

УДК 629.122

АНАЛИЗ ОБЪЁМОВ ПОПОЛНЕНИЯ РЕЧНОГО ФЛОТА СУДАМИ НОВЫХ ТИПОВ

Кочнев Юрий Александрович¹, д.т.н., доцент, профессор кафедры ПиТПС

e-mail: tmnnkoch@mail.ru

Кочнева Ирина Борисовна¹, к.т.н., доцент, доцент кафедры ООСиПБ

e-mail: iringre@mail.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В статье анализируются проблемы в строительстве и модернизации российского речного флота. Несмотря на господдержку и планы строительства судов до 2035 года, отрасль сталкивается с сокращением финансирования, старением флота и инфраструктурными ограничениями.

Ключевые слова: новые типы судов, программы пополнения флота.

ANALYSIS OF THE REPLENISHMENT OF THE RIVER FLEET WITH NEW TYPES OF VESSELS

Yuri A. Kochnev¹, Professor, Doctor of Technical Sciences, department of PiTPS

e-mail: tmnnkoch@mail.ru

Irina B. Kochneva¹ Associate Professor, Candidate of Technical Sciences

e-mail: iringre@mail.ru

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

Abstract. The article analyzes the problems in the construction and modernization of the Russian river fleet. Despite government support and fleet construction plans until 2035, the industry faces funding cuts, fleet aging, and infrastructure constraints.

Keywords: new ship types, fleet renewal programs.

Российское речное судоходство переживает период тектонических сдвигов. С одной стороны, государство запустило беспрецедентные по масштабу механизмы льготного лизинга и выделения средств из Фонда национального благосостояния (ФНБ) для обновления флота. С другой стороны, отрасль продолжает страдать от хронических инфраструктурных ограничений, острой конкуренции с железной дорогой и критического старения судов, средний возраст которых близок к 50 годам. Анализ стратегических документов и заявлений официальных лиц позволяет оценить реальные объемы

пополнения речного флота, а также выявить факторы, способные как ускорить, так и затормозить этот процесс.

Согласно перспективным планам до 2035 [1] года эксплуатантам должно быть передано 525 речных судов и судов смешанного (река-море) плавания. Почти половина этого количества должна быть построена до 2027 года в рамках программы льготного лизинга с использованием средств фонда национального состояния.

Эти цифры, однако, не полностью отражают масштаб потребностей. Планировалось, что правительство будет софинансировать строительства 260 гражданских судов водного транспорта, на которые утверждена программа инвестпроектов. Структура заказа выглядела следующим образом: 119 грузовых, 73 пассажирских, 10 рыбопромысловых, 27 дноуглубительных, 5 крупнотоннажных, 5 буксирных судов и 20 барж. Общий объем инвестиций составил 231 млрд рублей, из которых 136 млрд – средства фонда национального благосостояния.

Однако уже в конце 2025 года логика государственного планирования подверглась жесткой корректировке. Правительство почти вдвое сократило финансирование программы льготного лизинга на 2023–2028 годы – до примерно 135 млрд рублей. Количество судов, попадающих под эту меру поддержки, уменьшено с 260 до 219. Из списка исключили дорогостоящие проекты: крупнотоннажные суда, контейнеровозы, «Валдай-45Р», пассажирские «Белуги» и некоторые рыболовные траулеры.

Более того, актуализированный перспективный план гражданского судостроения до 2038 года учитывает уже более двух тысяч судна всех типов. Однако финансированием пока обеспечена лишь треть – контракты заключены по 358 судам, заказчики не подтвердили планы еще по 79, а свыше 1550 единиц — это лишь перспективная потребность. Строительство судов оценивается в 3,3 трлн рублей, из которых бюджет выделит 1,14 трлн, а остальное должны найти частные инвесторы.

Потребность в строительстве пассажирских судов до 2035 года оценивается Минпромторгом в 484 единицы. При этом текущий портфель заказов до 2027 года составляет лишь 63 судна. Структура потребности выглядит следующим образом:

- круизный флот – 39 судов (средний возраст существующих круизных лайнеров — 45 лет, вместимость – от 300 человек).
- прогулочные суда и катамараны – 297 единиц.
- рейсовые и скоростные суда – 148 единиц.

На российских верфях уже ведется строительство круизных лайнеров проекта PV-300, а также скоростных судов на подводных крыльях типа «Валдай», «Метеор», «Комета». В Москве передаются в эксплуатацию первые речные трамваи ледового класса «Экобас» (Рисунок 1) на 80 пассажиров, для других городов разработаны более вместительные «Экокруизеры».

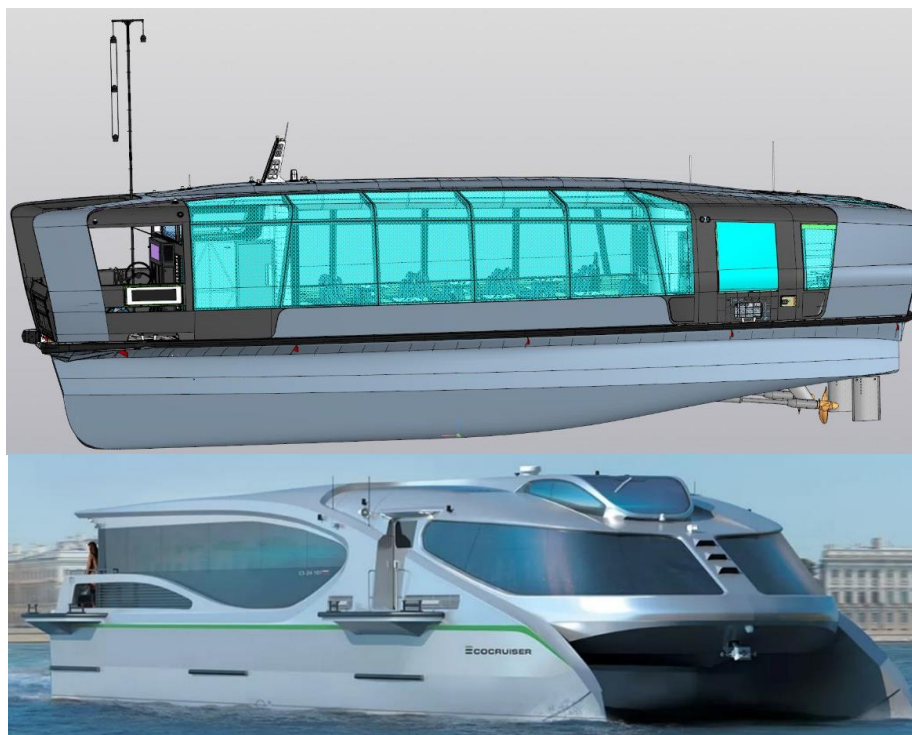


Рисунок 1 – Перспективные типы судов [3]

Однако, имеется тенденция, что суммарная пассажировместимость круизного флота сокращается не только из-за списания старых судов, но и из-за повышения комфортабельности (меньше кают, но большей площади) [4]. Прогноз в данном направлении таков: с 24 600 пассажиромест в 2020 году до 11 600 к 2030 году.

Наиболее острая ситуация сложилась в сегменте грузового флота, особенно наливного.

- Доля судов в возрасте от 30 до 53 лет достигает 60%. Средний возраст эксплуатируемого наливного флота — 36 лет.
- До 2035 года потребность в новых наливных судах для компенсации выбытия составляет до 500 танкеров. Пик списания придется на 2024–2028 годы (около 50 судов ежегодно).

Похожая ситуация с несамоходным и буксирным флотом. Почти 75% несамоходных сухогрузных и наливных судов построены в 1973–1993 годах, средний возраст достигает 38 лет. Ежегодно выводится из эксплуатации от 100 до 150 барж, а к 2025 году объемы выбытия превысят 200 единиц в год. Объемы утилизации почти в 10 раз отстают от объемов вывода из эксплуатации — большинство судов просто отправляются в отстой.

80% буксиров выпущены в 1970–1995 годах. Почти 90% буксиров уже выработали ресурс и работают за пределами нормативных сроков. Новые транспортные буксиры практически не строятся из-за высоких капитальных затрат и длительной окупаемости. К 2030 году буксирный флот может сократиться в 2,5–3 раза.

На фоне всеобщего старения сегмент сухогрузных судов смешанного плавания (река-море) выглядит наиболее благополучно. Здесь процесс обновления идет активно. Удачным примером стала серия сухогрузов проекта RSD59.

Несмотря на впечатляющие планы по строительству, документы фиксируют системные проблемы, способные свести на нет эффект от господдержки.

Важно рассматривать текущие планы в контексте утвержденной в 2019 году Стратегии развития судостроительной промышленности. Ее цель — к 2035 году добиться загрузки основных фондов в 80% (при текущих 40%), увеличить производство в 2,2 раза, а

производительность труда — вдвое, а также поднять долю отечественного оборудования в стоимости гражданской продукции до 75%.

Однако введение в активную эксплуатацию новых современных типов судов ставит ещё и актуальные вопросы по их современному техническому обслуживанию, ремонту и в конечном счёте утилизации. Задачи, связанные с этим, ещё практически не решаются, или решаются частными узким порядком, без общепринятой системы, что при единичных работах вполне допустимо, но, когда потребуется массовость, может привести к простоям флота.

Список литературы:

1. Стратегия развития судостроительной промышленности до 2035 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 октября 2019 г. № 2553-р: Электронный ресурс: <http://static.government.ru/media/files/WlszzFJXA26YAXaOifb1H2KQqmi1D7S7.pdf> (дата доступа: 11.06.2026)
2. Алиханов оценил потребность в пассажирских судах до 2035 года почти в 500 единиц / Коммерсант. Электронный ресурс <https://www.kommersant.ru/doc/8553208> (дата доступа: 11.06.2026)
3. Москва с 2023 года получила 15 пассажирских электросудов проекта «Экобас» // Электронный ресурс: <https://www1.ru/news/2026/04/25/moskva-s-2023-goda-poluchila-15-passazhirskikh-elektrosudov-proekta-ekobas.html> (дата доступа: 11.06.2026)
4. Егоров, А. Г. Оценка влияния старения флота и модернизаций на общую пассажировместимость речных круизных пассажирских судов / А. Г. Егоров // Труды Крыловского государственного научного центра. – 2020. – № S1. – С. 149-153. – DOI 10.24937/2542-2324-2020-1-S-I-149-153.

