

ЭКОНОМИКА, ЛОГИСТИКА И МЕНЕДЖМЕНТ НА ТРАНСПОРТЕ

ECONOMICS, LOGISTICS AND TRANSPORT MANAGEMENT

УДК 351.791; 656.621/.626

DOI: <https://doi.org/10.37890/jwt.vi67.189>

Программно-целевые задачи формирования и логистического развития объектов береговой инфраструктуры на внутреннем водном транспорте

Д.В. Дрейбанд¹

Д.А. Коршунов¹

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9908-4026>

¹*Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия*

Аннотация. В статье излагается программно-целевой подход к государственному управлению экономикой и транспортным комплексом России, дополненный авторами. Во введении описываются основные программы развития отраслей народного хозяйства и обосновывается актуальность исследования. Далее в разделе «методы» ставятся задачи логистического развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта путем реализации программно-целевых форм взаимодействия при реализации национальных целей развития. Также приводятся результаты анализа проекта стратегии развития транспорта России на период до 2035 года, на основании которых авторами предлагаются проекты стратегического развития перевозок по внутренним водным путям. Предложены целевые показатели развития воднотранспортного комплекса России на основе схемы программно-целевых форм взаимодействия для реализации национальных целей развития. В заключительной части статьи на дальнейшее обсуждение выносятся результаты исследования, свидетельствующие о необходимости комплексного и системного подходов при окончательном формировании Транспортной стратегии РФ до 2035 года

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

Program and target tasks for the formation and logistics development of coastal infrastructure facilities in inland water transport

Dmitry V. Dreyband¹

Dmitry A. Korshunov¹

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9908-4026>

¹*Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia*

Abstract. The article describes the program-target approach to the state management of the economy and transport complex of Russia, supplemented by the authors. The introduction describes the main programs for the development of branches of the national economy and justifies the relevance of the study. Further, in the section "methods", the tasks of logistics development of inland water transport infrastructure are set by implementing program-target forms of interaction in the implementation of national development goals. The results of the analysis of the draft strategy for the

development of transport in Russia for the period up to 2035 are also presented, on the basis of which the authors propose projects for the strategic development of transport by inland waterways. The target indicators of the development of the water transport complex of Russia are proposed on the basis of the scheme of program-target forms of interaction for the implementation of national development goals. In the final part of the article, the results of the study are presented for further discussion, indicating the need for an integrated and systematic approach to the final formation of the Transport Strategy of the Russian Federation until 2035.

Keywords: development strategy, coastal infrastructure, transportation, river transport, development programs.

Введение

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.

Методы государственного регулирования

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]. Таким образом на сегодняшний день сформированы 46 государственных программ по 5 направлениям: «Новое качество жизни», «Инновационное развитие и модернизация экономики», «Обеспечение национальной безопасности», «Сбалансированное региональное развитие», «Эффективное государство». В состав таких госпрограмм входят¹:

- федеральные целевые программы;
- федеральные проекты;
- отдельные мероприятия;
- ведомственные целевые программы.

Для повышения эффективности государственного управления в соответствии с основными стратегическими направлениями развития страны определены 12 нацпроектов и комплексный план модернизации и расширения магистральной транспортно-логистической инфраструктуры². С учётом данного разделения федеральные целевые программы сгруппированы и отнесены к определённому национальному проекту и комплексному плану (рис. 1).

В состав государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»³ входит федеральный проект «Транспортно-логистические центры», в рамках реализации которого планируется сформировать на территории страны опорную сеть транспортно-логистических центров. Данным проектом

¹ Интернет-ресурс <https://programs.gov.ru/Portal/>

² Указ Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»

³ Государственная программа РФ «Развитие транспортной системы», утверждённая постановлением Правительства РФ от 20 декабря 2017 года №1596.

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 года⁴. 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.

Результаты

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].

⁴ Стратегия социально-экономического развития Нижегородской области до 2035, утвержденная постановлением Правительства Нижегородской области от 21 декабря 2018 года № 889.

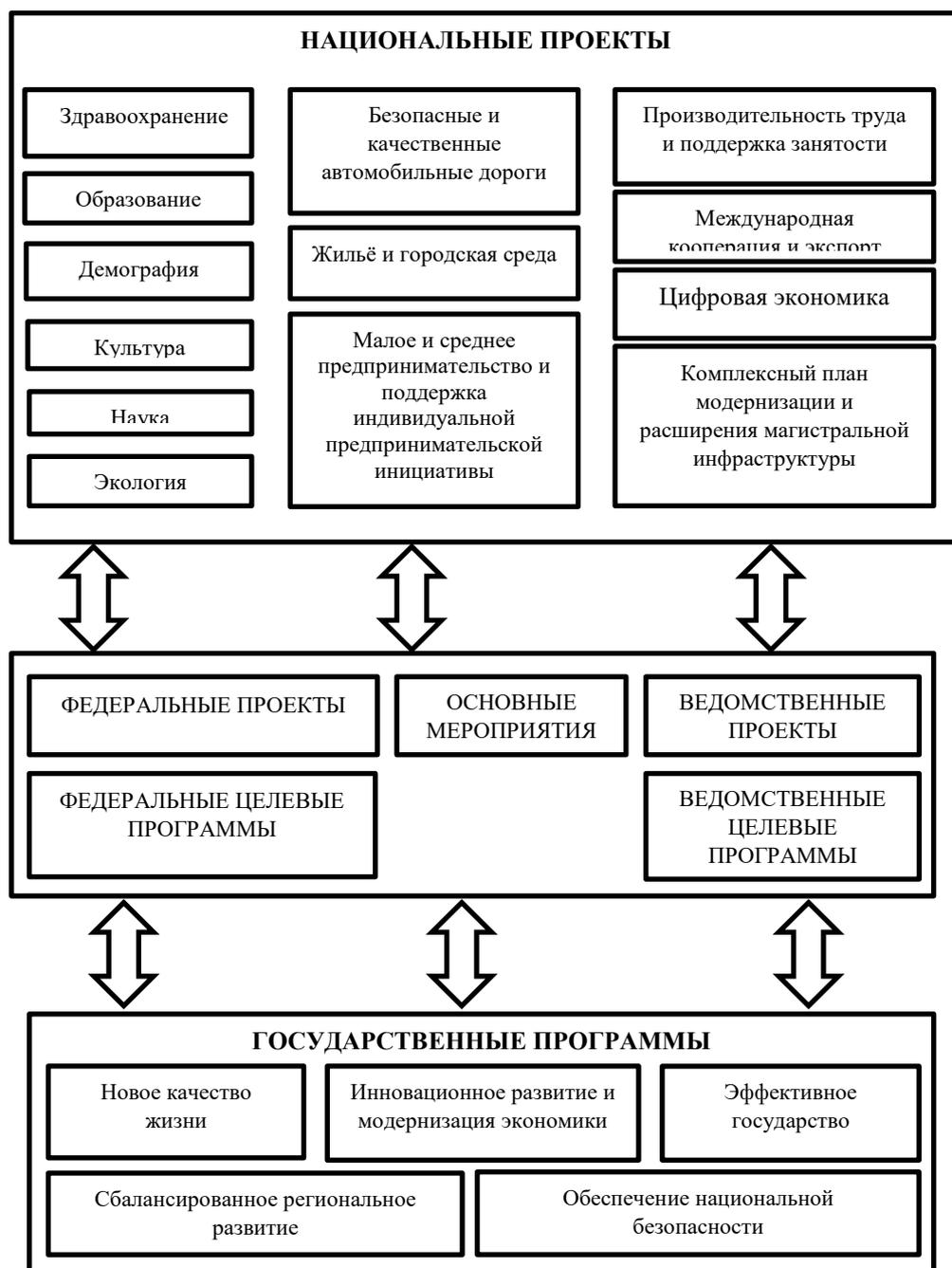


Рис. 1. Схема программно-целевых форм взаимодействия для реализации национальных целей развития

Fig. 1. Scheme of program-target forms of interaction for the implementation of national development goals

Для повышения эффективности реализации государственных программ и прогрессивных мероприятий в национальных проектах необходима разработка механизма ускорения принятия управленческих решений, корректировки и

согласования изменений мероприятий и ресурсов. В целом интеграция национальных проектов, государственных программ, федеральных целевых программ и проектов должна соответствовать отраслевым принципам формирования и прогрессивной системе программно-целевого планирования [3].

Актуальность создания мультимодальных транспортно-логистических центров подтверждается Транспортной стратегией Российской Федерации до 2035 года⁵. Реализации стратегии, выполнение её основных положений и направлений развития, является основой для разработки и наполнения реальными проектами государственных программ, федеральных и национальных проектов [4].

Основными сдерживающими факторами для развития отрасли транспорта являются инфраструктурные ограничения, отсутствие современных крупных мультимодальных транспортно-логистических комплексов с прогрессивными инновационными технологиями работы [5]. 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 перевозчиками⁵.

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 перевозок⁶ 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 [6, 7].

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. На примере Нижегородской области авторами статьи предлагается следующая схема программно-целевого взаимодействия для создания ТЛЦ в Нижегородской области (рис.2).

На основе многолетнего накопленного опыта применения программно-целевых методов управления экономикой страны, достижения конкретных показателей и целей, наиболее универсальным и системным, удобным и практичным инструментом реализации государственной политики представляется использование целевых программ [8].

Если говорить о развитии воднотранспортного комплекса страны в целом, то можно отметить следующие особенности формирования целей и задач проекта новой Транспортной стратегии (рис.3).

Более детальный обзор представленных на рис. 3. предложений выглядит следующим образом:

⁵ Интернет-ресурс <https://omorrss.ru/upload/files/Проект%20Транспортной%20стратегии%20на%20период%20до%202035%20г..pdf>

⁶ Стратегия развития ВВТ РФ на период до 2030 года, утверждённая распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 г. N 327-р.

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 связности 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 может 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 будут 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).

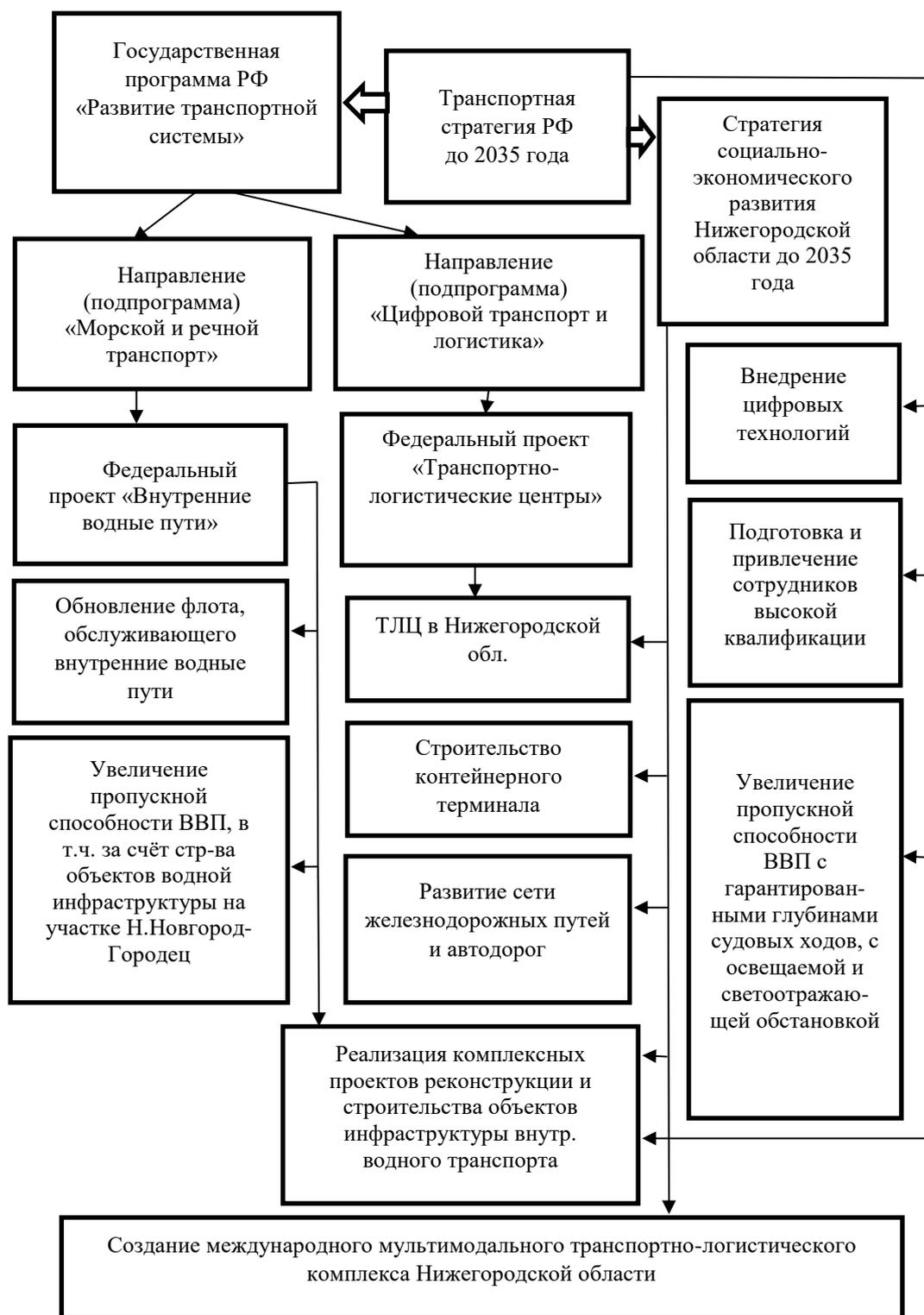


Рис.2. Схема программно-целевого взаимодействия для создания ТЛЦ в Нижегородской области

Fig. 2. Scheme of program-target interaction for the creation of TLC in Nizhny Novgorod region

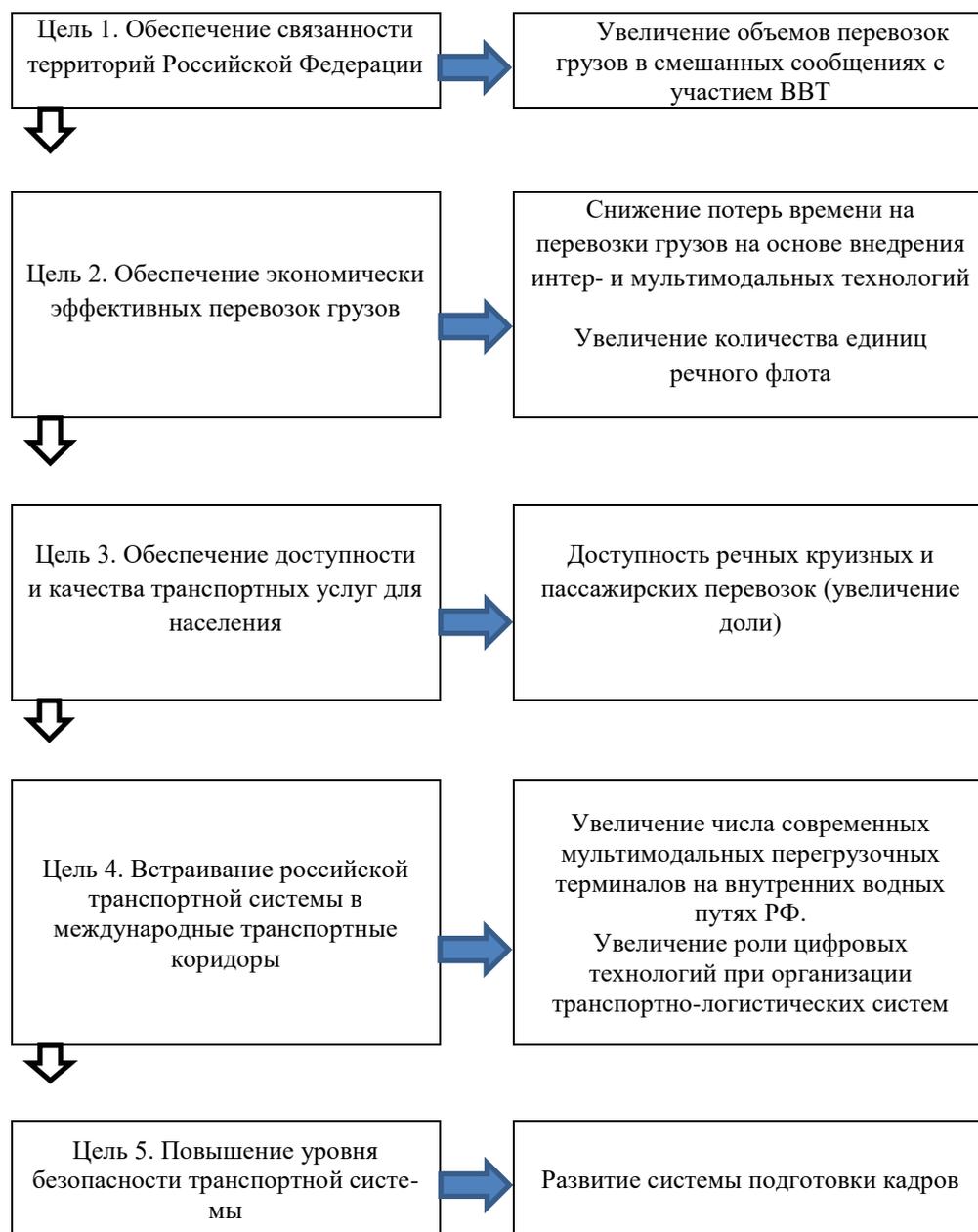


Рис. 3. Целевые показатели по развитию воднотранспортного комплекса России
Fig. 3. Target indicators for the development of the water transport complex in Russia

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).

На дальнейшее обсуждение авторы 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 [9-16]. Похожие проблемы актуальны не зависимо от государственной принадлежности и являются насущной необходимостью для развития внутреннего водного транспорта, где он существует.

Выводы

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. Бирюкова, Т.С. Программно-целевое планирование социально-экономического развития // Экономика и Социум. 2016. № 7. С. 27-30.
4. Рапопорт, М.В. Целевые программы как инструмент регионального развития / М.В. Рапопорт // Вестник Финансового университета. – 2015. - №1 (85). – С.129-137.
5. Кондратьев, В. Б. Инфраструктура как фактор экономического роста / В. Б. Кондратьев // Российское предпринимательство. – 2017. – Т. 11. – № 11. – С. 29–36.
6. 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.
7. Гончаренко, Е. С. Интегральная оценка МТК как производственно-технологических комплексов и объектов многоцелевого назначения. //Вестник университета. – 2015. – № 2. – С.15–20.
8. Наумова, Л. В. Методические аспекты развития механизмов распределения бюджетных средств при проектной реализации государственных программ Российской Федерации / Л. В. Наумова, В. В. Клевцов // Финансовая жизнь. - 2017. - № 1. - С.103-108.
9. Svetlana Miloslavskaya, Elena Plotnikova. Current situation and optimization of inland waterway infrastructure financing. http://transportproblems.polsl.pl/pl/Archiwum/2018/zeszyt3/2018t13z3_05.pdf (дата обращения: 06.04.2021).
10. 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 (дата обращения: 08.04.2021)
11. Svetlana Miloslavskaya, Anna Myskina. Intermodal Transportation Using Inland Water Transport in Russia and Abroad. https://www.matec-conferences.org/articles/matecconf/pdf/2021/03/matecconf_itmts2020_02012.pdf (дата обращения: 08.04.2021).
12. Tpl. Sunday I. Basseyy 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> (дата обращения: 08.04.2021)

13. 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 (дата обращения: 06.04.2021)
14. 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 (дата обращения: 08.04.2021)
15. V.V. Bobrova, Lyubov Berezhnaya. Digitization of the transport industry in Russia: problems and prospects. DOI:10.2991/mtde-19.2019.33
https://www.researchgate.net/publication/333399560_Digitization_of_the_transport_industry_in_Russia_problems_and_prospects (дата обращения: 08.04.2021).
16. 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> (дата обращения: 08.04.2021)

References

1. Mustapaev, I.H. Vnedrenie programmno-celevykh metodov planirovaniya byudzhetykh raskhodov v Rossijskoj Federacii // *Matrica nauchnogo poznaniya*. 2018. №2. С. 17-22.
2. Popadyuk, N.K. «Tret'e prishestvie» programmno-celevykh metodov v sistemu gosudarstvennogo upravleniya i mestnogo samoupravleniya /N.K. Popadyuk, O.S. Semkin // *Vestnik universiteta (Gosudarstvennyj universitet upravleniya)*. 2014. - №13. - S. 64-67.
3. Biryukova, T.S. Programmno-celevoe planirovanie social'no-ekonomicheskogo razvitiya // *Ekonomika i Socium*. 2016. № 7. С. 27-30.
4. Rapoport, M.V. Celevye programmy kak instrument regional'nogorazvitiya / M.V. Rapoport // *Vestnik Finansovogo universiteta*. – 2015. - №1 (85). – S.129-137.
5. Kondrat'ev, V. B. Infrastruktura kak faktor ekonomicheskogo rosta / V. B. Kondrat'ev // *Rossijskoe predprinimatel'stvo*. – 2017. – Т. 11. – № 11. – S. 29–36.
6. Barsukov, K. G. Nekotorye aspekty sushchestvuyushchego sostoyaniya transportnoj infrastruktury Rossii / K. G. Barsukov, O. V. Romanchenko // *Vestnik Moskovskogo universiteta im. S.YU. Vitte. Seriya 1: Ekonomika i upravlenie*. – 2015. – № 2 (13). – S. 44–47.
7. Goncharenko, E. S. Integral'naya ocenka MTK kak proizvodstvenno-tehnologicheskikh kompleksov i ob"ektov mnogocelevogo naznacheniya. // *Vestnik universiteta*. 2015. № 2. S.15–20.
8. Naumova, L. V. Metodicheskie aspekty razvitiya mekhanizmov raspredeleniya byudzhetykh sredstv pri proektnoj realizacii gosudarstvennykh programm Rossijskoj Federacii / L. V. Naumova, V. V. Klevcov // *Finansovaya zhizn'*. - 2017. - № 1. -S.103-108.
9. Svetlana Miloslavskaya, Elena Plotnikova. Current situation and optimization of inland waterway infrastructure financing.
http://transportproblems.polsl.pl/pl/Archiwum/2018/zeszyt3/2018t13z3_05.pdf (data obrashcheniya: 06.04.2021).
10. 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 (data obrashcheniya: 08.04.2021)
11. Svetlana Miloslavskaya, Anna Myskina. Intermodal Transportation Using Inland Water Transport in Russia and Abroad. https://www.matec-conferences.org/articles/mateconf/pdf/2021/03/mateconf_itmts2020_02012.pdf (data obrashcheniya: 08.04.2021).
12. Tpl. Sunday I. Basseyy 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> (data obrashcheniya: 08.04.2021)
13. 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 (data obrashcheniya: 06.04.2021)
14. 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 (data obrashcheniya: 08.04.2021)

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

https://www.researchgate.net/publication/333399560_Digitization_of_the_transport_industry_in_Russia_problems_and_prospects (data obrashcheniya: 08.04.2021).

16. 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> (data obrashcheniya: 08.04.2021)

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Коршунов Дмитрий Александрович, к.э.н.,
доцент, доцент кафедры логистики и
маркетинга, Волжский государственный
университет водного транспорта (ФГБОУ ВО
«ВГУВТ»), 603950, г.Нижний Новгород,
ул.Нестерова, 5, e-mail: voi82@yandex.ru

Dmitry A. Korshunov, Ph.D. in Economic
Science, Associate professor of the Department
of Logistics and Marketing, Volga State
University of Water transport, 5, Nesterov str.
Nizhny Novgorod, 603950, e-mail:
voi82@yandex.ru

Дрейбанд Дмитрий Владимирович, к.э.н.,
доцент, доцент кафедры управления
транспортом, Волжский государственный
университет водного транспорта (ФГБОУ ВО
«ВГУВТ»), 603950, г.Нижний Новгород,
ул.Нестерова, 5, e-mail: dreiband_dv@inbox.ru

Dmitry V.Dreiband, Ph.D. in Economic
Science, Associate Professor, Associate Professor
of the Department of Transport Management,
Volga State University of Water Transport,
603950, Nizhny Novgorod, Nesterov str., 5, e-
mail: dreiband_dv@inbox.ru

Статья поступила в редакцию 08.04.2021; опубликована онлайн 15.06.2021
Received 08.04.2021; published online 15.06.2021