

с использованием системы gps-параметров разрабатываются предложения по реформированию управления. Как следствие, повышается уровень качественных показателей перевозок, снижение их ресурсоемкости, обеспечение безопасности перевозок и удовлетворение природоохранных и экологических требований.

Таким образом, своевременная координация проблемных направлений является неотъемлемой частью управления в сфере пассажирского транспорта, в первую очередь на региональном уровне.

В этой связи, в настоящее время готовится проект создания единой транспортной сети в Нижнем Новгороде. Это должно упорядочить деятельность частных перевозчиков, обеспечить централизованное принятие решений при разработке новых маршрутов, пересмотр схемы движения транспорта с учетом ввода станции метро «Горьковская».

Областные целевые программы также предусматривают целый комплекс мероприятий, направленный на повышение социально-экономического уровня жизни населения, создания условий для развития и использования транспортных услуг на базе системы ГЛОНАСС.

Так, в 2011 году с участием «НИС ГЛОНАСС» были разработаны и приняты региональные целевые программы по внедрению спутниковых навигационных технологий ГЛОНАСС в 15 регионах Российской Федерации. Основной целью таких программ является создание Единой региональной навигационной системы на всей территории России.

Например, в республике Башкортостан ожидается, что к 2015 году системой ГЛОНАСС будет оснащено не менее 80% транспортных средств, осуществляющих перевозку пассажиров. Транспортные средства будут передавать телематические данные в республиканскую навигационно-информационную систему. В результате, будут созданы и модернизированы навигационно-информационные системы мониторинга транспорта республики.

Использование современной навигационной системы выводит городскую транспортную сеть общественного пользования на качественно новый этап развития. Оптимальное решение многих жизненно важных задач поможет грамотно распределить производственные и программные ресурсы.

Внедрение информационно-навигационной и интеллектуальных транспортных систем позволят в перспективе сформировать рациональную систему перевозок, сократить издержки и повысить качество оказываемых транспортных услуг.

Список литературы:

- [1] Вестник Правительства Нижегородской области 09/2011. № 09[84].
- [2] Транспорт России, периодические издания 2011 года.
- [3] Российский транспорт – аналитический бизнес справочник.

М.П. Рыбинский
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ РЫНКА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ В ВОЛГО-КАМСКОМ БАССЕЙНЕ

В настоящей статье раскрываются результаты анализа инвестиционной привлекательности регионального рынка транспортно-логистического обслуживания, включая

анализ жизненного цикла отрасли, доступности и перспективности сегмента, а также экономический анализ деятельности ряда крупных судоходных компаний.

В контексте данной статьи под инвестиционной привлекательностью отрасли понимается ее способность к привлечению и эффективному размещению капитала инвесторов. Накоплен достаточно большой спектр методов оценки инвестиционной привлекательности отраслей – от простой количественной оценки до методов сравнительной комплексной оценки (скоринга). В настоящей работе мы дадим комплексную характеристику инвестиционной привлекательности рынка грузовых перевозок на внутреннем водном транспорте, которая включает, с одной стороны, оценку доступности и перспективности сегмента для новых участников и, с другой стороны, анализ экономической эффективности существующих судоходных компаний.

Оценка доступности и перспективности сегмента речных перевозок

К настоящему моменту приватизация отрасли речных перевозок в основном завершена: вместо 40 крупных советских пароходств и транспортных управлений появилось более 1500 хозяйствующих объектов. Государство, однако, остается важнейшим действующим лицом в отрасли, т.к. в ходе приватизации сохранило за собой блокирующие пакеты акций в большинстве крупных пароходств.

В Волго-Камском бассейне, как указывает Волжское главное бассейновое управление, работают около 300 судовладельцев, перевозящих около 38 млн. т. грузов ежегодно. Главным действующим лицом в регионе является ОАО «СК «Волжское пароходство»» (объем перевозок 5,5 млн. т.). Помимо этого, для проведения анализа мы отобрали ряд крупных пароходств, конкурирующих с «Волжским пароходством» на региональном рынке перевозок – это акционерные общества «Московское речное пароходство», «Северо-Западный Флот», «Камское речное пароходство», «Донречфлот», «Северо-Западное пароходство».

Названные компании, основным, были созданы в начале 1990-х годов путем приватизации крупных государственных пароходств. Во второй половине 90-х годов в большинстве компаний произошли организационные изменения. Часть профильных активов была передана подразделениям, преобразованным в самостоятельные компании. При этом, в большинстве случаев, они остались под полным или частичным контролем материнских компаний.

С финансовой точки зрения это выразилось в образовании значительных сумм долгосрочных финансовых вложений у преобразованных пароходств. Все проанализированные судоходные компании имеют необычайно высокую долю долгосрочных финансовых вложений в структуре имущества, – от 7,69% у ОАО «Донречфлот» до 78,7% в «Камском речном пароходстве», в среднем – 38%.

Дочерние структуры используются для получения конкурентного преимущества за счет полного цикла коммерческой эксплуатации флота внутри корпоративного пула. Некоторые дочерние предприятия относительно самостоятельны, функционируют в выделенном им сегменте, например, в сегменте нефтеперевозок, пассажирских перевозок, добычи нерудных строительных материалов и др. Другие выполняют роль инфраструктуры, в их функции входят обслуживание флота материнской компании, содержание его на балансе, управление портовыми сооружениями, отстой и ремонт флота и т.д. Отдельную группу образуют дочерние компании, формирующие грузовую базу, выполняющие маркетинговые исследования, оказывающие консультационные и иные услуги.

Деятельность дочерних компаний в огромной степени ориентирована на материнскую компанию, и их отношения, мы полагаем, носят нерыночный характер.

Компании называют систему поддерживающих предприятий «инфраструктурным потенциалом» и подчеркивают, что в числе прочего он позволяет им «оптимизировать цены» и «сохранять приоритетное положение на рынке перевозок».

К примеру, ОАО «Волга-флот» контролирует следующие компании: ООО «В.Ф. Грузовые перевозки» (доля 100% уставного капитала), ООО «В.Ф. Загранперевозки»

(100% УК), ООО «В.Ф. Пассажирские перевозки» (100% УК), ООО «Компания речного туризма волжского пароходства» (100% УК), кипрская компания «Санстром лимитед» (100% УК), ОАО «Борремфлот» (76,55% УК), ООО «В.Ф. Танкер» (25,5%), ОАО «Судоремонтный завод Память парижской коммуны» (64,53 %), ООО «Волгобалт логистик» (50%) и др. Все проанализированные нами компании имеют схожую структуру корпоративного пула.

Таким образом, крупные судоходные компании получают выигрш не от рынка (т.е. от повышения качества и конкурентоспособности услуг, от повышения добавленной стоимости), а от концентрации (т.е. снижения затрат путем выполнения большинства операций внутри корпоративного пула). Это означает, в частности, что при невозможности создания полного цикла коммерческой эксплуатации флота присутствие на рынке становится не привлекательным. Отсутствие реальной конкуренции и незавершенные процессы реструктуризации отрасли препятствуют доступу на рынок новых участников. Отсутствие конкуренции ожидаемо приводит к утрате компетенций и, в конечном счете, к потере позиций речным транспортом в межвидовой конкуренции.

Перспективы развития речного транспорта связывают с принятой в 2008 году Транспортная стратегией Российской Федерации на период до 2030 года.

В рамках стратегии сформированы три предполагаемых сценария развития отрасли: инерционный, энергосырьевой и инновационный. Анализ документа позволяет выявить видение перспектив анализируемого сегмента с позиций государства. Во-первых, речной транспорт не видится в числе двигателей инновационно-ориентированной экономики, т.к. прогнозируемый грузооборот идентичен для инновационного и сырьевого сценариев развития. Во-вторых, доля внутреннего водного транспорта на рынке перевозок при самом благоприятном сценарии сохранится на текущем уровне.

Анализ экономической эффективности судоходных компаний

Основные показатели финансового состояния предприятий отрасли приведены в таблице 1. Доля убыточных предприятий в сегменте перевозок по внутренним водным путям существенно варьируется, однако находится на среднем для отрасли уровне – около 30%.

На основании данных о прибыли и доходах можно оценить отраслевой уровень *рентабельности продаж*. Рентабельность продаж является одним из важнейших показателей экономического здоровья отрасли, т.к. показывает ее способность создавать прибыль в объеме, необходимом для простого и расширенного воспроизводства. Уровень 2009 года оказался самым высоким за все годы наблюдения – около 12%. В предшествующие годы рентабельность продаж варьировалась в пределах 4–7%, и именно такой уровень следует считать ожидаемым.

Таблица 1.

Основные показатели финансового состояния предприятий транспорта в 2005–2008 гг.

Показатели	2005	2007	2008
Сальдированный финансовый результат, млн. руб.			
Внутренний водный транспорт	-1149	2087	756
Транспорт – всего	167327	367140	257062
Удельный вес внутреннего водного транспорта, %	-	0,57%	0,29%
Удельный вес убыточных предприятий, %			
Внутренний водный транспорт	37,9	21,4	31,5
Транспорт – всего	41,4	31,9	35,2

Показатели	2005	2007	2008
Рентабельность продукции, %			
Внутренний водный транспорт	-0,1	6	3,7
Транспорт – всего	9,8	10,3	9,2
Рентабельность активов, %			
Внутренний водный транспорт	-2,8	5	1,8
Транспорт – всего	3,9	5,8	3,4
Коэффициент текущей ликвидности, %			
Внутренний водный транспорт	131,7	нд	120,6
Транспорт – всего	109,7	нд	101
Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами, %			
Внутренний водный транспорт	-3,4	нд	-22,8
Транспорт – всего	-21	нд	-51,1
Коэффициент автономии, %			
Внутренний водный транспорт	47,9	нд	40
Транспорт – всего	78,2	нд	70,3

Также представляет значительную аналитическую ценность показатель *рентабельности активов*, который позволяет комплексно оценить инвестиционную привлекательность бизнеса и дает примерную оценку окупаемости вложений в отрасль. Рентабельность активов у предприятий внутреннего водного транспорта находится на типичном для транспортной отрасли уровне, в частности, близкие показатели имеет железнодорожный транспорт.

На микроуровне показатели экономической эффективности распределены неравномерно без какой-либо закономерности (см. табл. 2). Большинство проанализированных нами предприятий речного транспорта показывают рентабельность активов и собственного капитала на уровне долей или единиц процентов. В таких условиях об окупаемости вложений говорить не приходится. Многие компании имеют отрицательную операционную рентабельность из-за отрицательной прибыли от продаж, которую они компенсируют прочими поступлениями.

Таблица 2

Показатели финансового состояния судоходных компаний в 2010 году.
ДРФ – ОАО «Донречфлот»; КРП – ОАО «Камское речное пароходство»;
МРП – ОАО «Московское речное пароходство»; СЗП – ОАО «Северо-западное
пароходство»; СЗФ – ОАО «Северо-западный флот»; ВФ – ОАО «Волга-флот»;
АДП – «Азово-донское пароходство».

Наименование показателя	ДРФ	КРП	МРП	СЗП	СЗФ	ВФ	АДП
Выручка, тыс. р.	1550588	20268	289326	3660564	155068	4067101	8894
Валовая прибыль, тыс. р.	25	-4427	113124	257971	-31531	646432	-31056
Чистая (нераспределенная) прибыль, тыс. р.	55486	-111986	18965	5177	15286	555085	68677
Рентабельность собственного капитала, %	5,2	-194,5	2,31	0,31	1,34	17,25%	42,8
Рентабельность активов, %	1,3	-34,5	0,41	0,19	0,66	14,54%	0,05
Коэффициент чистой прибыльности, %	3,6	-552,5	6,55	0,14	9,86	13,65%	нд
Рентабельность продукции (продаж), %	12,4	-21,8	9,39	-1,4	-26,18	нд	нд

Наименование показателя	ДРФ	КРП	МРП	СЗП	СЗФ	ВФ	АДП
Оборачиваемость капитала, коэфф.	0,4	0,1	0,36	2,06	0,07	1,07	0,01
Соотношение непокрытого убытка на отчетную дату и валюты баланса, коэфф.	0,01	111,2	0	0,09	0	0	0

Проанализированные нами судоходные компании, как правило, имеют достаточную *ликвидность баланса* при сложившемся уровне краткосрочной задолженности. Коэффициенты ликвидности и платежеспособности в некоторых случаях отходят от нормативных значений, однако это типично для российских компаний.

Судоходные компании, попавшие в фокус нашего исследования, как правило, имеют *устойчивое финансовое состояние*, о чем можно судить по наличию собственных оборотных средств и достаточному объему собственного капитала. По данным государственной статистики, в среднем по отрасли ситуация с обеспеченностью предприятия собственными оборотными средствами хуже.

Структура капитала предприятий водного транспорта типична для стабильного бизнеса, активно пользующегося заемными ресурсами. В 2008 году 40% капитала было сформировано за счет внутренних ресурсов предприятий (собственного капитала), 60% – доля различного рода заемных средств. Причем с 2005 года доля собственных средств снизилась на 7,9%. Такую модель финансирования мы находим разумной, она несколько более агрессивна, чем в теории считается безопасным, однако достаточно близка к безопасному уровню.

Предприятия речного транспорта характеризуются медленной оборачиваемостью капитала, что характерно для фондоемких отраслей. Коэффициент оборачиваемости капитала в среднем составляет 0,1; период одного оборота, таким образом, около 10 лет.

Любопытную информацию о деятельности предприятий транспорта можно подчерпнуть из анализа денежного потока. На реальные инвестиции, т.е. на приобретение объектов основных средств и нематериальных активов, приходится только 44,6% денежного потока по инвестиционной деятельности. Помимо основных видов деятельности, судоходные компании активно занимаются финансовыми операциями, реализацией активов, получают доход от разницы валютных курсов и т.д.

Таким образом, отрасль речных грузовых перевозок находится в числе наименее привлекательных для инвестиций отраслей российской экономики. Длительный период оборота капитала, низкая ликвидность имущества, слабые показатели операционной рентабельности не позволяют рассчитывать на значительный приток частного капитала в отрасль кроме случаев включения предприятий водного транспорта в логистические системы крупных предприятий реального сектора. Низкая операционная рентабельность объясняется, во-первых, давлением смежных транспортных сегментов, а также эксплуатацией производственных ресурсов, которые в значительной степени являются советским наследством, не отвечающим современным требованиям.

В числе основных *мер, находящихся в сфере компетенции государства*, реализация которых позволит повысить инвестиционную привлекательность сегмента речных перевозок, мы выделяем:

1. *Меры, направленные на повышение операционной рентабельности речного транспорта*. Деятельность предприятий речного транспорта характеризуется критическим уровнем чувствительности к стоимости некоторых ресурсов – топлива, труда, величине портовых и иных сборов, стоимости ремонта флота. Государство имеет действенные инструменты влияния на стоимость большинства критических для судоходных компаний ресурсов и должно учитывать интересы речников при разработке налоговой и бюджетной политики. В числе таких инструментов следует отметить:

– Механизм таможенных пошлин и налоговая политика в сфере регулирования оборота топлива.

- Пошлины на ввоз комплектующих для судостроения.
- Размеры портовых, навигационных и иных сборов.
- Либерализация правил ремонта судов и системы контроля и поддержания технического состояния флота.

2. *Меры, направленные на развитие инвестиционной деятельности судоходных компаний и портов.*

– Стимулирование проектирования и производства судов нового поколения – более экономичных и соответствующих условиям эксплуатации на внутренних водных путях РФ.

– Дальнейшее развитие программы субсидирования процентных ставок для компаний, покупающих суда, а также для судостроения.

– Введение налоговых льгот по капитальным вложениям в модернизацию флота и строительство современной логистической инфраструктуры.

– Прямые государственные инвестиции (в т.ч. в форме государственно-частного партнерства) в развитие транспортно-логистической инфраструктуры, в поддержку наиболее конкурентоспособных компаний отрасли, в инфраструктуру водных путей, судостроение.

3. *Меры, направленные на интеграцию речного транспорта в региональные транспортно-логистические системы.* В России формирование современной транспортно-логистической инфраструктуры находится на начальных этапах. Для этой стадии характерна низкая связность рынка транспортных услуг и высокий уровень информационной асимметрии. Актуальные научные исследования, а также передовой опыт управления транспортной отраслью показывают, что одним из наиболее перспективных направлений совершенствования транспортной системы является создание *опорной сети транспортно-логистических центров.*

Для успешной интеграции водного транспорта в логистическую систему ключевое значение имеют технологии перевалки грузов с минимальными затратами финансовых и временных ресурсов. Особое внимание необходимо обратить на технологии переработки стандартных контейнеров. Такие технологии, уменьшающие барьеры между видами транспорта, будут способствовать формированию того, что следует назвать «логистической системой без трения».

Список литературы:

- [1] Основные показатели транспортной деятельности в России. 2010: Стат. сб./Росстат. – М., 2010. ISBN 978-5-89476-303-3
- [2] Транспорт в России. 2009: Стат.сб./ Росстат. – Т65 – М., 2009. – 215 с. ISBN 978-5-89476-279-1
- [3] «Транспортная стратегия РФ до 2030 года» утв. распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р

О.Н. Фролова
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ

В данной публикации рассматриваются новые направления в развитии региональной системы логистического обслуживания потребителей. Одно из направлений – создание логистических центров обслуживания в регионе, это направление связано с тенденцией передачи функций контроля над распределением товарных потоков от про-