

**SciPress.ru**



Научно-издательский центр  
**ОТКРЫТОЕ ЗНАНИЕ**  
РИНЦ УДК ББК ГОСТ ISBN ISSN DOI SCOPUS COPYRIGHT

**Международный  
научно-практический журнал**

**ЭКОНОМИКА  
И ОБЩЕСТВО**

**№9 (13) Сентябрь 2019**

**Нижний  
Новгород**

**[www.scipress.ru/pedagogy](http://www.scipress.ru/pedagogy)**

УДК 31+33

ББК 60+65

Э 40

Экономика и общество: международный научно-практический журнал. – Нижний Новгород: Научно-издательский центр «Открытое знание», 2019. №9 (13). 29 с.



В международном научно-практическом журнале публикуются материалы по направлениям “Экономика” и “Социология”, а также исследования, посвященные теоретическим проблемам и перспективам развития экономики и общества, комплексному освещению социальных и экономических процессов в России и за рубежом.

Все статьи, включенные в сборник, прошли рецензирование и представлены в авторской редакции. Ответственность за аутентичность и точность цитат, имен, названий и иных сведений, а также за соблюдение законов об интеллектуальной собственности несут авторы публикуемых материалов. Точка зрения редакции не всегда совпадает с точкой зрения авторов.

Электронная версия номера находится в свободном доступе на сайте журнала <http://scipress.ru/economy/>

Данный сборник распространяется по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 Всемирная (CC BY 4.0)



УДК 31+33

ББК 60+65

© Научно-издательский центр  
«Открытое знание», 2019  
© Коллектив авторов, 2019

**Редакционная коллегия:**

**Захарова Светлана Германовна** – главный редактор, кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры менеджмента и государственного управления ННГУ им. Н.И. Лобачевского, г. Н.Новгород

**Плесканюк Татьяна Николаевна** – кандидат филологических наук, доцент кафедры иноязычной профессиональной коммуникации Нижегородского государственного педагогического университета имени Козьмы Минина (Мининский университет).

**Редакционный совет:**

**Герасимов Борис Никифорович** – доктор экономических наук, профессор кафедры менеджмента Международного института рынка, г. Самара

**Кожин Владимир Александрович** – заслуженный экономист РФ, доктор экономических наук, профессор кафедры организации и экономики строительства Нижегородского государственного архитектурно-строительного университета, г.Н.Новгород

**Мазин Александр Леонидович** – доктор экономических наук, профессор кафедры экономической теории Нижегородского института управления, филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, г.Н.Новгород

**Регнер Сесиль** – Вице-президент Общественного колледжа Роксбери, Массачусетс, США

**Рогова Галина Ивановна** – кандидат социологических наук, начальник отдела договорно-правовой работы факультета «Высшая школа государственного управления» Нижегородского института управления, филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (РАНХиГС), г.Н.Новгород

**Шагалова Татьяна Владимировна** – кандидат экономических наук, доцент кафедры инновационного менеджмента Нижегородского государственного архитектурно-строительного университета, г.Н.Новгород

**Хриенко Татьяна Викторовна** – доктор социологических наук, профессор, академик Крымской Академии наук, профессор кафедры политических наук и международных отношений Таврической академии Крымского федерального университета им. В.И. Вернадского, г. Симферополь

***Материалы печатаются с оригиналов, поданных в оргкомитет, ответственность за достоверность информации несут авторы статей***

## ОГЛАВЛЕНИЕ

Алексеева Ю.П., Ахатов Д.С. Фестивализация как инструмент брендинга территории .....	3
Змияк С.С., Эль-Таба А.М. Международная миграция рабочей силы: основные понятия .....	10
Костров В.Н., Коршунов Д.А., Ничипорук А.О., Курбатова Е.С., Глотова И.В. Государственное регулирование и развитие портовой инфраструктуры: российский и европейский опыт.....	16

УДК 332.145

## **Фестивализация как инструмент брендинга территории**

**Алексеева Юлия Петровна**

магистрант 2 курса, ИМО  
Казанский (Приволжский) федеральный университет  
РФ, г. Казань  
stirisidium@gmail.com

**Ахатов Дамир Серикович**

магистрант 2 курса, ИМО  
Казанский (Приволжский) федеральный университет  
РФ, г. Казань  
Akhatov.damir2017@yandex.ru

**Научный руководитель**

**Эйдельман Борис Мойшевич**

к.э.н., доцент кафедры всемирного культурного наследия, ИМО  
Казанский (Приволжский) федеральный университет, РФ, г. Казань

## **Festivals as a branding tool of the territory**

**Alekseeva Julia Petrovna**

2 year master student, IMO, Kazan (Volga region) Federal University  
Russian Federation, Kazan

**Akhatov Damir Serikovich**

2 year master student, IMO, Kazan (Volga region) Federal University  
Russian Federation, Kazan

**Scientific advisor**

**Eidelman Boris Moyshevich**

Cand. Sci. (Econ.), associate Professor of the Department of world cultural heritage, IMO  
Kazan (Volga region) Federal University, Russian Federation, Kazan

**Аннотация.** В настоящее время, массовая культура переживает свой пик популярности. Множество фестивалей посещает такое же множество людей. Причем тематика таких мероприятий разнообразна, что позволяет потребителю выбирать их в соответствии со своими потребностями. Фестивали позволяют участникам установить контакты с другими людьми, найти отклик в своих хобби и просто получить приятные воспоминания. Однако, мало кто рассматривает мероприятия с точки зрения влияния на экономику. Фестивали по своей сути могут являться мощнейшим инструментом в туризме и маркетинге. Благодаря их проведению можно развивать брендинг территории, а также создавать определенный имидж города или страны в целом.

**Ключевые слова:** фестивали, массовая культура, поп-культура, брендинг территории, фестивализация.

**Abstract.** Currently, popular culture is experiencing its peak popularity. Many festivals are attended by the same number of people. Moreover, the theme of such events is diverse, which allows the consumer to choose them according to their needs. Festivals allow participants to establish contacts with other people, find a response in their Hobbies and just get pleasant memories. However, few people consider activities in terms of impact on the economy. Festivals in their essence can be a powerful tool in tourism and marketing. Thanks to their conduct, it is possible to develop the branding of the territory, as well as to create a certain image of the city or the country as a whole.

**Keywords:** festivals, popular culture, pop culture, territory branding, festivals

Сегодня мировая культура настолько разнообразна и имеет масса своих направлений, которые зачастую становятся поп-культурой, что в киноиндустрии, театре, в искусстве, музыке и т.д. все эти совокупности культуры также имеют возможность продемонстрировать свои творческие способности в различных сферах искусства на конкурсах и фестивалях различного масштаба [1].

Фестивали стали неотъемлемой частью развлекательной жизни людей. Это своеобразный праздник различного творчества, самодеятельности и демонстрация профессионализма. Фестивали - актуальная форма социально-культурной деятельности детей и молодежи. В России, как и во всем мире чаще всего фестивали проявляют себя в киноискусстве, литературе, музыке, спорте, художественном искусстве, цирковом и других видах искусств. Они чаще всего состоят из различных концертов, спектаклей, театральных постановок, объединенных единой тематикой, программой, сценарием и зачастую носят массовый характер. Фестивали также являются местами межкультурного общения, где собираются люди различных социальных, возрастных, профессиональных и этнических уровней. Обращаясь к Истории, фестивали зародились еще в начале 18 века, они выступали как праздники у различных народов. Первые европейские фестивали служили поводом для общения на тему искусства. Поскольку такое общение было принято в определенных кругах общества, появившиеся на волне просветительского движения в Европе подобные фестивали, также имели целью распространить сложное и тонкое искусство высшего сословия [2].

Как и различные события, фестивали можно разграничить, они бывают Всемирные, Международные, Республиканские, Областные (краевые), районные, региональные. Фестивали, которые проводятся регулярно (каждый год), повторяющиеся через год, имеют свою эмблему и символику. В связи с его проведением издаются тематические плакаты, изготавливаются и продаются значки, сувениры.

Как уже упоминалось фестивали могут быть посвящены различной тематике, кино, музыке, театру и т.д. Интересно, что самым первым фестивалем стали Музыкальные фестивали, которые зародились в Великобритании (Лондон, 1709 г.) и сначала были связаны с церковной музыкой. Со 2-й половины XIX в. проводились во многих странах центральной Европы, преимущественно в Германии. Широкое распространение получили музыкальные фестивали с середины XX в.

Фестивали развивались дальше и уже в XX веке получили распространение международные фестивали. Большое значение имеют Всемирные фестивали молодёжи и студентов. [3] Они были очень ярким и заметным явлением международной жизни. В историческом опыте фестивалей особого внимания заслуживает их рассмотрение как возможностей достижения взаимопонимания между представителями молодого поколения планеты, нахождения собственных способов решения острых международных проблем, прежде всего - проблем предотвращения войны. Особый интерес в данном отношении представляют I Всемирный фестиваль, положивший начало фестивальному движению, а также VI и XII Всемирные фестивали молодежи и студентов, проходившие в Москве [4].

Последующие годы стали еще большим катализатором для развития фестивалей, большинство из ныне известных и популярных фестивалей появилось в 1950-е годы. Их развитие, совершенствование, видоизменение и постоянно увеличивающийся объем деятельности связаны не только с обновлением зрелищных форм общения в структуре современной городской культуры, но и с глобальными политическими изменениями. В это время в международных отношениях формируется и утверждается концепция единого европейского пространства, в котором каждая страна, сохраняя исторически сложившиеся политические институты, национальную и культурную самобытность, является частью общего межгосударственного пространства. Это привело к формированию общеевропейского культурного пространства, в котором сеть крупнейших международных фестивалей играет важную интегрирующую роль в качестве престижного поля для международного артистического обмена, демонстрации лучших достижений национальных культур [5].

1950–1960-е годы — время расцвета массовой культуры — на Западе называют «поп-десятилетием», а одно из ярких проявлений массовой культуры, связанных с модой, рекламой, телевидением, институтом «звезд», — «поп-артом» («популярным искусством»), первые образцы рок-музыки — «поп-музыкой». Появление на мировой арене поп-культуры привнесло с собой новую волну идей и воплощение их в жизнь: в

музыке, кинематографе, литературе, моде, СМИ, рекламе, кулинарии, спорте, туризме и дизайне.

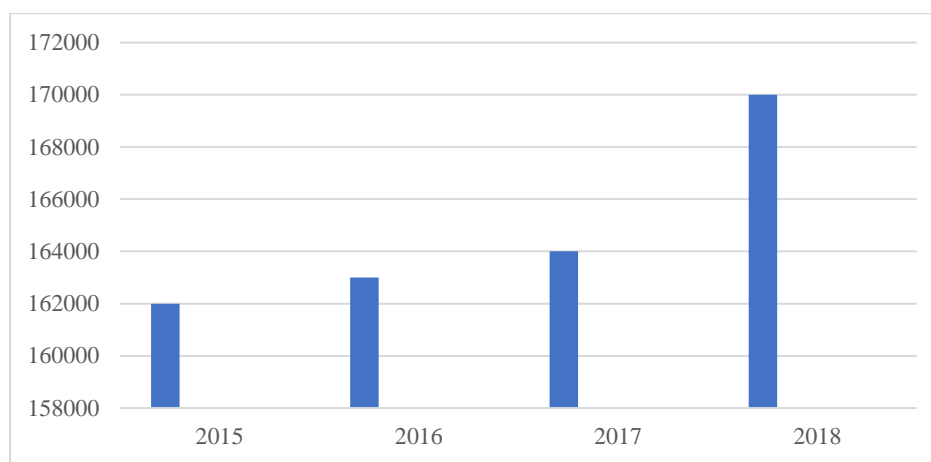
Из всех имеющихся фестивалей, фестивали, посвященные поп культуре меньше всего изучены. Поп-культура — разностороннее понятие, зачастую которое выступает как противоположность элитарной культуры и часто его заменяют термином «массовая культура», что не совсем точно [3]. В западной социологической и философской литературе популярная культура не отличается от массовой, где термины «mass», «popular», «low» («низкая») функционируют как синонимы. Так, Г. Гэнс, отождествив массовую культуру с популярной, а популярную — с народной (popularis — народ), стремится доказать равенство массовой культуры и народной. Аналогичное мнение отстаивает К. Маккейб. Подобная терминологическая небрежность не позволяет выделить и описать эти культурные феномены как отдельные сущности.

Термином «массовая культура» охватываются различные культурные продукты, а также система их распространения и создания. Прежде всего это произведения литературы, музыки, изобразительного искусства, кино- и видеофильмы (беллетристика, комиксы, аниме, поп-музыка, триллеры, блокбастеры, плакаты и т. п.) [6].

Из всего многообразия фестивалей посвященным поп культуре, среди которых Фестиваль японской современной культуры J-Fest, Культурно-развлекательный фестиваль Geek Picni, Старкон, Всероссийский фестиваль современной молодежной культуры AnimaU EXPO, хотелось бы выделить самый известный международный фестиваль Comic-con.

Comic Con Russia — это настоящий праздник для всех поклонников поп-культуры. Здесь гость сможет увидеть премьеры из мира фильмов, сериалов, компьютерных и настольных игр, развлекательной литературы, и, конечно же, популярных комиксов, аниме и манга. Конечно, на комиконе можно встретить звёзд отечественного и мирового кинематографа. В день первого появления фестиваля, который проходил с 1 по 3 августа 1970 года в отеле U.S. Grant Hotel, пришло всего 300 человек. Но со временем он начал набирать бешеную популярность и тех пор это событие посещают миллионы людей каждый год. На рисунке 1 представлена статистика посещения фестиваля в 2015-2018 году. Несомненно, изучение данного направления фестивалей очень интересно. То, как они становятся маленьким изолированным миром, хоть и на пару дней, где фанат какого-либо фильма, игры будет чувствовать себя как дома.





**Рисунок 1. Количество посетителей Comic Con Russia 2015-2018 год**

И все же обратимся к еще одной главной черте фестивалей, а именно периодичность проведения, такая особенность вызывает необходимость поиска определенного места проведения. И из этого следует, что будет ли такой популярный фестиваль как комик-кон, который является всемирным брендом, своеобразным толчком для брендинга определенной территории [7].

Рассматривая статистику российского Comic Con, стоит отметить, что отсутствует информация о получаемой прибыли от данного мероприятия. Однако, основываясь на стоимости билетов и количестве посетителей можно сделать примерный расчёт. Стоимость билетов варьируется от 1400-2300 рублей, VIP-билет стоит 7000 рублей. Однако даже эти расчёты будут не точными, так как основной доход данного фестиваля не только продажа билетов, но и продажа комиксов, одежды, игр, игрушек, техники, украшений и даже продуктов. В таблице 1 приведены основные итоги Comic Con Russia за последние 4 года. [8]

**Таблица 1. Основные итоги проведения Comic Con Russia 2015-2018 год**

Год	2015	2016	2017	2018
Количество представленных компаний	200	250	270	200
Количество стендов	140	210	210	210
Количество участников в бизнес-день	10000	12000	19000	25000
Количество прессы	1800	1900	2000	2000

Источник: Подведены итоги «ИгроМира 2017» и Comic Con Russia 2017 // Gameguru URL: [https://gameguru.ru/news/podvedeny\\_itogi\\_igromira\\_2017\\_i\\_comic\\_con\\_russia\\_2017/view.html](https://gameguru.ru/news/podvedeny_itogi_igromira_2017_i_comic_con_russia_2017/view.html) (дата обращения: 02.09.2019).

Мероприятия такого масштаба чаще всего рассматриваются в призме территориального маркетинга и туризма. Фестивали могут считаться инструментом, благодаря которому можно повысить привлекательность территории, за счет отражения местной культуры, которая допустим для иностранцев будет считаться экзотической. Это делается для того, чтобы развивать не только внутренний туризм, но и международный, следовательно, это дополнительные сложения в экономику страны.

Почти все фестивали привязаны к определенной территории. Comic Con Russia каждый год проводится в «Крокус Экспо». Данный выбор обосновывается тем, что в случае фестивалей, даже место проведения становится брендом. Бренд «Крокус групп» достаточно известен на территории России, а из-за мероприятий такого масштаба и за рубежом. Фестивализация же представляет собой особые механизмы организации и формирования городского пространства и деятельности общества, а также способ предоставления развлечений жителям города и туристам. Прежде всего, фестивали связаны с экономическим ростом и привлечением инвестиций. Так как фестивализация представляет собой изменение городского пространства и использует культуру города, как фактор его привлекательности, образует новые модели разработки стратегий брендинга территорий. В данных моделях, в зависимости от целей можно выделить разные группы, которые будут основополагающими при реализации данных мероприятий. Среди таких моделей выделяются группы, которые реализуют данные мероприятия и группы, которые их «потребляют».

Рассматривая фестивализацию, как последовательное явление связывает «производство» и «потребление» с территорией, побуждая людей проводить там больше времени, что в последствии предполагает траты на жилье, питание, а следовательно, принося с собой экономические выгоды для территории. Проведение фестивалей на определенной территории, позволяет также создавать необходимую репутацию, которая позволит получить потребителям определенный культурный и эстетический опыт. Однако, следует быть внимательными при планировании фестивалей, так как современный город обладает достаточным потенциалом для создания впечатлений, но не все они могут быть использованы для поддержания и развития необходимой репутации территории [9].

Также помимо инструмента брендинга, фестивали являются не плохой коммуникативной площадкой. На таких площадках можно эффективно осуществлять маркетинговые коммуникации с группами целевых потребителей. Чаще всего, на

данных фестивалях размывается граница между различными категориями и жанрами, в рамках проведения происходит «освещение и усовершенствование экспрессивных стилей и форм» для того, чтобы они стали понятны и доступны рядовому гостю мероприятия.

При всей целесообразности проведения фестивалей и включения фестивализации в инструменты брендинга территорий, существует большая проблема в разработке определенной стратегии. Большие города сталкиваются с проблемами проведения таких мероприятий, их периодичностью, количеством и масштабом. Проблемой является и то, что Россия только начинает проводить фестивали такого масштаба. Неизученным также остается и экономический эффект от данных мероприятий и необходимый для этого инструментарий.

### **Список литературы**

1. Луданова Татьяна Владимировна Музыкальные конкурсы и фестивали в истории и современности. Фестивально-конкурсное движение в Костромском регионе // Вестник КГУ. 2009. №3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/muzykalnye-konkursy-i-festivali-v-istorii-i-sovremennosti-festivalno-konkursnoe-dvizhenie-v-kostromskom-regione> (дата обращения: 01.10.2019).
2. Тихомирова Г.Ю. Фестиваль как форма социально-культурной деятельности // Вестник Таганрогского института имени А.П. Чехова. 2016. №1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/festival-kak-forma-sotsialno-kulturnoy-deyatelnosti> (дата обращения: 01.10.2019).
3. Методика подготовки и проведения фестивалей, смотров и конкурсов на региональном уровне // Иркутский областной колледж культуры URL: <http://irkocc.ru/help/92-metodika-podgotovki-i-provedeniya-festivalej.html> (дата обращения: 24.09.19).
4. Можяева Любовь Алексеевна Всемирные фестивали молодежи и студентов: из опыта общественной дипломатии // Новый исторический вестник. 2016. №2 (48).
5. Киселёва Т.Г., Красильников Ю.Д. Социально-культурная деятельность: история, теоретические основы, сферы реализации, субъекты, ресурсы, технологии, М.: МГУКИ, 2001. - 35с.
6. Троцук И.В., Карпова А.М. Поп-культура как фактор социализации: возможности эмпирического анализа, Вестник РУДН, серия Социология, 2010, № 1, с. 96
7. Костина А. В. Популярная культура // Знание. Понимание. Умение. - 2005. - №3. - С. 213-215.
8. Comic Con Russia URL: <https://www.comicconrussia.ru> (дата обращения: 23.09.19).
9. Особенности фестиваля как инструмента брендинга территории // Studwood.ru URL: [https://studwood.ru/502831/turizm/osobennosti\\_festivalya\\_instrumenta\\_brendinga\\_territorii](https://studwood.ru/502831/turizm/osobennosti_festivalya_instrumenta_brendinga_territorii) (дата обращения: 02.09.2019).
10. История развития Comic-Con International: San Diego // SpiderMedia URL: <http://spidermedia.ru/articles/istoriya-razvitiya-comic-con-international-san-diego-0> (дата обращения: 23.09.19).

11. Подведены итоги «ИгроМира 2017» и Comic Con Russia 2017 // Gameguru URL: [https://gameguru.ru/news/podvedeny\\_itogi\\_igromira\\_2017\\_i\\_comic\\_con\\_russia\\_2017/view.html](https://gameguru.ru/news/podvedeny_itogi_igromira_2017_i_comic_con_russia_2017/view.html) (дата обращения: 02.09.2019).
12. Haidari, Jakub. The Case Study of Taiwan Hip-Hop Festival. NSYSU. 2018.
13. Lanier, Kelly Elizabeth. // ATX television festival: fans, industry, and television in context. University of Texas – Austin. 2017.

УДК 339.91

### **Международная миграция рабочей силы: основные понятия**

**Змияк Сергей Сергеевич**

д. э. н., зав. кафедрой Мировая экономика и международные экономические отношения, Донской государственной технической университет  
РФ, г. Ростов-на-Дону  
sergey\_zm@list.ru

**Эль-Таба Алина Маджидовна**

студентка магистратуры, Донской государственной технической университет  
РФ, г. Ростов-на-Дону  
alina.elt@mail.ru

### **International labor migration: key concepts**

**Zmiyak Sergey Sergeevich**

Dr. Sci. (Econ.), Head of the department of World Economy and International Economic Relations of Don State Technical University  
Russian Federation, Rostov-on-Don

**El-Taba Alina Majedovna**

MA student of Don State Technical University  
Russian Federation, Rostov-on-Don

**Аннотация.** В данной статье рассматриваются основные понятия, связанные с международной миграцией, приводятся различные трактовки понятия «международная трудовая миграция», выделяются преимущества и недостатки миграции как для стран-импортеров, так и для стран-экспортеров.

**Ключевые слова:** мигрант, трудовая миграция, иммиграция, эмиграция

**Abstract.** This article dwells upon basic concepts related to international migration, represents various interpretations of «international labor migration» concept, and deals with advantages and disadvantages of migration for both importing and exporting countries.

**Keywords:** migrant, labor migration, immigration, emigration

Согласно демографическому энциклопедическому словарю, миграция населения – это «перемещения людей (мигрантов) через границы тех или иных территорий с переменой места жительства навсегда или на более или менее длительное время». Одной из характерных черт миграции является пересечение административной границы территории. По данному признаку выделяют внешнюю миграцию, которая включает в себя эмиграцию и иммиграцию, и внутреннюю миграцию. Внешняя миграция также называется международной миграцией и связана с пересечением границ государства [3]. Международная миграция – это «перемещение лиц, покидающих страну происхождения или страну обычного проживания с целью постоянного или временного проживания в другой стране» [5].

Такое понятие как «эмиграция» означает выезд из страны для постоянного проживания на территории какой-либо другой страны, в то время как «иммиграция» – это въезд в любую другую страну для постоянного места жительства. Кроме того, миграцией может быть также репатриация, которая представляет собой возвращение на родину ранее уехавших из нее граждан [7, с. 255].

Следующая классификация разделения международных мигрантов согласно их политическому статусу приводится проф. Н.М. Тюкавкиным:

- иммигранты, которые имеют законный допуск в страну;
- работники по договору или контракту;
- нелегальные иммигранты;
- лица, просящие убежища в другой стране по политическим либо экономическим причинам;
- переселенцы-беженцы, в основном пытающиеся бежать от войн [8, с. 256].

Одной из важнейших составляющих социально-экономического развития всех стран и регионов является международная трудовая миграция. По мнению А.Р. Демидовой, отраженному в работе «Современные проблемы международной миграции рабочей силы», миграция рабочей силы – это переселение трудоспособного населения из одной страны в другую более, чем на год, по причинам экономического или иного характера, которое может производиться в форме эмиграции или иммиграции. Автор утверждает, что трудовая миграция помогает сбалансировать уровни оплаты труда в различных странах [2, с. 106].

В своей работе «Международная миграция населения и демографическое развитие» проф. В.А. Ионцев отмечает, что международной трудовой миграцией называется миграция, связанная с пересечением государственной границы с целью продажи своего труда. При этом автор полагает, что к числу международных трудовых

мигрантов необходимо отнести приграничных работников, но нельзя отнести мигрантов-коммерсантов, которые регулярно пересекают государственную границу с целью купли-продажи товаров и извлечения прибыли на разнице в ценах. Для определения данного явления проф. В.А. Ионцев вводит более широкую категорию – «экономические мигранты» [4, с. 361].

В работе Н.Н. Шустовой «Трудовая иммиграция и структурные изменения рынка труда» говорится о том, что в зависимости от направления трудовых потоков международной миграции выделяются два типа стран: страны-экспортеры («доноры») и страны-импортеры («реципиенты»). Однако потоки современной миграции часто состоят из двух противоположных направлений, и поэтому одна и та же страна может быть как донором, так и реципиентом [9, с. 465].

По мнению доцента Т.В. Потемкиной, отраженному в работе «Миграционные процессы в современной системе международных отношений», воздействие миграционной рабочей силы на экономику страны-импортера приводит как к выгодам, так и к определенным потерям.

Воздействие миграционной рабочей силы на экономику страны-импортера отражено в Таблице 1.

**Таблица 1. Выгоды и потери страны-импортера**

<b>Выгоды</b>	<b>Потери</b>
Развитие производительных сил.	По причине появления более дешевой рабочей силы происходит снижение средней заработной платы на национальном рынке труда.
Получение доступа к более дешевой рабочей силе, и, соответственно, более дешевой продукции и услугам.	Необходимость выплачивать мигрантам различные социальные пособия, что отрицательно влияет на государственный бюджет.
Увеличение налоговых поступлений, которые положительно влияют на экономику страны.	Возможность появления межнациональных конфликтов по причине различия культур.
«Мультипликационный эффект той части дохода, которую иммигранты используют на покупку товаров и услуг» [6, с. 118].	Возможная нелегальная миграция и связанный с ней рост преступности в стране.

Воздействие миграционной рабочей силы на экономику страны-экспортера отражено в Таблице 2.

**Таблица 2. Выгоды и потери страны-экспортера.**

<b>Выгоды</b>	<b>Потери</b>
Факт получения более высокой заработной платы некоторыми рабочими.	Нехватка трудовых ресурсов в стране-доноре.
Дополнительные источники поступления валюты за счет частных переводов, что способствует развитию экономики и улучшению социального положения семей мигрантов.	Изменение структуры населения страны-донора, поскольку мигрантами в основном являются молодые люди
Возвращение в страну обогащенных опытом трудовых ресурсов.	Нехватка средств в государственном бюджете из-за уменьшения налоговых поступлений.
Решение некоторого числа проблем, связанных с ростом безработицы в стране-доноре [6, с. 118].	Потери у предпринимателей за счет повышения цены труда.
	Потеря эффекта от инвестиций в подготовку квалифицированной рабочей силы («утечка мозгов») [6, с. 118].

В целом, выгода стран-экспортеров заключается в «уменьшении безработицы, сокращении бедности, повышении уровня жизни семей мигрантов и обеспечении экономического роста за счет денежных переводов из-за рубежа». Что касается стран-импортеров, международная миграция рабочей силы помогает повысить уровень конкурентоспособности, способствует росту экономики, восполняет дефицит рабочей силы [6, с. 225].

Несмотря на свои преимущества, трудовые миграции нуждаются в государственном контроле. В целях регулирования потока мигрантов страны-реципиенты выдвигают особые критерии для приема, которые могут варьироваться в зависимости от конкретной страны. Выделяются следующие критерии:

1. Возраст. Некоторые страны устанавливают ограничения по данному критерию, к примеру, в Канаде не всегда одобряется въезд независимого мигранта старше 50 лет, а в Новой Зеландии – старше 55 лет.

2. Состояние здоровья. Многие страны запрещают трудовую миграцию людей, страдающих психическими, серьезными вирусными заболеваниями и т.д.

3. Социальные и политические факторы. Лицам, ранее осужденным за уголовные преступления либо состоящим в террористических или любых других запрещенных организациях, также запрещена трудовая миграция.

4. Профессии. Некоторые страны ограничивают трудоустройство мигрантов на определенные профессии, к примеру, связанные со службой в органах национальной безопасности, силовых структурах и т.д.

5. Профессиональная классификация. В зависимости от страны-реципиента и конкретной профессии к кандидатам выдвигаются определенные требования по профессиональной квалификации, которые могут включать в себя такие пункты как: уровень образования, опыт работы, наличие рекомендательных писем, уровень знания иностранного языка, получение образования в стране-реципиенте либо подтверждение квалификации и т.д.

6. Заслуги в профессиональной деятельности. Данные ограничения затрагивают определенные категории работников, прежде всего, лиц с выдающимися способностями. Подтверждениями могут служить научные работы, свидетельства о получении каких-либо премий и т.д.

7. Национальность. Несмотря на то, что в настоящее время практика привлечения специалистов из других стран преимущественно по национальному признаку не применяется, разные страны могут устанавливать свои ограничения, используя географические квоты, визовые лотереи и т.д. Такие страны как Швейцария, США, Швеция, Дания выдвигают наиболее строгие требования к географии работников, в то время как Канада, Австралия, Новая Зеландия, Германия и Франция наиболее лояльны [1, с. 6-9].

В своей работе «Регулирование международной миграции рабочей силы в России» Н.А. Снитко выделяет следующие меры регулирования трудовой миграции в развитых странах:

1. Строгий контроль и борьба с незаконной миграцией.
2. Меры поощрения квалифицированных специалистов для удержания их на родине либо стимулирующих к возвращению.
3. Оформление работников в соответствии с утвержденным перечнем специальностей.
4. Соблюдение требований международных организаций, таких как Международная организация труда.
5. Предоставление возможности получения двойного гражданства и т.д. [7, с. 259].

Кроме того, страны-доноры и страны-реципиенты заключают двусторонние соглашения, необходимые для регулирования миграционных потоков и обеспечения мигрантов легальным статусом. Автор также отмечает укрепление тенденции привязывать квотирование въезда иммигрантов к экономическо-социальным потребностям страны-реципиента [7, с. 260].



Таким образом, международная трудовая миграция является одной из наиболее важных составляющих всемирных экономических отношений. Она не только помогает улучшить эффективность рынков труда, но и облегчает систему передачи и перемещения технологий, знаний и компетенций, способствует равномерному экономическому развитию всех стран мира. Для получения наибольшей прибыли от трудовой миграции необходимы определенные государственные программы, одни из которых должны привлекать высококвалифицированную рабочую силу, тем самым затрачивая меньше средств на обучение работников, а другие – заполнять нехватку кадров в отраслях, испытывающих дефицит. Кроме того, необходимо наличие программ, способствующих адаптации иммигрантов в стране-реципиенте, а также мер, направленных на ужесточение контроля нелегальной иммиграции и также мотивированию работодателей использовать исключительно легальный труд.

### **Список литературы**

1. Горбенкова, Е.В. Мировой и отечественный опыт государственного регулирования привлечения иностранной рабочей силы // Современные исследования социальных проблем. – Владивосток, 2012. – №1(09). – С. 162-180.
2. Демидова, А.Р. Современные проблемы международной миграции рабочей силы // Научный вестник МГТУ ГА. – М., 2009. – №150. – С. 106-110.
3. Демографический энциклопедический словарь / под ред. Д. И. Валентей. – Режим доступа: [https://demography.academic.ru/2005/миграция\\_населения](https://demography.academic.ru/2005/миграция_населения) (дата обращения: 25.08.19)
4. Ионцев В.А. Международная миграция населения и демографическое развитие. – М.: Проспект, 2014. – Режим доступа: <http://znanium.com/catalog/product/534182> (дата обращения: 25.09.19)
5. Международное миграционное право: глоссарий терминов. Женева: Международная организация по миграции (МОМ) [Электронный источник] / Р. Перрушу. – Режим доступа: [https://migration\\_law.academic.ru/133/международное\\_миграционное\\_право](https://migration_law.academic.ru/133/международное_миграционное_право) (дата обращения: 25.09.19)
6. Потемкина, Т.В. Миграционные процессы в современной системе международных отношений // Знание. Понимание. Умение. – 2008. – №3. – С. 116-122.
7. Снитко, Н.А. Регулирование международной миграции рабочей силы в России // Вестник Оренбургского государственного университета. – Оренбург, 2014. – №14. – С. 267-270.
8. Тюкавкин, Н.М. Миграция рабочей силы: основные понятия // Вестник Самарского государственного университета. – Самара, 2015. – № 2 (124). – С. 256–261.
9. Шустова, Н.Н. Трудовая иммиграция и структурные изменения рынка труда // Проблемы современной экономики. – 2011. – №4. – С. 463-465.

УДК 338.1

**Государственное регулирование и развитие портовой инфраструктуры:  
российский и европейский опыт**

**Костров Владимир Николаевич**

проф., д.э.н., заведующий кафедрой логистики и маркетинга  
ФГБОУ ВО «ВГУВТ», РФ, Нижний Новгород

**Коршунов Дмитрий Александрович**

доцент, к.т.н., доцент кафедры логистики и маркетинга  
ФГБОУ ВО «ВГУВТ», РФ, Нижний Новгород

**Ничипорук Андрей Олегович**

доцент, д.т.н., доцент кафедры логистики и маркетинга  
ФГБОУ ВО «ВГУВТ», РФ, Нижний Новгород

**Курбатова Екатерина Сергеевна**

аспирант Государственного университета управления, РФ, Москва

**Глотова Ирина Владимировна**

ассистент кафедры иностранных языков и конвенционной подготовки  
ФГБОУ ВО «ВГУВТ», РФ, Нижний Новгород

**State regulation and development of port infrastructure:  
Russian and European experience**

**Kostrov Vladimir Nikolaevich**

Prof., Dr. in Economics, Head of Logistics and Marketing Department of  
Volga state university of water transport, Russia, Nizhny Novgorod

**Nichiporuk Andrey Aleksandrovich**

Assoc. Prof., Dr. in Engineering, Logistics and Marketing Department of  
Volga state university of water transport, Russia, Nizhny Novgorod

**Korshunov Dmitry Olegovich**

Assoc. Prof., PhD. of Engineering Sciences, Logistics and Marketing Department of  
Volga state university of water transport, Russia, Nizhny Novgorod

**Kurbatova Ekaterina Sergeevna**

Postgraduate student of State university of management, Russia, Moscow

**Glotova Irina Vladimirovna**

Assistant at the Department of Foreign Languages and Conventional Training of  
Volga state university of water transport, Russia, Nizhny Novgorod

**Аннотация.** Статья представляет результаты анализа современного состояния внутреннего водного транспорта в Российской Федерации. Обозначены основные проблемы организации грузовых перевозок и функционирования речного транспорта: износ инфраструктурных объектов и технических средств портов, износ подвижного

состава водного транспорта, неравномерное распределение грузопотоков между различными видами транспорта, отсутствие эффективной государственной поддержки. Рассматривается российский и европейский опыт государственного регулирования. Даются рекомендации, направленные на повышение эффективности государственного регулирования в области развития и поддержки портовой инфраструктуры внутреннего водного транспорта: совершенствование федерального законодательства, формирование «правильной», единообразной структуры тарифов для всех видов транспорта, развитие государственно-частного партнерства и ряд других.

**Ключевые слова:** водный транспорт, государственное регулирование, внутренние водные пути, портовая инфраструктура, грузоперевозки

**Abstract.** The article presents the results of the analysis of the current state of inland water transport in Russian Federation. The main problems of organization and implementation of cargo transportation and functioning of river transport are identified: deterioration of rolling stock and terminal equipment, presence of «narrow places» («bottlenecks») on inland waterways and in port infrastructure, unbalanced distribution of cargo traffic between different types of transport, lack of effective state support and stimulation. Russian and European experience of state regulation is considered. Suggestions for improvement of state regulation of development and support of port infrastructure of the inland water transport are made: enter the tax benefits and use of public-private partnership to update the material and technical base of port complex; updating of legal and regulatory support; implementation of programs of redistribution of cargo traffic between road, railway and water types of transport.

**Keywords:** water transport, state regulation, inland waterways, port infrastructure, cargo transportation

### **1. Введение**

Одной из важнейших функций государственного регулирования экономики является обеспечение необходимых общих условий функционирования и развития основных сфер жизнедеятельности общества, в том числе создание и поддержание на необходимом уровне инфраструктуры, без которой невозможно социально-экономическое развитие общества. Поэтому развитие транспортной системы, в особенности транспортной инфраструктуры, является важнейшей сферой ответственности государства.

В Российской Федерации в современных рыночных условиях, после проведения приватизации государственных предприятий в 90-е годы и постепенного морального и физического износа инфраструктуры и подвижного состава водного транспорта (в особенности это касается портовой инфраструктуры, судоходных гидротехнических сооружений и флота), актуальным представляется совершенствование и развитие существующих, выработка новых подходов к государственному регулированию в данной области. Это связано с тем, что без поддержки со стороны федеральных и региональных органов власти большое количество малых организаций водного (в

особенности речного) транспорта оказались неспособны осуществлять проекты по развитию транспортной инфраструктуры, требующие крупных финансовых вливаний.

## **2. Современное состояние водного транспорта Российской Федерации и его портовой инфраструктуры**

В настоящее время водный (морской и речной) транспорт страны находится в достаточно сложном экономическом положении. Из общего объема внешнеторговых грузов морскими судами под флагом России перевезено лишь 8%. За годы экономических реформ на внутреннем водном транспорте наименьший объем перевозок был отмечен в 2009 г., когда он был равен 100 млн. т., т.е. против 1990 г., когда было перевезено всем флотом внутреннего водного транспорта Российской Федерации 562 млн. т., он сократился более чем в 5.5 раз (табл. 1) [1, с. 3; 2, с. 452]. Такого падения перевозок не наблюдалось ни на одном виде транспорта (общее сокращение перевозок составило 2.6 раза, т.е. их объем снизился в 2009 г. до 7.5 млрд. т против 19.3 млрд. в 1990 г.).

**Таблица 1. Перевозки грузов речным транспортом Российской Федерации, млн. т.**

Вид транспорта	Годы						
	1990	2000	2010	2014	2015	2016	2017
Транспорт всего	19265	7907	7750	8006	7898	7954	8071
Внутренний водный транспорт	562	106	102	119	121	118	119

Начиная с 2010 г., ситуация в экономике страны после экономического кризиса 2008 г. стабилизировалась, что положительно отразилось на работе транспортного комплекса. Наметившиеся позитивные тенденции и особенно перспективы роста во внешнеторговой сфере положительно повлияли на изменения как на морском транспорте, так и в секторе речных перевозок (рис. 1). Однако они сдерживаются с 2013 г., по-прежнему, как и в предыдущие годы, старением флота, наличием ряда «узких мест» в инфраструктуре (путевом и портово-пристанском хозяйстве), недостатками в государственном регулировании, особенно в сфере тарифов социальных пассажирских перевозок, неразвитостью ранее широко практиковавшихся в навигационный период прямых смешанных железнодорожно-водных перевозок и другими аналогичными обстоятельствами.



**Рисунок 1. Динамика объемов перевозок грузов речным транспортом.**

В последние годы на водном транспорте России сведены практически к нулю перевозки по внутренним водным путям мелкопартионных грузов и грузов в универсальных контейнерах. Существенные объемы целого ряда традиционных для речного транспорта грузовых потоков (уголь, руда, лесные, химические и др.) ушли на железнодорожный транспорт, а в структуре грузообработки преобладают массовые строительные грузы (табл. 2) [2, с. 452]. При этом в целом по транспорту страны основная доля всех грузовых перевозок пришлась на автомобильный транспорт (около 70% по объему). Он при «неправильной» структуре тарифов, не предусматривающей отнесение на себестоимость перевозок издержек по содержанию путевой инфраструктуры и, нередко, при несоблюдении требований по режимам труда и отдыха экипажей, скорости движения автотранспортных средств, условий их эксплуатации на напряженных участках автодорог (как итог – высокая аварийность), по техническому состоянию позволило автотранспорту в ущерб экологии и безопасности перевозок конкурировать на больших расстояниях (до 2000 км) не только с железнодорожным, но и внутренним водным транспортом.

**Таблица 2. Структура перевалки в речных портах России в 2017 г., % от общего объема**

Бассейн	Виды грузов								
	уголь, кокс	строительные	черные металлы	зерно и продукты перемола	удобрения	лесные	нефть	нефтепродукты	прочие грузы
Единая глубоководная система	0.4	79.8	4.3	0.5	0.5	0.4	0.0	8.5	5.6
Обский	1.8	94.2	1.2	0.0	0.0	0.1	0.0	0.6	2.1
Ленский	20.7	27.6	1.5	0.2	0.1	4.7	2.6	13.8	28.8
Енисейский	7.7	27.0	2.1	0.1	0.2	4.3	0.0	1.7	57.1
Печорский	40.6	56.3	0.8	0.6	0.0	0.3	0.0	0.0	1.5
Байкало-Ангарский	3.3	46.2	1.8	0.1	0.0	16.3	0.0	25.8	6.5
Амурский	3.2	87.8	0.0	0.0	0.1	4.1	0.0	0.3	4.4
Северо-Двинский	6.0	56.7	0.3	0.6	0.7	34.7	0.0	0.0	1.2
Кубанский	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Итого по России	1.7	78.8	3.3	0.4	0.4	1.7	0.1	6.8	6.9

Следует отметить, что значительное влияние на возникновение у субъектов рынка транспортных услуг экономического ущерба оказывают так называемые «узкие места» в транспортной системе России. Эти «узкие места» обусловлены как недостаточной мощностью (например, фактический объем перевозок превышает возможности флота или портов, включая резервные мощности), так и низким качеством транспортной инфраструктуры.

Также существует большой физический износ инфраструктурных объектов и технических средств портов. Они требуют модернизации, замены или реновации. Степень износа основных фондов объектов отрасли по состоянию на 2016 г. в 1.4 раза превышала данный показатель по транспорту России в целом. Доля кранового оборудования, имеющего возраст свыше нормативного (25 лет), составляет 70-80%. Контейнерное перегрузочное оборудование имеют меньше двух десятков портов европейской части России (для перегрузки 20-футовых контейнеров – 14 портов, 40-футовых – 3 порта) [1, с. 44].

За период 1990–2000 гг. объем перегрузочных работ в речных и озерных портах России сократился в 6,1 раза. В период 2011–2013 гг. объем перегруженных в портах грузов удалось увеличить, однако в 2014 и 2015 гг. снова наметилось снижение этого

показателя (табл. 3). Одновременно сохраняется негативная тенденция по сокращению количества грузовых причалов.

**Таблица 3. Основные показатели работы речных портов Российской Федерации**

Показатель	Годы									
	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Количество причалов, ед.	758	559	643	642	645	637	608	610	555	550
Общая протяженность, тыс. пог. м	90.1	66.6	82.6	82.6	82.9	84.2	81.8	81.9	76.2	75.7
Перегружено грузов, млн. т	150.1	145.9	140.0	184.3	186.9	176.6	154.0	143.6	138.7	138.2

При этом проведенный нами анализ показал, что главной причиной падения объема перевозок, грузооборота и погрузочно-разгрузочных работ в речных портах являются не ограничения по состоянию водных путей, транспортного флота и портового хозяйства. Основной причиной серьезных трудностей в развитии водного транспорта следует считать стратегию и тактику рыночного реформирования отрасли, которые были основаны на принятии ответственных решений без тщательной научной проработки и технико-экономических обоснований. Не учитывались в должной мере национальные особенности российской экономики, геополитические и геоэкономические интересы страны и её исторический опыт. Таким образом, сегодня только серьезный производственный потенциал, созданный на речном транспорте в XX веке, позволяет ему осуществлять перевозочный процесс.

Все это требует от отрасли быстрых и эффективных решений, направленных на формирование современной нормативно-правовой, технической, технологической и экономической базы отрасли, позволяющей повысить роль внутреннего водного транспорта в обеспечении потребностей экономики и населения в более дешевых, но качественных и безопасных транспортных услугах. Новые решения должны быть направлены, прежде всего, на создание условий для обновления по комплексу параметров (универсальности, партионности, скорости движения и обработки) устаревших флота и портовой техники внутреннего водного транспорта. Только такие шаги могут обеспечить включение водного транспорта в логистические цепи сквозных комбинированных перевозок.

### **3. Российский и европейский опыт государственного регулирования и развития водного транспорта**

Водный транспорт уже на ранних стадиях развития способствовал созданию и укреплению российского государства на обширной территории. Именно внутренние водные судоходные пути стали фундаментом национальной сети путей сообщения, позволили наладить международную торговлю, политические и культурные связи с зарубежными странами. Политическая, экономическая и социальная значимость речного транспорта оставалась весьма высокой, несмотря на то, что возникла конкуренция со стороны нового и активно развивавшегося железнодорожного транспорта.

В до и послевоенный период развитие водного транспорта России осуществлялось в соответствии с принимаемыми пятилетними планами развития народного хозяйства, основными приоритетными направлениями которых являлись: строительство судостроительных и судоремонтных заводов, флота, улучшение путевых условий и габаритов судового хода, активное гидротехническое строительство и формирование сети оборудованных портов и пристаней. До экономических реформ транспортный комплекс имел значительную поддержку со стороны государства в виде централизованных инвестиций и дотаций, размер которых достигал 5-8 % общих расходов госбюджета на развитие народного хозяйства. При поддержке и финансировании со стороны государства работа по указанным направлениям позволила повысить долю речного транспорта страны в общем грузообороте, удовлетворить растущий спрос на перевозки.

Однако уже в начале рыночных преобразований (1990 годы) речной транспорт России несправедливо оказался на периферии общественных интересов и контроля. В ходе акционирования и приватизации его единый производственно-технологический комплекс был расчленен одним из первых. Приватизации сначала оказались подвергнуты погрузочно-разгрузочные, складские и некоторые другие операции. Вынужденный работать в условиях фрагментации портовой инфраструктуры, водный транспорт стал терять свою эффективность и привлекательность для клиентов.

Указанный новый курс отличается от практики многих развитых зарубежных стран, где транспортная сфера экономики является наиболее управляемой и регулируемой государством, поскольку затрагивает безопасность государства и отражается на жизнедеятельности всего общества и каждого человека. Причем, коммуникации, путевое хозяйство, гидротехнические сооружения, инфраструктура



контролирующих и инспектирующих органов находятся, как правило, в государственной собственности или достаточно жестко управляются государством через контрольные пакеты принадлежащих ему акций предприятий. Эксплуатационная деятельность многочисленных частных транспортных, транспортно-экспедиционных и агентских компаний и фирм преимущественно регулируются, в том числе с помощью созданных или контролируемых государством систем стандартизации, сертификации и лицензирования. Среди же основных инструментов развития портов (морских и речных) следует выделить особые экономические зоны и государственно-частное партнерство.

Государственная политика строится в отношении водного транспорта таким образом, чтобы он в транспортном комплексе страны имел стабильную долю грузоперевозок на многие десятилетия. В США, Китае, странах Западной Европы (Германия, Голландия, Франция, ряд других стран) грузооборот водного транспорта по удельному весу в работе основных видов общественного транспорта многие годы находится в пределах 10-20% (табл. 4) [3, с. 259, 260, 266].

**Таблица 4. Удельный вес различных видов транспорта в общем грузообороте ряда стран, %**

Страна	Вид транспорта					
	железно- дорожный	автомобильный	трубопроводный	морской	внутренний водный	воздушный
Беларусь	45.4	20.7	33.7	-	0.1	0.03
Болгария	8.3	44.9	... <sup>a</sup>	43.2	3.6	0
Венгрия	18.2	66.5	11.4	-	3.9	0
Германия	22.4	62.4	3.3	...	11.9	...
Италия	13.1	80.3	6.5	...	0.1	...
Китай	16.8	34.3	1.8	30.7	16.3	0.1
Польша	15	71.6	6.9	6.2	0.3	0
Румыния	23.9	52.6	1.4	...	22.1	...
Великобритания	11.3	83.4	5.2	...	0.1	...
США	42.7	34.1	15.5	...	7.7	...
Франция	14.2	75.3	6.6	...	3.9	...

<sup>a</sup> «...» – данные по виду транспорта отсутствуют.

Этому способствует активная государственная политика в сфере транспорта, направленная на обеспечение финансирования разработки и реализации инновационных проектов, внедрение новых транспортно-логистических схем

доставки грузов, в том числе с активным участием водного транспорта (считающегося наиболее безопасным, энергоэффективным и экономичным видом перевозки грузов), когда существует возможность передачи грузопотока на него с железнодорожного и автомобильного транспорта [4, с. 55; 5, с.61, 67; 6, с. 2, 11].

Например, в целях стимулирования перевозок водным транспортом Евросоюз принял программы «Марко Поло-II», «Платина», «Платина-2», а также планы действий «НАЯДЫ» и «НАЯДЫ-2». Последние направлены на стимулирование перевозок по внутренним водным путям за счет проведения ряда мероприятий по пяти основным направлениям: улучшение рыночных условий, модернизация флота, развитие человеческого капитала, повышение репутации и совершенствование инфраструктуры. Программами предусмотрена финансовая поддержка в области предоставления услуг по перевозкам внутренним водным транспортом из средств имеющегося резервного фонда (примерно 40 млн. евро) и выделяемых дополнительных фондов Евросоюза, а также за счет средств, выделяемых на реализацию национальных программ развития перевозок водным транспортом странами-членами союза. В результате предпринимаемых мер Еврокомиссия планирует к 2030 году переключить 30% грузовых перевозок, осуществляемых на расстояния свыше 300 км, с автомобильного на железнодорожный и внутренний водный транспорт, чтобы снизить экологический вред, наносимый автомобильным транспортом [7, с. 44, 104-105; 8, с. 20; 9, с. 69; 10, с. 78; 11, с. 4-5; 12, с. 53-54].

#### ***4. Рекомендации по совершенствованию государственного регулирования в области развития и поддержки портовой инфраструктуры водного транспорта***

К актуальным направлениям совершенствования государственного управления и правового регулирования в целях формирования современного воднотранспортного комплекса и портовой инфраструктуры Российской Федерации с учетом прогрессивного национального и европейского опыта следует отнести следующие:

1) для развития комбинированных смешанных перевозок с участием водного транспорта необходимо формирование полновесной законодательной базы таких перевозок, предусматривающей ряд стимулирующих факторов для всех участников, переходящих на прогрессивные схемы перевозок. Эта работа должна начаться с разработки «Белой книги смешанных (комбинированных) перевозок» – программного документа, обобщающего подходы, направления и план мероприятий

по развитию комбинированных перевозок в Российской Федерации, а завершиться разработкой соответствующего им комплекса мер законодательного характера;

2) дальнейшее совершенствование федерального законодательства, нормативно-правовой базы, регулирующей деятельность портов и внутреннего водного транспорта – требуется принятие закона «О речных портах» (на морском транспорте аналогичный закон уже имеется);

3) в целях обеспечения круглогодичной навигации на внутренних водных путях на основе использования судов инновационного типа (судов на воздушной подушке и экранопланов), необходимо разработать и принять дополнения к Правилам плавания судов на внутренних водных путях и соответствующие Правила перевозок грузов и пассажиров в зимний период, т.е. за пределами обычного навигационного периода;

4) с целью повышения контроля за качеством и безопасностью оказываемых транспортных услуг необходимо принять обновленные Правила перевозки грузов внутренним водным транспортом, возобновить лицензирование перевозок и перегрузки опасных грузов, а также ужесточить лицензионные требования для обеспечения выполнения закона «О транспортной безопасности» по опасным грузам;

5) для обеспечения требований вышеназванного закона следует также предусмотреть обязательную сертификацию эксплуатантов, осуществляющих перевозки опасных грузов, пассажиров скоростными судами, а также их использование в зимний период как на перевозке пассажиров, так и грузов;

6) формирование «правильной», единообразной структуры тарифов для всех видов транспорта. Предпринимаемые правительством меры и проводимая политика в области регулирования тарифов должны стимулировать ввод в эксплуатацию инновационных транспортных средств, современной и прогрессивной перегрузочной техники и др., а также способствовать дальнейшему переводу грузопотоков с автотранспорта на экологичные виды транспорта и безопасные способы перевозок с участием малогабаритного в настоящее время с навигационный период внутреннего водного транспорта;

7) развитие государственно-частного партнерства за счет принятия Закона о государственно-частном партнерстве в Российской Федерации. В нем нужно предусмотреть особенности оценки инвестиций в капиталоемкие объекты водного транспорта (речные и морские порты и другую береговую инфраструктуру);

8) создание межрегиональных институтов согласованного развития инфраструктуры видов транспорта путем формирования межрегиональных транспортных комиссий в федеральных округах. Их работа должна быть направлена

на учет региональных аспектов функционирования водного транспорта и его взаимодействия с другими видами транспорта, устранение ведомственных противоречий в финансировании и поддержке развития транспортной инфраструктуры, изыскание финансовых ресурсов для осуществления крупных инвестиционных проектов;

9) разработать специальный регламент по контролю текущих издержек и инвестиций в холдингах транспортного комплекса, создаваемых с участием государства;

10) повысить ответственность руководителей предприятий внутреннего водного транспорта за разработку и реализацию системы управления безопасностью судоходства (в организациях и на объектах инфраструктуры).

### **6. Заключение**

Предлагаемые мероприятия будут содействовать внедрению комбинированных систем с участием водного транспорта и совершенствованию его взаимодействия с другими видами транспорта, в том числе за счет применения новых транспортных средств и технологий товародвижения, последовательному переходу на перевозки по сквозным схемам с предоставлением пользователям комплексных услуг. Более активное использование водного транспорта позволит сохранить автомобильные дороги России, значительно улучшить экологию окружающей среды, ликвидировать задержки на пунктах таможенного контроля, снизить издержки на транспортировку грузов, а значит, повысить доходы всех задействованных субъектов – грузовладельцев, экспедиторов и перевозчиков.

### **Список литературы**

1. Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года. Распоряжение Правительства РФ №327-р от 29.02.2016. – М.: Правительство РФ, 2016. – 76 с.
2. Российский статистический ежегодник 2018 – М.:Издательский дом Буки Веди, 2018 – 694с.
3. Россия и страны мира. - М: Статистика России, 2018, 375 с.
4. Baccelli O., Percoco M., Tedeschi A., 2008 Authorities as cluster managers: the case of the Ligurian ports, *European Transport*, pp 44–58
5. Koetse M. J., Rouwendal J., 2010, Rail investment and port competition: a case study for the Betuweroute, *European Transport*, pp 57–75
6. Mathisen T. A., Sandberg Hanssen T-E., Jørgensen F., Larsen B., 2015, Ranking of transport modes – Intersections between price curves for transport by truck, rail, and water, *European Transport*, pp 1–14
7. External Costs of Transport in Europe. Update Study for 2008, Delft: CE Delft, p 163
8. Geerlings H., van der Sluis M., 2008 , The dominance of the Lisbon agreement as a barrier for an environmentally oriented transport policy in Europe; the gap between theory and implementation in policy integration, *European Transport*, pp 14–32

9. Gerike R., Gehlert T., Richter F., Schmidt F., 2008, Think globally, act locally - reducing environmental impacts of transport, *European Transport*, pp 61–84
10. Zunder T. H., Nicolas Ibanez J., 2006, Urban freight logistics in the European Union, *European Transport*, pp 77–84
11. Towards "NAIADES II": Promoting, greening and integrating inland waterway transport in the single EU transport area, 2012, Brussel: European Comission, p 14
12. White paper on Efficient and Sustainable Inland Water Transport in Europe, 2011, New York and Geneva: United Nations Economic Commission for Europe, p 74

**Международный научно-практический журнал**  
**ЭКОНОМИКА И ОБЩЕСТВО**

**№ 9 (13), 2019**

По вопросам и замечаниям к изданию,  
а также предложениям к сотрудничеству обращаться  
по электронной почте [office@scipress.ru](mailto:office@scipress.ru)

Подготовлено с авторских оригиналов

Данный сборник распространяется по лицензии  
Creative Commons Attribution 4.0 Всемирная (CC BY 4.0)  
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.ru>



Подписано в печать 10.10.2019  
Формат 60x84/16. Печать цифровая.  
Усл.печ.л. 1,2. Тираж 500 экз.  
Научно-издательский центр «Открытое знание»  
[www.scipress.ru](http://www.scipress.ru)