

УДК 338.48

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЕЧНОГО СУДОХОДСТВА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Серебрякова Татьяна Юрьевна^{1,2}, д.э.н., профессор

e-mail: serebrtata@yandex.ru

Ягодина Мария Михайловна³, аспирант

e-mail: mariya_prytkovaa@mail.ru

¹ Нижегородская академия МВД России, Нижний Новгород, Россия

² Чебоксарский кооперативный институт (филиала) АНООВО ЦС РФ «Российский университет кооперации», Мытищи, Россия

³ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. Российская Федерация располагает значительным потенциалом развития водных речных перевозок, которые при социализме занимали достойное место как в пассажирских, так и в грузовых перевозках. К сожалению, тридцать лет с момента перехода к рыночным отношениям не прошли бесследно для этого вида транспорта. Он полностью утратил свое народно-хозяйственное значение. В настоящее время нет позитивного состояния хотя бы какой-то части этой, когда-то могучей, отраслевой экономики. Исключение составляет в какой-то степени туристическое судоходство.

Ключевые слова: судоходство, экономика, инфраструктура, грузоперевозки, речной флот.

PROBLEMS AND PROSPECTS OF RIVER NAVIGATION DEVELOPMENT IN THE RUSSIAN FEDERATION

Tatiana Y. Serebryakova^{1,2}, Doctor of Economics, Professor

e-mail: serebrtata@yandex.ru

Maria M. Yagodina³, Doctoral Student

e-mail: mariya_prytkovaa@mail.ru

¹ UNK PEiNP Nizhny Novgorod Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Nizhny Novgorod, Russia

² Cheboksary Cooperative Institute (branch) of the Central Executive Committee of the Russian Federation "Russian University of Cooperation", Mytishchi, Russia

³ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The Russian Federation has significant potential for the development of water and river transportation, which under socialism occupied a worthy place in both passenger and freight transportation. Unfortunately, thirty years since the transition to market relations have not passed without a trace for this type of transport. It has completely lost its national economic significance.

Currently, there is no positive state of at least some part of this once mighty industrial economy. The exception is, to some extent, tourist shipping.

Keywords: shipping, economy, infrastructure, cargo transportation, river fleet.

Российская Федерация располагает хорошим потенциалом для развития водных речных перевозок [1-3]. К основным проблемам можно отнести изношенность инфраструктуры или ее полное разрушение. Многие порты в небольших городах практически перестали существовать. Это связано с отсутствием грузо- и пассажиропотока. И можно сказать, что это потянуло за собой все остальные проблемы. Прежде всего необходимо констатировать, что исчезновение грузопотока зафиксировано в связи с общим кризисом переходного периода от социализма к капиталистическому способу производства, то есть к рыночному отношению. Например, по реке Сура осуществлялись постоянные перевозки как пассажиров, так и грузов. На территории Чувашии работало Сурское пароходство в г. Алатырь. Но в 2000-х пароходство обанкротилось и река Сура, скорее всего, навсегда утратила свое транспортное значение.

В г. Чебоксары на Волге речной порт не ликвидирован, но грузопоток в основном связан с перевозкой строительных материалов, а пассажирский флот обслуживает два маршрута через Волгу, а также происходит комплексное обслуживание судов туристических направлений. Между тем, еще тридцать лет назад по Волге самоходными и простыми баржами перевозились товары народного потребления, например, арбузы, пшеница, топливо и т.п.

Естественно, этот аспект «потянул» за собой ухудшение состояния внутренних водных путей, гидротехнических сооружений (шлюзов, гидроузлов), портов и перегрузочного оборудования. Доля путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части России, превышает 75%. Износ перегрузочной техники в портах достигает около 50%, в том числе средств малой механизации — около 80%. А в большей своей части оборудование, суда, в том числе уникальные (метеоры, кометы), были распилены на металлолом или проданы для этой цели.

Все, что еще осталось, в основном вспомогательный флот, грузовые портовые краны, обозначают следующую проблему: старение флота. Средний возраст речных судов в России составляет около 30 лет, что на 5–10 лет превышает рекомендуемый срок безопасной эксплуатации. Наблюдается дефицит современных судов: химовозов, контейнеровозов, судов смешанного (река — море) плавания, комфортабельных пассажирских судов.

Соответственно, проблемы, указанные выше, влекут следующую: недостаточное финансирование. Местные власти, в интересах которых в целом, работает речной флот не в силах финансировать даже региональные перевозки пассажиров-льготников. Следовательно, межрегиональные перевозки тем более не финансируются местными бюджетами, в силу, во-первых, недостаточности средств этих бюджетов, во-вторых, не до этого местным властям, не планируется эффект как социальный, так и экономический в связи с запуском пассажирских перевозок на межрегиональных маршрутах. Убыточность их в связи с большой материалоемкостью таких перевозок не позволяет их развивать. Федеральный бюджет также не финансирует такие проекты. А в целом, многолетнее недофинансирование из федерального бюджета речных грузо- и пассажирских перевозок привело к снижению уровня безопасности гидротехнических сооружений и росту риска чрезвычайных ситуаций. А также следствием является заиливание рек и утеря фарватеров, позволяющих по ним перевозить грузы имея в виду осадку судов.



Важной причиной указанного плачевного состояния отрасли является низкая инвестиционная привлекательность и конкурентоспособность отрасли, что влечет недостаток направления внебюджетных средств для модернизации и перевооружения как портовой инфраструктуры, так и судового парка.

Существенным тормозом в развитии речного судоходства являются кадровые проблемы. Дефицит работников определённых специальностей и рабочих профессий, высокая текучесть кадров, низкая социальная защищённость (отсутствие ведомственного жилья, низкий уровень заработной платы), старение опытных работников, отставание материальной базы отраслевых образовательных учреждений от международных требований.

Эти обстоятельства становятся причиной слабого использования потенциала речного судоходства для внешнеторговых грузов и транзита. В этот же ряд можно поставить и недостаточное взаимодействие с другими видами транспорта, слабая организация мультимодальных (интермодальных) перевозок.

Некоторые исследователи считают, что существуют также проблемы с доступностью транспортных услуг для регионов Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, где внутренний водный транспорт часто является безальтернативным и жизнеобеспечивающим. На самом деле, это, пожалуй, единственное направление, которое динамически развивается весь пост-советский период.

Перспективы развития существуют. Первое, на что следует направить усилия – это модернизация инфраструктуры. Устранение «узких мест» на водных путях, реконструкция гидротехнических сооружений (например, Городецкого гидроузла на Волге, Багаевского гидроузла на реке Дон), проведение дноуглубительных работ.

Второе, которое должно идти параллельно первому – это обновление флота. Необходимо обеспечить строительство новых судов при государственной поддержке, в том числе в рамках льготного лизинга. Необходимо активное развитие круизного судоходства, особенно в Сибири.

Необходимо развивать портовую инфраструктуру, требуется модернизация и замена изношенного оборудования, создание специализированных портовых мощностей для новых видов грузопотоков, контейнерных терминалов и логистических центров. Необходима интеграция с другими видами транспорта и создание мультимодальных логистических центров в речных портах для улучшения взаимодействия.

Стимулирующим воздействием на оживление речных путей обладает государственная поддержка контейнерных перевозок. Кроме того, это может снизить грузонапряжённость автомобильных трасс и уменьшить их негативное экологическое воздействие на окружающую среду.

Необходимо добиться развития речного судоходства в регионах России. Для этого обеспечить возобновление регулярных пассажирских перевозок между городами с развитыми водными коммуникациями, развитие речного транспорта в отдалённых регионах Сибири, Крайнего Севера и Дальнего Востока.

Огромный потенциал заложен во внедрении цифровых технологий. Эксперименты с электронными накладными на реке, использование беспилотных автономных технологий для оценки необходимости дноуглубительных работ и других передовых технологий обеспечит рациональной и эффективное судоходство на реках.

Использование искусственного интеллекта поможет в разработке новой концепции развития водного транспорта. В 2026 году Минтранс планирует начать её создание. В её рамках будут определены приоритеты и распределены полномочия между федеральным и региональным уровнями в рамках развития речного судоходства, обеспечены надёжность



и безопасность эксплуатации объектов инфраструктуры и транспортных средств, а также решены задачи северного завоза

Исследование показало, что реализация перечисленных мер может повысить конкурентоспособность внутреннего водного транспорта, расширить его роль в транспортной системе страны, улучшить доступность транспортных услуг и снизить транспортные издержки у всех экономических субъектов, населения и государственного сектора.

Список литературы:

1. Телепова И.Е. Экономические аспекты развития транспортной отрасли в России // Молодой ученый. – 2023. – № 47 (494). – С. 125–126.
2. Экономическая составляющая транспортной системы России / А.В. Болденков, О.А., Лисутин, Е.В., Трусевич, Е.В., Романюк // Проблемы социально-экономического развития Сибири. – 2025. - № 3. - С. 16–25. DOI: 10.18324/2224-1833-2025-3-16-25 (15.07.2026)
3. Мальцев А.Г. Экономическое развитие водного транспорта в современной России / А.Г. Мальцев // StudNet, 2022. - № 3.- С.15-19

