

УДК 351.791; 656.621/.626

**Дрейбанд Дмитрий Владимирович**<sup>1</sup>, к.э.н., доцент кафедры Управления транспортом,  
e-mail: dreiband\_dv@inbox.ru

**Коршунов Дмитрий Александрович**<sup>1</sup>, к.э.н., доцент кафедры Логистики и маркетинга,  
e-mail: voi82@yandex.ru

<sup>1</sup>Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия.

### АКТУАЛЬНЫЕ СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА С УЧЕТОМ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА

*Аннотация.* В статье излагается авторский взгляд на стратегические задачи логистического развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта путем реализации проекта Транспортной стратегии на период до 2035 года. Предложены целевые показатели развития воднотранспортного комплекса России на основе комплексного и системного подходов при окончательном формировании Транспортной стратегии РФ до 2035 года. Кроме того, даются результаты анализа зарубежного опыта формирования программ развития внутреннего водного транспорта, основанного на опыте США, Евросоюза, Китая и Индии.

*Ключевые слова:* стратегия развития, береговая инфраструктура, перевозки, внутренний водный транспорт, программы развития.

В настоящее время в России действует утверждённая система программно-целевого управления экономикой страны. Наряду с формированием и решением вопросов государственного, экономического, экологического, социального и культурного развития, в сферу национальных интересов также входят решение задач обеспечения безопасности и организации международной деятельности. Между тем, по мнению авторов, этих инструментов недостаточно. С учетом задач, описанных в проекте Транспортной стратегии 2035 требуется разрабатывать большее число программ развития, касающихся как в целом транспортного комплекса страны, так и отдельных её регионов, особенно расположенных вблизи внутренних водных путей. Этим обусловлена актуальность данной статьи.

Государством определены методы, механизмы, меры и действия по достижению основных целей и приоритетов государственной политики. Реализация данных стратегических направлений осуществляется посредством формирования специальных госпрограмм. Именно эти государственные программы учитываются в проекте федерального (государственного) бюджета [1].

В состав государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» входит федеральный проект «Транспортно-логистические центры», в рамках реализации которого планируется сформировать на территории страны опорную сеть транспортно-логистических центров. Данным проектом предусмотрено создание такого центра в том числе и в Нижегородской области, мощностью 1,7 млн. тонн в год. В паспорте проекта определено, что транспортно-логистические центры Приволжского федерального округа в Республике Татарстан, Нижегородской и Самарской

областях будут выполнять роль опорных, предназначенных для обслуживания грузопотоков Поволжья, международных транспортных коридоров «Север-Юг» и «Запад-Восток», а также развития внутренних водных путей.

Транспортно-логистический потенциал региона отдельно выделен в стратегии социально-экономического развития Нижегородской области до 2035 года. Наряду с основными конкурентными преимуществами региона, кроме выгодного географического расположения и близости к наиболее развитым субъектам Российской Федерации, отмечается возможность повышения эффективности использования водного сообщения с пятью морями. Приоритетными направлениями в стратегии указаны развитие логистического и транзитного потенциала водных путей, строительство речных портов и причалов, модернизация береговой инфраструктуры внутреннего водного транспорта, благоустройство прибрежных зон, ликвидации путевых и инфраструктурных ограничений на ключевых направлениях грузо- и пассажиропотоков, прежде всего на р.Волга.

Одной из стратегических задач данного документа является создание современной речной портовой инфраструктуры на левом и правом берегах Волги в рамках формирования международного мультимодального логистического комплекса с несколькими специализированными терминалами, в том числе контейнерным, на основе реализации перспективных планов модернизации аэропорта, развития железнодорожного и автомобильного сообщения региона.

В результате данного исследования, основанного на анализе существующих программ развития внутреннего водного транспорта, предлагаются следующие авторские рекомендации. В целях гармоничного социально-экономического развития страны реализация перспективных планов и проектов не может быть осуществлена в рамках одного национального проекта. Достижение намеченных показателей и индикаторов представляется возможным с помощью корректировки системы целеполагания и группировки государственных программ в едином документе стратегического планирования. Формат данного документа должен соответствовать современным инновационным требованиям, иметь понятную и удобную структуру и информационный интерфейс. Для системного оперативного управления, мониторинга и контроля за сроками и расходами реализации мероприятий по национальным проектам необходимо создание единой электронной площадки [2].

Актуальность создания мультимодальных транспортно-логистических центров подтверждается Транспортной стратегией Российской Федерации до 2035 года. Реализации стратегии, выполнение её основных положений и направлений развития, является основой для разработки и наполнения реальными проектами государственных программ, федеральных и национальных проектов [3].

Основными сдерживающими факторами для развития отрасли транспорта являются инфраструктурные ограничения, отсутствие современных крупных мультимодальных транспортно-логистических комплексов с прогрессивными инновационными технологиями работы [4]. Низкий уровень развития маркетинговых услуг, клиентоориентированности снижает показатели конкурентоспособности и приводит к тому, что более 80 % внешнеторговых грузов перевозится судами под флагами иностранных государств, более 50 % - иностранными международными автомобильными перевозчиками<sup>5</sup>.

Встраивание российской транспортной системы в международные транспортные коридоры, ликвидация узких мест и лимитирующих участков при транзитном движении и переработке товарных и грузовых потоков, развитие мультимодальных перевозок напрямую связано с созданием эффективного механизма взаимодействующих между собой опорных мультимодальных транспортно-логистических комплексов, с чётко определенными связями грузопотоков, транспортными путями и коридорами,



имеющимися резервами для развития и расширения сферы деятельности, возможностью интеграции с зарубежными транспортными системами [5,6].

Среди основных задач Транспортной стратегии можно выделить обеспечение ускоренного внедрения цифровых технологий и технологического развития на основе подготовки и привлечения высококвалифицированных сотрудников. Развитие транспортно-логистических услуг и инфраструктуры должно соответствовать перспективным требованиям экологической безопасности и охраны окружающей среды с учётом мировых прогнозов возможных климатических изменений и возрастающих рисков природного и техногенного характера. При этом указанные в проекте новой Транспортной стратегии цели и задачи должны найти свое отражение и в региональных программах развития транспорта.

Обобщая вышеизложенное и учитывая авторские предложения по развитию транспортного комплекса Нижегородской области можно выделить следующие актуальные стратегические задачи развития внутреннего водного транспорта страны в целом:

1. Долгосрочными приоритетами государственной политики в сфере внутреннего водного транспорта должно являться увеличение объема перевозок грузов и пассажиров по внутренним водным путям РФ для удовлетворения потребностей экономики и населения страны в качественных и эффективных перевозках.

2. Обеспечение связанности территорий Российской Федерации может быть реализовано посредством создания системы национальных транспортных коридоров с участием внутреннего водного транспорта по мультимодальным технологиям.

3. Обеспечение экономически эффективных перевозок грузов должно быть реализовано: созданием сети опорных мультимодальных терминалов на Единой глубоководной системе центральной части РФ; реконструкцией и обновлением существующих, а также строительством новых объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта; постройкой современного речного флота (контейнеровозов и судов смешанного плавания).

4. Обеспечению доступности и качества транспортных услуг для населения должны способствовать: реконструкция, обновление существующих и строительство новых объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта; строительство современного речного пассажирского флота; формирование кадрового потенциала отрасли через целевое распределение студентов транспортных вузов по местам практик, где используются передовые технологии (проектно-конструкторские, строительные и кораблестроительные, транспортно-логистические, цифровые и т.д.); развитие системы речных пассажирских перевозок, в частности создание скоростного грузопассажирского водного коридора ВОЛГА на маршруте Н.НОВГОРОД-КАЗАНЬ-САМАРА. Первый этап - открытие маршрута Н.Новгород-Казань к 2030г. Второй этап - Казань-Самара к 2035г.

5. Встраивание российской транспортной системы в международные транспортные коридоры реально реализовать посредством: создания сети опорных комбинированных терминалов на пересечении с МТК; формирования для развития перевозок по СМП национальных транспортных коридоров с включением ВВП, что позволит использовать преимущества участвующих в таких транспортных схемах видов транспорта (авто-ж.д.-речной-морской); промышленных зон без указания, что такие зоны также можно формировать и на речных путях для участия в перевозках судов смешанного плавания (при значительных объемах перевозки это будет эффективно); строительства современного речного флота (контейнеровозов и судов смешанного плавания).

6. Повышение уровня безопасности транспортной системы невозможно без развития кадрового потенциала отрасли через целевое распределение студентов транспортных вузов по местам практик, где используются передовые технологии



(проектно-конструкторские, строительные и кораблестроительные, транспортно-логистические, цифровые и т.д.).

При этом, ключевыми ориентирами развития в сфере внутреннего водного транспорта должны стать:

- создание системы национальных транспортных коридоров с участием внутреннего водного транспорта;

- реконструкция, обновление существующих и строительство новых объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта;

- строительство современного речного флота (пассажирского скоростного, контейнеровозов и судов смешанного плавания);

- целевое распределение студентов транспортных вузов по местам практик, где используются передовые технологии (проектно-конструкторские, строительные и кораблестроительные, транспортно-логистические, цифровые и т.д.).

Также должна быть предусмотрена реализация следующих ключевых мероприятий и проектов:

- создание скоростного грузопассажирского водного коридора ВОЛГА на маршруте Н.НОВГОРОД-КАЗАНЬ-САМАРА. Первый этап - открытие маршрута Н.Новгород-Казань к 2030г. Второй этап - Казань-Самара к 2035г.;

- формирование сети опорных мультимодальных терминалов на Единой глубоководной системе центральной части РФ, связанной с инфраструктурой МТК, проходящих через Россию;

- строительство современного речного флота и судов, смешанного река-море плавания;

- обоснование параметров и характеристик судов-контейнеровозов (новый флот);

- внедрение эффективных контейнерных линий на участках река-море;

- моделирование типовых (стандартизированных) мультимодальных терминалов на речной сети с учётом оптимальных партий отправки;

- создание цифровых платформ (маркетплейсов) для формирования загрузки контейнерных и комбинированных транспортных линий с участием ВВТ.

Наиболее значимыми результатами реализации Стратегии в сфере внутреннего водного транспорта станут:

- создание единой национальной транспортной системы страны, взаимосвязанной с международными транспортными коридорами, как технически, так и технологически;

- увеличение объема перевозок грузов и пассажиров по внутренним водным путям РФ;

- формирование системы нормативных актов, регулирующих прямые смешанные перевозки в части упрощения процедур документального оформления таких перевозок, включая таможенные процедуры;

- применение инновационных цифровых транспортных и логистических технологий для ускорения движения и обработки товаропотоков.

Основными механизмами реализации Стратегии в сфере внутреннего водного транспорта выступают:

- Государственная программа РФ «Развитие транспортной системы»;

- Федеральные проекты и федеральные целевые программы развития транспортной инфраструктуры внутреннего водного транспорта;

- Стратегическое партнерство государства и бизнеса;

- Система государственного регулирования (законы).

Также вторы хотели бы вынести предложение, что как с научной, так и практической точек зрения в стратегии учесть в том числе и иностранный опыт, отразив следующие актуальные задачи:

- адаптация транспортных систем к глобальному потеплению климата;



- учёт работы транспорта при пандемиях (таких как COVID-19);
- организация перевозок на основе беспилотных технологий;
- повышение экологичности транспортных систем.

В рассматриваемом проекте Транспортной стратегии данные вопросы не нашли отражение либо нечетко обозначены, как например, развитие беспилотных транспортных технологий на внутреннем водном транспорте. При этом указание таких проектов будет стимулировать научную проработку и в итоге решение данных актуальных задач, многие из которых давно уже назрели, и их постановка опубликована в виде научных статей как отечественных, так и иностранных ученых [7-14]. Похожие проблемы актуальны не зависимо от государственной принадлежности и являются насущной необходимостью для развития внутреннего водного транспорта, где он существует.

Как видно из приведенного анализа требуется комплексный и системный подход при формировании и дальнейшей реализации Транспортной стратегии РФ до 2035 года. Кроме того, не следует забывать о целях предыдущих Стратегий (2020 и 2030), так как не все они достигнуты, а соответствующие задачи не решены до сих пор. Например, из проекта Транспортной стратегии РФ до 2035 года исчезло упоминание о строительстве низконапорной плотины на Волге в Нижегородской области (Городецкий район) и ряде других задач.

#### **Список литературы:**

1. Мустапаев, И.Х. Внедрение программно-целевых методов планирования бюджетных расходов в Российской Федерации // Матрица научного познания. 2018. №2. С. 17-22.
2. Попадюк, Н.К. «Третье пришествие» программно-целевых методов в систему государственного управления и местного самоуправления /Н.К. Попадюк, О.С. Семкин // Вестник университета (Государственный университет управления). 2014. - №13. - С. 64-67.
3. Рапопорт, М.В. Целевые программы как инструмент регионального развития / М.В. Рапопорт // Вестник Финансового университета. – 2015. - №1 (85). – С.129-137.
4. Кондратьев, В. Б. Инфраструктура как фактор экономического роста / В. Б. Кондратьев // Российское предпринимательство. – 2017. – Т. 11. – № 11. – С. 29–36.
5. Барсуков, К. Г. Некоторые аспекты существующего состояния транспортной инфраструктуры России / К. Г. Барсуков, О. В. Романченко // Вестник Московского университета им. С.Ю. Витте. Серия 1: Экономика и управление. – 2015. – № 2 (13). – С. 44–47.
6. Гончаренко, Е. С. Интегральная оценка МТК как производственно-технологических комплексов и объектов многоцелевого назначения. //Вестник университета. – 2015. – № 2. – С.15–20.
7. Svetlana Miloslavskaya, Elena Plotnikova. Current situation and optimization of inland waterway infrastructure financing. [http://transportproblems.polsl.pl/pl/Archiwum/2018/zeszyt3/2018t13z3\\_05.pdf](http://transportproblems.polsl.pl/pl/Archiwum/2018/zeszyt3/2018t13z3_05.pdf)
8. Svetlana Miloslavskaya, Alexander Panychev, Anna Myskina, Petr Kurenkov. Intermodal transportation using inland water transport in Russia and abroad. [https://www.researchgate.net/publication/338017512\\_Intermodal\\_transportation\\_using\\_inland\\_water\\_transport\\_in\\_Russia\\_and\\_abroad](https://www.researchgate.net/publication/338017512_Intermodal_transportation_using_inland_water_transport_in_Russia_and_abroad)
9. Svetlana Miloslavskaya, Anna Myskina. Intermodal Transportation Using Inland Water Transport in Russia and Abroad. [https://www.mateconferences.org/articles/mateconf/pdf/2021/03/mateconf\\_itmts2020\\_02012.pdf](https://www.mateconferences.org/articles/mateconf/pdf/2021/03/mateconf_itmts2020_02012.pdf)
10. Tpl. Sunday I. Basse PhD. Mr. Matthew EkpenyongNsa. Problems and Prospects of Developing Inland Water Transportation in Nigeria: The Case of Calabar River.



<https://www.iosrjournals.org/iosr-jhss/papers/Vol.%2023%20Issue7/Version-9/E2307092737.pdf>

11. Emilia Skupień, Agnieszka Tubis. Inland water transport development possibilities - Case study of Lower Vistula river. [https://www.researchgate.net/publication/286498261\\_Inland\\_water\\_transport\\_development\\_possibilities\\_-\\_Case\\_study\\_of\\_Lower\\_Vistula\\_river](https://www.researchgate.net/publication/286498261_Inland_water_transport_development_possibilities_-_Case_study_of_Lower_Vistula_river)

12. Tomasz Nowakowski, Jan Kulczyk, Emilia Skupień, Agnieszka Tubis, Sylwia Werbińska-Wojciechowska. Inland water transport development possibilities - Case study of Lower Vistula river. [https://www.researchgate.net/publication/286498261\\_Inland\\_water\\_transport\\_development\\_possibilities\\_-\\_Case\\_study\\_of\\_Lower\\_Vistula\\_river](https://www.researchgate.net/publication/286498261_Inland_water_transport_development_possibilities_-_Case_study_of_Lower_Vistula_river)

13. V.V. Bobrova, Lyubov Berezhnaya. Digitization of the transport industry in Russia: problems and prospects. DOI:10.2991/mtde-19.2019.33

14. Dezhina Irina G. Science and innovation policy of the Russian government: a variety of instruments with uncertain outcomes? <https://vgmu.hse.ru/data/2017/08/21/1174216913/Dezhina%205-2017.pdf>

## **CURRENT STRATEGIC OBJECTIVES FOR THE DEVELOPMENT OF INLAND WATER TRANSPORT, TAKING INTO ACCOUNT FOREIGN EXPERIENCE**

Dmitry V. Dreiband, Dmitry A. Korshunov

*Annotation. The article presents the author's view on the strategic objectives of the logistics development of inland water transport infrastructure through the implementation of the draft Transport Strategy for the period up to 2035. The target indicators of the development of the water transport complex of Russia on the basis of integrated and systematic approaches in the final formation of the Transport Strategy of the Russian Federation until 2035 are proposed. In addition, the results of the analysis of foreign experience in the formation of programs for the development of inland water transport, based on the experience of the United States, the European Union, China and India, are given.*

*Keywords: development strategy, coastal infrastructure, transportation, inland water transport, development programs.*

