

ЭКОНОМИКА, ОРГАНИЗАЦИЯ, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ И ПРОГНОЗИРОВАНИЕ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

УДК 656

Е. А. Лаврентьева,
д-р экон. наук, профессор,
ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова;

Е. Г. Алексеева,
аспирант,
ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова

АНАЛИЗ СУЩНОСТИ ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО МЕХАНИЗМА УПРАВЛЕНИЯ НАВИГАЦИОННО-ГИДРОГРАФИЧЕСКИМ ОБЕСПЕЧЕНИЕМ СУДОХОДСТВА

ANALYSIS OF THE ESSENCE OF BUSINESS AND ECONOMIC CONTROL DEVICE OF THE NAVIGATIONAL AND HYDROGRAPHIC SUPPORT FOR SHIPPING

Исследована понятийная сущность; сформулированы принципы, функции, методы; разработано дерево целей и классификация управления навигационно-гидрографическим обеспечением судоходства.

Conceptual essence has been investigated; principles, functions and methods have been stated; objective tree and classification of management of navigational and hydrographic support for shipping have been developed.

Ключевые слова: навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства, управление, организационно-экономический механизм.

Key words: navigational and hydrographic support for shipping, management, business and economic mechanism.

В СОВРЕМЕННЫХ экономических условиях поставленных стратегических задач по увеличению морских и речных перевозок, строительству портовых комплексов, освоению нефтегазовых ресурсов континентального шельфа при обострении конкуренции между странами за право использования океанических пространств предъявляются высокие требования к навигационной и гидрографической информации как важной составляющей процесса инновационного развития водного транспорта при строгом соблюдении безопасности судоходства. Поэтому навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства (НГОС) является одним из ключевых элементов для достижения установленных целей, требующих научного исследования сущности рассматриваемого понятия, особенно с позиций экономики и управления. Важно обосновать теоретические подходы к понятию организационно-экономического механизма управления НГОС, что позволит более эффективно планировать и использовать необходимые производственно-эксплуатационные и финансовые ресурсы в рассматриваемой области.

Анализ сложившегося организационно-экономического механизма управления навигационно-гидрографическим обеспечением судоходства представляет собой рассмотрение сложно организованной системы с детальным изучением всех сопряженных понятий: «навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства», «управление НГОС», «организационно-экономический механизм управления НГОС», каждое из которых представляет собой направление понятийного исследования (рис. 1).

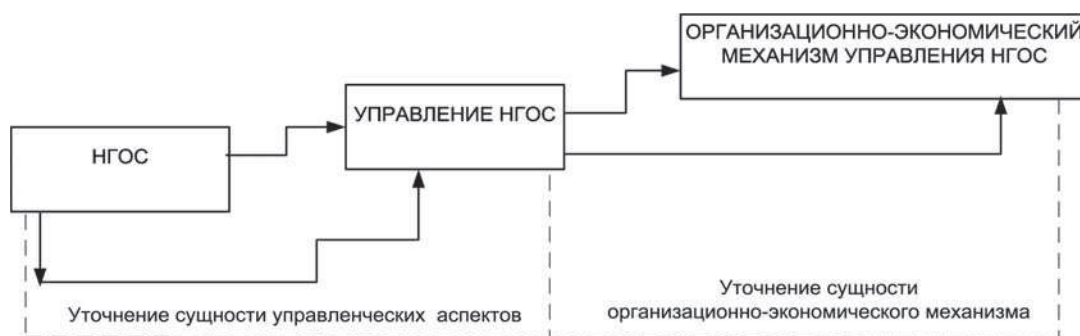


Рис. 1. Логика понятийного исследования

Первое направление понятийного исследования — уточнение сущности термина «навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства». Обобщение научных точек зрения и нормативно-правовой базы позволило выделить два основных подхода по определению рассматриваемого термина, что представлено в табл. 1.

Таблица 1

Понятие навигационно-гидрографического обеспечения судоходства

Подход	Содержание
1. Нормативный	На законодательном уровне формирует распределение и полномочность органов исполнительной власти по осуществлению НГОС
2. Эксплуатационно-технический	Отражает комплексность проведения необходимых мероприятий по НГОС

Нормативный подход основывается на анализе законодательной базы и определении сущности термина, изложенного в федеральных законах, постановлениях Правительства РФ и других нормативно-правовых актах, издаваемых органами законодательной и исполнительной власти и другими управленческими структурами. Обобщенное исследование документов представлено в табл. 2.

Таблица 2

**Законодательная трактовка понятия
«навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства»**

№	Содержательный потенциал	Источник
1	Навигационно-гидрографическое обеспечение мореплавания — комплекс мероприятий, проводимых с целью создания благоприятных условий для безопасности плавания кораблей и судов, включающий изучение морей с целью создания морских навигационных карт, руководств и пособий для плавания, оснащение морей средствами навигационного оборудования, обеспечение их бесперебойного действия в соответствии с установленным режимом работы, информирование судов об изменениях навигационной обстановки и режима плавания, издание и снабжение мореплавателей картами, руководствами и пособиями для плавания	Постановление Правительства РФ от 6 августа 1998 г. № 893 «О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Украины о навигационно-гидрографическом обеспечении мореплавания в Черном и Азовском морях»
2	Навигационно-гидрографическое обеспечение торгового мореплавания — комплекс мероприятий, проводимых уполномоченными федеральными органами исполнительной власти в целях обеспечения требуемых уровней безопасности мореплавания путем создания и поддержания во внутренних морских водах, территориальном море, исключительной экономической зоне и континентальном шельфе Российской Федерации благоприятной в навигационно-гидрографическом отношении обстановки	Постановление Правительства РФ от 12 августа 2010 г. № 620 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта»

Таблица 2
(Окончание)

3	Навигационно-гидрографическое обеспечение плавания судов в акватории Северного морского пути включает в себя изучение подводного рельефа с целью поддержания навигационных морских карт, руководств и пособий для плавания на современном уровне и обеспечение акватории Северного морского пути средствами навигационного оборудования (далее — СНО), а также информирование мореплавателей об изменениях навигационной обстановки	Приказ Минтранса России от 17 января 2013 г. № 7 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути»
4	Определяет государственное регулирование деятельности в морском порту посредством навигационно-гидрографического обеспечения на подходах к морскому порту и в морском порту, а также отнесения к федеральной собственности средств навигационного оборудования и других объектов навигационно-гидрографического обеспечения морских путей	Федеральный закон РФ от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ (ред. от 23.07.2013) «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»
5	Определяет разграничение зоны ответственности Министерства обороны (навигационно-гидрографическое обеспечение морских путей) и Министерства транспорта (навигационно-гидрографическое обеспечение на трассах Северного морского пути, в акваториях морских портов и на подходах к ним)	Кодекс торгового мореплавания от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ
6	Определяет осуществление администрациями бассейнов внутренних водных путей навигационно-гидрографического обеспечения плавания судов по внутренним водным путям, за исключением пограничных зон РФ	Кодекс внутреннего водного транспорта от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ
7	Определяет комплексное развитие транспортного комплекса на долгосрочную перспективу. Навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства рассматривается в отдельных аспектах, таких как: использование системы спутниковой ГЛОНАСС, обеспечение безопасности судоходства на ВВП по охране средств навигационного оборудования, региональное развитие (развитие Северного морского пути и инфраструктуры арктических портов), реконструкция объектов федеральной собственности (систем безопасности и средств навигационного обеспечения) и др.	Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. (утверждена Распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р)

В основных документах, регламентирующих деятельность водного транспорта в РФ, отсутствует определение сущности термина «НГОС». Рассматривается инфраструктура навигационно-гидрографического обеспечения (объекты НГОС, средства навигационного оборудования), необходимая для осуществления безопасности мореплавания, излагается распределение полномочий между федеральными органами власти, без изложения трактовки сущности рассматриваемого термина.

В анализируемых документах используются термины «навигационно-гидрографическое обеспечение мореплавания», «навигационно-гидрографическое обеспечение торгового мореплавания», «навигационно-гидрографическое обеспечение плавания судов в акватории Северного морского пути», которые отражают определенную область применения и являются более узкими, чем «навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства». Проведенный анализ показал отсутствие единого нормативного акта о данном виде деятельности и, как следствие, разобщенность терминологии сущности НГОС в изложении нормативного подхода. Законодательная трактовка рассматриваемого термина частично отражена в аспектах международного сотрудничества, регламенте безопасности, где определяется полномочность исполнительной власти, целей, затрагиваются географические моменты по формированию и осуществлению НГОС.

Для достижения комплексности целесообразно использовать термин «навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства», который отражал бы этот вид деятельности при осуществлении морских и речных перевозок, а также в портовых акваториях.

Эксплуатационно-технический подход формируется на анализе изучения рассматриваемого термина в научных исследованиях, мнениях ученых и специалистов, занимающихся изучением навигационно-гидрографического обеспечения судоходства технической и эксплуатационной направленности.

В отечественной транспортной литературе термин «навигационно-гидрографическое обеспечение» широко используется и в справочнике гидрографа [1] рассматривается подробно как комплекс мероприятий, проводимых заинтересованными министерствами и ведомствами с целью создания условий безопасного плавания транспортных, промысловых и других морских и речных судов, включающий:

- гидрографическое изучение океанов, морей и внутренних водных путей и издание на эти воды морских и речных карт, руководств и пособий для плавания;
- навигационное оборудование океанов, морей и внутренних водных путей по взаимно согласованным планам;
- создание служб управления движением судов на акваториях портов, подходах к портам и в узкостях;
- установление систем разделения движения судов;
- обеспечение работы штатных и развертываемых дополнительно средств навигационного оборудования в установленном для них режиме;
- обеспечение судов техническими средствами навигации и океанографии, их установку, организацию эксплуатации и ремонта;
- осуществление лоцманской проводки судов;
- организацию системы информирования судоводителей об изменениях навигационной обстановки и режима плавания в океанах, на морях и внутренних водных путях (навигационные предупреждения);
- обеспечение судов картографическими и описательными материалами, руководствами и пособиями для плавания;
- разработку новых и изменение существующих установленных путей движения судов;
- организацию взаимодействия министерств и ведомств, отвечающих за безопасность плавания, в вопросах получения и обмена навигационной информацией;
- ледокольное обеспечение судоходства.

Такая всесторонняя характеристика позволила ученым и специалистам исследовать НГОС как по отдельным направлениям, так и комплексно с использованием различных научных подходов.

Существенный вклад в изучение навигационно-гидрографического обеспечения судоходства внесли ученые: С. П. Алексеев, В. С. Болдырев, П. Г. Бродский, В. Я. Васильев, О. А. Гуляев, А. Н. Добротворский, А. В. Зернов, А. Ф. Зеньков, В. А. Катенин, А. А. Комарицын, С. Б. Курсин, Н. Н. Неронов, В. И. Пересыпкин, Ю. В. Румянцев, С. В. Травин, Г. Г. Фадеев, А. Н. Яковлев.

Практически все выполненные исследования связывают НГОС с морской деятельностью. По мнению С. П. Алексеева, «это деятельность по изучению, освоению и использованию Мирового океана в интересах создания благоприятной навигационно-гидрографической обстановки для действий субъектов национальной морской политики, доведению до пользователей навигационно-гидрографической информации для ее учета при принятии решений, планировании и ведении морской деятельности» [2, с. 9–12]. Н. Н. Неронов придерживается аналогичных позиций и, анализируя законодательство в рассматриваемой области, уточняет навигационно-гидрографическое обеспечение (НГО) морской деятельности как «область отношений, возникающих в процессе научной, технической и производственной деятельности по навигационному оборудованию районов Мирового океана, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации; выполнению

гидрографических работ и исследованию Мирового океана; созданию на их основе картографических и описательных материалов, снабжению ими потребителей; созданию технических средств навигации, морской гидрографии и морской картографии, снабжению ими потребителей; по поддержанию их на заданном уровне; использованию для решения поставленных задач; оповещению потребителей об изменении навигационных и гидрографических условий; лоцманской проводки кораблей (судов)» [6, с. 33–34].

Ряд авторов подчеркивают военное значение НГО морской деятельности РФ — «в обеспечении требуемых уровней безопасности мореплавания и эффективности применения военной составляющей морского потенциала России путем создания и поддержания во внутренних морских водах, в территориальном море, экономической зоне, на континентальном шельфе Российской Федерации и при необходимости в других океанских районах и морских зонах благоприятной в навигационно-гидрографическом отношении обстановки, надежно обеспечивающей эффективное изучение, освоение и использование Мирового океана в интересах безопасности, устойчивого экономического развития государства, а также в предоставлении национальным и международным субъектам НГО полного спектра качественных и конкурентоспособных навигационно-гидрографических услуг» [3, с. 9–16].

Особое внимание в работах В. И. Пересыпкина уделяется развитию НГО Северного морского пути для изучения подводного рельефа арктических морей и внутренних водных путей, обеспечения работы средств навигационного оборудования, осуществления лоцманских проводок, информирования мореплавателей об изменениях навигационной обстановки, выполнения мероприятий по предотвращению загрязнения судами арктических морей.

Обобщая научные подходы ученых, правомерно сформулировать следующие основные направления НГО морской деятельности:

- делимитация морских пространств РФ;
- разработка, производство, эксплуатация, ремонт и техническое обслуживание морских гидрографических судов, средств навигации и океанографии (МСНиО);
- оборудование побережья и морских путей средствами навигации в целях обеспечения безопасности мореплавания, разработка путей движения судов;
- создание, производство, распространение, поддержание на современном уровне морских навигационных карт и пособий с учетом требований действующих норм и стандартов к гидрографической изученности районов;
- исследование физических полей Мирового океана с целью повышения эффективности военно-морской и научной деятельности;
- информационное обеспечение объектов морской деятельности и потребителей навигационно-гидрографической информацией.

Инновационное развитие средств гидрографии, навигации, навигационного оборудования, технологий создания карт и оснащенность ими гидрографических судов — главные критерии развития технико-технологической политики в области НГОС.

Эксплуатационно-технический подход сущности навигационно-гидрографического обеспечения судоходства является наиболее изученным как с точки зрения научного обоснования, так и практической реализации, что представлено в широком спектре научных публикаций. Это позволяет формулировать терминологию сущности НГОС как комплексную технико-технологическую систему взаимодействий и взаимосвязи всех составляющих элементов с целью обеспечения безопасности судоходства в навигационно-гидрографическом отношении.

Второе направление понятийного исследования — уточнение сущности управленческих аспектов навигационно-гидрографического обеспечения судоходства, которые отражают основные классические функции менеджмента: планирование, организацию, мотивацию, координацию и контроль, что в систематизированном виде представлено в табл. 3.

Таблица 3

Функции управления в навигационно-гидрографическом обеспечении судоходства

Функции управления	Содержание
Планирование	Разработка стратегических и оперативных планов по созданию конкурентоспособной, отвечающей международным требованиям системы навигационно-гидрографического обеспечения судоходства путем: — комплексного внедрения новых техники и технологий в области НГОС; — возобновления и повышения эффективности систематических гидрографических исследований; — модернизации системы средств навигационного оборудования; — строительства новых гидрографических судов, судов усиленного ледового класса, являющихся залогом успешной деятельности России в Арктике
Организация	Проведение комплекса мероприятий, необходимых для создания условий безопасной в навигационно-гидрографическом отношении обстановки: — выполнение гидрографических работ по изучению заданной акватории и создание на их основе навигационных карт и пособий для плавания; — обеспечение навигационными картами, пособиями и поддержание данных материалов на современном уровне; — создание системы средств навигационного оборудования; — возможность выбора судовых навигационных средств, необходимых для оснащения судов, в соответствии с международными и национальными требованиями
Регулирование	Согласованность и единство всего процесса управления (распределение функций, прав, ответственности) навигационно-гидрографическим обеспечением судоходства путем установления скоординированных по времени и месту необходимых мероприятий между участниками управления
Мотивация	Защита национальных интересов государства при разграничении морских пространств, установлении внешней границы континентального шельфа. Обеспечение безопасности судоходства на морских и внутренних водных путях
Контроль	Оценка качественных и количественных характеристик функционирования субъектов и объектов НГОС

Эффективное принятие управленческих решений в НГОС предполагает формирование целей, принципов и методов управления, касающихся функционирования и развития всей системы НГОС и его отдельных частей.

Обоснование иерархии целей позволяет структурировать соответствующие действия на соответствующем уровне управления. Целесообразно выделить пять целевых уровней, отражающих особенности НГОС во взаимосвязи с институциональным развитием менеджмента, что представлено в табл. 4.

Таблица 4

Дерево целей управления навигационно-гидрографическим обеспечением судоходства

Уровень цели	Содержание
Цель первого порядка	НГОС на международном уровне — межгосударственное сотрудничество для обеспечения безопасности судоходства и охране окружающей среды
Цель второго порядка	НГОС на национальном уровне — развитие нормативно-законодательной базы функционирования навигационно-гидрографической деятельности
Цель третьего порядка	НГОС на межрегиональном и региональном уровнях — создание регламентов по поддержанию навигационно-гидрографической обстановки судоходства в бассейнах субъектов РФ
Цель четвертого порядка	НГОС на локальном уровне — развитие государственно-частного партнерства и частного предпринимательства в области навигационно-гидрографической деятельности

На основе классических принципов и методов менеджмента сформулированы основные принципы и методы управления НГОС, что представлено в табл. 5, 6.

Таблица 5

Принципы управления навигационно-гидрографическим обеспечением судоходства

№	Принципы	Содержание
1	Оптимальное сочетание централизации и децентрализации в управлении	Сочетание урегулированных на государственном уровне межведомственных отношений и отношений между коммерческими структурами и государственными учреждениями, осуществляющими НГОС
2	Коллегиальность	Межведомственная координация деятельности федеральных органов исполнительной власти по выработке единых регламентов НГОС и принятии государственных управленческих решений
3	Сочетание прав, обязанностей и ответственности	Выполнение всеми участниками деятельности НГОС возложенных задач и функций
4	Системность	Управление системой НГОС с учетом внешних и внутренних факторов и взаимозависимостей
5	Интеграция	Укрепление позиций Российской Федерации в мировой транспортной системе посредством международного взаимодействия и партнерства в интеграционных процессах в сфере НГОС
6	Научная обоснованность	Применение научно обоснованных методов и подходов в управлении НГОС с учетом опережающего развития инновационного потенциала, инфраструктуры, средств, методов и услуг в сфере НГОС
7	Иерархичность и обратная связь	Система государственного управления НГОС на основе централизации ключевых функций, межведомственной координации и разделения полномочий
8	Экономическая эффективность	Экономическая целесообразность мероприятий НГОС на всех уровнях управления

Таблица 6

Методы управления навигационно-гидрографическим обеспечением судоходства

№	Методы управления	Содержание
1	Организационно-административные	Государственно-правовое регулирование деятельности НГОС
2	Экономические	Использование целевых финансовых ресурсов и обеспечение притока внебюджетных инвестиций за счет выработки механизмов финансирования проектов на условиях государственного и частного финансирования и государственно-частного партнерства

Третье направление понятийного исследования — уточнение сущности организационно-экономического механизма управления навигационно-гидрографическим обеспечением судоходства.

В современной отечественной научной литературе изучению организационно-экономического механизма посвящено большое количество работ, рассматривающих его на разных уровнях управления (межрегиональном, региональном, отраслевом, локальном) и в различных областях деятельности (промышленность, транспорт, сельское хозяйство, пассажирские перевозки и др.).

Практически все авторы характеризуют это понятие как взаимодействие функциональных механизмов управления и совокупности экономических элементов (инструментов, методов, способов, правил и процедур) для достижения поставленных целей и задач.

Наиболее полно дана характеристика организационно-экономического механизма управления в работах В. О. Федорович как разноуровневой иерархической системы основных взаимосвя-

занных между собой элементов и их типовых групп (субъектов, объектов, принципов, методов и инструментов и т. п.), а также способов их взаимодействия, включая интеграцию и дезинтеграцию, в ходе и под влиянием которых гармонизируются экономические отношения (интересы) государства, собственников (участников и акционеров), кредиторов и персонала, включая представителей высшего менеджмента корпорации, и общества» [7, с. 45–54].

Для навигационно-гидрографического обеспечения судоходства экономико-управленческий подход в целом и организационно-экономический механизм управления в частности являются наименее изученными и освоенными как в работах ученых, так и в мнениях специалистов, занимающихся изучением рассматриваемых вопросов.

Отдельные аспекты отражены в публикациях военного значения в сфере ответственности Министерства обороны. Так, С. П. Алексеев, С. Б. Курсин, О. А. Гуляев [4, с. 8–14] обосновывая структуризацию подчиненных предприятий навигационно-гидрографического приборостроения Минобороны России, выделяют доводы относительно предполагаемой реорганизации и приводят следующие организационно-экономические преимущества: оптимизация затрат, рациональное использование ресурсов; переход на современные технологии производства и повышение конкурентной способности продукции; эффективное управление и использование имущества и производственных мощностей; повышение эффективности (производительности) труда; существенное снижение нагрузки на федеральный бюджет за счет доходов от реализации продукции; формирование структуры управления с четко выстроенной системой учета и контроля по контрактам и договорам; создание единой системы управления предприятиями Центра. Авторы предлагают за счет реорганизации и повышения эффективности управления сервисным обслуживанием МСНиО и СНО существенно снизить затраты.

Кроме того, рассматривается техническое развитие НГО морской деятельности с формированием и развитием научно-производственного кластера в части навигационного приборостроения, обслуживания и ремонта, что позволит обеспечить рост конкурентоспособности бизнеса, повышение эффективности взаимодействия участников, расширение доступа к инновациям, эффективное привлечение прямых инвестиций в компанию.

С. С. Губернаторов [5] приводит свои доводы относительно экономической составляющей НГОС, считая что «затраты на НГО судоходства являются инвестициями государства в развитие его портовой и транзитной инфраструктуры, обслуживание судов и портов, обработку грузов, туристический бизнес и т. д., а возвращаются эти инвестиции в виде налогов и сборов, уплачиваемых хозяйствующими субъектами». Автор предлагает рассматривать государственно-частное партнерство как один из важных элементов успешного функционирования системы НГОС. Необходимо отметить, что такой вид партнерства рассматривался только в области создания электронных карт.

Экономико-управленческий подход является актуальным при рассмотрении системы НГОС на современном этапе развития с внедрением новых форм взаимодействия государства и частного бизнеса, активным развитием государственно-частного партнерства. Предпринимаются различные схемы финансирования, необходимого в сфере развития навигационно-гидрографического обеспечения. Важно разработать организационно-экономический механизм управления НГОС, учитывающий интересы всех участников этого процесса и обеспечивающий с экономически-управленческих и технико-эксплуатационных позиций эффективное решение важных государственных задач.

На основании выполненного понятийного исследования можно сформулировать следующее определение организационно-экономического механизма управления навигационно-гидрографическим обеспечением судоходства.

Под организационно-экономическим механизмом управления навигационно-гидрографическим обеспечением судоходства понимается эффективное иерархическое взаимодействие организационных структур, планирующих, осуществляющих, координирующих и контролирующих комплекс навигационно-гидрографических мероприятий по обеспечению безопасности судоход-

ства на основе принципов, методов и инструментов гармонизации экономических интересов государства, организаций, собственников и персонала при рациональном использовании производственных, финансовых и трудовых ресурсов.

На основании результатов исследования понятийной сущности и специфики рассматриваемой деятельности предложена классификация навигационно-гидрографического обеспечения судоходства с экономико-управленческих позиций (табл. 7.)

Таблица 7

Классификация управления навигационно-гидрографическим обеспечением судоходства

№ п/п	Классификационный признак	Вид управления НГОС
1	Уровень управления	— международный; — национальный; — отраслевой; — межрегиональный; — региональный; — локальный
2	Область применения	— НГОС общего мореплавания; — НГОС на внутренних водных путях; — НГОС по Северному морскому пути
3	Вид обеспечения	— НГОС грузовых и пассажирских перевозок; — НГОС проектирования, строительства и эксплуатации портов; — НГОС при добыче и транспортировке углеводородов с нефтегазовых месторождений на арктическом шельфе
4	Условия финансирования	— бюджетное; — частное; — государственно-частное партнерство
5	Организационно-правовая форма	— бюджетные организации; — казенные предприятия; — унитарные предприятия; — частные предприятия (ООО, ЗАО, индивидуальные предприниматели)
6	Форма собственности	— государственная; — частная; — государственно-частное партнерство

Выполненный анализ сущности организационно-экономического механизма управления навигационно-гидрографическим обеспечением судоходства позволил сформулировать авторскую трактовку исследуемого понятия, разработать классификацию НГОС, что является теоретической основой совершенствования методических подходов для принятия эффективных управленческих решений по рациональному планированию и использованию ресурсов для обеспечения безопасности перевозок и портовой деятельности.

Список литературы

1. Справочник гидрографа по терминологии. — Л.: ГУНиО МО, 1984. — 286 с.
2. Алексеев С. П. Технологические инновации как основа современной технической политики в области навигационно-гидрографического обеспечения морской деятельности / С. П. Алексеев // Навигация и гидрография. — 2009. — № 28.

3. *Алексеев С. П.* К вопросу создания объединенных (сопряженных) межведомственных систем навигационно-гидрографического и поисково-спасательного обеспечения морской деятельности, контроля за безопасностью судоходства и обеспечения безопасности мореплавания / С. П. Алексеев, В. П. Леньков, С. В. Яценко // Навигация и гидрография. — 2010. — № 29.

4. *Алексеев С. П.* О реализации планов Минобороны России по структуризации подчиненных предприятий навигационно-гидрографического приборостроения / С. П. Алексеев, С. Б. Курсин, О. А. Гуляев // Навигация и гидрография. — 2011. — № 32.

5. Навигационно-гидрографическое обеспечение условий плавания судов в акваториях морских и речных портов, трассах Северного морского пути, по внутренним водным путям: материалы Всерос. семинара. — СПб.: ГМА им. адм. С. О. Макарова, 2005. — 72 с.

6. *Неронов Н. Н.* Некоторые аспекты разработки основных правовых актов, определяющих навигационно-гидрографическое обеспечение морской деятельности государства / Н. Н. Неронов // ИНФОРМОСТ радиоэлектроника и телекоммуникации. — 2004. — № 3.

7. *Федорович В. О.* Состав и структура организационно-экономического механизма управления собственностью крупных промышленных корпоративных образований / В. О. Федорович // Сибирская финансовая школа. — 2006. — № 2.

УДК 379.85:656.6

А. Н. Морозов,
аспирант,

ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова

ИННОВАЦИОННЫЕ МЕТОДЫ УПРАВЛЕНИЯ ТУРИСТСКИМИ ПАССАЖИРОПОТОКАМИ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ НА ОСНОВЕ ПРИМЕНЕНИЯ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

INNOVATIVE MANAGEMENT METHODS FOR TOURIST PASSENGER TRAFFIC OF INTERNAL WATERWAYS THROUGH THE USE OF INFORMATION TECHNOLOGY

Статья посвящена актуальным вопросам инновационных методов управления туристскими пассажиропотоками на внутренних водных путях на основе применения информационных технологий. Представлен критический анализ современного состояния информационных технологий на внутренних водных путях, исследован зарубежный опыт внедрения автоматизированных информационных систем, позволивший сформулировать основные рекомендации по применению инновационных методов управления туристскими пассажиропотоками на внутренних водных путях с учетом внедрения информационных технологий.

Article is devoted to topical issues of innovative management practices tourist passenger traffic on inland waterways through the application of information technology. A critical analysis of the current state of information technology on the inland waterways, studied international experience implementing automated information systems, allows us to formulate basic recommendations for the use of innovative methods of management of tourist passenger traffic on inland waterways, taking into account the implementation of information technology.

Ключевые слова: инновационные методы управления, туристские пассажиропотоки, внутренние водные пути, информационные технологии.

Key words: innovative management techniques, tourist passenger traffic, inland waterways, information technology.