

УДК 656.62

Сухарев Дмитрий Николаевич<sup>1</sup>, руководитель службы  
e-mail: dnsukharev@rambler.ru

<sup>1</sup> АО «Русатом Оверсиз», г. Москва, Россия.

### УПРАВЛЕНИЕ УСТОЙЧИВЫМ РАЗВИТИЕМ ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

*Аннотация.* В статье выполнен сравнительный анализ проведенных в последние годы научных исследований в области управления развитием транспортного комплекса и его воднотранспортной логистической инфраструктуры в России. Проведена группировка научных работ разных авторов по направлениям, а также даны предложения по дальнейшему развитию научных исследований. Отмечено, что наибольший интерес для ученых на речном транспорте представляют направления оптимизации издержек и повышения эффективности, совершенствования механизмов государственного регулирования и государственно-частного партнерства, комплексного развития транспортной отрасли и формирования опорной сети комбинированных грузовых терминалов.

*Ключевые слова:* внутренний водный транспорт, инфраструктура, государственное регулирование.

В условиях длительного морального и физического износа инфраструктуры и подвижного состава речного транспорта, несоответствия производственных мощностей судоходных компаний, портов и других организаций внутреннего водного транспорта новым реалиям функционирования и геополитической обстановке, актуальным становится вопрос совершенствования управления устойчивым развитием транспортного комплекса.

В связи с этим представляет интерес проведение анализа выполненных в данной области исследований, современного состояния научного и методического обеспечения применительно к области государственного регулирования на водном транспорте, а также выявление неохваченных или недостаточно проработанных исследователями сфер и перспективных направлений развития государственного регулирования в отношении портовой инфраструктуры и развития транспортных узлов на базе речных портов.

Среди исследований, посвященных проблематике управления развитием транспортного комплекса и государственного регулирования в области функционирования воднотранспортной инфраструктуры, часть сосредоточена на оптимизации издержек и повышении эффективности на внутреннем водном транспорте.

Предприятиям ВВТ необходимо обратить внимание на оптимизацию транзакционных издержек, возникающих между портом и его бизнес-партнерами, оценке конкурентоспособности морских транспортных узлов (одним из центральных элементов которых являются порты), факторам, тенденциям развития и подходам к её повышению. Развитие партнерских взаимоотношений участников транспортного узла, а также их организационное, информационное и методическое обеспечение позволят значительно увеличить потенциал взаимовыгодного и сбалансированного развития. Представляет



интерес предложение Ботнарюк М.В. [1-2] по формированию интегрированной структуры на базе нескольких морских портов для снижения транзакционных издержек. При этом функционирование данного института автор считает невозможным без поддержки со стороны государства. Производимая в работах оценка эффективности (определение эффекта синергии) учитывает лишь коммерческую эффективность портов, входящих в интегрированную структуру, необходимо дополнительно определить эффективность для других участников транспортного процесса, грузовладельцев, государственных органов и общественную полезность.

Не маловажным аспектом управлением устойчивым развитием организации, является грамотно выстроенная менеджментом система внутренних контролей (СВК) позволяющая отслеживать исполнение запланированного в целях достижения установленных ключевых показателей эффективности организации и самое главное предотвращать возникновение отклонений и рисков в процессе деятельности предприятия. Помочь в этом менеджменту организации может разработанная Кудрявцевой И.Ю. [3-4] методика оценки предприятий речного транспорта в разрезе компонентов СВК. Разработанная модель оценки состояния СВК предприятия, а также оценки эффективности ее функционирования, предполагает использование качественных и количественных показателей, на основе которых рассчитывается интегральный показатель оценки эффективности СВК, в том числе в разрезе каждого компонента с учетом внешних и внутренних факторов.

Если говорить о внешних факторах, то объективной сложившейся реальностью для участников внутренних водных перевозок России явилось введение рядом западных стран санкций, что негативно сказалось на прогнозах развития транзитных транспортных коридоров и снижению внутренних транспортных потоков, требующих времени на переориентацию в сторону стран ближнего востока и Азии, Домниной О.Л. проведен анализ сложившейся ситуации с перевозкой грузов до и после введения санкций, связанных с изменившейся геополитической обстановкой в мире [5]. На основе информации из открытых источников обобщаются последствия введения санкций и указываются «основные болевые точки», показаны основные направления работы по снижению последствий от их введения. Данное исследование является очень актуальным и перспективным для дальнейшей углубленной проработки, предприятиям ВВТ может использоваться как источник для получения статистических данных о текущем состоянии различных видов транспорта, однако требует уточнения и более углубленного изучения, поскольку построено на открытых источниках и может обладать определенной долей погрешности.

В развитие обозначенной предыдущим автором проблематики издержек от санкций, Холопов К.В. провел оценку международного аспекта «Транспортной стратегии РФ до 2030 года с прогнозом до 2035 года» и указал на необходимость внесения в этот программный документ изменений на стадии его реализации [6]. Предложено переориентировать транспортную сеть России с транзитной схемы, направленной на встраивание в международную глобальную транспортную сеть, на формирование внутренней самодостаточной сети логистических цепочек, направленную на национальные интересы страны. Проведенное исследование перспективно, однако содержит в себе только концептуальные верхнеуровневые идеи развития транспортной инфраструктуры страны и требует дальнейшего более глубокого анализа и исследования.

К внешним факторам также можно отнести государственное управление и регулирование деятельности транспортной отрасли и её отдельных инфраструктурных объектов, в данной тематике интерес представляет работа Скрынника А.М., поскольку рассматривает вопросы совершенствования и развития государственного регулирования на морском и речном транспорте [7]. Кроме предложений по развитию государственно-частного партнерства (ГЧП) в форме концессий автор предлагает создать на речном транспорте ФГУП «Росречпорт» (аналог ФГУП «Росморпорт»). На уровне портов (речных и морских) предлагается введение соответствующих администраций с целью усиления





функции контроля и взаимодействия с государственными органами. Для оптимизации работы речного транспорта в исследовании Скрынника А.М. предлагается ввести на региональном уровне единую транспортную структуру, а эффективность совершенствования управления водным транспортом оценивать с учетом транспортного и внутранспортного (социального, экологического) эффектов.

Управление процессом развития, несет в себе одну из ключевых ролей в построении новой эффективной системы внутреннего водного транспорта России и в статье Бафанова А.П. [8] представлен авторский подход к решению актуальной научно-практической задачи по разработке методики обоснования экономической устойчивости оператора пассажирских перевозок, работающего в комбинированной системе на основе взаимодействия со смежными видами транспорта при организации эффективного маршрута. Представлены результаты анализа основных показателей деятельности пассажирского транспорта на внутренних водных путях. Отмечается тенденция увеличения спроса на комбинированные маршруты пассажирских перевозок в региональном и межрегиональном сообщениях. Разработан подход к обоснованию экономической устойчивости операторов комбинированных пассажирских перевозок в виде дерева свойств модели оценки и ключевых индикаторов, с применением коэффициентов, учитывающих особенности работы внутреннего водного транспорта.

Как видно из представленного анализа отдельных источников и рассматриваемых в них вопросах, к основным направлениям исследований в области управления развитием транспортного комплекса применительно к речному транспорту следует отнести: оптимизацию издержек и повышение эффективности на речном транспорте; развитие государственной поддержки транспортной инфраструктуры на речном транспорте в форме ГЧП и аналогичных механизмов взаимодействия государства с частным сектором; государственное регулирование деятельности речного транспорта, его экономические, организационные и нормативно-правовые аспекты.

Проведённый анализ содержит в себе набор научных вопросов, требующих углубленного научного исследования. Представленные результаты анализа применительно к сфере научно-исследовательского обеспечения управления развитием транспортного комплекса позволяют определить наиболее изученные и проработанные области, а также сформулировать потенциальные и перспективные направления для проведения последующих исследований.

Подобное исследование позволит выработать единый, всесторонний методический подход к формированию адекватной, отвечающей современным условиям, взвешенной государственной политики в области регулирования деятельности речных портов, а также выработке мер и механизмов поддержки, развития и повышения эффективности воднотранспортных узлов.

### **Список литературы:**

1. Ботнарюк М.В. Определение значимости индикаторов достижения целей при построении системы управления предприятий транспортной отрасли в цифровой экономике / М.В. Ботнарюк, М.И. Класовская // Морские интеллектуальные технологии. – 2021. – №2-4(52). – С. 146–152.
2. Ботнарюк М.В. К вопросу о новых направлениях развития портовой инфраструктуры / М.В. Ботнарюк, С.И. Кондратьев // Вестник ГМУ им. адм. Ф.Ф. Ушакова. – 2016. – №1(14). – С. 47–49.
3. Кудрявцева И.Ю. Место внутреннего контроля в системе управления предприятиями водного транспорта / И.Ю. Кудрявцева // Мировые научные исследования современности: возможности и перспективы развития. Материалы XVI международной научно-практической конференции. Часть 1. – Ставрополь, 2022. – С. 649-652.





4. Кудрявцева И.Ю. Проблемы организации внутреннего контроля на предприятиях водного транспорта / И.Ю. Кудрявцева // Труды конгресса «Великие реки». – Н. Новгород, 2020. URL: [http://вф-река-море.рф/2020/PDF/13\\_6.pdf](http://вф-река-море.рф/2020/PDF/13_6.pdf) (дата обращения: 8.05.2023)

5. Домнина О.Л. Влияние санкций на перевозку грузов / О.Л. Домнина // Актуализация транспортной стратегии России как необходимое условие обеспечения экономического прорыва и национальной безопасности страны на этапах геополитического противостояния. Коллективная монография. Часть II. – М.-Н.Новгород: ВГУВТ, 2023. – С. 105-113.

6. Холопов К.В. О транспортной стратегии Российской Федерации (международный аспект) / К.В. Холопов // Актуализация транспортной стратегии России как необходимое условие обеспечения экономического прорыва и национальной безопасности страны на этапах геополитического противостояния. Коллективная монография. Часть I. – М.-Н.Новгород: ВГУВТ, 2023. – С. 135-138.

7. Скрынник А. М. Формирование системы управления на водном транспорте Приазовья / А.М. Скрынник // 100 наций. – 2004. – № 5-6.

8. Бафанов А.П. Методический подход к обоснованию экономической устойчивости операторов комбинированных пассажирских перевозок / А.П. Бафанов // Научные проблемы водного транспорта. – 2022. – №72(3). – С. 90–101. DOI: <https://doi.org/10.37890/jwt.vi278>

## **MANAGEMENT OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICS INFRASTRUCTURE OF INLAND WATER TRANSPORT**

Dmitry N. Sukharev

*Abstract.* The article contains a comparative analysis of scientific research carried out in recent years in the field of management of the development of the transport complex and its water transport logistics infrastructure in Russia. A grouping of scientific works by different authors in the areas was carried out, as well as proposals for the further development of scientific research were given. It was noted that the greatest interest for scientists in river transport is the areas of cost optimization and efficiency improvement, improvement of state regulation mechanisms and public-private partnership, integrated development of the transport industry and the formation of a support network of combined cargo terminals.

*Keywords:* inland water transport, infrastructure, state regulation.

