Годовой отчет по результатам работы за 2017 – 2018 год ПАО «Ленское объединенное речное пароходство».

ANALYSIS AND PERSPECTIVES OF THE PROVISION OF OIL PRODUCTS OF THE ARCTIC REGIONS OF THE COUNTRY

Aleksey. U. Vopilov

Key words: oil products, analysis, dynamics, relevance.

This article analyzes and discusses the prospects for the supply of the Arctic regions of the country with petroleum products, as well as the relevance of the delivery of petroleum products to destinations. The object of the study was taken public joint stock company Lensky United River Shipping Company.