



УДК 656.62

**В.Н. Костров**, д.э.н., профессор, ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

**А.О. Ничипорук**, к.т.н., доцент, ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

**С.В. Костров**, к.э.н., ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

**Д.Н. Сухарев**, соискатель, ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

603951, Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

### **КОНЦЕПЦИЯ И НАУЧНЫЕ ЗАДАЧИ РАЗВИТИЯ И ОРГАНИЗАЦИИ КОМБИНИРОВАННЫХ (СМЕШАННЫХ) ПЕРЕВОЗОК НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ**

*Ключевые слова: внутренний водный транспорт, комбинированные перевозки.*

*Рассмотрено современное состояние комбинированных перевозок, проблемы их нормативно-правового обеспечения, классификации и развития. Сформулирована общая концепция и основные задачи развития и организации комбинированных перевозок на внутреннем водном транспорте.*

На начало девяностых годов прошлого века большинство грузовых перевозок осуществлялось с участием двух и более видов транспорта. Виды транспорта дополняли друг друга. Рациональный баланс в использовании и развитии всех видов транспорта поддерживался административными и бюджетными методами. Широкое распространение получили перевозки массовых и генеральных (навалочных, насыпных, пакетированных, контейнерных, автомобильных) грузов в смешанных сообщениях.

После перехода к рыночным отношениям в нашей стране совместная перевозочная деятельность видов транспорта сократилась, что особенно проявилось в сфере ранее активно взаимодействующих автомобильного, внутреннего водного и железнодорожного видов транспорта. Однако это не соответствует общегосударственным интересам развития транспортной отрасли – повышению уровня и качества транспортной обеспеченности экономики и населения приречных регионов и активного включения в работу международных транспортных коридоров [1].

Отметим, что в России до настоящего времени существует точка зрения, что внутренний водный и железнодорожный виды транспорта могут быть наиболее эффективно использованы только при перевозках массовых видов грузов. Действительно, в таких странах, как США, Канада, Китай массовые грузы также резко доминируют в структуре перевозок [2]. Однако в европейской практике внутренний водный транспорт и железные дороги все больше переориентируются на перевозку немассовых видов грузов, диверсифицируя технологии для повышения эффективности перевозок и включения их в систему комбинированного транспорта.

В настоящее время в развитых странах все больше внимания уделяется внедрению комбинированных систем с участием водного транспорта и совершенствованию его взаимодействия с другими видами транспорта, в том числе за счет применения новых транспортных средств и технологий товародвижения, последовательному переходу на

перевозки по сквозным схемам с предоставлением пользователям комплексных услуг («услуг в пакете») [3, 4].

Анализ зарубежного опыта, особенностей развития воднотранспортного комплекса со всей очевидностью показывает, что внутренний водный транспорт как совокупность внутренних водных путей, портов, речных судов и судов смешанного «река-море» плавания во взаимодействии с судостроением и другими сферами его ресурсной базы является мощным ресурсом обеспечения устойчивого развития национальных экономик и пользуется на всех уровнях управления все возрастающим вниманием как бизнес сообщества, так и государства [3].

Состояние и динамика показателей работы воднотранспортного комплекса и транспорта России в целом, острая конкурентная борьба за грузопотоки при одновременном снижении размера грузовых отправок, развитие контейнеризации определяют необходимость освоения перспективных объемов перевозок на основе согласованной работы видов транспорта и развития комбинированных схем, в том числе в международных сообщениях [4-6].

Это требует от отрасли быстрых решений по флоту и инфраструктуре портов, что получило отражение в принятой Правительством РФ 28.02.2016 г. обновленной «Стратегии развития внутреннего водного транспорта РФ на период до 2030 г.» [7]. Очевидно, что перевалочные порты страны должны развиваться как транспортно-логистические центры-операторы доставки грузов в комбинированном сообщении «от двери до двери», с привлечением в единую систему грузодвижения грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков, транспортных экспедиторов и логистических посредников.

Подчеркнем, что научно-методическое обеспечение комбинированных перевозок должно соответствовать сложившимся направлениям развития транспортной системы и организации перевозок. Это касается как понятийного аппарата, так и подходов к формированию и функционированию самой системы.

На сегодняшний день существует обширная терминология в сфере перевозок с участием нескольких видов транспорта, которая нуждается в систематизации и унификации как на национальном, так и международном уровнях управления. Неоднозначное определение перевозок с участием нескольких видов транспорта мешает практическому применению названных терминов на водном транспорте.

В литературе по международному транспорту в целом отмечаются три подхода к пониманию и определению терминов перевозок с участием нескольких видов транспорта: первый – это подход ООН, второй – подход, сформулированный Европейской комиссией министров транспорта (ЕКМТ), третий – это подход Евросоюза[4].

Основными видами комбинированных перевозок являются следующие: одновидовые (униmodalные), не прямые смешанные (сегментированные), прямые смешанные, интерmodalные и мультимodalные перевозки. При этом любая смешанная перевозка всегда является комбинированной, но не все комбинированные перевозки можно отнести к разряду смешанных. Смешанная перевозка – это перевозка объекта (груза, пассажира) между терминалами общей внутренней транспортной сети с отдельным оформлением и ответственностью каждого вида транспорта. Она соответствует понятию сегментированной перевозки по международной классификации.

Данная классификация охватывает все существующие и перспективные формы и способы организации комбинированных перевозок, её реализация на водном транспорте будет учитывать европейские и российские тенденции интерmodalизма, способствовать восстановлению организационно-экономических связей между видами транспорта на основе инновационного развития единой транспортной системы страны, функционирующей в условиях неопределенности и нестабильности факторов внешней среды.

Также отметим, что развитию и поддержке комбинированных грузовых и пассажирских перевозок со стороны государства будет способствовать реализация следующих мероприятий:

1. Для развития смешанных перевозок с участием водного транспорта необходимо формирование полновесной законодательной базы таких перевозок, предусматривающей ряд стимулирующих факторов для всех участников, переходящих на прогрессивные схемы перевозок. Эта работа должна начаться с разработки Генеральной схемы нормативных транспортно-грузовых и пассажирских потоков, далее разработки «Белой книги смешанных (комбинированных) перевозок» – программного документа, обобщающего подходы, направления и план мероприятий по развитию смешанных (комбинированных) перевозок в РФ, а завершиться разработкой соответствующего им комплекса мер законодательного и организационно-экономического характера.

Разработка этого направления должна сопровождаться выработкой единой терминологии комбинированных, интермодальных и мультимодальных перевозок. Это должно быть сделано на наднациональном уровне.

На национальном уровне требуется также значительная работа в рамках технического комитета №032 по стандартизации и сертификации «Внутренний водный транспорт» с шестью подкомитетами, в т.ч. ПК4 – «Организация перевозок пассажиров и грузов на внутреннем водном транспорте». Эти работы предлагается передать Волжскому государственному университету водного транспорта как учреждению, обладающему опытом в этой сфере и соответствующим научным потенциалом.

2. Создать экономические условия для заинтересованности предприятий смежных видов транспорта (автомобильного и железнодорожного) в передаче в навигационный период части грузопотоков на внутреннем водном транспорте. Эти условия должны быть закреплены в Федеральном законе «О смешанных (комбинированных) перевозках».

3. Определить перечень базовых перевалочных трехмодальных портов федерального значения на направлениях международных транспортных коридоров (от 16 до 20 портов), сориентированных на промышленное развитие России и развитие экспортного потенциала страны.

Базовые, федеральные и региональные речные пассажирские порты и вокзалы, создаваемые и содержащиеся за счет государственного или регионального бюджета, должны также стать транспортными, пересадочными узлами – логистическими центрами обслуживания пассажиропотоков интермодального и мультимодального сообщений, по каждому транспортному узлу необходимо составить стратегию развития всей инфраструктуры и терминалов общего и специального назначения.

4. Внести изменения в систему тарифообразования и тарифного регулирования в сфере грузовых и пассажирских перевозок, предусмотрев выделение, как и на других видах транспорта, в частности, железнодорожном, инфраструктурной составляющей (отдельно тариф за пользование инфраструктурой и отдельно тариф за транспортное обслуживание), при этом затраты по вокзальному обслуживанию пассажиров должны компенсироваться на социально значимых направлениях за счет федерального и регионального бюджетов. Развитие государственно-частного партнерства здесь должно идти за счет принятия Закона о государственно-частном партнерстве в РФ. В нем нужно предусмотреть особенности оценки инвестиций в капиталоемкие объекты водного транспорта (речные и морские порты и другую береговую инфраструктуру).

Важной мерой является также создание межрегиональных институтов согласованного развития инфраструктуры видов транспорта путем формирования межрегиональных транспортных комиссий в федеральных округах.

В целях дальнейшего совершенствования федерального законодательства, нормативно-правовой базы, регулирующей деятельность портов и внутреннего водного транспорта, в частности, требуется также принятие закона «О речных портах» (на морском транспорте аналогичный закон уже имеется).

С целью повышения контроля за качеством и безопасностью оказываемых транспортных услуг необходимо принять обновленные Правила перевозки грузов внутренним водным транспортом, возобновить лицензирование перевозок и перегрузки неопасных грузов, а также ужесточить лицензионные требования для обеспечения выполнения закона «О транспортной безопасности» по опасным грузам.

Для обеспечения требований вышеназванного закона следует также предусмотреть обязательную сертификацию эксплуатантов, осуществляющих, прежде всего, перевозки опасных грузов, пассажиров скоростными судами, а также их использование в зимний период как на перевозке пассажиров, так и грузов.

5. Необходимо ускорить разработку Единой национальной автоматизированной системы организации комбинированных перевозок с включением в нее: основных грузоотправителей и грузополучателей; перевозчиков магистральных видов транспорта; транспортных экспедиторов, логистических операторов; перевалочных морских и речных портов и др.

Для повышения эффективности государственного регулирования, обеспечения нормативно-правовой и экономической поддержки развития комбинированных (смешанных) перевозок (в первую очередь, в прямом смешанном железнодорожно-водном и автомобильно-водном сообщениях) необходима разработка проекта научного прогноза и национальной программы развития комбинированных (смешанных) перевозок на водном транспорте Российской Федерации. По мнению авторов, данная работа должна включать следующие основные этапы:

1. Разработка национального (межотраслевого) стандарта «Термины и определения комбинированных (смешанных) перевозок» с учетом дополнений и изменений проекта закона РФ «О комбинированных (смешанных) перевозках».

2. Обоснование государственных требований, экономических и экологических критериев оценки эффективности переключения массовых грузовых потоков в навигационный период со смежных сухопутных видов транспорта на напряженных направлениях перевозок на внутренний водный транспорт.

3. Разработка системы рациональных (нормальных) схем грузовых потоков в комбинированных (смешанных) сообщениях с участием внутреннего водного транспорта.

4. Разработка системы нормативно-правового обеспечения реализации проекта закона «О смешанных (комбинированных) перевозках»: правила прямых смешанных железнодорожно-водных (интермодальных), прямых смешанных автомобильно-водных (мультимодальных) перевозок; типовое положение по разработке узлового соглашения по перевалке грузов комбинированных (смешанных) сообщений; порядок тарифообразования и тарифного регулирования комбинированных (смешанных) перевозок.

5. Разработка проекта научного прогноза развития перевалочных портов и их инфраструктуры при организации комбинированных перевозок с участием водного, автомобильного и железнодорожного транспорта.

6. Разработка проекта концепции и системы формирования интегрированной сети и инновационной инфраструктуры транспортно-логистических центров перевалочных портов на внутренних водных путях России.

7. Разработка комплекса государственных мер по нормативно-правовой и экономической поддержке первоочередной реконструкции базовых перевалочных речных портов с максимальным спектром транспортно-логистических услуг, ограничив отчуждение из собственности государства гидротехнических сооружений этих портов и другого оборудования для организации комбинированных (смешанных) перевозок и инфраструктуры общего пользования (подкрановых и подъездных путей) (ст. 53 Кодекса внутреннего водного транспорта) [8].

8. Разработка современной (обновленной) Концепции лицензирования, стандартизации и сертификации перевозок на внутреннем водном транспорте.

9. Разработка и апробация методик, оценка рисков и определение экономической эффективности проектов развития комбинированных (смешанных) перевозок на водном транспорте РФ, в том числе в рамках государственно-частного партнерства.

#### **Список литературы:**

- [1] Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (в ред. распоряжения Правительства Российской Федерации № 1032 от 11.06.2014 г.) / М.: Правительство РФ, 2014. Режим доступа: <http://mintrans.ru>.
- [2] Россия и страны мира. 2016 : стат. сб. / Росстат. – М.: Статистика России, 2016. – 379 с.
- [3] Отечественная практика и зарубежный опыт государственного регулирования в транспортном комплексе : монография / В.Н. Костров, А.И. Телегин, А.О. Ничипорук, В.Н. Бутченко, С.В. Костров, А.П. Матвеев, Д.Н. Сухарев; под общей редакцией проф., д.э.н. В.Н. Кострова, проф., д.т.н. А.И. Телегина. – Н. Новгород: Изд-во ФГБОУ ВО «ВГУВТ», 2015. – 284 с.
- [4] Костров, С.В. Организационно-экономическое развитие комбинированных перевозок на водном транспорте: автореф. дисс. канд. экон. наук : 08.00.05 / Костров Сергей Владимирович. – Москва, 2013. – 23 с.
- [5] Российский статистический ежегодник. 2016 : стат. сб. / Росстат. – М.: Статистика России; «Август Борг», 2016. – 725 с.
- [6] Транспорт и связь в России. 2016 : стат. сб. / Росстат. – М.: Статистика России, 2016. – 112 с.
- [7] Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года. Распоряжение Правительства Российской Федерации № 327-р от 29.02.2016 г.) / М.: Правительство РФ, 2016. – 77 с. Режим доступа: <http://mintrans.ru>.
- [8] Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации. Федеральный закон №24-ФЗ от 7 марта 2001 г. (ред. от 03.07.2016) / Режим доступа: <http://base.consultant.ru>.

### **THE CONCEPT AND SCIENTIFIC PROBLEMS OF DEVELOPMENT AND THE ORGANIZATION OF THE COMBINED TRANSPORTATIONS ON THE INLAND WATER TRANSPORT IN MODERN CONDITIONS**

V.N. Kostrov, A.O. Nichiporuk, S.V. Kostrov, D.N. Sukharev

*The current state of the combined transportations, problems of their standard legal support, classification and development is considered. The general concept and the main objectives of development and the organization of the combined transportations on the inland water transport is formulated.*

*Keywords: inland water transport, the combined transportations*