

УДК 656.6

<https://doi.org/10.37890/jwt.v69.225>

Совершенствование процедуры выдачи разрешения на плавание судов под иностранным флагом по внутренним водным путям Российской Федерации

А.И. Торотенкова¹

ORCID: 0000-0003-0490-4077

В.В. Цверов¹

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

Аннотация. В статье рассмотрены вопросы организации плавания судов под флагами иностранных государств по внутренним водным путям России. Рассмотрены актуальность и проблемы международных перевозок по внутренним водным путям России. Евразийская экономическая интеграция, международный грузопоток «Север – Юг». Важнейшие внутренние водные пути международного значения (СМВП), магистральные водные пути Е-50. Предлагается усовершенствовать процедуру получения разрешения на плавание судов под флагами иностранных государств по внутренним водным путям России. Рекомендован состав мер по развитию рассматриваемого вида деятельности. Проведен анализ получения доходов от прохода судов под флагами иностранных государств по внутренним водным путям России.

Ключевые слова: судно под иностранным флагом, разрешение на плавание, внутренние водные пути России, перевозки грузов/пассажиров, разрешение на плавание, магистральные водные пути, получение дохода.

Improvement of the permit issuance procedure for foreign-flagged vessels sailing on inland waterways of the Russian Federation

Arina. I. Torotenkova¹

ORCID: 0000-0003-0490-4077

Vladimir. V. Tsverov¹

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

Abstract. The article deals with the organization of foreign-flagged ships sailing on inland waterways of the Russian Federation

The article considers the relevance and problems of international shipping on inland waterways of the Russian Federation. Eurasian economic integration, international cargo flow "North-South". The most important inland waterways of international importance (AGN), E-50 main waterways. It is suggested to improve the procedure for obtaining permission for foreign-flagged vessels sailing on inland waterways of the Russian Federation. A set of measures for the development of the considered type of activity is recommended. The analysis of income earning from the passage of foreign-flagged vessels on inland waterways of the Russian Federation is carried out.

Keywords: foreign-flagged vessel, sailing permit, inland waterways, cargo/passenger transportation, main waterways, income earning.

Введение

В России, как и в других странах, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей экономики. Транспортный комплекс обеспечивает как географическую связанность между территориями страны, так и экономическую связанность всех отраслей экономики.

Одной из целей Транспортной стратегии России [3, 4, 7, 8] является встраивание транспортной системы в мировую транспортную сеть.

Встраивание транспортной системы в мировую транспортную сеть способствует достижению другими отраслями экономики сразу нескольких национальных целей – в первую очередь вхождение в пятёрку крупнейших экономик и создание в базовых отраслях экспортно-ориентированного сектора.

Кроме того, встраивание в мировую транспортную сеть позволяет полнее использовать экспортный и транзитный потенциал территории страны.

Важнейшим трендом для российского транспортного сектора является евразийская экономическая интеграция – в первую очередь, реализация скоординированной (согласованной) транспортной политики в рамках ЕАЭС и следующих приоритетных направлений, отвечающих интересам Российской Федерации:

- формирование перечня приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов;
- совместная реализация значимых инфраструктурных проектов на евразийском пространстве;
- развитие транспортных коридоров, в том числе трансконтинентальных и межгосударственных;
- увеличение пассажирских и грузовых перевозок с целью реализации транзитного и логистического потенциала ЕАЭС;
- создание и развитие транспортной инфраструктуры на территориях государств-членов ЕАЭС в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг» [1, 5].

При реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики также учитываются инициативы по сопряжению повестки развития Евразийского экономического союза и «Экономического пояса Шелкового пути» в рамках продвижения идеи Большой Евразии.

Международная кооперация и экспорт

Международный грузопоток по МТК «Север – Юг» определяется, главным образом, объемами транспортных связей между Россией и Азербайджаном. При этом существует потенциал привлечения транзитных грузопотоков из стран Ближнего Востока, Индии и Пакистана в направлении стран Северной и Западной Европы.

Проект реализуется на основе межправительственного Соглашения о международном транспортном коридоре «Север – Юг», подписанного Россией, Индией и Ираном в г. Санкт-Петербурге в 2000 г. Позднее к Соглашению присоединились Азербайджан, Армения, Белоруссия, Казахстан, Оман и Сирия. Депозитарием Соглашения является Иран. Устав Координационного Совета МТК «Север – Юг» был утвержден в 2002 году в г. Санкт-Петербурге на встрече министров транспорта стран-участниц.

МТК «Север – Юг» предусматривает три основных маршрута следования грузов:

1. Транскаспийский – через порты Астрахань, Оля, Махачкала, иранские порты Анзели, Ноушехр и Амирабад. Роль железных дорог в этом маршруте заключается в доставке грузов в порты и вывозе их из портов.

2. Восточная ветка коридора – прямое железнодорожное сообщение через Казахстан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана по действующему пограничному переходу Теджен-Серахс.

3. Западная ветка коридора – сухопутное сообщение по западному побережью Каспийского моря между Ираном, Азербайджаном и РФ без использования морского и внутреннего водного транспорта.

Кроме того, транзит грузов также может осуществляться по внутренним водным путям России в направлениях Астрахань – Санкт-Петербург, Астрахань – Ростов-на-Дону. Либо непосредственно из портов прикаспийских государств в Северную и Западную Европу судами смешанного река-море плавания.

В соответствии с Европейским соглашением о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП), внутренние водные пути Единой глубоководной системы европейской части России (далее – ЕГС) от г. Санкт-Петербурга до г. Астрахань относятся к магистральным водным путям Е-50 (МТК «Север – Юг»).

На направлении «Север – Юг» предусматривается увеличение перевозок внутренним водным транспортом за счет реализации проекта по устранению узких мест от г. Городец до г. Н. Новгород и на реке Дон ниже Кочетковского гидроузла, а также за счет обеспечения круглогодичной навигации на направлении Каспий – Азов [1, 3, 9].

Через РФ проходит существенное количество транзитных путей с одной стороны континента в другую.

Национальный проект «Международная кооперация и экспорт» (в состав которого входит Федеральный проект «Логистика международной торговли»). Данный Федеральный проект (даты реализации: 1 октября 2018 года – 31 декабря 2024 года) направлен на строительство пунктов пропуска через государственную границу, цифровизацию транспортной логистики, создание проектной документации по реконструкции объектов пунктов пропуска через государственную границу. Все эти задачи нацелены на увеличение дохода от экспорта продукции и от взимания налогового обложения с транзитных путей, проходящих по территории РФ.

В рамках Национального проекта «Международная кооперация и экспорт» необходимо отметить возможность плавания судов под флагом иностранного государства по внутренним водным путям РФ.

В соответствии с пунктом 2 статьи 1 Кодекса внутреннего водного транспорта (Федеральный закон от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ) (далее – КВВТ) положения КВВТ распространяются на внутренние водные пути РФ и расположенные на них судоходные гидротехнические сооружения, причалы, порты, расположенные на внутренних водных путях РФ, суда и плавучие объекты, предназначенные для использования в целях судоходства на внутренних водных путях РФ [2].

В соответствии с абзацем 3 статьи 3 КВВТ внутренними водными путями РФ являются пути сообщения внутреннего водного транспорта, определяемые Правительством РФ. Основания для отнесения Правительством РФ поверхностных водных объектов или их части к внутренним водным путям федерального значения определены в статье 7 КВВТ. Во исполнение статьи 7 КВВТ распоряжением Правительства РФ от 19 декабря 2002 г. № 1800-р утвержден перечень внутренних водных путей РФ.

В целях реализации данного пункта изданы постановление Правительства РФ от 16 февраля 2008 г. № 85 «Об утверждении Положения о получении разрешения на право плавания судов под флагом иностранного государства по внутренним водным путям РФ» и распоряжение Правительства РФ от 5 мая 2012 г. № 734-р «Об

утверждении перечня портов, открытых для захода судов под флагом иностранных государств, и перечня внутренних водных путей РФ, по которым разрешено плавание судов под флагами иностранных государств».

Россия заинтересована в создании благоприятных условий для плавания судов под иностранным флагом по ВВП, так как они способствуют использованию транзитного потенциала страны, а их отсутствие ведет к выбору маршрутов товародвижения в обход России. В настоящее время он используется недостаточно: в IV квартале 2020 года доходов от взимания платы с иностранных судов за использование инфраструктуры внутренних водных путей администрациями бассейнов внутренних водных путей получено всего в сумме 2945,6 тыс. руб., из них с судов стран дальнего зарубежья – 145,3 тыс. руб., стран СНГ – 2800,3 тыс. руб. (из них с судов Казахстана – 383,3 тыс. руб.).

Потери наглядно видны в развитии Нового Шелкового пути (рис. 1), который дойдя до порта Актау (Казахстан) сворачивает по морскому пути на Баку (Азербайджан) и далее по железным дорогам Азербайджана и Грузии (минуя Россию) с перегрузкой в суда в портах Черного моря Батуми и Потти (Транскаспийский международный транспортный маршрута - рис. 2). Международная ассоциация «Транскаспийский международный транспортный маршрут» приступила к своей деятельности с февраля 2017 года.



Рис. 1. Новый шёлковый путь

Источник: <http://casp-geo.ru/transkapijskij-koridor-iz-kitaya-protyanut-v-avstriyu-i-gollandiyu/>

Fig. 1. New Silk Road

Source: <http://casp-geo.ru/transkapijskij-koridor-iz-kitaya-protyanut-v-avstriyu-i-gollandiyu/>



Рис. 2. Сухопутная часть Транскаспийского международного транспортного маршрута
 Источник: <http://casp-geo.ru/v-ashhabade-obsudili-novyj-transkaspiskij-transportnyj-koridor/>

Fig. 2. The land part of the Trans-Caspian international transport route
 Source: <http://casp-geo.ru/v-ashhabade-obsudili-novyj-transkaspiskij-transportnyj-koridor/>

При этом существует альтернативный бесперегрузочный водный маршрут из Каспийского моря в Черное море через Россию в судах река-море плавания: порт Актау (Казахстан) – река Волга – Волго-Донской канал – река Дон – Азовское море – Черное море (рис. 3). Следует иметь в виду, что потенциальный грузооборот через порт Актау значительный. Так за первое полугодие 2021 по Транскаспийскому международному транспортному маршруту перевезено только контейнеров в 20-футовом эквиваленте 7,4 тыс. [13]. А пропускная способность железной дороги Казахстана по Новому Шелковому пути рассчитана на 15 млн. т. [14, 15] Таким образом потенциальная перспектива получения доходов от части этого грузопотока, в случае задействования транзитного потенциала внутренних водных путей РФ только по указанному маршруту значительна.



Рис. 3. Маршрут из Каспийского моря в Азовское море

Fig. 3. Route from the Caspian Sea to the Azov Sea

Анализ существующего состояния плавания судов под иностранным флагом по внутренним водным путям Российской Федерации

В настоящее время в соответствии с вышеуказанными распоряжениями и распоряжением правительства от 30 июня 2015 г. № 1243-р для захода открыты 41 порт, в том числе 22 в европейской части страны и 19 – в азиатской части страны, большая часть участков внутренних водных путей в бассейнах крупных рек (Волхов, Нева, Свирь, Волга, Ока, Дон, Обь, Енисей, Лена, Иртыш, Амур, и др.), озерах (Онежском, Ладожском, Ильмень и др.), судоходных каналах (Волго-Донском, Волго-Балтийском, Беломорско-Балтийский, имени Москвы, Плесском, Приморском).

Плавание судов под флагами иностранных государств по внутренним водным путям осуществляется в соответствии с КВВТ. При этом в соответствии со статьей 23.1 КВВТ для осуществления прохода по внутренним водным путям РФ судов под флагом иностранного государства необходимо решение Правительства РФ.

В соответствии с постановлением Правительства РФ от 16 февраля 2008 г. № 85 основанием для подготовки проекта распоряжения Правительства РФ о разрешении на право плавания судна под флагом иностранного государства по внутренним водным путям РФ является обращение компетентного органа иностранного государства в Министерство транспорта РФ о получении разрешения на право плавания судов под флагом иностранного государства по внутренним водным путям РФ, которое должно содержать следующую информацию на русском языке: наименование судна (в случае невозможности указания названия судна на русском языке допускается указание его названия согласно международным судовым документам в латинской транскрипции); национальная принадлежность судна; наименование судовладельца; порт приписки судна; тип судна; основные размеры (длина, ширина, осадка, надводный габарит) судна; маршрут плавания судна; сведения о перевозимых грузах и пассажирах; сроки и цель прохода (количество проходов) судна по внутренним водным путям РФ (пункт 4).

Указанное обращение направляется в Министерство транспорта РФ не менее чем за 60 календарных дней до срока планируемого прохода судна под флагом иностранного государства по внутренним водным путям РФ. Этот срок установлен с учетом необходимости согласования проекта распоряжения Правительства РФ с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти.

Следует отметить, что такие сроки согласования разрешения на проход иностранных судов по внутренним водным путям РФ не способствуют развитию этого вида перевозок и в настоящее время за год таких разрешений получают порядка 40 судов . [8].

Основные выводы из анализа состояния рассматриваемого вопроса:

- 1) сроки согласования разрешения на проход иностранных судов по внутренним водным путям не способствуют развитию этого вида перевозок [8];
- 2) отсутствует доступная для логистов информация о логистических параметрах открытых для обслуживания иностранных судов речных портов [10];
- 3) состояние инфраструктуры открытых для обслуживания иностранных судов речных портов часто не соответствует современным международным требованиям.

Предлагаемая процедура получения разрешения на плавание судов под флагами иностранных государств по внутренним водным путям Российской Федерации

На основе рассмотрения процедуры получения разрешения на плавание судов под флагами иностранных государств по внутренним водным путям РФ в качестве логистического процесса и декомпозиции его на операции с последующим формированием логистической цепи процесса предлагается усовершенствовать процедуру получения разрешения на плавание судов под флагами иностранных государств по внутренним водным путям РФ (табл. 1).

Таблица 1

Изменения в процедуре получения разрешения на плавание судов под флагами иностранных государств по внутренним водным путям РФ

	Пункт	Существующая процедура	Предлагаемая процедура
1	Срок подачи заявления	Не менее чем за 60 дней до планируемого прохода	Не менее чем за 10 дней до планируемого прохода
2	Кем подается заявление	Обращение компетентного органа иностранного государства	Судовладельцем или его представителем
3	Куда подается заявление	В Министерство транспорта РФ	В Федеральное агентство морского и речного транспорта
4	Способ подачи заявления	Посредством почтовой связи или по адресу электронной почты в соответствии с контактной информацией Министерства транспорта РФ	Посредством почтовой или факсимильной связи, или по адресу электронной почты в соответствии с контактной информацией, размещенной на официальном сайте Федерального агентства морского и речного транспорта в сети «Интернет».
5	Перечень информации, содержащейся в заявлении	Обращение содержит следующую информацию на русском языке: а) наименование судна (в случае невозможности указания названия судна на русском языке допускается указание его названия согласно международным судовым документам в латинской транскрипции); б) национальная принадлежность судна; в) наименование судовладельца; г) порт приписки судна; д) тип судна; е) основные размерения (длина, ширина, осадка, надводный габарит) судна; ж) маршрут плавания судна; з) сведения о перевозимых грузах и пассажирах; и) сроки (количество проходов) и цель прохода судна по внутренним водным путям РФ.	Заявление содержит информацию на русском языке, как и в существующей процедуре. К заявлению прилагаются: копии судовых документов; копия документа, удостоверяющего личность заявителя; документ, подтверждающий полномочия лица, подписавшего заявление от своего имени или от имени судовладельца; заверенная страховщиком копия страхового полиса (страхового сертификата) или документ, который подтверждает финансовое обеспечение страховых рисков.

6	Направление заявления на согласование	В Министерство иностранных дел РФ, Министерство обороны РФ, Федеральную службу безопасности РФ, Федеральную таможенную службу, Министерство сельского хозяйства РФ и Федеральную службу по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека посредством электронного документооборота.	В Министерство иностранных дел РФ, Министерство обороны РФ Федеральную службу безопасности РФ, Федеральную таможенную службу, Федеральное агентство по рыболовству, Федеральную службу по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека и Администрации бассейнов внутренних водных путей (по маршруту следования судна) посредством почтовой или факсимильной связи, или межведомственной системы электронного документооборота, или по адресу электронной почты.
7	Срок согласования заявления	Срок согласования не может превышать 10 календарных дней со дня их поступления на рассмотрение	Срок согласования в течение 5 календарных дней после направления копии заявления
8	Решение о выдаче заявления	Министерство транспорта РФ направляет подготовленный и согласованный с федеральными органами исполнительной власти проект распоряжения Правительства о разрешении прохода судна под иностранным флагом по ВВП РФ.	Федеральным агентством морского и речного транспорта принимается решение о выдаче разрешения на проход судна принимается не позднее 8 календарных дней со дня регистрации заявления и оформляется распоряжением
9	Срок уведомления заявителя о принятом решении	Министерство транспорта РФ уведомляет компетентный орган иностранного государства, а при обращении судоремонтной организации - судоремонтную организацию о принятом Правительством РФ решении в течение 5 календарных дней с даты его принятия.	Федеральное агентство морского и речного транспорта, не позднее дня, следующего за днем принятия такого решения, направляется посредством почтовой или факсимильной связи, или по адресу электронной почты заявителю, а также размещается на официальном сайте Федерального агентства морского и речного транспорта.

Результаты

Исходя из данных Таблицы 1, можно сделать следующие выводы:

- срок подачи заявления, а соответственно, и срок принятия решения о разрешении прохода судна под иностранным флагом по ВВП РФ меньше по предлагаемой процедуре в 6 раз по сравнению с существующей процедурой;
- согласование заявления/проекта распоряжения Правительства РФ примерно с одинаковым количеством федеральных органов исполнительной власти;
- способ подачи заявления одинаково удобен в обоих случаях.

Таким образом, предлагаемая процедура позволяет возможным сократить срок получения разрешения на проход судна под иностранным флагом по внутренним водным путям РФ.

Также предлагается информацию относительно предельных значений основных размерений судна (длина, ширина, осадка, надводный габарит), которая должна быть отражена в подаваемом заявлении и обращении, размещать на официальном сайте Федерального агентства морского и речного транспорта.

Сокращение срока получается исходя из сжатых сроков согласования заявления федеральными органами исполнительной власти и за счет отсутствия необходимости подготовки проекта распоряжения Правительства РФ.

На рис. 4 можно сравнить по времени предлагаемую процедуру получения разрешения на плавание судов под флагом иностранного государства по внутренним водным путям РФ с процедурой по постановлению Правительства РФ от 16 февраля 2008 г. № 85 «Об утверждении Положения о получении разрешения на право плавания судов под флагом иностранного государства по внутренним водным путям РФ».

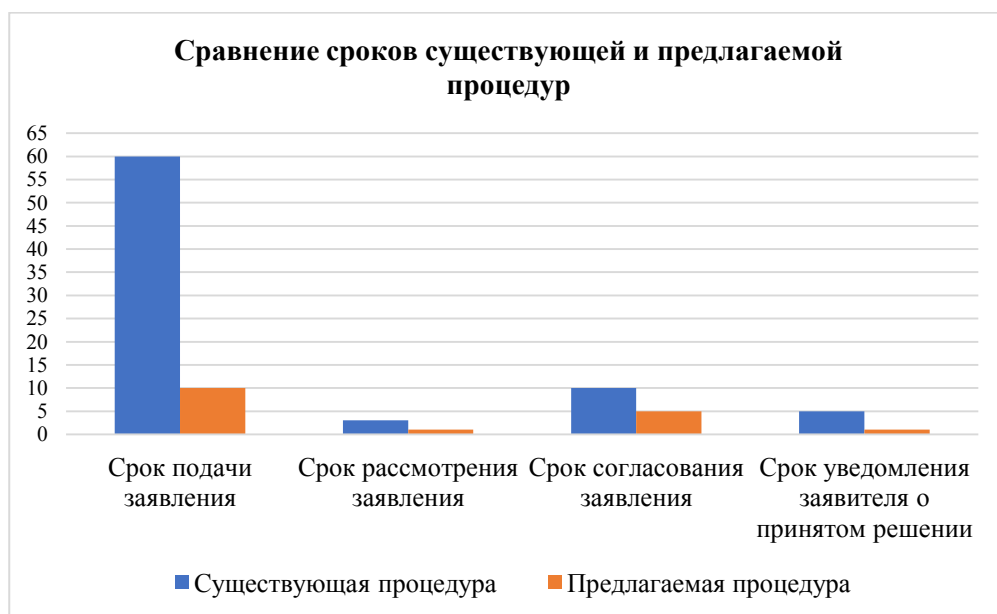


Рис. 4. Сравнение по времени процедур получения разрешение на плавание судов под флагом иностранного государства по внутренним водным путям РФ

Fig.4. Time comparison of the procedures for obtaining the navigation permission of ships under the flag of a foreign state on the inland waterways of the Russian Federation

Необходимые условия для развития плавания судов под иностранным флагом по внутренним водным путям Российской Федерации

В соответствии с Кодексом внутреннего водного транспорта РФ от 7 марта 2001 года № 24-ФЗ администрации бассейнов внутренних водных путей, которые действуют в соответствии с уставами, утвержденными распоряжениями Федерального агентства морского и речного транспорта, осуществляют функции по выполнению государственных работ и оказанию государственных услуг в сфере внутреннего водного транспорта, а также выполняют следующие задачи:

- эксплуатация и развитие внутренних водных путей и гидротехнических сооружений;
- государственное регулирование деятельности речного транспорта по вопросам, отнесенным к компетенции государственных органов;
- обеспечение безопасности судоходства, экологической и пожарной безопасности;
- диспетчерское регулирование движения судов и проводка судов государственными лоцманами.

На официальных сайтах Администраций бассейнов внутренних водных путей содержится необходимая для иностранных государств информация, в том числе:

- перечень услуг по использованию инфраструктуры внутренних водных путей, регулируемых государством;
- типовые условия заключения договоров на оказание услуг по использованию инфраструктуры внутренних водных путей Российской Федерации;
- лоцманские услуги (порядок оказания, состав и стоимость услуги).

Администрации бассейнов внутренних водных путей оказывают не регулируемые государством услуги, стоимость которых устанавливается непосредственно администрацией.

Для судов под иностранным флагом ставки установлены приказом ФСТ России от 26.12.2008 № 466-т/3 в долларах США и не менялись.

Рассмотрим основные администрации бассейнов внутренних водных путей, через которые проходят иностранные суда для сравнения с проходом российских судов.

- В ФБУ «Администрация Азово-Донского бассейна внутренних водных путей» обеспечение лоцманской проводки российских судов по внутренним водным путям (лоцманский сбор) составляет 565,6 руб./час., обеспечение лоцманской проводки иностранных судов по внутренним водным путям (лоцманский сбор) составляет 2103,69 руб./час., что в свою очередь дороже проводки российских судов почти в 4 раза.
- В ФБУ «Администрация Волго-Донского бассейна внутренних водных путей» обеспечение лоцманской проводки российских судов по внутренним водным путям (лоцманский сбор) составляет 620 руб./час., обеспечение лоцманской проводки иностранных судов по внутренним водным путям (лоцманский сбор) составляет 2400 руб./час., что в свою очередь почти в 4 раза дороже проводки российских судов.
- В ФБУ «Администрация Волжского бассейна внутренних водных путей» обеспечение лоцманской проводки российских судов по внутренним водным

путям (лоцманский сбор) составляет 420,37 руб./час., обеспечение лоцманской проводки иностранных судов по внутренним водным путям (лоцманский сбор) составляет 1719,67 руб./час., что в свою очередь дороже проводки российских судов почти в 4 раза.

Более наглядная разница видна на рис. 5.

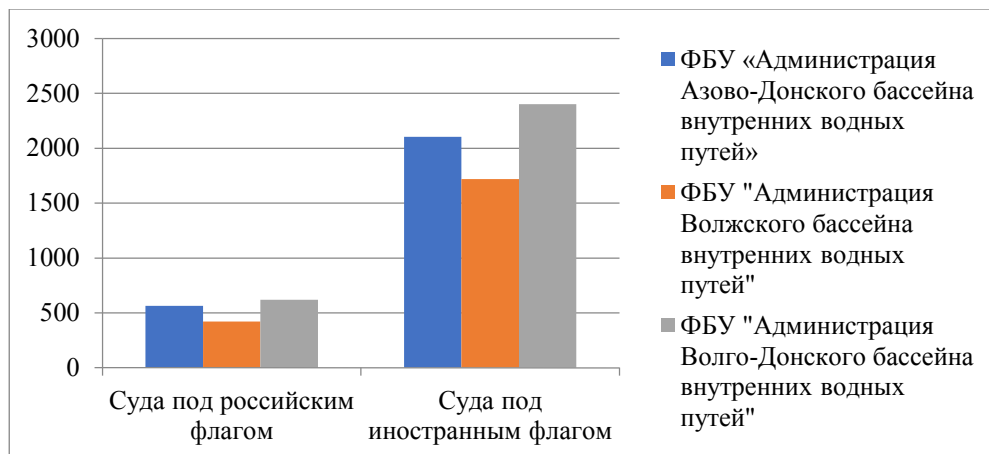


Рис. 5. Стоимость лоцманского сбора администраций бассейнов внутренних водных путей (руб./час)

Fig. 5. Cost of pilotage dues for administrations of inland waterways basins (RUB / hour)

Исходя из рис. 5 можно сделать вывод о том, что самое дорогое обеспечение лоцманского сбора в ФБУ «Администрация Волго-Донского бассейна внутренних водных путей». Самое дешевое – ФБУ «Администрация Волжского бассейна внутренних водных путей».

Рассмотрим доход от прохода судна дедвейтом 5428 тонн под государственным флагом Республики Казахстан по внутренним водным путям Российской Федерации из Каспийского моря в Азовское море по маршруту г. Астрахань – р. Волга – Волго-Донской судоходный канал – г. Ростов-на-Дону (рис. 3).

Судно следует в границах Волжского, Волго-Донского и Азово-Донского бассейнов внутренних водных путей.

По данному маршруту с судна будут взяты сборы навигационный, лоцманский и за проход иностранных судов по внутренним водным путям.

Общая сумма сборов за проход судна по участку внутренних водных путей от г. Астрахань до г. Ростов-на-Дону составляет около 900 тыс. руб. При этом общая сумма за проход по данному участку судна под российским флагом составляет около 3 тыс. руб.

В случае обеспечения пропуска по ВВП на участке Астрахань – Азовское море только 10% судов, проходящих через порт Актау по Новому Шелковому пути, доход может быть пополнен на 450 мил. руб. Таким образом создание благоприятных условий для плавания судов под иностранным флагом по ВВП России экономически выгодно.

Заключение

Предлагаемый регламент согласования разрешения на проход иностранных судов по внутренним водным путям на основе современных информационных технологий будет способствовать сокращению срока получения разрешения.

Возрастет количество проход судов под иностранными флагами по внутренним водным путям РФ, что повлечет увеличение доходов от оказания услуг судам под иностранным флагом.

При этом в дополнение к разработанному регламенту для развития рассматриваемого вида деятельности требуются следующие меры:

- разработать на основе современных информационных технологий способ удобного получения информации логистами (разрабатывающими цепи поставок) по логистическим параметрам открытых для обслуживания иностранных судов речных портов;
- разработать и довести до сведения открытых для обслуживания иностранных судов речных портов информацию по современным международным требованиям портового обслуживания;
- развитие портовой инфраструктуры открытых для обслуживания иностранных судов речных портов.

Список литературы

1. Аленков В.П., Миронов В.Н. Внутренний водный транспорт в системе национальных и международных коридоров, обеспечении устойчивого развития экономики и национальной безопасности//сборник «Россия в системе международных транспортных коридоров: современное состояние, проблемы, перспективы» по материалам Круглого стола, проведенного Министерством транспорта РФ и Евразийским транспортным Союзом. 2005. С 257-267.
2. Кодекс внутреннего водного транспорта (Федеральный закон от 07.03.2001 № 24-ФЗ) – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_30650/ (дата обращения: 04.10.2021)
3. Материалы Международного Транспортного Форума The International Transport Forum 2018. Inland Waterways, Transport Corridors and Urban Waterfronts - URL: http://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/inland-waterways-transport-corridors-urban-waterfronts_1.pdf (дата обращения: 04.10.2021)
4. Проект Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2035 года. – URL: <http://docs.cntd.ru/document/9032426785> (дата обращения: 05.10.2021)
5. Смирнов Н. Россия намерена стать основным перевозчиком на магистрали «Каспий-Волга-Дон-Дунай-Рейн»//Международный экспедитор.1999. № 3. С. 110-117.
6. Торотенкова А.И., Цверов В.В. Аспекты плавания судов под иностранным флагом по внутренним водным путям Российской Федерации//Транспорт: проблемы, цели, перспективы (ТРАНСПОРТ 2021): материалы всероссийской научно-технической конференции с международным участием (Пермь, 12 февраля 2021 г.)/под ред. канд. пед. наук., доц. Е.В. Чабановой – Пермь: Пермский филиал ФГБОУ ПО «ВГУВТ», 2021. С. 670 -678.
7. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года– URL: <http://docs.cntd.ru/document/902132678> (дата обращения: 14.10.2021).
8. Указ «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». – URL : <http://www.kremlin.ru/events/president/news/57425> (дата обращения: 17.10.2021).
9. Федюшин А. В. Внутренний водный транспорт как стратегический фактор экономической безопасности страны: диссертация кандидата экономических наук: 08.00.05 / Федюшин Алексей Вячеславович. Нижний Новгород. 2011. С. 157 – 160.
10. Цверов В.В. Оценка состояния уровня информационной прозрачности речных портов для целей управления цепями поставок / В.В. Цверов, Е.С. Наседкина//Конгресс Международного форума «Великие реки» 2018. «Проблемы использования и инновационного развития внутренних водных путей в бассейнах великих рек». Интернет журнал широкой научной

- тематики. Выпуск 7, 2018 – URL: <http://вф-река-море.рф/2018/PDF/98.pdf> (дата обращения: 18.10.2021).
11. Домнина О.Л., Цверов В.В., Лисин А.А., Чувилина О.В. Прогноз развития цифровых технологий в транспортной логистике (научная статья на английском языке) // Морские интеллектуальные технологии. 2019. № 4 Т.2. с. 173-180.
12. Вакуленко Р.Я. Интеграция волжского бассейна в мировое транспортное пространство / Р.Я. Вакуленко, Н.С. Волостнов, В.Н. Костров, О. В. Почекаева // Вестник Екатеринбургского института. 2020. № 4(52). – С. 14-20.
13. Каковы перспективы транскаспийского коридора. – URL: <https://kapital.kz/economic/97844/kakovy-perspektivy-transkaspyskogo-koridora.html> (дата обращения: 01.11.2021).
14. Искаков Г. А., Кегенбеков Ж. К. (2021). Роль республики Казахстан в проекте «Один пояс и один путь». Научные проблемы водного транспорта, 94-101.
15. Мырзахметова А.М. Транзитный потенциал Казахстана в рамках ЕАЭС // Алматы: Вестник КазНУ. – 2015. – №1 – С. 43-46.

References

1. Alenkov V.P., Mironov V.N. Inner water transport in the system of national and international corridors, sustainable economic development and national security // collection «Russia in the system of international transport corridors: current state, problems, prospects» on the materials of the Round table held by the Ministry of Transport of Russia and the Eurasian Transport Union. 2005. С 257-267.
2. Code of Inland Water Transport (Federal Law of 07.03.2001 № 24-FZ) - URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_30650/ (reference date: 04.10.2021)
3. Materials of the International Transport Forum The International Transport Forum 2018. Inland Waterways, Transport Corridors and Urban Waterfronts - URL: http://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/inland-waterways-transport-corridors-urban-waterfronts_1.pdf (access date: 04.10.2021)
4. Draft Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2035. - URL: <http://docs.cntd.ru/document/9032426785> (date of reference: 05.10.2021).
5. Smirnov N. Russia intends to become the main carrier on Caspi-Volga-Don-Danubei-Rhine main line // International Forwarder. 1999. № 3. С. 110-117.
6. Torotenkova A.I., Tserov V.V. Aspects of navigation of vessels under the foreign flag on the inland waterways of Russia // Transport: problems, objectives, prospects (TRANSPORT 2021): proceedings of All-Russian Scientific and Technical Conference with international participation (Perm, February 12, 2021)/edited by Candidate of Pedagogical Sciences, associate professor E.V. Chabanova - Perm: Perm Branch of FGBOU PO «VGUVT», 2021. С. 670 -678.
7. Transport Strategy of the Russian Federation until 2030 - URL: <http://docs.cntd.ru/document/902132678> (accessed 14.10.2021).
8. Decree «On the national goals and strategic objectives of the development of the Russian Federation for the period up to 2024» - URL : <http://www.kremlin.ru/events/president/news/57425> (date of reference: 17.10.2021).
9. Fedyushin A. B. Domestic water transport as a strategic factor of the country's economic security: dissertation of the candidate of economic sciences: 08.00.05/Fedyushin Aleksey Vyacheslavovich. Nizhny Novgorod. 2011. С. 157 – 160.
10. Tserov, V.V. Assessment of the state of information transparency of river ports for the purposes of supply chain management / V.V. Tserov, E.S. Nasedkina // Congress of the International Forum "Great Rivers" 2018. «Problems of use and innovative development of inland waterways in great river basins». Internet journal of wide scientific subjects. Issue 7, 2018 - URL: <http://вф-река-море.рф/2018/PDF/98.pdf> (date of reference: 18.10.2021).
11. Domnina O.L., Tserov V.V., Lisin A.A., Chuvilina O.V. Forecast of the development of digital technologies in transport logistics (scientific article in English) // Marine Intelligent Technologies. 2019. No. 4 Т.2. with. 173-180.
12. Vakulenko R.Ya. Integration of the Volga basin into the world transport space / R.Ya. Vakulenko, N.S. Volostnov, V.N. Kostrov, O. V. Pochekaeva // Bulletin of the Catherine Institute. 2020. No. 4 (52). - S. 14-20.

13. What are the prospects for the Trans-Caspian corridor. - URL: <https://kapital.kz/economic/97844/kakovy-perspektivy-transkaspiyskogo-koridora.html> (date accessed: 01.11.2021).
14. Iskakov G.A., Kegenbekov Zh.K. (2021). Role of the Republic of Kazakhstan in the "One Belt and One Road" project. Scientific problems of water transport, 94-101.
15. Myrzakmetova A.M. Transit potential of Kazakhstan within the EAEU // Almaty: Bulletin of KazNU. - 2015. - No. 1 - S. 43-46.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ/INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Торотенкова Арина Игоревна, магистрант Волжский государственный университет водного транспорта, (ФГБОУ ВО «ВГУВТ»), 603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, e-mail: torotenkova97@mail.ru

Arina I. Torotenkova, undergraduate student of the Volga State University of Water Transport), 603951, Nizhny Novgorod, st. Nesterova, e-mail: torotenkova97@mail.ru

Цверов Владимир Викторович, доктор экономических наук, кандидат технических наук, доцент кафедры «Логистики и маркетинга», Волжский государственный университет водного транспорта (ФГБОУ ВО «ВГУВТ»), 603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5, e-mail: v.tsverov@yandex.ru

Vladimir VTsverov, Doctor of Economics, Candidate of Technical Sciences, Associate Professor of the Department of Logistics and Marketing, Volga State University of Water Transport, 603951, Nizhny Novgorod, st. Nesterova, 5, e-mail: v.tsverov@yandex.ru

Статья поступила в редакцию 09.11.2021; опубликована онлайн 20.12.2021.
Received 09.11.2021; published online 20.12.2021.