

УДК 656.612.1

СТАРЕНИЕ ФЛОТА КАК КЛЮЧЕВАЯ ПРОБЛЕМА РАЗВИТИЯ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ В РАМКАХ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА ЭФФЕКТИВНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА

Захаров Владислав Дмитриевич¹, специалист

e-mail: vladislavzkhrv@gmail.com

Новиков Алексей Васильевич¹, кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и менеджмента

e-mail: alex1959.nn@gmail.com

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. Статья посвящена анализу процессов старения и обновления транспортного флота Российской Федерации. Рассматриваются основные проблемы, связанные с высоким уровнем износа подвижного состава, недостаточными темпами модернизации и влиянием устаревшего флота на эффективность транспортной системы страны.

Ключевые слова: транспортный флот, обновление флота, старение транспорта, транспортная система России, модернизация транспорта, подвижной состав, государственная поддержка, транспортная инфраструктура, безопасность перевозок, транспортная отрасль.

THE AGING OF THE FLEET AS A KEY PROBLEM IN THE DEVELOPMENT OF RUSSIA'S MARINE AND RIVER TRANSPORT AS PART OF THE NATIONAL PROJECT EFFECTIVE TRANSPORT SYSTEM

Vladislav D. Zakharov¹, Specialist

e-mail: vladislavzkhrv@gmail.com

Alexey V. Novikov¹, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department of Economics and Management

e-mail: alex1959.nn@gmail.com

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

Abstract. The article is devoted to the analysis of the aging and renewal processes of the transport fleet of the Russian Federation. The main problems related to the high level of rolling stock wear and tear, insufficient modernization rates, and the impact of an outdated fleet on the efficiency of the country's transport system are considered.

Keywords: transport fleet, fleet renewal, transport aging, Russia's transport system, transport modernization, rolling stock, government support, transport infrastructure, transport safety, and the transport industry.

Актуальность темы обусловлена тем, что морской и речной транспорт остаются ключевыми элементами транспортной системы России, обеспечивающими значительную долю грузовых и пассажирских перевозок, особенно в отдалённых и труднодоступных регионах. В условиях реализации национального проекта «Эффективная транспортная система» особое значение приобретает вопрос современного состояния флота, поскольку физическое и моральное старение судов всё более остро проявляется как системная проблема, снижающая безопасность движения, повышающая эксплуатационные издержки и ограничивающая возможности для развития логистических коридоров и интеграции водного транспорта в общую транспортную сеть. В этой связи осмысление проблемы старения флота как ключевого барьера развития морского и речного транспорта позволяет выявить объективные ограничения реформ и программ модернизации, предложить конкретные меры по обновлению судового парка и повысить эффективность использования национального проекта для достижения заявленных экономических и социальных целей. Целью статьи является анализ влияния старения флота на развитие морского и речного транспорта в рамках национального проекта «Эффективная транспортная система» и выработка практических рекомендаций по преодолению данной проблемы.

В рамках нацпроекта водный транспорт рассматривается как элемент интегрированной транспортной сети, где его развитие призвано повысить общую пропускную способность, снизить издержки на перевозки и улучшить доступность регионов, особенно удалённых и прибрежных территорий. На реализацию целей проекта в части морского и речного транспорта ориентированы мероприятия по модернизации портовой инфраструктуры, развитию внутренних водных путей, улучшению навигационного и информационного обеспечения, а также по созданию условий для обновления и технического совершенствования флота [1].

Понятие старения флота включает постепенное снижение технического уровня судов, их физического состояния и способности отвечать современным требованиям по безопасности, экономичности и экологическим стандартам. Проявляется эта проблема в увеличении доли судов с большим сроком эксплуатации, росте числа отказов и аварийных ситуаций, повышении затрат на ремонт и обслуживание, а также в несоответствии многих единиц флота действующим техническим и экологическим нормам. Для морского транспорта это проявляется через старение крупнотоннажных судов и специализированных линейных каботажных судов, для речного — через устаревшие комфортабельные пассажирские суда и грузовые единицы, которые зачастую не обеспечивают требуемый уровень комфорта и безопасности. В результате старение флота отражается на привлекательности водного транспорта для пассажиров и грузовладельцев, снижает его конкурентоспособность перед другими видами транспорта и ограничивает возможности реализации целей национального проекта «Эффективная транспортная система».

Структура российского морского и речного флота характеризуется высокой долей судов, которые по возрасту и техническому состоянию уже считаются устаревшими. Среди наиболее явно устаревших типов морских судов выделяются сухогрузы проекта 1557 типа «Сормовский», а также сухогрузы проектов 2–95, 2–95A/R и 791 типа «Волго-Балт», значительная часть которых построена в 1960–1970-е годы и эксплуатируется более 50 лет. В группу критически старых судов относятся нефтеналивные танкеры-нефтерудовозы, а также сухогрузы проектов 507 и 1565 типа «Волго-Дон», а также танкеры типа «Волгонефть», совсем недавно суда этого типа стали виновниками разлива мазута в керченском проливе (2024 год) (Волгонефть-212 и Волгонефть-239), где одной из основных причин было названо именно устаревание этих судов, и сухогрузы проекта 1743 типа «Омский», многие из которых ремонтируются «до последнего» и уже не соответствуют современным требованиям по безопасности и экологии. В речном флоте особенно заметно



старение комфортабельных пассажирских судов, включая теплоходы советской постройки (например, теплоходы проекта 720, 723 и других серий), которые к началу 2020-х годов выработали или превысили предельный срок эксплуатации, но продолжают перевозить пассажиров при интенсивном техническом износе. Помимо этого, к явно устаревшим относятся отдельные серии судов смешанного река-море плавания, в том числе старые «Волго-Балты» и «Волго-Доны», которые формально могут оставаться в эксплуатации, но требуют всё более частых и дорогостоящих ремонтов, не обеспечивают эффективной загрузки и не соответствуют современным экологическим и навигационным стандартам. В целом эта совокупность типов судов демонстрирует, что значительная часть морского и речного флота РФ уже физически и морально устарела и является одной из ключевых причин замедленного обновления судового парка и ограниченности развития водного транспорта.

Большая часть отечественных судов давно перешагнула 30-летний рубеж, а многие и вдвое старше. В грузовом флоте 63% танкеров и 73% сухогрузов старше 30 лет. В пассажирском флоте 7 из 10 судов (1319 единиц) превысили 30-летний рубеж, а в промысловом флоте 65% судов старше 30 лет.

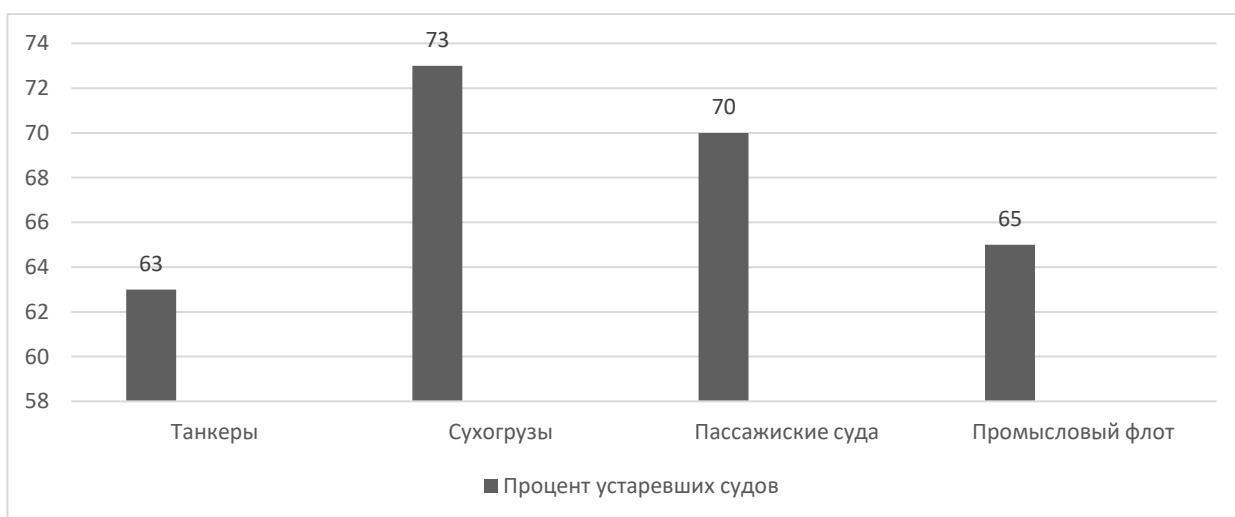


Рисунок 1 – Процент устаревшего флота по типу использования

Эксплуатация стареющего флота оказывает системное влияние на морской и речной транспорт, снижая безопасность перевозок за счёт роста числа аварийно-опасных ситуаций, отказов судовых систем и повреждений конструкции. Частые поломки и необходимость длительных ремонтов приводят к увеличению простоев судов, нестабильности расписаний и росту операционных расходов, что делает водный транспорт менее предсказуемым и более дорогим для грузовладельцев и пассажиров. Техническое устаревание судов также сопряжено с повышенным энергопотреблением и выбросами вредных веществ, что снижает экологическую устойчивость перевозок и затрудняет выполнение требований международных и национальных экологических стандартов. Для пассажирского сегмента старение флота проявляется в снижении уровня комфорта и безопасности, что отталкивает пассажиров и ограничивает потенциал речных и морских маршрутов, особенно в туристическом и пригородном сообщении [2].

Влияние старения флота на реализацию целей национального проекта «Эффективная транспортная система» проявляется в снижении эффективности планируемых логистических и инфраструктурных мероприятий. Устаревшие суда обладают меньшей скоростью, ограниченной грузоподъёмностью и повышенным расходом топлива, что не

позволяет в полной мере использовать модернизированную портовую инфраструктуру и расширенные водные пути для увеличения объёмов перевозок и сокращения сроков доставки. Ограничения по техническому состоянию флота мешают созданию регулярных и высокочастотных маршрутов, необходимых для развития пассажирских перевозок и транспортной доступности удалённых регионов. Кроме того, высокий риск аварий и экологических инцидентов с участием старых судов снижает доверие со стороны грузовладельцев и пассажиров к водному транспорту и противоречит заявленным целям проекта по повышению безопасности и экологической устойчивости транспортной системы. В результате, даже при успешной реализации инфраструктурных и цифровых компонентов нацпроекта, старение флота остаётся ключевым фактором, сдерживающим достижение заявленных результатов и экономических эффектов от развития морского и речного транспорта.

Причины сохранения проблемы старения флота связаны с рядом системных факторов, которые накапливались в течение десятилетий. Одной из главных причин является недостаточное финансирование обновления судового парка в условиях ограниченного бюджета, высокой стоимости строительства новых судов и сравнительно низкой доходности многих сегментов морского и речного транспорта. Сложность доступа к долгосрочным и дешёвым кредитам, а также зависимость судостроительных программ от государственных программ субсидирования и лизинга делают обновление флота длительным и фрагментарным процессом. Дополнительным барьером выступает технологическое отставание отдельных отечественных судостроительных предприятий и зависимость от импортного оборудования, что увеличивает сроки и стоимость строительства новых судов. В нормативно-правовой сфере сохраняются колебания в политике по срокам эксплуатации судов, практика продления ресурса устаревших единиц вместо их замены, а также не всегда согласованные требования к экологическим и техническим стандартам, что снижает стимул для владельцев флота к его радикальному обновлению. В отдельных сегментах слабый спрос и жёсткая конкуренция с автомобильным и железнодорожным транспортом приводят к тому, что судовладельцы предпочитают дешёвую эксплуатацию старых судов, вынужденно продлевая их жизнь вместо заказа новых. В совокупности эти факторы формируют устойчивую ситуацию, при которой флот продолжает стареть, несмотря на осознание проблемы и наличие программ поддержки со стороны государства [3].

Меры национального проекта «Эффективная транспортная система», направленные на обновление и поддержку флота, включают программы субсидирования и льготного финансирования строительства новых судов, а также государственную поддержку лизинговых схем для владельцев морских и речных единиц. В рамках проекта предусматриваются механизмы стимулирования обновления парка пассажирских судов, в том числе за счёт софинансирования региональных и муниципальных перевозчиков, а также развитие программ заказа современных теплоходов и каботажных судов для ключевых маршрутов. Параллельно государство развивает меры импортозамещения в судостроении и поддерживает отечественные верфи, предоставляя им заказы на строительство ледоколов, ледовой защиты, судов для Северного морского пути и инфраструктурных судов, что косвенно помогает поддерживать загрузку и технологический уровень судостроительной отрасли. В число запланированных мероприятий также входит обновление нормативной базы, в том числе продление сроков эксплуатации отдельных судов с условием усиления контроля и технического надзора, чтобы снизить аварийность и обеспечить безопасность при ограниченных возможностях быстрого обновления флота [1].



В последние годы в России активно строятся новые типы судов, прежде всего в сегменте грузовых и пассажирских судов «река–море» и морских многоцелевых универсалов. К числу современных проектов относятся, в частности, сухогрузы проекта RSD-49 и RSD-59, разработанные для перевозки генеральных и навалочных грузов по внутренним водным путям и морским трассам.

RSD-49 и RSD-59:

Сухогрузы проекта RSD-49 (универсальные грузовые суда «река–море») спроектированы под широкий спектр грузов: зерно, лес, металл, уголь, крупногабаритные и опасные грузы VI класса опасности. Длина порядка 140 м, ширина около 16,5 м, дедвейт свыше 7 тыс. т в море и около 4,5 тыс. т в реке; корпус оснащён двумя винто-рулевыми комплексами и подруливающим устройством для повышенной манёвренности и автономностью до примерно 20 суток.

Проект RSD-59 представляет собой более новую и крупную версию универсального сухогруза «река–море» с более полными обводами и двумя вместо трёх трюмов, один из которых имеет длину порядка 78 м и позволяет перевозить крупногабаритные грузы, что особенно важно для рынка стран Каспийского бассейна. Именно для этого проекта головным судном стало «Пола Макария», ставшее первым представителем серии RSD-59. Суда типа RSD-59 активно строят и уже построили для компаний ООО «Пола Райз» и ООО «Альфа» на верфях «Красное Сормово» и Новашино, а также на верфях в Санкт-Петербурге, что делает эти проекты одними из ключевых для обновления российского флота «река–море» [5].

Современные пассажирские суда:

В пассажирском сегменте особое внимание сейчас уделяется строительству крупных круизных лайнеров проекта PV300 / PV300VD — четырёхпалубных комфортабельных судов, рассчитанных на использование по внутренним водным путям и в морской зоне. Головным судном проекта PV300 является теплоход «Пётр Великий» (переименован в «Владимир Жириновский»), который заложен первым, но достраивается до сих пор, задал основные технические и архитектурные параметры для последующих новостроек.

К этому типу относятся также теплоход «Мустай Карим» (проект PV300VD, «Красное Сормово», 2017–2020 гг., изначально строился как «Князь Владимир»);

Эти суда проектируются как плавучие гостиницы высокого уровня, с ориентацией на развитие внутреннего круизного и межрегионального пассажирского сообщения, включая маршруты, совмещающие речные и морские участки.

Другие новые типы судов:

Помимо RSD-49/RSD-59 и PV300, в России сейчас создаются и строятся дополнительные современные проекты:

- малые автономные и полуавтономные морские контейнеровозы и паромы с автоматизированными системами управления;
- серийные пассажирские суда проекта F2 (речные и речные-морские), серийное строительство которых ведётся в 2026 году;
- дальнейшее развитие морских типов для крупных верфей РФ (танкеры типа Aframax, газовозы, лесовозы, универсальные сухогрузы и балкеры), с ориентацией на обновление морского флота к 2030-м годам.

К числу современных проектов, активно обновляющих российский флот «река–море», относится и тип RST-27 — серия универсальных сухогрузов, разработанных специально для перевозки генеральных и навалочных грузов по внутренним водным путям и в морских условиях. Суда проекта RST-27 отличаются сравнительно компактными размерами и повышенной манёвренностью, что делает их удобными для эксплуатации на узких речных участках и в портах с ограниченной глубиной и инфраструктурой. Они оснащены



современными грузовыми комплексами, обеспечивающими эффективную перегрузку леса, зерна, угля, стройматериалов и других массовых грузов, а также отвечают актуальным требованиям по безопасности и экологическим стандартам.

RST-27 строятся и эксплуатируются в том числе для крупных судовладельцев и транспортных компаний, ориентированных на речные и прибрежные перевозки, и вписываются в общий тренд обновления флота за счёт более компактных, но технологически продвинутых судов, которые, в сочетании с RSD-49 и RSD-59, помогают постепенно заменить устаревшие суда и повысить эффективность водного транспорта в рамках национального проекта «Эффективная транспортная система» [4].

В целом наблюдаемый спектр новостроек демонстрирует смещение внимания к более крупным, универсальным и комфортным судам, сочетающим речные и морские условия плавания. Также в России строится более крупный флот, но не такой серийностью, как вышеперечисленные проекты.

Проблема старения флота остаётся одной из ключевых барьеров для развития морского и речного транспорта России в рамках национального проекта «Эффективная транспортная система». Существенная доля судов уже превысила или близка к превышению нормативных сроков эксплуатации, что негативно сказывается на безопасности, экономической эффективности и экологической устойчивости перевозок. Вместе с тем реализация проекта открывает возможности для обновления парка за счёт современных типов судов, таких как RSD-49, RSD-59, RST-27, а также пассажирских теплоходов проекта PV300/ PV300VD, включая «Пётр Великий», «Мустай Карим» и «Владимир Жириновский». Широкое внедрение этих и других новостроек, подкреплённое мерами государственной поддержки, укреплением судостроения и развитием кадрового и технологического потенциала, позволит снизить транспортные издержки, повысить транспортную доступность регионов и сделать водный транспорт более конкурентоспособным и социально востребованным элементом национальной транспортной системы.

Список литературы:

1. Национальный проект «Эффективная транспортная система» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://национальныепроекты.рф> (дата обращения: 02.04.2026).
2. Министерство транспорта Российской Федерации : официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://mintrans.gov.ru/> (дата обращения: 06.04.2026).
3. Федеральное агентство морского и речного транспорта : официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://morflot.gov.ru/> (дата обращения: 10.04.2026).
4. Объединённая судостроительная корпорация : официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.aosk.ru/> (дата обращения: 18.04.2026).
5. Красное Сормово : официальный сайт судостроительного завода [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://krsormovo.nnov.ru/> (дата обращения: 18.04.2026).

