



УДК 656.621/.626

**В.К. Мишин**, студент 4 курса ФГБОУ ВО «ВГУВТ»  
**О.С. Нюркин**, начальник учебного отдела, к.т.н., доцент кафедры Экономики и менеджмента ФГБОУ ВО «ВГУВТ»  
603951 Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

## ОБЗОРНЫЙ АНАЛИЗ РАБОТЫ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА НА ПРИМЕРЕ АО «ВОЛГА-ФЛОТ»

*Ключевые слова:* внутренний водный транспорт, судоходная компания, грузовой флот

*Аннотация:* внутренний водный транспорт является стратегическим видом транспорта, но при этом сегодня испытывает определенные проблемы, без решения которых его дальнейшее развитие не возможно. Эти проблемы характерны практически для всех судоходных компаний и могут быть прослежены на примере одной из старейших судоходных компаний АО «Волга-Флот»

Развитие любой страны, как известно, не может происходить без адекватного развития ее транспортной инфраструктуры. Для России, с ее громадными просторами, это архиактуально. Если смотреть глобально, то существует три направления транспортного развития, а именно:

- развитие автомобильного транспорта и, как следствие, сети автодорог;
- развитие железнодорожного транспорта и сети железных дорог;
- развитие водного транспорта и поддержание водных артерий в рабочем состоянии.

Стоит обратить внимание на тот факт, что если для железнодорожного и автомобильного транспорта пути нужно прокладывать, то водный транспорт пользуется природными путями. Конечно, здесь кроются и свои недостатки, но об этом чуть ниже.

На сегодняшний момент судоходные пути проходят по 60 регионам России, в которых проживает до 80% населения страны. На данной территории производится примерно 90% ВВП Российской Федерации. Плотность водных путей сопоставима с железнодорожной сетью. Протяженность водных путей составляет порядка 100 тыс. км. Водные пути задействованы сразу в нескольких сферах: гидроэнергетика, жилищно-коммунальное хозяйство, сельское хозяйство, перевозка грузов и пассажиров.

До появления железных дорог водные пути вообще были главными магистралями, по которым осуществлялись грузовые и пассажирские перевозки. Конечно же и сегодня реки, дополненные каналами, играют огромную роль, обеспечивая контакты между регионами и людьми, что укрепляет единое экономическое пространство России и способствует развитию международного сотрудничества.

Как известно, внутренний водный транспорт имеет ряд неоспоримых преимуществ перед другими видами транспорта – это низкая себестоимость, особенно на дальние расстояния; энергоэффективность; как уже указывалось, наличие естественных водных путей и их относительно низкая стоимость содержания; высокая грузоподъемность подвижного состава (один теплоход типа «Волго-Дон» может одномоментно перевозить столько же груза, сколько перевозит железнодорожный состав из 70-75 вагонов), а также

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

*Секция VI Управление транспортно-логистическими системами и безопасностью на транспорте*

низкий уровень шума, что безусловно важно в условиях современного общества. Стоит отметить, что для ряда регионов водный транспорт вообще не имеет альтернативы, а именно территории, получающие товары посредством «Северного завоза». Кроме того, очень показательными с точки зрения экономики выглядят данные по стоимости строительства одного километра пути для различных видов транспорта: автомобильный – минимум 40 млн.руб.; железнодорожный – примерно 150 млн.руб.; трубопроводный – около 4 млн.руб.; водный – порядка 130 тыс.руб.

Однако все эти преимущества используются не в полной мере исходя из того, что водный транспорт отстает от намеченных целей, обозначенных в «Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года» в отличие от других видов транспорта. Причины здесь как объективные, так и субъективные. В качестве проблем, которые имеет внутренний водный транспорт, стоит отметить следующие: снижение глубин водных путей; уменьшение протяженности путей, с гарантированными габаритами судового хода; маловодность ряда рек, относительно невысокая скорость доставки. Вследствие этого более половины судов не могут эксплуатироваться с полной загрузкой из начального в конечный пункты перевозки – т.е. либо коэффициент использования грузоподъемности изначально занижается, либо приходится использовать паузу, что ведет к определенным денежным потерям для судоходных компаний. В итоге грузооборот водного транспорта неуклонно снижается. В 1990 году грузооборот водного транспорта был соизмерим с автомобильным, на сегодняшний момент - разница более чем в 4 раза. В 1980 году по рекам было перевезено 481 млн. тонн грузов, в 2015 году чуть больше 120 млн. К сожалению, тенденция продолжает оставаться безрадостной (рис.1). Резко упали и пассажирские перевозки по водным путям. В том же 1980 году объем составлял 103 млн. человек, в 2015 году всего 15,5 млн. человек.

Следует отметить, что на единой глубоководной системе немало «узких» мест, где глубина значительно ниже минимально необходимой для прохождения судов. Это привело к разделению, например, Волги и Дона на отдельные участки, что стало причиной практически полного прекращения сквозного судоходства для грузовых и пассажирских перевозок на этих реках.

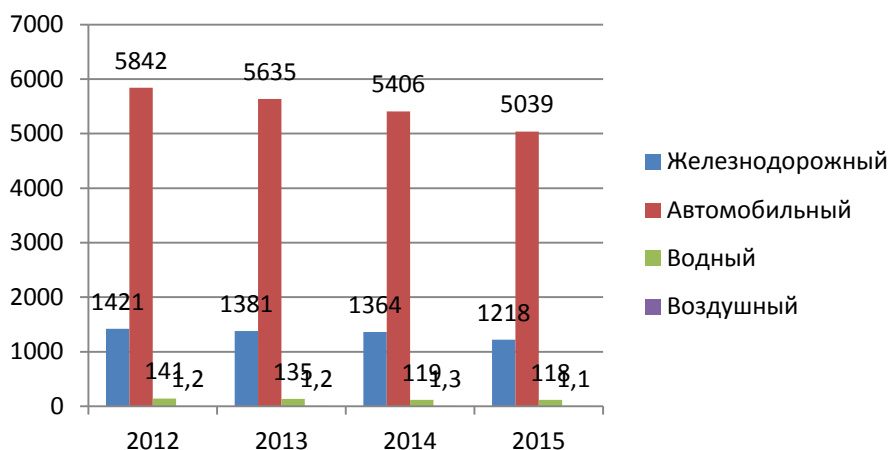


Рис.1. Сравнительные объемы перевозок по видам транспорта

Как мы можем наблюдать, в РФ большинство грузовых перевозок осуществляется автомобильным транспортом. Водный транспорт занимает третье место. Логика происходящего вполне понятна. Автомобильный транспорт осуществляет множество перевозок как на малые, так и на средние расстояния. При этом он является единственным, кто способен осуществлять перевозки «от двери до двери», что особо ценно для мелкопартионных грузов. Железнодорожный транспорт, как и автомобильный, осуществляют свою деятельность круглогодично в отличие от водного транспорта, период

работы которого составляет примерно 200 суток. Кроме этого, большая часть грузопотоков направлены в параллельной ориентации, в то время как водный транспорт осуществляет перевозки в меридианальном направлении из-за направленности рек. Из вышесказанного вытекают причины такого разрыва в объеме перевозок различных видов транспорта с водным.

Как результат сегодня более четверти федеральных автомагистралей работают в режиме перегрузки, особенно в летний период, хотя в это время активно работают судоходные компании, возможности которых используются неэффективно. При этом мировой опыт показывает как эту проблему можно решить. Например, в КНР, где протяженность рек сопоставима с нашей, грузооборот по водным путям в 12 раз больше чем в России, а если посмотреть на европейские страны, то там водный транспорт имеет колоссальное значение, несмотря на даже более высокое развитие автомобильных перевозок, чем в РФ.

Очевидно, что такое положение дел нерационально. Необходимы достаточно крупные и жесткие изменения не только на организационном, но и на нормативном уровне. Так, например, можно ограничить деятельность автомобильного транспорта по перевозке грузов на средние и дальние расстояния, маршруты которого идут параллельно водным путям. Тем самым часть грузов будет перенесено с автомобильного на водный транспорт. Это благоприятно скажется не только на судоходных компаниях, но и уменьшит загруженность федеральных автомагистралей, снизит аварийность на этих участках, улучшит экологию, а также уменьшит затраты грузоотправителей по перевозке груза.

Иллюстрацией приведенной выше информации может выступить даже обзорный анализ работы одного из крупнейших деятелей воднотранспортного рынка АО «Волга-Флот». Расположение компании чрезвычайно выгодное, поскольку к Волге экономически тяготеют такие регионы как: Тверская, Московская, Ярославская, Костромская, Ивановская, Нижегородская области, Чувашия, Марий-Эл, Татарстан, Ульяновская, Самарская, Саратовская и Волгоградская области, республика Калмыкия и Астраханская область. Кроме того, Волга объединяет сразу пять морей: Белое и Балтийское на севере, и Азовское, Черное и Каспийское на юге. Данный факт теоретически позволяет максимально выгодно использовать водный транспорт внутри страны и сотрудничать со странами, имеющими непосредственно выход в море. Но на практике положение несколько иное. За последние четыре года деятельность АО «Волга-Флот» идет по нисходящей линии по натуральным показателям объема перевозок (табл.1, рис.2).

Таблица 1

Динамика объемов перевозок АО «Волга-Флот»

Номенклатура груза	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
Объем перевозок грузов, тыс.т	7282	6562	6317	5609
Экспортные грузы - всего, в т.ч.:	3322	2926	4038	3253
Зерно	114	400	1107	1996
Металл	1337	1065	1110	332
Сера	1243	916	1321	871
Удобрения	563	529	500	7
Прочие	65	16	-	47
Внутренние грузы – всего, в т.ч.:	3960	3636	2279	2356
Соль	535	385	568	605
Металл	114	158	97	79
Сера	-	31	17	-

Строительные	2780	2680	1372	1508
Промсырье	479	355	219	135
Прочие	52	27	6	29

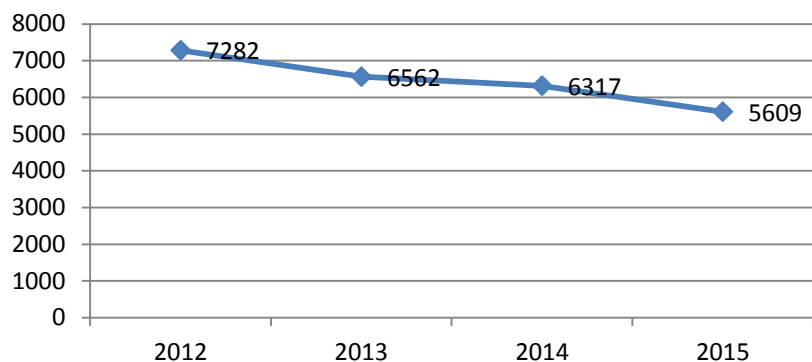


Рис.2 Объемы перевозок АО «Волга-флот», тыс.т

За указанный период установилась явная тенденция снижения объема перевозок. Вроде бы причины этого находятся вне плоскости прямой деятельности компании. В 2013 году объем перевозок снизился на 10% из-за замедления роста экономики России. В 2014 году объем упал еще на 4% вследствие маловодья в Центральном водном бассейне, нестабильной экономической ситуации в стране и девальвации рубля в целом. В 2015 году положение предприятия еще более ухудшилось: к тяжелой ситуации в Центральном водном бассейне добавилось обмеление Цимлянского водохранилища. Из-за этого объем перевозок упал на 11%.

Естественно это не осталось без внимания со стороны менеджмента АО «Волга-Флот». Для борьбы со спадом объема перевозок были реализованы следующие мероприятия:

- в 2013 году было спрогнозировано увеличение объема перевозок зерна и необходимое количество судов было подготовлено уже к началу навигации;
- в 2014 году была проведена передислокация судов с Центрального в Южный водный бассейн из-за роста объемов экспортных перевозок;
- 10 судов типа «Волга-Дон» было решено не вводить в эксплуатацию, что снизило расходы на содержание флота в период навигации;
- в 2015 году была проведена передислокация значительной части флота из Центрального в Южный водный бассейн для перевозки экспортных грузов;
- увеличен объем внутрироссийских перевозок щебня из карьеров Ладожского и Онежского озер.

Однако, кардинально изменить состояние дел не получилось. Но при этом следует обратить внимание, что, несмотря на снижение объемов перевозок грузов, наметилась тенденция увеличения выручки и, как следствие, роста чистой прибыли АО «Волга-Флот» (табл.2):

Таблица 2

Финансово-экономические показатели деятельности

Показатель	2012	2013	2014	2015
Выручка, млн.руб.	4798	4080	4423	4755
Расходы, млн.руб.	4072	3720	3506	3370
Прибыль от продаж, млн.руб.	726	360	918	1385
Финансовый результат от внереализационной деятельности	205	214	-362	-270
Чистая прибыль,	708	417	476	983

млн.руб.					
Рентабельность чистой прибыли, %	по	14,7	10,2	10,8	20,7

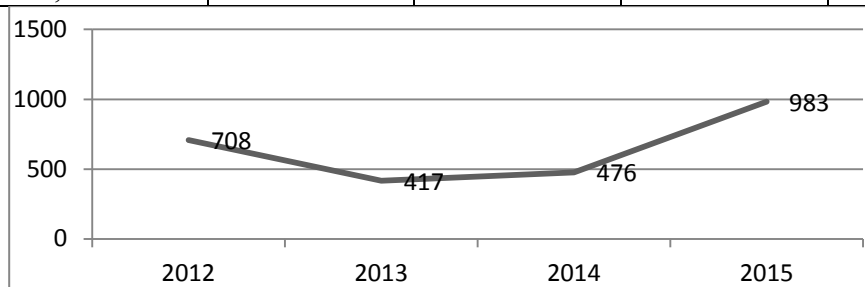


Рис.3 Динамика изменения чистой прибыли, млн.руб.

Из рис.3 видно, что показатель чистой прибыли за последние четыре года распределен неравномерно. Из-за снижения объемов перевозок резко снизилась доля чистой прибыли в 2013 г. (на 41% по сравнению с 2012 г.). Но, уже начиная с 2013 года показатель чистой прибыли движется по восходящей траектории, к концу 2015 года обогнав показатели 2012 года. Это связано с тем, что начиная с 2013 года, компания АО «Волга-Флот» избирает стратегию сокращения себестоимости перевозок. Иными словами, рост экономических показателей идет за счет увеличения тарифов за перевозку, а не из-за увеличения объемов работы.

Для снижения себестоимости перевозки грузов было предпринято следующее:

- начата более плотная работа с агентами для сокращения портовых расходов;
- предприняты организационно-технические действия для сокращения простоев;
- разработаны организационные механизмы по повышению эффективности работы флота;
- была проведена оптимизация структуры грузопотоков;
- была разработана программа совершенствования системы МТС;
- уменьшена численность кадрового состава (рис.4).

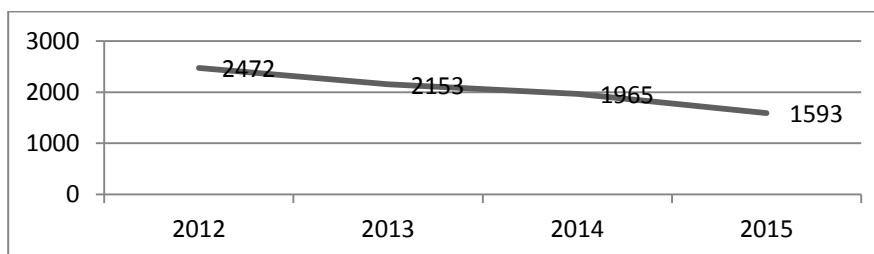


Рис.4. Численность кадрового состава

Подводя итоги, хочется сказать, что в условиях отсутствия стабильности АО «Судоходная компания Волжское пароходство» пока справляется с возникающими трудностями и находит пути выхода из сложных ситуаций. Несмотря на снижение объема перевозок грузов как внутри страны, так и за ее пределами, компания нашла силы уменьшить затраты, тем самым даже увеличив долю прибыли к концу навигации 2015 года, обойдя показатели за последние три года. Но необходимо отметить, что без изменения динамики количественных показателей деятельности, только за счет экономических рычагов, стратегические перспективы будут неоднозначны. Кроме того, необходима поддержка и со стороны государственных органов, которым под силу изменить существующую тенденцию «ухода» части груза с водного транспорта на автомобильный и железнодорожный. Это позволит не только увеличить объемы перевозок внутреннего водного транспорта, но и снизить нагрузку на автомобильных и железнодорожных путях сообщения, работающих практически на пределе возможного.

### Список литературы:

- [1]. Годовой отчет АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» 2012-2015 гг. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.volgafлот.com/aktsioneram-i-investoram/ezhekvertalnye-otchety-emitenta/>
- [2]. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/economydevelopment](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/economydevelopment)
- [3]. Материалы заседания президиума Госсовета по вопросу развития внутренних водных путей от 15.08.2016 г. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/52713>
- [4]. Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.mintrans.ru/upload/iblock/5ca/13%2010%2003%20стратегия%20развития%20ввт.pdf>

## REVIEWING ANALYSIS OF WORK OF INTERNAL WATER TRANSPORT ON THE EXAMPLE OF JSC "VOLGA-FLEET"

Mishin Vladislav Konstantinovich  
Nyurkin Oleg Sergeevich

*Keywords: inland waterway transport, shipping company, cargo fleet*

*Abstract: inland waterway transport is a strategic mode of transport, but at the same time it is experiencing certain problems, without the solution of which its further development is not possible. These problems are typical for almost all shipping companies and can be traced on the example of one of the oldest shipping companies of JSC "Volga-Fleet"*