

УДК 656.6

DOI: 10.37890/jwt.vi75.376

## **Актуальные задачи научных исследований в области управления развитием транспортного комплекса**

**Д.Н. Сухарев**

*АО «Русатом Оверсиз», г. Москва, Россия*

**Аннотация.** В статье выполнен сравнительный анализ проведенных в последние годы научных исследований в области управления развитием транспортного комплекса в России. Проведена группировка научных работ разных авторов по направлениям, а также даны предложения по дальнейшему развитию научных исследований. На основе выполненного исследования осуществлена попытка выстроить структуру проведенных учеными исследований в единую систему для формирования глобальной концепции управления развитием внутреннего водного транспорта РФ. 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. Указаны наименее проработанные на текущий момент вопросы, а именно: совершенствование нормативно-правового обеспечения и регламентации деятельности портов, тарифной политики и налогообложения с целью развития воднотранспортных узлов, использование государственно-частного партнерства, управление устойчивым развитием транспортной отрасли в целом и предприятий в частности, выстраивание на предприятиях внутреннего водного транспорта эффективной системы внутреннего контроля.

**Ключевые слова:** транспортный комплекс, водный транспорт, государственное регулирование, государственно-частное партнерство.

## **Current tasks of scientific research in the field of transport complex development management**

**Dmitry N. Sukharev**

*Rusatom Overseas JSC, Moscow, Russian Federation*

**Abstract.** The article made a comparative analysis of scientific research carried out in recent years in the field of management of the development of the transport complex 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. Based on the completed research, an attempt was made to build the structure of the research carried out by scientists into a single system to form a global concept for managing the development of inland water transport of the Russian Federation. 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. The least developed issues are indicated at the moment, namely: improvement of regulatory support and regulation of port activities, tariff policy and taxation for the development of water transport hubs, the use of public-private partnership, management of sustainable development of the transport industry in general and enterprises in particular, building an effective internal control system at inland water transport enterprises.

**Keywords:** transport complex, water transport, state regulation, public-private partnership.

## **Введение**

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 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.

## **Методы**

Для проведения анализа и формирования общего представления о выполненных исследованиях, рассматриваемых в них вопросах и проблемах, а также формулировки направлений дальнейших исследований, автором был применен следующий подход.

Вначале были отобраны научные публикации в периодических изданиях и материалах конференций, диссертационные исследования, выполненные по рассматриваемой тематике. Далее был проведен первичный анализ объектов и предметов исследований с целью выбора среди них наиболее интересных, актуальных и имеющих непосредственное отношение к области управления развитием транспортного комплекса, а также предлагающих решения и научно-методические рекомендации применительно к деятельности водного транспорта и его инфраструктурных объектов. Затем данная выборка подверглась более детальному изучению и анализу, выявлению ключевых особенностей работ, их положительных сторон, недостатков и требующих дальнейшей проработки моментов (в качестве примера в результатах настоящего исследования приведены представляющие наибольший интерес работы и их авторы, а также дана краткая характеристика самих исследований).

На заключительном этапе анализа осуществляется группировка выполненных исследований, систематизация основных рассматриваемых ими вопросов, а также указываются задачи и недоработки, требующие своего уточнения и развития при проведении последующих исследований этими же или другими учеными.

## **Результаты**

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

Так, исследования Ботнарюк М.В. [1-2] посвящены оптимизации 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. Одной из ключевых идей работ является развитие партнерских взаимоотношений участников транспортного узла, а также их организационное, информационное и методическое обеспечение. Представляет интерес предложение 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. По нашему мнению, необходимо дополнительно определить эффективность для других участников транспортного процесса, грузовладельцев, государственных органов, общественную полезность.

Кудрявцева И.Ю. [3-4] на основе анализа и обобщения методик оценки эффективности системы внутреннего контроля (СВК) разработала методику оценки предприятий речного транспорта в разрезе компонентов СВК. В ходе исследования для оценки данных компонентов СВК была разработана модель их оценки, а также оценки эффективности СВК в целом, которая предполагает использование качественных и количественных показателей, на основе которых рассчитывается интегральный показатель оценки эффективности СВК, в том числе в разрезе каждого компонента. Также автором разработана модель системы внутреннего контроля на предприятиях речного транспорта, учитывающая внешние и внутренние факторы. Затронутая тематика имеет перспективы дальнейшей разработки, поскольку на предприятиях речного транспорта СВК она не получила широкого распространения. При этом в исследовании были использованы устаревшие нормативные документы в части требований к организации СВК, а риск-ориентированный подход в применении СВК рассматривается только со стороны рисков-потерь, без рисков-возможностей. Также, по нашему мнению, отнесение автором службы внутреннего контроля к части СВК является дискуссионным, поскольку в практике работы таких подразделений закладывается главной задачей независимая оценка состояния СВК организации и запрет на подмену функции менеджмента по выстраиванию СВК.

Коршунов Д.А. показал тяжелое состояние внутреннего водного по сравнению с другими видами транспорта, а в особенности – речных портов [5]. Сформулированные в исследовании предложения касаются совершенствования организационной системы управления речного порта и оценке коммерческой эффективности данных изменений, причем совершенствование управления работой речных портов рассматривается только с позиций самих предприятий, без учета интересов или роли государства в этом процессе.

Троценко Р.В. рассматривает повышение эффективности речного транспорта посредством интеграции его предприятий в рамках единой структуры и взаимодействия с другими видами транспорта [6]. В качестве формы объединения предприятий предлагается создание корпорации, что может оказаться невозможным без поддержки со стороны государства и в условиях антимонопольного законодательства.

Работа [7] посвящена развитию смешанных перевозок различными видами транспорта с повышением роли внутреннего водного транспорта. Рассмотрены конкурентные преимущества транспортных систем, сделаны предложения по концептуальному и программно-целевому управлению развитием комбинированных перевозок, обоснована эффективность смешанных река-море перевозок. В работе большинство подходов и оценка эффективности произведены с точки зрения организаций транспорта (преимущественно, речь идет не о терминалах, а о перевозчиках) без учета какого-либо участия государства в развитии комбинированных перевозок. Исключение составляет предложенная схема программно-целевого управления развитием комбинированной системы перевозок, в которой показано взаимодействие различных федеральных и региональных структур с предприятиями транспорта (транспортным кластером). Однако в статье данная схема не получила должного развития (например, введена межрегиональная комиссия по транспорту, а её функции, задачи, структура, полномочия не показаны).

Сустретов С.В. и Ничипорук А.О. в своей научной статье [8] представили результаты анализа современного состояния грузовых перевозок в судах

инновационного типа (на воздушной подушке, на подводных крыльях, грузовые, пассажирские и грузопассажирские). Обобщен зарубежный и отечественный опыт в области проектирования и эксплуатации рассматриваемых типов судов, приведены наиболее интересные примеры и разработки. Проанализирован ряд публикаций в рассматриваемой области, обозначены наиболее интересные и перспективные предложения и рекомендации различных ученых и авторов. На основании выполненного обзора опыта, а также анализа научных публикаций сделаны выводы и предложения о наиболее перспективных направлениях дальнейших исследований по совершенствованию организационно-технических аспектов грузовых перевозок с использованием скоростных судов и судов инновационного типа. Проведенное исследование имеет перспективы дальнейшей проработки, но требует дополнительных исследований в части обоснования эффективности эксплуатации предлагаемых судов инновационного типа на линиях с разными пассажиро- и грузопотоками, поскольку одна из гипотез о возможности таких перевозок только при условии выделения субсидий от государства не подтверждена расчетами и может быть опровергнута.

Домниной О.Л. проведен анализ сложившейся ситуации с перевозкой грузов до и после введения санкций, связанных с изменившейся геополитической обстановкой в мире [9]. 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 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 большой долей погрешности.

Другая группа исследователей акцентирует внимание на вопросах государственно-частного партнерства в сфере управления развитием транспортного комплекса и инфраструктуры внутреннего водного транспорта в частности.

Например, Давыденко А.А. в своем исследовании [10] сосредоточился на классификации морских портовых комплексов, выявлении приоритетных направлений их развития. Среди недостатков государственного регулирования деятельности морских портов им названы: отсутствие эффективного государственно-частного партнерства (ГЧП), отсутствие должных налоговых и таможенных преференций, необходимость создания особых экономических зон на базе портов. Сформированное в данной работе понятие регионального морского порта требовало уточнения.

Соответственно, в работе Фофановой А.Ю. [11] уточнено понятие регионального морского портового комплекса, ранее сформулированного Давыденко А.А., указана потенциальная возможность формирования на их основе объединения портов кластерного типа. Также подчеркивается особое значение государственного влияния на порты как субъекты естественной монополии. Предложения Фофановой А.Ю. о необходимости определения коммерческой и бюджетной эффективности следует считать верными. Однако к социальной эффективности автор относит лишь снижение затрат клиентов портов, что требует своего дальнейшего развития.

Болдоровым А.Н. уточнены понятия «инвестиции», «инвестиционная деятельность», «государственно-частное партнерство» [12]. Рассмотрены недостатки такой формы ГЧП, как аренда. Совокупная эффективность ГЧП для государства складывается из бюджетной (налоги) и эффективности участия (коммерческой для госпредприятий), при этом в работе не учитываются социальный и экологический эффекты, которые в случае участия государства в проектах имеют немаловажное значение и также должны быть исследованы.

Ряд ученых рассматривает вопросы, связанные непосредственно с государственным управлением и регулированием деятельности транспортной отрасли и её отдельных инфраструктурных объектов.

Интерес представляет работа Скрынника А.М., поскольку рассматривает вопросы совершенствования и развития государственного регулирования на морском и речном транспорте [13]. Кроме предложений по развитию ГЧП в форме концессий Скрынник А.М. 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 (универсальный региональный логистический центр, ориентированный преимущественно только на речной транспорт), а эффективность совершенствования управления водным транспортом оценивать с учетом транспортного и внетранспортного (социального, экологического) эффектов. Следует отметить, что в данной работе государственное регулирование рассматривается лишь как одно из направлений развития портовой деятельности, в результате чего сделанные предложения являются недостаточно проработанными и требуют своей дальнейшей конкретизации и обоснования.

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 [14]. Приведено 5 первоочередных мер, необходимых для стабилизации транспортной системы России международного значения в условиях кардинального изменения геополитической и геоэкономической обстановки в мире. 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.

В работе Малова В.Ю. и Мелентьева Б.В. [15] представлены результаты анализа необходимости активизации участия государства в управлении экономикой страны. Особое значение придается народнохозяйственному подходу к управлению процессом создания инфраструктурных объектов, в первую очередь транспортных. На примере проекта создания Северо-Сибирской магистрали обосновывается полезность использования межотраслевого инструментария с выделением пространственных характеристик изучаемого объекта. Опираясь на экономико-математическую модель, созданную при СССР (межотраслевой баланс с пространственными характеристиками), используемую как инструмент прогнозирования отраслевых и региональных пропорций, авторами предлагается своя модель ПРОМИН (пространственный межотраслевой инструментарий), как верхнеуровневый инструмент прогнозирования в транспортной отрасли. Проведенное научное исследование перспективно, однако также затрагивает только верхний (стратегический) уровень управления отраслью и может быть развито через встраивание в общую модель управления с предлагаемыми другими учеными моделями управления на межрегиональном, региональном и мезоуровнях. Несмотря на то, что авторами рассматривается в своем исследовании проект на железнодорожном транспорте, сам подход может быть применен и к водному транспорту.

Отметим еще одно направление исследований, связанное с выстраиванием опорной сети комбинированных грузовых терминалов на водном транспорте.

В статье Коршунова Д.А. [5] приводятся результаты исследования по перспективам формирования единого инфраструктурного комплекса внутреннего водного транспорта. В статье предложены актуальные для отечественной воднотранспортной системы направления научных разработок в рамках общей тематики исследования, в том числе моделирование типовых (стандартизированных) мультимодальных речных терминалов, формирование цифровых платформ для организации грузоперевозок в контейнерах по речным маршрутам страны. Затронутые в исследовании проблемы внутреннего водного транспорта России требуют дальнейшей комплексной и системной проработки при формировании и реализации предложенных проектов встраивания в международные транспортные пути, такие как «Северный морской путь», поскольку в самой работе анализируются аспекты функционирования внутреннего водного транспорта, а не транспортного комплекса страны в целом.

Синицын М.Г., Глоденис Т.В. и Масленников С.Н. в своей совместной работе [16] рассмотрели вопросы разработки методических основ при исследовании возможности вовлечения вновь осваиваемых участков в единую транспортную сеть страны. Синергетический подход использования методов и алгоритмов нелинейной динамики позволяет изучать функционирование транспортных систем в условиях возможных рисков и потерь, находить бифуркационные значения, определяющие структурную неустойчивость динамических транспортных систем. Авторами определены районы тяготения нефтегазоконденсатных месторождений, за которыми были закреплены базовые порты обслуживания, входящие в систему международного транспортного коридора «Северный морской путь». Рассмотрена транспортная инфраструктура каждого базового порта и выявлено, что при их обслуживании важную роль здесь имеет водный транспорт, без участия которого функционирование рассматриваемых районов тяготения будет затруднительно или практически невозможно. Предложены три схемы завоза грузов в базовые пункты месторождения. На заключительном этапе обслуживания выявлена значимость внутреннего водного транспорта при освоении континентального шельфа РФ, а также рассмотрены перспективы его использования на основе изученных авторами стратегии развития внутреннего водного транспорта и стратегия развития рассматриваемых регионов, входящих в районы тяготения. Проведенное исследование затрагивает вопрос встраивания внутреннего водного транспорта в структуру опорных портов крупной транспортно-логистической агломерации на примере «СевМорПути». Данное исследование перспективно, и может получить дальнейшее развитие в сторону углубленного анализа с точки зрения построения аналогичных опорно-транспортных сетей, но не на базе морских портов, а речных.

В совместном исследовании Курбатовой А.В. и Курбатовой Е.С. [17] рассматриваются первоочередные проблемы, связанные с совершенствованием планирования работы, использования производственных мощностей и развития речного транспорта, а также возможные пути их решения на основе развития интеграционных процессов и улучшения государственного контроля и регулирования на транспорте. Поднимается также аспект организационно-экономического взаимодействия портов и флота, а также портов и других видов транспорта, нуждающийся в совершенствовании наряду с материально-технической базой. Предлагается создание межрегиональных координационных транспортно-логистических центров (КТЛЦ) на базе воднотранспортных узлов. В исследовании нынешнего состояния внутреннего водного транспорта авторы приходят к выводу, что разобщенность участников данной части национальной экономики не привела к появлению крупного и сильного игрока, способного конкурировать с железнодорожным и автомобильным транспортом, и для возможности конкурировать с последними предлагается создать новую управленческую структуру – Федеральную администрацию речного транспорта (ФАРТ), для координации на федеральном

уровне деятельности всех участников данного рынка и получения синергетического эффекта. Проведенное научное исследование имеет большой потенциал дальнейшего развития, поскольку в нем были озвучены только верхнеуровневые аспекты проблематики существующего состояния внутреннего водного транспорта России, и требует более углубленного анализа, в том числе в части вопросов, посвященных функционированию предлагаемых органов управления, например способов планирования и координации КТЛЦ и ФАРТ деятельности всех предприятий на речном транспорте, а также его взаимодействия с другими видами транспорта, с целью гармоничного встраивания в мировые транспортные потоки.

В развитие идеи создания КТЛЦ или как альтернативу ему Прокофьевой Т.А. рассмотрены вопросы необходимости формирования мультимодальных транспортно-логистических центров на международных транспортных коридорах как новых инновационных механизмов совершенствования управления эффективностью транспортных магистралей [18]. Автор вводит понятие регионального транспортно-логистического центра (РТЛЦ) как центра притяжения товарных и сопутствующих (новые технологии, инвестиции и инновации, сервисы) потоков, предлагая использовать их для формирования региональных транспортно-логистических систем (РТЛС). Данное исследование применено к железнодорожному транспорту, однако может быть использовано и на речном транспорте, кроме того имеет большие перспективы для дальнейшей проработки с целью встраивания в государственную структуру управления транспортной отраслью страны.

Все вышеперечисленные исследования в той или иной степени посвящены развитию транспортной системы страны, однако не затрагивают аспект управления процессом развития, который, по нашему мнению, несет в себе одну из ключевых ролей в построении новой эффективной системы внутреннего водного транспорта России. Исследования в данном направлении представлены в четвертой группе, посвященной управлению устойчивым развитием.

В статье Бафанова А.П. [19] 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. Проанализированы научные исследования по рассматриваемому вопросу и существующие методы определения уровня экономической устойчивости транспортных компаний. На основе авторского анализа разработан подход к обоснованию экономической устойчивости операторов комбинированных пассажирских перевозок в виде дерева свойств модели оценки и ключевых индикаторов и коэффициентов с учетом особенностей работы внутреннего водного транспорта. Автор исследования сконцентрировался только на пассажирских перевозках речным транспортом и не уделил внимания другим видам транспорта, что не позволило в полной мере раскрыть тему комбинированных перевозок. Также дальнейшим направлением исследования в данном вопросе будет являться проработка способов вычисления индикаторов экономической устойчивости операторов комбинированных пассажирских перевозок.

На основании проведенного анализа и обзора научных работ, авторефератов диссертаций и других источников применительно к сфере государственного регулирования на транспорте, особенно в области развития портовой инфраструктуры и транспортных узлов на базе речных портов, можно выделить несколько групп исследований, схематично представленных на рис. 1.



Рис.1. Основные направления исследования и рассматриваемых вопросов в области управления развитием транспортного комплекса (применительно к речному транспорту)

Как видно из представленного анализа отдельных источников, а также схематичного представления 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 государственно-частного партнерства и аналогичных механизмов взаимодействия государства с частным сектором; государственное регулирование деятельности речного транспорта, его экономические, организационные и

нормативно-правовые аспекты; формирование опорной сети комбинированных грузовых терминалов с участием водного транспорта.

### **Обсуждение**

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.

По мнению автора, такими перспективными направлениями являются:

- совершенствование нормативно-правового обеспечения и регламентации деятельности портов;
- совершенствование тарифной политики и налогообложения с целью развития деятельности воднотранспортных узлов;
- использование ГЧП (в том числе в форме концессий) для развития портовой инфраструктуры;
- обоснование создания и эффективности деятельности дополнительных надзорных, контролирующих и поддерживающих органов (администраций портов, региональных комиссий и т.п.), проработка системы их работы и взаимодействия с другими государственными структурами;
- управление устойчивым развитием транспортной отрасли в целом и предприятий в частности;
- выстраивание на предприятиях внутреннего водного транспорта эффективной системы внутренних контролей, позволяющей не только отслеживать актуальное состояние процессов, но и предотвращать возникновение возможных рисков и потерь.

Таким образом, существует необходимость в проведении комплексного исследования по совершенствованию организационно-экономических форм и методов государственного управления устойчивым развитием инфраструктуры водного транспорта в соответствии со сформированным перечнем.

При этом необходимо учитывать следующие особенности, не принятые во внимание в ранее выполненных работах:

- оценка эффективности предложений и рекомендаций не должна ограничиваться определением только коммерческой составляющей. Необходима разработка методик, позволяющей оценить дополнительно социальную, а также внеотраслевую (внетранспортную) эффективность;
- при выработке рекомендаций, разработке методических положений необходимо руководствоваться интересами не только портов, но также и других организаций, участвующих или зависящих от результатов транспортного процесса (перевозчики, экспедиторы, грузовладельцы, государственные органы);
- рекомендации по развитию ГЧП на речном транспорте должны учитывать опыт других видов транспорта (в особенности морского), а также особенности сложившейся системы управления и функционирования отрасли.

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.

### **Заключение**

Проведенное исследование и обзор научных работ и публикаций в области управления развитием транспортного комплекса, его воднотранспортной инфраструктуры позволяют определить имеющийся научный задел и наиболее проработанные вопросы в данной сфере. Нами также были сформулированы направления для дальнейшей научной работы и исследований, нашедшие наименьшее отражение и освещение в уже имеющихся источниках. Это позволит более углубленно и обоснованно изучить данные аспекты, выработать предложения по совершенствованию обозначенных, наиболее актуальных задач и проблем применительно к управлению развитием транспортной отрасли в целом и инфраструктуры внутреннего водного транспорта в частности.

### **Список литературы**

1. Ботнарюк М.В., Классовская М.И. Определение значимости индикаторов достижения целей при построении системы управления предприятий транспортной отрасли в цифровой экономике // Морские интеллектуальные технологии. 2021. №2-4(52). С. 146–152.
2. Ботнарюк М.В., Кондратьев С.И. К вопросу о новых направлениях развития портовой инфраструктуры // 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 // 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 // Труды конгресса «Великие реки». Н. Новгород, 2020. URL: [http://vf-река-море.рф/2020/PDF/13\\_6.pdf](http://vf-река-море.рф/2020/PDF/13_6.pdf) (дата обращения: 8.05.2023)
5. Коршунов Д.А. Формирование инфраструктуры комплекса внутреннего водного транспорта // Научные проблемы водного транспорта. 2022. №72(3). С. 111–120. DOI:10.37890/jwt.vi72.289
6. Троценко Р.В. Проблемы модернизации инфраструктуры речного транспорта России. Монография. М.: «Класс-М», 2007. 172 с.
7. Костров С.В., Веселов Г.В. Проблемы и направления формирования конкурентоспособных форм и способов организации грузовых перевозок на водном транспорте // Вестник Самарского государственного университета путей сообщения. 2012. №2. С. 31-36.
8. Сустретов С.В., Ничипорук А.О. Современное состояние и перспективы развития грузовых перевозок в судах инновационного типа // Научные проблемы водного транспорта. 2022. № 72(3). С. 144-155. DOI:10.37890/jwt.vi72.291
9. Домнина О.Л. Влияние санкций на перевозку грузов // 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.
10. Давыденко А.А. Концепция государственного управления конкурентоспособностью региональных морских портовых комплексов // Экономика и управление. 2008. №2. С. 121-125.
11. Фофанова А.Ю. Функционирование морского портового комплекса в региональной экономике (в экономике Мурманской области) // Региональные проблемы преобразования экономики. 2010. №1 (23). С. 63-71.
12. Болдорев А.Н. Вложение инвестиций в создание и развитие объектов инфраструктуры морских портов в рамках государственно-частного партнерства // Транспортное дело России. 2009. №6. С. 39-41.
13. Скрынник А. М. Формирование системы управления на водном транспорте Приазовья // 100 наций. 2004. № 5-6.
14. Холопов К.В. О транспортной стратегии Российской Федерации (международный аспект) // 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.
15. Малов В.Ю., Мелентьев Б.В. Транспортная система как объект государственного управления // 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. 97–101.
  16. Синицын М.Г., Глоденис Т.В., Масленников С.Н. Перспективы внутреннего водного транспорта при освоении континентального шельфа РФ // Научные проблемы водного транспорта. 2022. №72(3). С. 134–143. DOI: 10.37890/jwt.vi72.292
  17. Курбатова А.В., Курбатова Е.С. Интеграция и улучшение государственного регулирования как важнейшее условие устойчивого развития отечественного речного транспорта // 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. 16-24.
  18. Прокофьева Т.А. Кластерный подход к управлению развитием логистической инфраструктуры евроазиатских международных транспортных коридоров // 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. 157-163.
  19. Бафанов А.П. Методический подход к обоснованию экономической устойчивости операторов комбинированных пассажирских перевозок // Научные проблемы водного транспорта. 2022. №72(3). С. 90–101. DOI: <https://doi.org/10.37890/jwt.vi278>

#### References

1. Botnaryuk M.V., Klassovskaya M.I. Opredelenie znachimosti indikatorov dostizheniya tselei pri postroenii sistemy upravleniya predpriyatii transportnoi otrasli v tsifrovoi ehkonomike [Determining the importance of indicators of achievement of goals in building a system of management of transport industry enterprises in the digital economy]. *Morskije intellektualnye tekhnologii* [Marine intelligent technologies]. 2021. №2-4(52). pp. 146–152.
2. Botnaryuk M.V., Kondrat'ev S.I. K voprosu o novykh napravleniyakh razvitiya portovoi infrastruktury [On the issue of new directions for the development of port infrastructure]. *Vestnik GMU im. adm. F.F. Ushakova* [Bulletin of the State Medical University named after Adm. F.F. Ushakova]. 2016. №1(14). pp. 47–49.
3. Kudryavtseva I.YU. Mesto vnutrennego kontrolya v sisteme upravleniya predpriyatiyami vodnogo transporta [Place of internal control in the management system of water transport enterprises]. *Mirovye nauchnye issledovaniya sovremennosti: vozmozhnosti i perspektivy razvitiya. Materialy XVI mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii* [World scientific research of our time: opportunities and prospects for development. Materials of the XVI International Scientific and Practical Conference]. Vol. 1. Stavropol, 2022. pp. 649-652.
4. Kudryavtseva I.YU. Problemy organizatsii vnutrennego kontrolya na predpriyatiyakh vodnogo transporta [Problems of organizing internal control at water transport enterprises]. *Trudy kongressa «Velikie reki»* [Proceedings of the «Great Rivers» Congress]. N. Novgorod, 2020. URL: [http://vf-reka-more.rf/2020/PDF/13\\_6.pdf](http://vf-reka-more.rf/2020/PDF/13_6.pdf)
5. Korshunov D.A. Formirovanie infrastruktury kompleksa vnutrennego vodnogo transporta [Infrastructure Development of Inland Water Transport Complex]. *Nauchnye problemy vodnogo transporta* [Russian Journal of Water Transport]. 2022. №72(3). pp. 111–120. DOI:10.37890/jwt.vi72.289
6. Trotsenko R.V. Problemy modernizatsii infrastruktury rechnogo transporta Rossii. Monografiya [Problems of modernizing the infrastructure of river transport in Russia. Monograph]. M.: «Klass-M», 2007. 172 p.
7. Kostrov S.V., Veselov G.V. Problemy i napravleniya formirovaniya konkurentosposobnykh form i sposobov organizatsii gruzovykh perevozok na vodnom transporte [Problems and directions of formation of competitive forms and methods of organization of freight

- transportation by water transport]. Vestnik Samarskogo gosudarstvennogo universiteta putei soobshcheniya [Bulletin of Samara State University of Railways]. 2012. №2. pp. 31-36.
8. Sustretov S.V., Nichiporuk A.O. Sovremennoe sostoyanie i perspektivy razvitiya gruzovykh perevozok v sudakh innovatsionnogo tipa [Current state and prospects for the development of freight transportation in innovative type vessels]. Nauchnye problemy vodnogo transporta [Russian Journal of Water Transport]. 2022. № 72(3). pp. 144-155. DOI:10.37890/jwt.vi72.291
  9. Domnina O.L. Vliyanie sanktsii na perevozku gruzov [The impact of sanctions on the transportation of goods]. Aktualizatsiya transportnoi strategii Rossii kak neobkhodimoe uslovie obespecheniya ehkonomicheskogo proryva i natsionalnoi bezopasnosti strany na ehtapakh geopoliticheskogo protivostoyaniya. Kollektivnaya monografiya [Updating the transport strategy of Russia as a necessary condition for ensuring an economic breakthrough and national security of the country at the stages of geopolitical confrontation. Collective monograph]. Vol. II. M.-N.Novgorod: VGUVT, 2023. pp. 105-113.
  10. Davydenko A A. Kontsepsiya gosudarstvennogo upravleniya konkurentosposobnostyu regionalnykh morskikh portovykh kompleksov [Concept of public administration of competitiveness of regional seaports]. Ehkonomika i upravlenie [Economics and governance]. 2008. №2. pp. 121-125.
  11. Fofanova A.YU. Funktsionirovanie morskogo portovogo kompleksa v regionalnoi ehkonomike (v ehkonomike Murmanskoi oblasti) [Functioning of the sea port complex in the regional economy (in the economy of the Murmansk region)]. Regionalnye problemy preobrazovaniya ehkonomiki [Regional problems of economic transformation]. 2010. №1 (23). pp. 63-71.
  12. Boldorev A.N. Vlozhenie investitsii v sozdanie i razvitie obektov infrastruktury morskikh portov v ramkakh gosudarstvenno-chastnogo partnerstva [Investment in the creation and development of infrastructure facilities of seaports within the framework of public-private partnership]. Transportnoe delo Rossii [Transport affairs of Russia]. 2009. №6. pp. 39-41.
  13. Skrynnik A. M. Formirovanie sistemy upravleniya na vodnom transporte Priazovya [Formation of the management system in the water transport of the Azov region]. 100 natsii [100 nations]. 2004. № 5-6.
  14. Kholopov K.V. O transportnoi strategii Rossiiskoi Federatsii (mezhdunarodnyi aspekt) [On the transport strategy of the Russian Federation (international aspect)]. Aktualizatsiya transportnoi strategii Rossii kak neobkhodimoe uslovie obespecheniya ehkonomicheskogo proryva i natsionalnoi bezopasnosti strany na ehtapakh geopoliticheskogo protivostoyaniya. Kollektivnaya monografiya [Updating the transport strategy of Russia as a necessary condition for ensuring an economic breakthrough and national security of the country at the stages of geopolitical confrontation. Collective monograph]. Vol I. M.-N.Novgorod: VGUVT, 2023. pp. 135-138.
  15. Malov V.YU., Melentev B.V. Transportnaya sistema kak ob"ekt gosudarstvennogo upravleniya [Transport system as an object of public administration]. Aktualizatsiya transportnoi strategii Rossii kak neobkhodimoe uslovie obespecheniya ehkonomicheskogo proryva i natsional'noi bezopasnosti strany na ehtapakh geopoliticheskogo protivostoyaniya. Kollektivnaya monografiya [Updating the transport strategy of Russia as a necessary condition for ensuring an economic breakthrough and national security of the country at the stages of geopolitical confrontation. Collective monograph]. Vol. II. M.-N.Novgorod: VGUVT, 2023. pp. 97-101.
  16. Sinityn M.G., Glodenis T.V., Maslennikov S.N. Perspektivy vnutrennego vodnogo transporta pri osvoenii kontinentalnogo shelfa RF [Prospects for inland water transport in the development of the continental shelf of the Russian Federation]. Nauchnye problemy vodnogo transporta [Russian Journal of Water Transport]. 2022. №72(3). pp. 134-143. DOI: 10.37890/jwt.vi72.292
  17. Kurbatova A.V., Kurbatova E.S. Integratsiya i uluchshenie gosudarstvennogo regulirovaniya kak vazhneishee uslovie ustoychivogo razvitiya otechestvennogo rechnogo transporta [Integration and improvement of state regulation as the most important condition for the sustainable development of domestic river transport]. Aktualizatsiya transportnoi strategii Rossii kak neobkhodimoe uslovie obespecheniya ehkonomicheskogo proryva i natsionalnoi bezopasnosti strany na ehtapakh geopoliticheskogo protivostoyaniya. Kollektivnaya monografiya [Updating Russia's transport strategy as a necessary condition for ensuring an

- economic breakthrough and national security of the country at the stages of geopolitical confrontation. Collective monograph]. Vol. II. M.-N.Novgorod: VGUVT, 2023. pp. 16-24.
18. Prokofeva T.A. Klasternyi podkhod k upravleniyu razvitiem logisticheskoi infrastruktury evroaziatskikh mezhdunarodnykh transportnykh koridorov [Cluster approach to managing the development of the logistics infrastructure of Euro-Asian international transport corridors]. Aktualizatsiya transportnoi strategii Rossii kak neobkhodimoe uslovie obespecheniya ehkonomicheskogo proryva i natsionalnoi bezopasnosti strany na ehtapakh geopoliticheskogo protivostoyaniya. Kollektivnaya monografiya [Updating Russia's transport strategy as a necessary condition for ensuring an economic breakthrough and national security of the country at the stages of geopolitical confrontation. Collective monograph]. Vol. II. M.-N.Novgorod: VGUVT, 2023. pp. 157-163.
19. Bafanov A.P. Metodicheskii podkhod k obosnovaniyu ehkonomicheskoi ustoichivosti operatorov kombinirovannykh passazhirskikh perevozok [Methodological approach to substantiation of economic stability of operators of combined passenger transportation]. Nauchnye problemy vodnogo transporta [Russian Journal of Water Transport]. 2022. №72(3). pp. 90–101. DOI: <https://doi.org/10.37890/jwt.vi278>

#### **ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS**

**Сухарев Дмитрий Николаевич**,  
руководитель службы, АО «Русатом  
Оверсиз», 115280, Москва, ул. Ленинская  
Слобода, д. 26, стр. 5, e-mail:  
[dnsukharev@rambler.ru](mailto:dnsukharev@rambler.ru)

**Dmitry N. Sukharev**, Head of Service, Rusatom  
Overseas JSC, 115280, Moscow, Leninskaya  
Sloboda str., 26, p. 5, e-mail:  
[dnsukharev@rambler.ru](mailto:dnsukharev@rambler.ru)

Статья поступила в редакцию 07.11.2022; опубликована онлайн 20.06.2023.  
Received 07.11.2022; published online 20.06.2023.