

УДК 656.6

КОНЦЕПЦИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Белouсова Екатерина Павловна¹, студент

e-mail: belousova.katerinaa@mail.ru

Мигунова Татьяна Леонидовна¹, д.ю.н., проф., заведующий кафедрой Теории и истории государства и права.

e-mail: tmigunova@mail.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В статье рассматривается концепция развития внутреннего водного транспорта, включающая цифровизацию управления перевозками, повышение безопасности судоходства и модернизацию транспортной инфраструктуры. Особое значение приобретают: внедрение инновационных экологических технологий, обновление флота, развитие навигационного обеспечения. Таким образом, развитие внутреннего водного транспорта требует комплексного подхода, сочетающего государственную поддержку, технологические решения и правовое совершенствование отрасли.

Ключевые слова: внутренний водный транспорт, управление перевозками, транспортная система, цифровизация водного транспорта, транспортная стратегия.

THE CONCEPT AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF INLAND WATERWAY TRANSPORT IN THE RUSSIAN FEDERATION

Ekaterina P. Belousova¹, Student

e-mail: belousova.katerinaa@mail.ru

Tatiana L. Migunova¹, Doctor of Law, Professor, Head of the Department of Theory and History of State and Law

e-mail: tmigunova@mail.ru

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

Abstract. The article discusses the concept of inland waterway transport development, which includes digitalization of transportation management, increased safety of navigation and modernization of transport infrastructure. Of particular importance are the introduction of innovative environmental technologies, fleet renewal, and the development of navigation support. Thus, the development of inland waterway transport requires an integrated approach combining government support, technological solutions and legal improvement of the industry.

Keywords: inland waterway transport, transportation management, transport system, digitalization of water transport, transport strategy.

Внутренний водный транспорт является один из важнейших элементов транспортной системы Российской Федерации, обладающий как хозяйственным, так и стратегическим значением. Особая роль в системе транспортной инфраструктуры определяется способностью обеспечивать массовые перевозки грузов на большие расстояния при небольшой себестоимости и минимальным воздействием на окружающую среду [1].

Основным документом, закрепляющим наиболее значимые принципы и способы обеспечения улучшения деятельности транспортной отрасли, является Транспортная стратегия РФ до 2030 года (далее – Стратегия), главная цель которой – повышение устойчивости транспортного комплекса [2]. Внутренний водный транспорт характеризуется более низким уровнем выбросов загрязняющих веществ, малым воздействием на дорожную инфраструктуру, что в совокупности способствует основной цели Стратегии.

Реализация основных направлений предполагает многоуровневую систему трансформации отрасли, в том числе:

1. Модернизацию инфраструктуры (судоходные гидротехнические сооружения, подходы и порты);
2. Развитие туризма на воде;
3. Обновление флота посредством экологичных и многофункциональных судов;
4. Цифровизация управления логистики и движением, развитие системы «умных портов» (Владивостокский торговый порт, проект в Архангельске от 2025 г.);
5. Повышение взаимодействия мультимодальных коридоров с другими видами транспорта.

В качестве основных институционально-экономических средств достижения целей названы:

1. Государственное и тарифное регулирование (национальный проект «Эффективная транспортная система») [3];
2. Тарифное и налоговое стимулирование (субсидирование кредитных ставок при закупке судов, программа «утилизационного гранта»);
3. Упрощение порядка администрирования и стандартов безопасности;
4. Повышение квалификации персонала посредством реализации новых образовательных программ.

В рамках Стратегии предусматривается комплекс нормативно-правовых изменений, направленных на упрощение системы администрирования в данной отрасли. В целях повышения государственного контроля и надзора за объектами транспортной инфраструктуры, планируется упростить порядок получения разрешительных документов, в частности на эксплуатацию судоходных гидротехнических сооружений. В совокупности переход на электронный документооборот и внедрение информационных систем отчетности позволят сократить сроки выдачи необходимых разрешений, обеспечат прозрачность процессов, что может снизить коррупционные риски [4]. Согласно Индексу развития информационно-коммуникационных система за 2025 год, Россия набрала 92,3 баллов из 100, что указывает на постоянное совершенствование цифровых процессов, однако многие из них требуют доработок, поэтому внедрение IT-инфраструктуры будет доступно не всем субъектам отношений в сфере внутреннего водного транспорта [5]. С 2024 года проводится работа по созданию и использованию Единой информационной системы «Цифровая река», в рамках которой обеспечивается оптимизация маршрутов, внедряются автоматизированные диспетчерские системы, задействуется реестр причальной инфраструктуры.

Соответствие документарным и фактическим данным о состоянии объекта внутренний воднотранспортной инфраструктуры является одним из ключевых показателей развития



отрасли. Ключевая цель проверки – повышение конкурентоспособности внутренних водных путей как элемента национальной транспортной системы при обеспечении безопасности судоходства [6]. Существенное значение придается реконструкции судоходной инфраструктуры, модернизации флота, обновлению гидротехнических сооружений и координация навигационного обеспечения.

Перспективы развития внутреннего водного транспорта следует связывать с формированием устойчивой организационно-правовой моделью. С юридической точки зрения первоочередное значение для развития транспортной отрасли имеет совершенствование нормативного регулирования в части упрощения согласовательных процедур и устранения административных барьеров [7]. Наиболее перспективным является сокращение числа проверяющих органов, в том числе разграничение их функций без повтора, устранение числа дублирующих проверок на объектах водного транспорта, когда один и тот же фактор оценивается несколькими ведомствами одновременно. В качестве характерного примера следует указать согласование размещения причала (иного плавучего объекта) в акватории внутренних водных путей [8]. В рамках данной процедуры координаты размещения, условия подходов судов, воздействие на водный объект параллельно могут проверяться природоохранными органами и органами контроля и надзора сфере внутреннего водного транспорта. Идентичные полномочия заключаются в совпадении предмета контроля в отрыве друг от друга, поскольку один и тот же объект может быть подвергнут оценке чаще чем обычно и отсутствие согласованности между результатами проверки может обременять субъектов правоотношений дополнительными обязанностями. Таким образом, дублирующая согласовательная модель порождает ситуацию, когда органы государственные контроля оценивают схожие по природе обстоятельства (нередко идентичные, одинаковые), однако могут предоставить разный ответ.

Выступая как экономически эффективный инструмент, внутренний водный транспорт постоянно подвергается дополнительному правовому совершенствованию в целях обеспечения интересов и задач Российской Федерации по улучшению мер контроля в данной отрасли. Однако, постоянное внедрение и изменение правовых норм в этой сфере не всегда приводит к положительным (идеальным) результатам, поскольку правовое регулирование должно основываться не только на новых положениях, но и на обеспечения стабильности в части их выполняемости субъектами, задействованными в данных отношениях. В условиях изменчивости нормативной базы возрастает количество ошибок, пробелов, неправильного толкования законодательства участниками транспортной деятельности. Нередко постоянные изменения образуют коллизии между общими положениями транспортного права и иными отраслевыми нормами, что приводит к отсутствию согласованности, правовой неопределенности, затруднению формирования единообразия судебной практики.

Одной из основных проблем является использование законодателем общего понятия без раскрытия его содержания. Поскольку Кодекс внутреннего водного транспорта РФ (далее – КВВТ) построен преимущественно на отсылках к законодательным актам, некоторые элементы (требования к эксплуатации, порядок действий при аварийных ситуациях) определяются на уровне инструкций и правил, а не законом, отсутствует единообразное понимание и согласованность норм между хозяйствующими субъектами. Так как безопасность движения зависит от оперативного реагирования экипажа судна, соблюдения бланкетных и отсылочных норм, то терминологическая неоднородность, регулирование одного вопроса разными нормативными актами порождает несовершенство юридической техники в последующих нормах. Кроме того, нагрузка по своевременному отслеживанию введенных корректировок и дополнений возлагается в том числе на



хозяйствующие субъекты внутреннего водного транспорта, поэтому появляются дополнительные издержки для включения норм в локальные акты, обучения персонала и модернизации объектов транспортного комплекса.

Использование законодателем общих и оценочных формулировок без конкретизации содержания затрудняет единообразное толкование норм, осложняет правоприменение и повышает риск различного понимания одних и тех же предписаний, например:

В ст. 34 КВВТ РФ неопределенность заключается в том, что критерии достаточности меры безопасности не закреплены в нормативной конкретизации, в связи с чем оценка надлежащего исполнения требований фактически смещается в сферу подзаконного регулирования, ведомственных предписаний и правоприменительного усмотрения. Снижение уровня формальной определённости правового регулирования затрудняет предварительную оценку объёма обязанностей, выбор необходимых организационных и технических мер, а также прогнозирование рисков. Таким образом, отсутствие чётко установленных предельных критериев безопасности препятствует формированию единообразного правоприменительного подхода [9].

В качестве способа решения данной проблемы авторами предлагается унификация терминологии и стандартизации на федеральном уровне: исключить употребление одного термина в разных источниках, установить единую терминологию для подзаконных актов. Например, понятие «безопасность судоходства» следует закрепить в ст. 34 КВВТ РФ как «состояние защищенности судоходства при котором риск причинения жизни, здоровью, имуществу и окружающей среде снижен до приемлемого уровня» и использовать данное значение в подзаконных актах.

В ст. 39 КВВТ РФ проблема заключается в чрезмерно общей законодательной формулировке, что обуславливает зависимость содержания обязанности от внешних нормативно-правовых актов. При недостаточной определённости использование бланкетных норм затрудняет установление объёма должного поведения и проверку его исполнения, тем самым усложняется деятельность надзорных органов и судов, поскольку требуется обращение к подзаконным, техническим и ведомственным актам для установления содержания обязанности, возрастет риск расширительного толкования и неоднородного правоприменения.

В целях обеспечения единообразия правоприменения представляется целесообразным уточнить положения статьи 39 КВВТ РФ. Действующая редакция нормы носит общий характер и в значительной степени опирается на внешние нормативные источники, что затрудняет установление содержания соответствующих обязанностей субъектов судоходства. В связи с этим возникает потребность в нормативной конкретизации предписаний, направленной на снижение объёма правоприменительного усмотрения и повышение прозрачности правового регулирования. Представляется целесообразным дополнить статью 39 КВВТ РФ положением, предусматривающим конкретизацию основных обязанностей субъектов судоходства в самой норме либо в пределах, прямо установленных Кодексом следующего содержания:

«Субъекты судоходства обязаны соблюдать требования настоящего Кодекса, правил плавания и иных нормативных правовых актов, принятых в соответствии с ним. Подзаконные нормативные правовые акты, регулирующие деятельность в сфере внутреннего водного транспорта, подлежат применению лишь в части, не противоречащей настоящему Кодексу, и не могут устанавливать дополнительные обязанности, не предусмотренные федеральным законом». Данный подход позволит снизить зависимость правового регулирования от ведомственных актов, повысить степень правовой определённости и обеспечить единообразие правоприменения в сфере внутреннего водного транспорта.



Таким образом, внутренний водный транспорт сохраняет значения одного из значимых элементов национальной безопасности в Российской Федерации. В современных условиях его развития невозможно за счет точечных мер, поскольку отрасль характеризуется сочетанием технологических, правовых и организационных факторов, оказывающих непосредственное воздействие. В этой связи развитие внутреннего водного транспорта следует рассматривать как комплексный процесс, требующий совершенствование правового регулирования, оптимизации управленческих процессов и развития технической инфраструктуры.

Список литературы:

1. «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 31.07.2025) – URL: www.pravo.gov.ru (дата обращения: 13.03.2026).
2. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 года №3363-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» (ред. от 06.11.2024) – URL: www.pravo.gov.ru (дата обращения: 13.03.2026).
3. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 29 мая 2025 г. N 174 «Об утверждении методик расчета показателей национального проекта «Эффективная транспортная система» и входящего в него федерального проекта «Развитие кадрового потенциала транспортной отрасли» (ред. от 29.05.2025). – URL: www.pravo.gov.ru (дата обращения: 14.03.2026).
4. Федеральная налоговая служба. Методические рекомендации по внедрению электронного документооборота в целях обеспечения популяризации использования электронного документооборота среди граждан и организаций Российской Федерации [Электронный ресурс]. – URL: https://data.nalog.ru/html/sites/www.new.nalog.ru/files/related_activities/el_doc/knowledge_base/implementation_EDO.pdf (дата обращения: 14.05.2026).
5. Международный союз электросвязи. IDI 2025 [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.itu.int/itu-d/reports/statistics/idi2025/> (дата обращения: 15.03.2026).
6. Министерство транспорта Российской Федерации. Новости [Электронный ресурс]. – URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/2585> (дата обращения: 15.03.2026).
7. «Водный кодекс Российской Федерации» от 03.06.2006 N 74-ФЗ (ред. от 29.12.2025) – URL: www.pravo.gov.ru (дата обращения: 01.04.2026).
8. «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 31.07.2025) – URL: www.pravo.gov.ru (дата обращения: 01.04.2026).
9. «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 31.07.2025) – URL: www.pravo.gov.ru (дата обращения: 01.04.2026).

