

**Оценка уровня конкурентоспособности лидеров в сегменте внутреннего водного транспорта: ограничения и точки роста**

*Шишлянникова Алина Евгеньевна*

*Выпускник (бакалавр)*

Сибирский государственный университет водного транспорта, Факультет управления на водном транспорте, Новосибирск, Россия

*E-mail: alya.shishlyannikova@bk.ru*

Оценка началась с определения общего количества игроков на транспортном рынке. ОКВЭД «Транспортировка и хранение» был введен в действие в 2014 году приказом федерального агентства по техническому регулированию и метрологии. Ранее предприятия транспортной отрасли входили в группу ОКВЭД «Транспорт и связь». Больше всего игроков в сегменте автомобильных перевозок, причем по сравнению с 1999 г. количество игроков на рынке увеличилось на 15%.

Количество хозяйствующих субъектов в сегменте внутреннего водного транспорта, напротив, сократилось по сравнению с 1999 годом на 40%. Для сравнения – количество предприятий, осуществляющих перевозки морским транспортом увеличилось за аналогичный период в 3 раза.

Лидерами в сегменте внутреннего водного транспорта по объему выручки являются компании Волга-Флот, Енисейское речное пароходство и Ленское объединенное речное пароходство. Все компании из сегмента грузовых перевозок

Оценка обобщенного показателя транспортной обеспеченности по федеральным округам показывает, что первую тройку мест в рейтинге занимают ДВФО, СЗФО и СФО, что в целом соответствует полученным ранее результатам.

В анализ вошли предприятия материнской группы 50 «Деятельность водного транспорта» по 4 субгруппам – пассажирские и грузовые, речные и морские по 50 компаний в каждом сегменте.

Признанный во всем мире индекс Херфиндаля-Хиршмана, который дает возможность оценить интенсивность конкуренции для предприятий водного транспорта, показал, что все 4 рынка монополизированы, имеют признаки явной конкуренции, которая в большей мере выражена в сегменте морских грузовых перевозок. Минимальный из анализируемых рынков по уровню конкуренции – рынок пассажирских перевозок внутренним водным транспортом [1].

Рассматривая доли, занимаемые на рынках, по 15% занимают компания Волга-Флот, осуществляющая грузовые перевозки по рекам и Помор-Сервис, который занимается пассажирскими перевозками на морских судах.

В разрезе федеральных округов по пассажирским речным перевозкам 34% компаний-лидеров сосредоточены в Приволжском ФО, на втором месте – почти четвертая часть – компании СЗФО.

В сегменте морских пассажирских перевозок доминирует ЮФО – там сосредоточено 44% компаний-лидеров по уровню выручки. По сути, три округа закрывают потребности в перевозках – представленность невысокая в связи с территориальными и географическими особенностями.

По грузовым перевозкам картина примерно схожая – два округа Приволжский и Сибирский 24 и 22% соответственно лидеры на реке и с большим отрывом доминирует СЗФО.

Анализ возрастных параметров компаний-лидеров показал разные значения, поэтому было принято решение определить позицию компании на кривой жизненного цикла. Здесь

показан пример того, каким образом проводилась диагностика. В процессе определения стадий ЖЦО по компаниям ВВТ было выявлено, что большая часть предприятий находится в переходной стадии, при этом значительная доля компаний – в стадии упадка, для которой характерно замедление или остановка роста многих экономических показателей. В пассажирском сегменте ситуация лучше – многие компании находятся в стадии роста, которая сопряжена с высокими темпами роста выручки и прибыли.

Предприятия, осуществляющие деятельность морского грузового транспорта, находятся в прямо противоположном состоянии – по грузовым перевозкам доминирующее количество растущих предприятий. В сегменте пассажирских много компаний в состоянии упадка. Важным здесь кажется упоминание о том, что в анализ попали данные только компаний-лидеров.

На рисунке 1 наглядно представлены сводные результаты диагностических процессов в разрезе экономической динамики.

На диаграмме рассеивания транспортных предприятий отчетливо виден явный лидер – это компания Волга-Флот. Это единственная компания с годовым объемом выручки более 20 млрд. руб. Стоит отметить, что в 23 году объем реализованной транспортной продукции превышал 52 млрд. руб.

В завершении хотелось бы сопоставить лидеров по всем видам транспорта. Самый высокий средний возраст у предприятий внутреннего водного транспорта, осуществляющих пассажирские перевозки. Это опыт, связи и наработанный социальный капитал. Самые молодые предприятия – тоже в пассажирском сегменте, но уже на море. Здесь же самая маленькая емкость рынка. По этой причине компании неохотно заходят в такие проекты.

Предприятия морского транспорта в сегменте грузовых перевозок имеют самый высокий уровень рентабельности, что привлекает туда не только новых игроков, но и дополнительные инвестиции.

Ограничения, заявленные в теме можно сформулировать кратко: внешнеполитические факторы в виде непрерывных витков санкционных ограничений [2], степень износа флота и ограничения связанные с гарантированными глубинами.

Точки роста кроются в государственной поддержке, обеспечении дополнительной грузовой базы и поддержка сформировавшегося интереса к круизному туризму.

### **Источники и литература**

- 1) Бочкарева, О.А. Оценка уровня конкуренции и позиции предприятия на рынке / О. А. Бочкарева // Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета. 2010. №1(30). С. 9-12.
- 2) Виниченко, В.А. Транспортная система: есть ли жизнь после санкций? / В. А. Виниченко // Логистика – Евразийский мост: Материалы XX Международной научно-практической конференции, Красноярск, 28-31 мая 2025 года. – Красноярск: Красноярский государственный аграрный университет, 2025. – С. 85-89.

### **Иллюстрации**

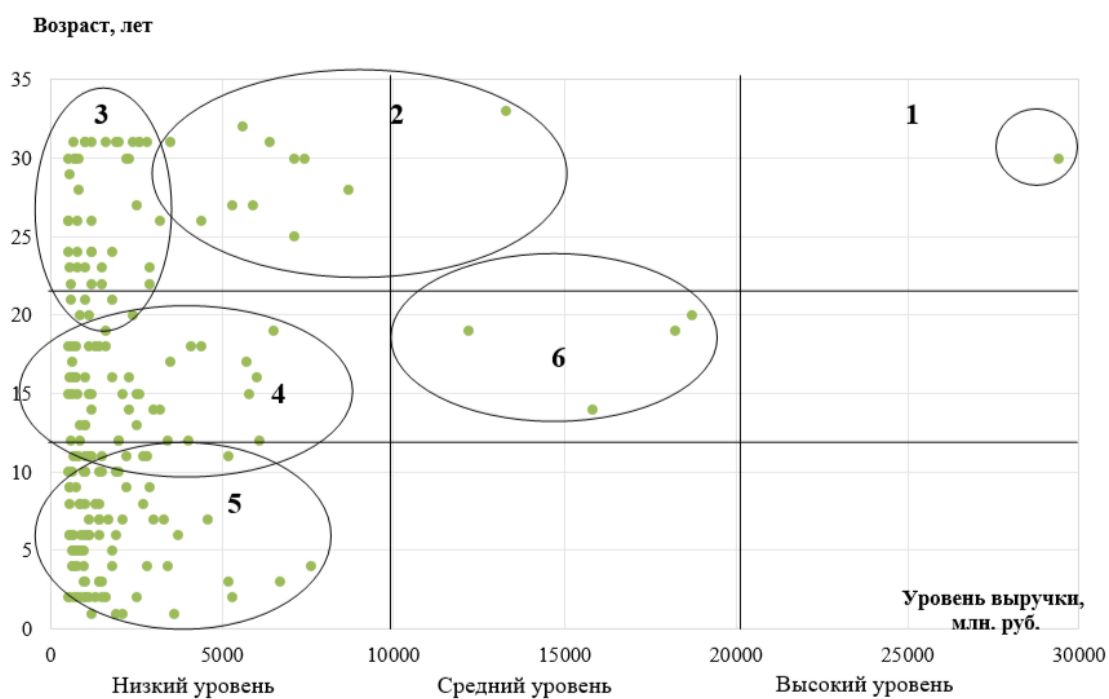


Рисунок 1 – Диаграмма рассеивания транспортных предприятий в категории 50 ОКВЭД (водный транспорт)

Рис. : Диаграмма рассеивания транспортных предприятий в категории 50 ОКВЭД (водный транспорт)