

УДК 656.62

**Сухарев Дмитрий Николаевич**<sup>1</sup>, соискатель,

e-mail: dnsukharev@rambler.ru

**Федюшин Алексей Вячеславович**<sup>1</sup>, к.э.н., доцент

e-mail: alex05051968@yandex.ru

**Бутченко Виктор Николаевич**<sup>1</sup>, к.э.н., доцент, проректор по безопасности

e-mail: butchenko.vn@vsuwt.ru

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

### ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ КОМПЛЕКСНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

*Аннотация.* В статье рассматриваются существующие в области экономической безопасности и инфраструктурного обеспечения проблемы внутреннего водного транспорта Российской Федерации. Обращается внимание на значительное отставание развития речного транспорта страны по сравнению с конкурирующими видами транспорта. Обозначены проблемы организационно-экономического характера в рассматриваемой области. Сделаны предложения по организационному, экономическому и правовому обеспечению функционирования внутреннего водного транспорта и связанной с этим экономической безопасности страны.

*Ключевые слова:* внутренний водный транспорт, комплексная экономическая безопасность.

Речной флот с давних исторических времен являлся базовым элементом развития экономики Российского Государства. Сейчас внутренний водный транспорт (далее - ВВТ) включает в себя не только Единую глубоководную систему России, но и множество судоходных компаний, организаций, обеспечивающие судоходство и содержание внутренних водных путей страны. В регионах Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера речные суда являются и вовсе единственным средством доставки грузов, что свидетельствует о стратегическом значении внутреннего водного транспорта (ВВТ). Поэтому обеспечение комплексной (экономической и технологической) безопасности ВВТ транспорта является стратегической задачей в рамках национальной безопасности государства.

При этом практика последних трех десятилетий показала, что речной флот России и инфраструктура водных путей оказались наиболее уязвимыми перед внешними и внутренними вызовами. Последние события, происходящие в мире, обусловили принятие руководством страны дополнительных мер по повышению комплексной безопасности воднотранспортной отрасли.

Начнем с экономической безопасности. Аспекты экономической безопасности, свойственные конкретно транспортной отрасли, обусловлены особенностями транспортного производства. Можно выделить в данном определении две составляющие: способность отрасли удовлетворять потребности в перевозках; способность транспортной отрасли сохранить устойчивость функционирования всех звеньев транспортного процесса.

Проблемы ВВТ приводят к существенному сдерживанию роста экономики, необходимого для ее выживания и сопротивляемости внешним и внутренним угрозам. Возрастает риск потери устойчивости функционирования ВВТ и разрушения его инфраструктуры. Уровень технического развития, состояние производственной базы, состояние внутренних водных путей – далеко не полный перечень проблем, требующих государственного участия. Многие гидротехнические сооружения требуют серьезного ремонта, большинство единиц грузового флота отработало свой ресурс. Современных мультимодальных терминалов для организации смешанных перевозок в стране насчитываются буквально единицы, что приводит к тому, что виды транспорта функционируют в подотраслевой изоляции.

Все эти факторы, обострившиеся постоянным введением все новых и новых антироссийских санкций, привели к тому, что угрозы экономической безопасности России достигли почти предельных пороговых значений, при достижении которых экономика государства может войти в деструктивную зону. Очевидно, что требуется принятие немедленных адекватных мер по купированию угроз экономической безопасности ВВТ, причем мер не сиюминутных, а продуманных и работающих на перспективу.

Целью этих мер является налаживание безопасных и надежных маршрутов в исключительной экономической зоне нашей страны. Увеличение грузопотока по этим маршрутам за последние три года уже произошло более чем в три раза (в 2021 году почти 35 млн. тонн), а к 2024 году он должен увеличиться до 80 млн. тонн. Требуются подобные меры и для поддержания и развития внутреннего водного транспорта. Они также должны основываться, в первую очередь, на обеспечении отрасли достаточной для устойчивого функционирования грузовой базой.

Подобные инфраструктурные перемены могут быть эффективно реализованы через концепцию развития водного транспорта, которая будет учитывать и равномерное развитие «региональных экономик» и освоение новых транспортных коридоров, в том числе международных. Нельзя забывать и об обновлении речного флота, а главное, поддержание в рабочем состоянии Единой глубоководной системы России, включая ее инфраструктуру. Примером стратегического отношения к внутренним водным путям мы можем видеть во всем мире.

Наряду с реализацией «Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года» национальные проекты до 2035 года должен решить системно-комплексные проблемы водного транспорта и локализовать угрозы экономической безопасности ВВТ и национальной безопасности страны [1, 2].

Одним из основных направлений развития водных путей должно стать, на наш взгляд, их включение в освоение регионов Сибири и Дальнего Востока. На сегодняшний день более трети территории страны с наибольшими природными ресурсами не охвачено магистральными коммуникациями (автодороги и железные дороги). Крупнейшие в Евразии реки Обь-Иртыш, Енисей, Лена, Колыма как естественные пути сообщения – выключены из процесса развития экономики данных регионов, хотя до 60% перевозок в указанных регионах в летнее время осуществляется именно по этим рекам.

Для развития регионов Севера и Дальнего Востока потребуется дополнительный транспортный ресурс, который обеспечит бы надёжные грузовые коридоры в меридиональном направлении (Трассиб/БАМ – Севморпуть) и одновременно транспортную связанность территорий этих между собой и с другими регионами страны. Мощным ресурсом в данном направлении являются десятки крупных и средних и многие сотни малых рек, притоков и рукавов вместе с Единой глубоководной системой Европейской части России.

Эффективная замена железнодорожных и автоперевозок перевозками внутренним водным транспортом потребует создания линейного судоходства. Линейное судоходство обеспечит не только доставку грузов по расписанию и переработку его в соответствии с

нормативами в портах и в транспортных узлах, но и позволит значительно снизить нагрузки на экологию, особенно в мегаполисах и крупных промышленных центрах. Известно, что ВВТ наиболее экологичный по большинству параметров транспорт (по оценкам Московской государственной академии водного транспорта один автомобиль за рейс от Санкт-Петербурга до Набережных Челнов приносит экологический ущерб на сумму до 10 тыс. рублей).

Суда, речные порты, каналы, шлюзы и прочие судоходные гидротехнические сооружения все чаще становятся объектами потенциальных угроз. Тогда как их защищенность от любых актов незаконного вмешательства требует повышенного внимания руководства страны и отрасли.

Существующая система антитеррористической безопасности предусматривает защиту потенциально-опасных объектов ВВТ для профилактики и устранения последствий актов терроризма и военных конфликтов. Защищенность объектов инфраструктуры водного транспорта и транспортных средств предполагает реализацию целого комплекса мер экономического, организационного и технического характера.

Для планирования и осуществления конкретных мероприятий, касающихся оценки уязвимости объектов ВВТ, оценки эффективности обеспечения транспортной безопасности, категорирования потенциально опасных объектов, их оснащение или дооснащение необходимыми инженерно-техническими средствами охраны (ИТСО), 12.08.2010 Постановлением Правительства России № 623 утвержден Технический регламент «О безопасности внутреннего водного транспорта и связанной с ним инфраструктуры» [3].

Следует концептуально подойти к изменениям, прежде всего, в нормативной базе, регламентирующей грузовые перевозки. Необходимо найти оптимальные рамки транспортных соглашений между грузовладельцами и речным, железнодорожным и автомобильным транспортом.

Также крайне важно концептуально проработать подходы по финансовым, экономическим механизмам и административным мерам стимулирования [4, 5]:

- грузовладельцев на формирование грузовой базы с горизонтом на 10-12 лет для возможной перевозки речным транспортом;
- транспортного бизнеса и судостроительной промышленности для обновления коммерческого и технического флота для внутренних водных перевозок;
- логистических и транспортно-экспедиционных компаний для создания и функционирования линейно-грузовых перевозок;
- региональные власти для развития товаротранспортной инфраструктуры на основе федерального, регионального и частного партнерства.

#### **Список литературы:**

1. Телегин А.И., Ничипорук А.О., Коршунов Д.А. Перспективы развития внутреннего водного транспорта согласно проекта Транспортной стратегии на период до 2035 года // Транспорт: проблемы, цели, перспективы (ТРАНСПОРТ 2021): материалы всероссийской научно-технической конференции с международным участием. – Пермь: Пермский филиал ФГБОУ ВО «ВГУВТ», 2021. – С. 663–666.
2. Телегин А.И., Ничипорук А.О. Развитие перевозок грузов внутренним водным транспортом в свете Транспортной стратегии России на период до 2030 года и зарубежного опыта // Вестник транспорта Поволжья. – 2011. – №5 (29). – С. 14–21.
3. Ничипорук А.О. Современное состояние и развитие технического регулирования на внутреннем водном транспорте // «Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока». – 2012. – №2. – С. 108–111.
4. Комбинированным перевозкам на водном транспорте – особое внимание в системе государственного регулирования / А.П. Матвеев, В.Н. Бутченко, В.Н. Костров, А.О.

Ничипорук, // Сборник трудов всероссийской научно-практической конференции «Современные научные исследования: актуальные проблемы и тенденции». «Речной форум 2019». – 2019. – С. 340-347.

5. Костров В.Н., Ничипорук А.О. Современные проблемы и направления государственного регулирования на внутреннем водном транспорте // Вестник ВГАВТ. Выпуск 33. – Н. Новгород: Изд-во ФБОУ ВПО «ВГАВТ», 2012. – С. 123–127.

## **ORGANIZATIONAL, ECONOMIC AND LEGAL ASPECTS OF INTEGRATED SAFETY OF INLAND WATER TRANSPORT FUNCTIONING**

Dmitry N. Sukharev, Alexey V. Fedyushin, Viktor N. Butchenko

*Abstract.* The article discusses the problems of inland water transport of the Russian Federation existing in the field of economic security and infrastructure support. Attention is drawn to the significant lag in the development of the country's river transport compared to competing modes of transport. Problems of organizational and economic nature in the area under consideration are identified. Proposals have been made on the organizational, economic and legal support of the functioning of inland water transport and the related economic security of the country.

*Keywords:* inland water transport, integrated economic security.