

Экономическая составляющая транспортной системы России. Перспективы развития внутреннего речного транспорта

А.В. Болденков^{1а}, О.А. Лисутин^{2б}, Е.В. Трусевич^{3с}, Е.В. Романюк^{4д}

¹ ПАО «Ростелеком», ул. Лазурная, 1, Барнаул, Россия

² Алтайский государственный педагогический университет, ул. Молодежная, 55, Барнаул, Россия

³ Братский государственный университет, ул. Макаренко, 40, Братск, Россия

⁴ Крымский федеральный университет им. В.И. Вернадского, Институт экономики и управления, проспект Вернадского, 4, Симферополь, Россия

^а boldenkov.88@mail.ru, ^б oleglisutin1982@gmail.com, ^с joint@brstu.ru, ^д rommania@rambler.ru

^а <https://orcid.org/0009-0002-8610-3539>, ^б <https://orcid.org/0000-0002-3469-4085>,

^с <https://orcid.org/0000-0001-7994-7018>, ^д <https://orcid.org/0000-0001-8153-857>

Статья поступила 09.09.2025, принята 16.09.2025

Российская Федерация – это самое большое по занимаемой территории на планете Земля государство, страна, которая входит в десятку государств мира по количеству проживающего в ней населения, которое передвигается само и имеет потребность в перемещении различного вида грузов. Одна из главных особенностей России – её географическое расположение на стыке Азии и Европы, что автоматически создаёт огромный потенциал для транзитной перевозки грузов и пассажиров. Обозначенные факторы требуют наличия развитой транспортной инфраструктуры и транспортных сетей, что свидетельствует об актуальности исследования вопроса изучения транспортной системы страны. При проведении исследования использовались общенаучные методы, целью работы является изучение транспортной системы страны с более детальным анализом вопросов, характеризующих внутренний водный (речной) транспорт. В статье синтезированы мнения ряда авторов по вопросу трактования понятия «Транспортная система» с целью использования в работе единого понятия. Обозначен ряд ключевых теоретических элементов, характеризующих транспортную сеть, как составную часть всей транспортной системы государства. На основании анализа данных, представлено место России среди крупнейших стран по протяжённости транспортных сетей – железнодорожных, автомобильных и внутренних водных. В работе отражены количественные показатели исследуемого вопроса, например, такие, как объём перевозки грузов и населения, структура грузов и др., синтезированы данные по стоимости перевозки по различным видам транспорта. Проведён детальный анализ развития внутреннего речного транспорта, в результате чего обозначены ключевые проблемы данной сферы и отражено авторское видение путей выхода из сложившейся ситуации.

Ключевые слова: транспортная система; Россия; транспортные сети; водный транспорт; перевозки.

Economic component of Russia's transport system. Prospects for the development of inland river transport

A.V. Boldenkov^{1а}, O.A. Lisutin^{2б}, E.V. Trusevich^{3с}, E.V. Romanyuk^{4д}

¹ Rostelecom PJSC; 1, Lazurnaya St., Barnaul, Russia

² Altai State Pedagogical University; 55, Molodezhnaya St., Barnaul, Russia

³ Bratsk State University; 40, Makarenko St., Bratsk, Russia

⁴ Institute of Economics and Management of Crimean Federal University named after V.I. Vernadsky; 4, Vernadsky Ave., Simferopol, Russia

^а boldenkov.88@mail.ru, ^б oleglisutin1982@gmail.com, ^с joint@brstu.ru, ^д rommania@rambler.ru

^а <https://orcid.org/0009-0002-8610-3539>, ^б <https://orcid.org/0000-0002-3469-4085>,

^с <https://orcid.org/0000-0001-7994-7018>, ^д <https://orcid.org/0000-0001-8153-857>

Received 09.09.2025, accepted 16.09.2025

The Russian Federation is the largest country on Earth by area, and one of the world's top ten countries in terms of population size, mobility, and the need to transport various types of cargo. One of the main features of Russia is its geographical location at the junction of Asia and Europe, which automatically creates a huge potential for transit transportation of goods and passengers. The above factors require the presence of a developed transport infrastructure and transport networks, which indicates the relevance of studying the issue of studying the country's transport system. General scientific methods are used in the study, the purpose of the work is to study the country's transport system, with a more detailed analysis of issues characterizing inland water (river) transport. The article synthesizes the opinions of a number of authors on the interpretation of the concept of "Transport System" in order to use a single concept in the work. A number of key theoretical elements characterizing the transport network as an integral part of the entire transport system of the state are identified. Based on the data analysis, Russia's place among the largest countries in terms of the length of transport networks - rail, road and inland waterways is presented. The work reflects quantitative indicators of the issue under study, such as the volume of cargo and population transportation, cargo structure, etc., and synthesizes data on the cost of transportation by various types of transport.

A detailed analysis of the development of inland river transport is conducted, as a result of which the key problems of this area are identified and the author's vision of ways out of the current situation is reflected.

Keywords: transport system; Russia; transport networks; water transport; transportation.

Введение. Одной из основ национальной экономики государства выступает транспорт – от уровня развития транспортной инфраструктуры зависит непрерывность коммуникаций не только отдельных предприятий, но и отраслей в целом. Наличие развитой транспортной системы является одним из показателей социально-экономического развития государства. Развитие транспорта, как неотъемлемой составляющей транспортной системы, происходит параллельно с развитием всей человеческой цивилизации, так как человеку свойственно передвижение в рамках непрерывно происходящих миграционных процессов, а для взаимодействия и сотрудничества отдельных стран использование транспорта – это главный способ коммуникаций в сфере торговли, производства и т. д. Ускорение или замедление совершенствования транспортной системы происходит в зависимости от тех или иных исторических событий, происходящих на территории конкретного государства или группы стран. Как показывает исторический опыт, именно наличие развитых путей сообщений – это фактор становления и сохранения государственности.

Отметим, что в Российской Федерации транспортные коммуникации обеспечивают территориальную целостность и единство экономического пространства, связывая различные районы и обеспечивая интеграцию с мировым сообществом. Благодаря географическому положению России, страна получает значительный доход от экспорта и транзитных перевозок [1].

Цели, задачи, объект исследования. Цель авторского исследования – изучение транспортной системы Российской Федерации, обозначение ключевых её составляющих и факторов влияния в динамике протекающих процессов с акцентом на анализ развития внутреннего речного транспорта.

Задачи:

1. Анализ теоретического материала, характеризующего понятие «Транспортная система».
2. Анализ информационных данных в части количественных показателей изучаемой тематики (общая протяжённость транспортных сетей, объёмов перевозок грузов и пассажиров и т. д.).
3. Анализ данных, характеризующих внутренний водный транспорт (структура грузов, возраст транспорта, количество портов и т. д.) и применяемых мер по его развитию.
4. Синтез полученной аналитической информации с целью формирования авторского видения, направленного на представление о мерах по дальнейшему развитию речного транспорта.

Объект исследования – транспортная система Российской Федерации.

Информационная и методологическая база. Методологической основой при написании выступили методы общенаучного характера – математическое моделирование, при помощи которого представлены пороговые значения ключевых показателей, необходимых для исследования, сравнение – направлено на сопоставление результатов показателей, полученных в результате анализа и синтеза данных, анализ и синтез – при совокупном использовании данных методов фор-

мируется теоретическая и практическая составляющая проводимого авторами исследования.

Информационной базой выступили работы различных авторов в области транспорта и транспортной инфраструктуры, открытые аналитическо-информационные ресурсы, отражающие данные, необходимые для проведения исследовательской работы.

Обсуждение. Современная научная мысль в области развития транспортной системы в целом находится в непрерывном поиске новых путей, направленных на совершенствование транспортной инфраструктуры, логистики, методов и способов перевозки грузов и пассажиров всеми видами транспорта, так как развитие всей транспортной отрасли – это способ активизации конкуренции между предприятиями, которая будет способствовать ускорению всех производственных процессов – от поставки сырья и материалов до доставки готовой продукции потребителю, снижению себестоимости продукции. Особенно это важно в современных условиях развития рынка и экономики страны в целом, где наблюдается активное применение новых систем, связанных с роботизацией и автоматизацией процессов.

Изучение вопроса развития транспортных сетей и транспортной инфраструктуры в целом является актуальным на протяжении столетий, в подтверждение данного тезиса приведём оценку, сделанную представителем классической школы политэкономии, французским экономистом Ж.Б. Сэем: «дороги и каналы являются весьма затратными общественными сооружениями, даже в тех странах, где их строили разумно и экономно. Тем не менее, вероятно, выгоды, получаемые обществом от этих сооружений, в большинстве случаев значительно превышают по своей значимости годовой расход, связанный с их использованием. Если подсчитать стоимость перевозки всех товаров и продуктов питания, осуществляемой ежегодно на этой дороге, если бы она не была построена, и сравнить огромные расходы на транспорт с настоящими расходами при наличии дороги, то разность сумм расходов составит сумму дохода, извлекаемого потребителями этих продуктов питания и товаров, реальную и полную выгоду для нации» [2].

Также отдельно отметим важность наличия внутреннего водного транспорта – это одна из ключевых составляющих развития ряда регионов России, так зачастую именно водный речной путь является безальтернативным вариантом доставки грузов и пассажиров на определённые территории Дальнего Востока, Сибири, Крайнего Севера. По данным Sudakov Group [3], около 80 % водных путей – это безальтернативные транспортные сети для доставки грузов и населения в труднодоступные регионы страны.

В связи с чем можно утверждать, что проводимое авторами исследование в области изучения транспортной системы в целом и вопроса транспортной водной сети Российской Федерации как её составляющей является актуальным.

Проведём анализ ряда подходов российских авторов к понятию «Транспортная система».

1. Андреева Е.А. с соавторами выражают мнение, что под транспортной системой понимается совокупность различных подсистем и элементов, которые обеспечивают перемещение грузов и пассажиров как внутри городов, так и в международном, межрайонном и международном сообщениях [4].

2. Горев А.Э. отмечает тот факт, что транспортная система в наиболее общем случае – это образующая связанное целое совокупность работников, транспортных средств и оборудования, элементов транспортной инфраструктуры и инфраструктуры субъектов перевозки, включая систему управления, направленная на эффективное перемещение грузов и пассажиров [5].

3. Гришина Н.В. считает, что транспортная система – это совокупность транспортной инфраструктуры, транспортных предприятий, транспортных средств и систем управления [6].

В общем понимании под транспортной системой будем понимать сумму элементов (транспортные сети, транспорт, инфраструктуру и т. д.), способствующих перемещению населения, грузов по территории. Из представленного определения мы можем сделать вывод о том, что транспортная сеть – это составная часть транспортной системы.

Российская Федерация является крупнейшим государством на планете, на территории которого проживает по состоянию на январь 2025 года 146 028 325 человек, которые в той или иной степени могут быть подвержены миграционным процессам. Внутренняя миграция населения в России – ключевые факторы [7].

Основываясь на данном факте, можно сделать вывод о наличии развитой транспортной сети в стране, которая является ключевой составляющей всей транспортной системы государства. Представим структуру транспортной сети Российской Федерации.

1. Железнодорожный транспорт – осуществляется перевозка грузов и населения по железной дороге.

2. Авиационный транспорт – перевозка грузов и пассажиров по воздуху.

3. Трубопроводный транспорт – используется для перевозки полезных ископаемых и их производных в жидком и газообразном состоянии, воды.

4. Речной транспорт – перевозка грузов и пассажиров по каналам и речным системам страны.

5. Автомобильный транспорт – используется для перевозки людей, грузов по автомобильным дорогам с различным покрытием (твёрдое покрытие, без покрытия).

6. Морской транспорт – транспортировка грузов и населения морским путём.

Транспортная сеть может быть проклассифицирована по различным признакам, представим ряд таких классификаций.

1. В зависимости от вида используемого транспорта:
а) для транспорта необщего пользования – пути сообщения (в первую очередь железнодорожные и автомобильные), используемые для производственных целей на предприятиях;

б) для транспорта общего пользования – в первую очередь включает в себя общие пути сообщения, используемые для передвижения автомобильного, железнодорожного, воздушного и водного транспорта.

2. В зависимости от территориального признака:

а) международные – пути сообщения, проходящие по территории нескольких государств;

б) магистральные – обслуживают (пропускают) большие объёмы грузов, пассажиров в разрезе международного или межрегионального транспортного сообщения;

в) местные – ответвления от магистрального пути сообщения.

Как уже было отмечено ранее, развитие транспортных сетей идет параллельно с развитием государства и общества. В рамках изучаемого вопроса представим укрупнённые исторические этапы развития транспортных сетей в России.

1. Русь, российское государство в Средние века – существовало два вида транспортных сетей: наземные дороги (в подавляющем большинстве своём без покрытия) и водные пути – использовались речные (в первую очередь реки Дон, Волга) и морские пути.

2. Российская империя – развитие внутренних водных путей (например, постройка Мариинской системы, которая соединяла Волгу и г. Санкт-Петербург), использование пароходов, строительство железнодорожного сообщения (первая железная дорога, идущая из Царского Села в Санкт-Петербург).

3. Советский период – техническое перевооружение всей отрасли, масштабное строительство железных (например, Туркестано-Сибирская) и автомобильных дорог (например, Минск – Москва).

4. Современная Россия – модернизация и расширение транспортной сети (например, запуск высокоскоростного железнодорожного сообщения из Санкт-Петербурга в Москву).

Наличие транспортных сетей обеспечивает решение двух фундаментальных задач:

1. Обеспечение перевозки пассажиров.

2. Обеспечение перевозки грузов.

Проведём анализ протяжённости транспортных сетей в десяти крупнейших государствах мира по версии информационного портала BBC Science Focus по данным на конец 2024 / начало 2025 гг. (табл. 1) [8].

Таблица 1. Крупнейшие государства мира

№ п.п.	Наименование государства	Площадь, тыс. км ²	Население, тыс. чел.
1	Россия	17 098,242	146 028,325
2	Канада	9 984,670	41 288,599
3	США	9 833,517	341 200,0
4	Китай	9 596,960	1 408 280,000
5	Бразилия	8 515,770	211 998,574
6	Австралия	7 741,220	27 309,396
7	Индия	3 287,263	1 450 935,791
8	Аргентина	2 780,400	45 696,159
9	Казахстан	2 724,900	20 286,084
10	Алжир	2 381,740	46 814,308

Крупнейшим на планете государством по занимаемой площади является Российская Федерация – 17 098,242 тыс. км², но при этом наибольшее количество жителей проживает в Индии (которая занимает только седьмое место рейтинга) – 1 450 935,791 тыс. чел.

Проведём анализ протяжённости транспортных сетей, предназначенных для перевозки грузов и населения в обозначенных странах (табл. 2).

Таблица 2. Протяжённость транспортных сетей в крупнейших государствах

№ п.п.	Наименование государства	Железная дорога, тыс. км	Автомобильная дорога, тыс. км	Речной путь, тыс. км
1	Россия	85,5	1 580,0	101,5
2	Канада	49,422	1 042,3	3,0
3	США	300,0	6 586,61	41,0
4	Китай	160,0	5 350, 0	110,0
5	Бразилия	29,0	2 000,0	50,0
6	Австралия	33,819	873,573	2,0
7	Индия	68,584	6 617,100	14,5
8	Аргентина	17,866	240,000	11,0
9	Казахстан	21,0	95,0	2,1
10	Алжир	3,973	90,0	–

Самые протяжённые железнодорожные пути сообщения в США – 300 тыс. км, а самые короткие в Алжире – 3,973 тыс. км, наибольшая протяжённость автомобильных дорог отмечается в Индии – 6 617,100 тыс. км, наименьшая протяжённость зафиксирована в Алжире – 90 тыс. км, максимальная длина речного пути сообщения в Китае – 110 тыс. км, наименьшая длина речного сообщения в Австралии – 2 тыс. км. Российская Федерация, несмотря на то что является безусловным лидером по занимаемой территории, уступает ряду стран по протяжённости транспортных сетей, относительно лидеров рейтинга по обозначенным показателям: по протяжённости железнодорожных сетей на 214,5 тыс. км относительно США, автомобильных путей на 5 037,1 тыс. км относительно Индии, по длине речных путей сообщений на 8,5 тыс. км относительно Китая, но при этом занимает второе место в мире по данному показателю.

Синтезируя данные табл. 1 и табл. 2, можно сделать вывод о том, что большая занимаемая государством площадь не обуславливает её лидерство по протяжённости транспортных сетей.

В структуре Валового внутреннего продукта (ВВП) отражены расходы, связанные с хранением и транспортировкой товарной продукции («Транспортировка и хранение»), являющиеся неотъемлемой частью всей транспортной системы страны.

Основываясь на данных Министерства экономического развития Российской Федерации [9], представим данные, характеризующие динамику изменения показателя доли транспортных услуг как составной части транспортной системы, в ВВП Российской Федерации за период с 2022 по 2025 гг. (плановый показатель).

Из данных рис. 1 следует, что в целом показатель «Транспортировка и хранение» в структуре Валового внутреннего продукта страны не имеет чётко выраженной динамики, рост показателя был зафиксирован только в 2023 году на 0,1 %.

Взяв за основу данные Министерства транспорта [10], проведём анализ изменения объёма перевозок грузов и пассажиров в России за 2022–2024 гг. (без учёта перевозок такими видами транспорта, как трамвай, метрополитен, троллейбус).

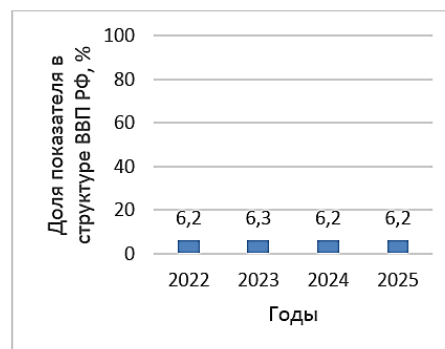


Рис. 1. Динамика показателя «Транспортировка и хранение» в ВВП России

Объём перевозок пассажиров за обозначенный период имеет явную динамику роста – прирост в 2024 году относительно 2022 года составил 809,3 млн человек (рис. 2).

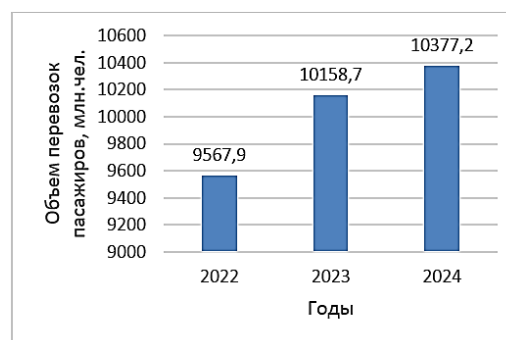


Рис. 2. Динамика изменения объёмов перевозки пассажиров

Рост объёма перевозок пассажиров отчасти связан с желанием россиян путешествовать. Основываясь на исследованиях сервиса «Купибилет» [11] и «Сравни» [12], представим соотношение путешествующих и не путешествующих граждан.

Процент граждан России, которые с определённой частотой отправляются в путешествия, выше на 2 %, относительно не путешествующих жителей (рис. 3).

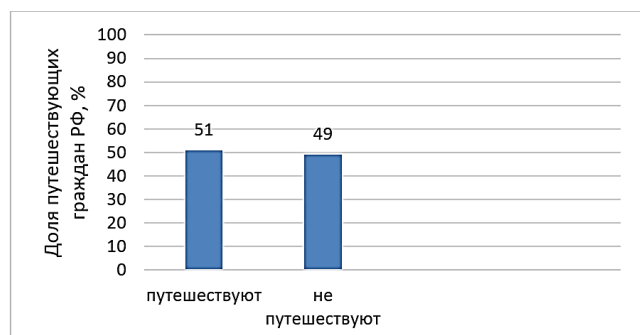


Рис. 3. Доля путешествующих граждан

Общий объем перевозимых грузов за анализируемый период вырос на 765,3 млн тонн в 2024 году относительно 2022 года (рис. 4).

Таблица 3. Объем перевозимых грузов

№ п.п.	Вид транспорта	2022 год, млн тонн	2023 год, млн тонн	2024 год, млн тонн
1	Железнодорожный	1236,4	1235,3	1183,9
2	Автомобильный	6210,9	6491,2	7039,9
3	Водный (внутренний)	116,4	109,3	106,5
4	Авиационный	0,606	0,47	0,49
5	Водный (морской)	27,6	33,2	33,2
6	Трубопровод	1072,8	1059,7	1065,7

Из всех видов грузоперевозок только автомобильные перевозки и водные (морские) перевозки имеют положительную динамику в 2024 году относительно

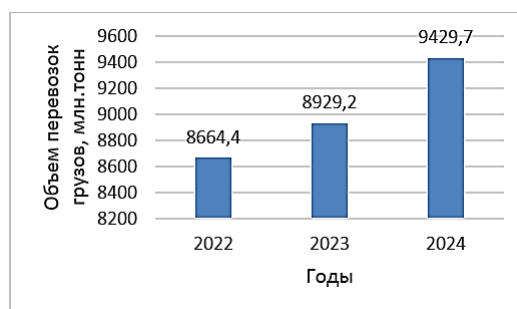


Рис. 4. Динамика изменения объемов перевозки грузов

Рассмотрим динамику объема перевозки грузов и пассажиров в разрезе используемого вида транспорта в Российской Федерации. За основу берутся данные Министерства транспорта (табл. 1) [10].

2022 года: + 829 млн тонн и + 5,6 млн тонн соответственно, остальные виды перевозок имеют отрицательный прирост (табл. 4).

Табл. 4. Объем перевозки населения

№ п.п.	Вид транспорта	2022 год, млн чел.	2023 год, млн чел.	2024 год, млн чел.
1	Железнодорожный	1142,5	1208,3	1295,0
2	Автомобильный	8317,7	8831,7	8957,7
3	Водный (внутренний)	9,144	10,534	11,3
4	Авиационный	95,2	105,4	111,7
5	Водный (морской)	3,415	2,751	1,5

Из табл. 4 можно сделать вывод о том, что по всем видам транспорта, кроме водного морского, где снижение объема перевозок пассажиров в 2024 году относительно 2022 года составило 1,53 млн чел., отмечается рост показателей, в частности: железнодорожный транспорт + 152,5 млн чел., автомобильный транспорт + 640 млн чел., водный (внутренний) транспорт + 2,156 млн чел., авиационный транспорт + 16,5 млн чел.

Основываясь на данных из открытых источников (использовались онлайн-калькуляторы компаний Норд

Вил [13], Like Moving [14], Да Транс [15] Avia Star [16]), проведем эксперимент – рассчитаем стоимость перевозки груза между двумя городами (для примера берется однотипный условный сборный груз весом 1 т для перевозки между двумя городами – Саратовом и Санкт-Петербургом (используется минимальный стоимостной показатель по каждому виду транспорта), без учета дополнительных логистических услуг и т. д.) (табл. 5).

Таблица 5. Стоимость перевозки груза

№ п.п.	Вид транспорта	Стоимость перевозки, руб.
1	Железнодорожный	29 142
2	Автомобильный	15 200
3	Водный (речной)	2 800
4	Авиационный	74 953

В результате проведенного эксперимента было установлено, что наименьшая стоимость перевозки одной тонны условного груза, при прочих равных условиях, отмечается у водного речного транспорта – 2800 руб.

В связи с тем, что использование речного транспорта является одним из самых дешёвых способов для перевозки грузов, проведем детальный анализ данного направления.

Основываясь на данных Росморречфлота [17], представим структуру речных транспортных сетей Российской Федерации (рис. 5).

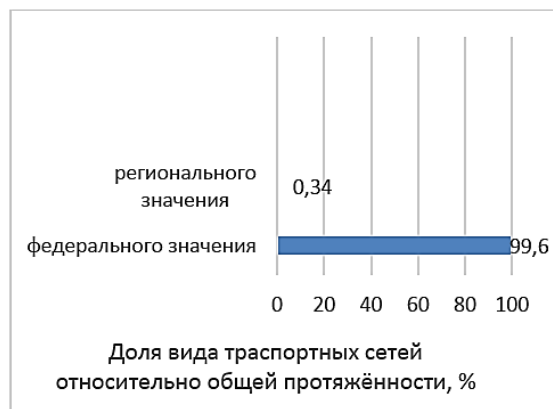


Рис. 5. Структура речных транспортных сетей

Подавляющее число внутренних водных транспортных сетей в России имеет статус федерального значения, к региональным относится только 0,34 % путей от их общей протяжённости.

Отдельно проведём анализ номенклатуры грузов и товаров, перегруженных на водные (внутренние) виды транспорта в 2024 году (по данным Министерства транспорта (рис. 6) [10].

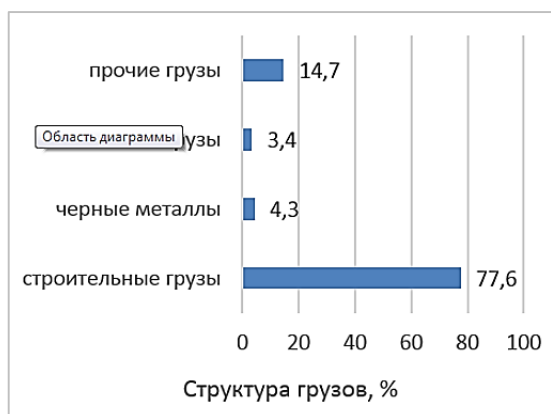


Рис. 6. Структура грузов

Рис. 6 свидетельствует о том, что подавляющее большинство грузов – это строительные грузы (77,6 %), наименьшее значение показателя у наливных грузов – 3,4 %.

Ключевыми объектами для перевозок пассажиров и грузов по внутренним водным путям выступают речные порты, которые используются для разгрузки и погрузки, хранения товаров, посадки и высадки пассажиров и прямой связи с другими разновидностями транспорта. По данным информационного портала PortNews [18], в Российской Федерации функционирует 91 порт для обслуживания внутренних водных перевозок. Представим количество речных портов в разрезе их географического расположения в стране (рис. 7).

Подавляющее большинство речных портов расположено в Европейской части России – 51 %, на долю

Сибири и Дальнего Востока приходится только 41 %. Данный факт обуславливается тем, что в Европейской части расположено большое количество каналов, формирующих единую водную транспортную артерию, связывающую Каспийское, Чёрное, Азовское, Балтийское, Белое моря.

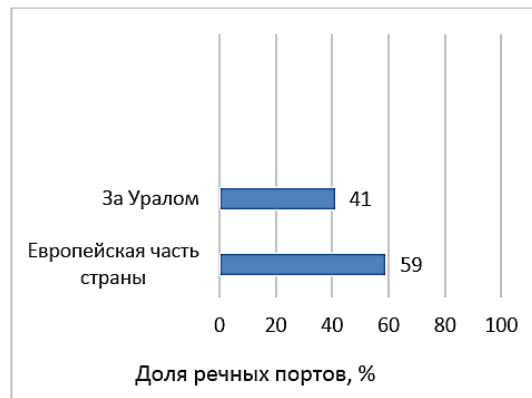


Рис. 7. Расположение речных портов

По данным Государственной лизинговой компании [19], общая численность речного флота составляет около 12,5 тыс. единиц. Представим соотношение грузового и пассажирского флота при помощи относительных показателей (рис. 8).

Подавляющее большинство судов в общей массе – это грузовые суда 88 %, пассажирскому флоту принадлежит только 12 %.

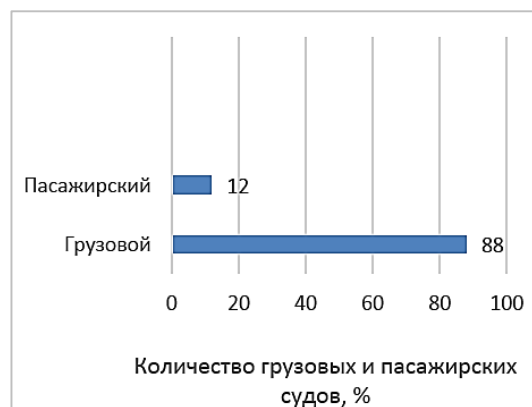


Рис. 8. Соотношение грузового и пассажирского флота

Основываясь на проведённом выше анализе, несмотря на то, что в общей численности пассажирский флот значительно уступает грузовому, но при этом он имеет ярко выраженную положительную динамику по росту объёмов перевозки, представим структуру судов пассажирского речного флота:

- 86 % линейные корабли;
- 7 % круизные суда;
- 7 % паромы.

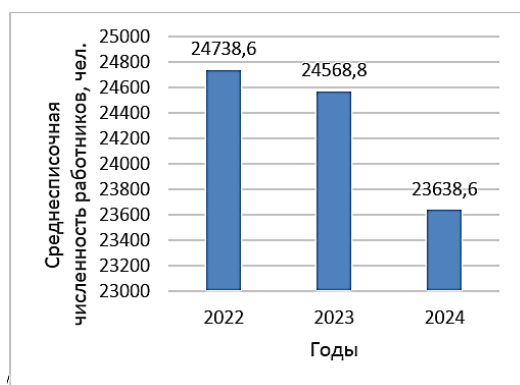
Взяв за основу информацию Министерства транспорта [10], представим среднесписочную численность работников внутреннего речного транспорта в разрезе всех видов транспорта за 2024 год и динамику изменения численности за 2022–2024 гг. (табл. 6).

Таблица 6. Структура среднесписочной численности работников

№ п.п.	Вид транспорта	Численность работников, %
1	Железнодорожный	22,2
2	Автомобильный	24,3
3	Водный (речной)	1,2
4	Воздушный	3,7
5	Водный (морской)	0,9
6	Вспомогательная транспортная деятельность	40,1
7	Городской электрический транспорт	7,6
8	Итого	100

Наибольшая среднесписочная численность сотрудников в 2024 году отмечается в вспомогательной транспортной деятельности (деятельность по эксплуатации дорог, тоннелей) – 40,1 %, наименьшее значение показателя у водного морского транспорта – 0,9 %, у водного (речного) транспорта показатель 1,2 % (рис. 9).

Численность работников в сфере водного речного транспорта имеет отрицательную динамику, количество сотрудников в 2024 году снизилось относительно 2022 года на 1100 человек.

**Рис. 9.** Динамика изменения численности работников

Проведём анализ ключевых, по мнению авторов, проблем, стоящих перед речным транспортом.

1. Общее снижение объёмов перевозок грузов. По данным табл. 3 темп прироста перевозок грузов на внутреннем речном транспорте составил 8,5 % в 2024 году относительно 2022 года. Сравним показатель 2024 года с объёмом перевозимого груза по рекам в СССР, для примера будет взят один из последних годов существования государства.

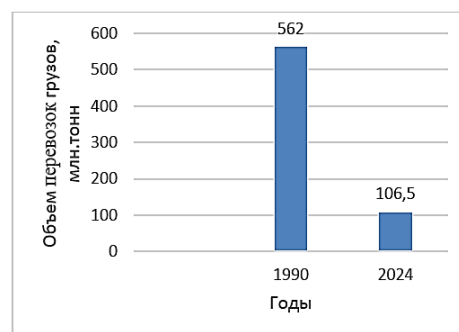
Таблица 7. Срок эксплуатации судов речного флота

№ п.п.	Срок эксплуатации, лет	Количество судов от общего объёма, %
1	менее 10	5
2	10–20	4
3	20–30	8
4	30–40	36
5	свыше 40	47

В настоящий момент времени для решения ситуации, сложившейся в сфере транспорта (в том числе на внутреннем водном транспорте) действует утвержденная Правительством РФ №3363-р от 27.11.2021 г. «Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» [20].

Объём перевозимого груза по речным сетям снизился в 2024 году относительно 1990 года на 455,5 млн тонн, темп прироста составил – 81,05 %, т. е. фиксируется катастрофическое снижение объёмов перевозок (табл. 10).

2. Физическое и моральное устаревание речного флота и инфраструктуры. Представим данные, характеризующие износ речного флота – грузового и пассажирского совместно, по информации Государственной лизинговой компании [19].

**Рис. 10.** Динамика изменения объёмов перевозки грузов

Общее количество судов, срок эксплуатации, которых превысил 30 лет, составляет 83 % от общего количества транспортных единиц.

Отдельно отметим, что только 50 % судов грузового речного флота и 35 % пассажирского функционирует в рамках нормативного срока эксплуатации. Отдельно отметим, состояние гидротехнических сооружений – 42,5 % гидротехнических сооружений соответствует нормам безопасности. Срок эксплуатации около 42 % от общего количества сооружений превышает 76 лет (табл. 7).

В целом реализация стратегии рассчитана на три этапа:

1. с 2021 г. по 2024 г., 2. с 2025 г. по 2030 г., 3. с 2030 г. по 2035 г.

Укрупнённо основополагающими целями транспортной стратегии являются:

1. Ускорение процесса внедрения новых технологий в транспортную отрасль.

2. Увеличение транспортной доступности регионов и территорий.

3. Ускорение скорости и увеличение объёма грузового транзита.

4. Развитие внутреннего туризма и рост мобильности жителей страны.

Объём финансирования разделён на этапы в соответствии с периодами реализации стратегии: 1 этап – 12,6 трлн руб., 2 этап – 24,8 трлн руб., 3 этап – 23 трлн руб.

Также транспортная стратегия предусматривает привлечение внебюджетных средств.

Отдельно отметим, что в части развития внутреннего водного транспорта в документе отражён прогноз роста объёмов грузоперевозок к 2035 году на 106 % по отношению к 2019 году и ввод в эксплуатацию около тысячи судов (пассажирских и грузовых).

По мнению авторов, ключевым направлением для развития внутреннего водного транспорта является привлечение частных инвестиций, в том числе по средствам частно-государственного сотрудничества.

Сам механизм частно-государственного партнерства состоит в том, что частный инвестор создает объект той или иной инфраструктуры с целью дальнейшей эксплуатации и получения дохода [21].

Использование данного вида партнерства позволит не только увеличить объём инвестиций в отрасль, но и позволит получить мультипликативный эффект в рамках социально-экономического развития прилегающей территории и инфраструктуры. Применение частно-государственного сотрудничества возможно в двух формах: концессия и инвестиционно-подрядная.

Использование частно-государственного партнерства может быть актуальным в связи с сокращением бюджетного ассигнования по линии Федерального агентства морского и речного транспорта, которое управляет имуществом в области речного и морского транспорта. Основываясь на данных Министерства транспорта [10], представим объём бюджетных ассиг-

нований Федерального агентства морского и речного транспорта за период с 2021 года (период до введения полномасштабных экономических санкций против Российской Федерации):

А. 2021 год – 79 845,7 млн руб.

Б. 2022 год – 57 721,7 млн руб.

В. 2023 год – 74 628,5 млн руб.

Г. 2024 год – 62 483,0 млн руб.

Объём бюджетных ассигнований в 2024 году снизился относительно 2021 года на 17 362,7 млн руб., темп прироста составил 21,75 %.

Одним из примеров реализации такого частно-государственного партнерства является Алтайский край. Основываясь на данных из открытых источников (PortNews [18] и Российская Газета [22]), представим общие данные, характеризующие проект. Около 65 тыс. км речных сетей расположены в Сибири, из которых 7,2 тыс. км – бассейн реки Обь, из них 780 км в Алтайском крае. Судходство в Алтайском крае возможно на реках Обь, Чарыш, Бия, Катунь и отчасти Чумыш, т. е. около 25 % территории региона может быть обслужено речным транспортом, что свидетельствует о важности наличия и развития речных перевозок.

В 2015 году власти региона в лице Главного управления строительства, транспорта, жилищно-коммунального и дорожного хозяйства Алтайского края заключили соглашение с местными организациями, добывающей и речной отрасли (Бийским речным портом, Алтайречфлотом, Барнаульским речным флотом, Алтайречфлотом) администрацией Обского бассейна внутренних водных путей. Например, в 2015 году общий объём инвестиций в проект составил около 28 млн руб., из которых:

– 8 млн руб. инвестиции частных организаций;

– 10 млн руб. средства из федерального бюджета;

– 10 млн руб. средства из краевого бюджета.

В результате реализации партнёрства объём перевозимых грузов по рекам Алтайского края вырос, представим соответствующие данные (табл. 8).

Табл. 8. Динамика объёма перевозимых грузов

№ п.п.	Период, год	Объём перевозимых грузов, тыс. тонн
1	2015	430
2	2016	689
3	2017	850
4	2018	920
5	2019	963
6	2020	900

Представленные данные отражают положительную динамику роста объёмов грузовых перевозок по речным сетям Алтайского края, рост в 2020 году относительно 2015 года составил 470 тыс. тонн, а темп прироста равен 109,3 %.

Основываясь на данных табл. 8, можно сделать вывод, о том, что использование механизма частно-государственного партнерства в области транспортных перевозок по внутренним речным путям является действенным и приводит к положительному эффекту, например, к росту объёма перевозок.

По мнению авторов, использование механизма частно-государственного партнерства показывает наибольшую эффективность при применении его в области водного транспорта (внутреннего речного), так как в данной отрасли не требуются большие инвестиции по сравнению, например, с железнодорожным транспортом и, следовательно, механизм может быть применён на водных путях в других регионах Российской Федерации.

Развитие перевозок по внутренним водным сетям – одна из стратегических задач, стоящих перед руковод

ством страны. Падение общего объёма перевозок по речным сетям приводит к перегрузке других транспортных путей – в первую очередь железнодорожных и автомобильных, которая в свою очередь ведёт к ускоренному износу инфраструктуры и увеличению объёмов капиталовложений на её содержание. При этом процесс перераспределения потоков пассажиров

и грузов с наземного транспорта на водный, должен сопровождаться развитием инфраструктуры водных путей, развитием логистических цепей, направленных на беспрепятственную и относительно оперативную возможность смены вида транспорта в независимости от целей – перевозка пассажиров или грузов.

Литература

1. Телепова И.Е. Экономические аспекты развития транспортной отрасли в России // Молодой ученый. – 2023. – № 47 (494). – С. 125–126.
2. Блауг М. 100 великих экономистов до Кейнса // Экономический журнал. – 2008. – С. 1–352.
3. Официальный сайт Sudakov Group: [Электронный ресурс]. – URL: <https://sudakov.group> (дата обращения 18.06.25).
4. Андреева Е.А., Беттгер К., Белкова Е.В., Гизатуллин Р.Р., Горев А.Э., Душкин Р.В., Жанказиев С.В., Жарков А.Д., Колосова Т.С., Кузнецов А.В., Курочкин Е.А., Курц В.В., Морозов В.П., Прохоров А.В., Солодкий А.И., Швецов В.Л. Управление транспортными потоками в городах. – М.: 2019. – С. 122–125.
5. Горев А.Э., Попова О.В. Развитие городского пассажирского транспорта // Транспорт Российской Федерации. 2019. – № 2 (81). – С. 45–47.
6. Гришина Н.В., Перебатова Е.А. Поддержание профессиональной надежности человеческих ресурсов на железнодорожном транспорте // Транспортное дело. – 2017. – № 5. – С. 102–104.
7. Внутренняя миграция населения в России: ключевые факторы. Регионы-лидеры по миграционному приросту // Проблемы социально-экономического развития Сибири. – 2025. – № 2 (60). – С. 9–17.
8. Официальный сайт BBC Science Focus: [Электронный ресурс] URL: <https://www.sciencefocus.com> (дата обращения 20.06.25).
9. Официальный сайт Министерства экономического развития Российской Федерации: [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.economy.gov.ru> (дата обращения 03.06.25).
10. Официальный сайт Министерства транспорта: [Электронный ресурс] URL: <https://mintrans.gov.ru> (дата обращения 11.06.25).
11. Официальный сайт «Купибилет»: [Электронный ресурс] URL: <https://www.kupibilet.ru/> (дата обращения 12.06.25).
12. Официальный сайт «Сравни»: [Электронный ресурс] URL: <https://www.sravni.ru> (дата обращения 12.06.25).
13. Официальный сайт Норд Вил: [Электронный ресурс] URL: <https://nordw.ru> (дата обращения 07.06.25).
14. Официальный сайт Like Moving: [Электронный ресурс] URL: <https://lmove.ru/kalkulyator-zh-d-perevozok-po-rossii> (дата обращения 07.06.25).
15. Официальный сайт Да Транс: [Электронный ресурс] URL: <https://datrans.ru/transport/rechnye-perevozki/> (дата обращения 07.06.25).
16. Официальный сайт Avia Star: [Электронный ресурс] URL: <https://aviastar-spb.ru> (дата обращения 07.06.25).
17. Официальный сайт Росморречфлота: [Электронный ресурс] URL: <https://morflot.gov.ru> (дата обращения 08.06.25).
18. Официальный сайт PortNews: [Электронный ресурс] URL: <https://portnews.ru> (дата обращения 14.06.25).
19. Официальный сайт Государственной лизинговой компании: [Электронный ресурс] URL: <https://www.gtlk.ru> (дата обращения 18.06.25).
20. Официальный сайт Гарант: [Электронный ресурс] URL: <https://www.garant.ru> (дата обращения 18.06.25).
21. Болденков А.В., Лисукин О.А., Трусевич Е.В. Внешняя торговля Алтайского края: перспективы развития // Проблемы социально-экономического развития Сибири. – 2024. – № 1 (55). – С. 36–45.
22. Официальный сайт Российская Газета: [Электронный ресурс] URL: <https://rg.ru> (дата обращения 18.06.25).

References

1. Telepova I.E. Economic aspects of the development of the transport industry in Russia // Young scientist. 2023. No. 47 (494). P. 125–126.
2. Blaug M. 100 great economists before Keynes // Economicus. 2008. P. 1–352.
3. Official website of Sudakov Group: [Electronic resource] URL: <https://sudakov.group> (date of access 06/18/25).
4. Andreeva E.A., Bettger K., Belkova E.V., Gizatullin R.R., Gorev A.E., Dushkin R.V., Zhankaziev S.V., Zharkov A.D., Kolosova T.S., Kuznetsov A.V., Kurochkin E.A., Kurts V.V., Morozov V.P., Prokhorov A.V., Solodky A.I., Shvetsov V.L. Managing traffic flows in cities. Moscow. 2019. pp. 122–125.
5. Gorev A.E., Popova O.V. Development of urban passenger transport // Transport of the Russian Federation. 2019. No. 2 (81). pp. 45–47.
6. Grishina N.V., Perebatova E.A. Maintaining the professional reliability of human resources in railway transport // Transport business. 2017. No. 5. P. 102–104.
7. Internal migration of the population in Russia: key factors. Regions leading in migration growth // Problems of socio-economic development of Siberia. 2025. No. 2 (60). P. 9–17.
8. Official website of the BBC Science Focus: [Electronic resource] URL: <https://www.sciencefocus.com> (date of access 06/20/25).
9. Official website of the Ministry of Economic Development of the Russian Federation: [Electronic resource] URL: <https://www.economy.gov.ru> (date of access 06/03/25).
10. Official website of the Ministry of Transport: [Electronic resource] URL: <https://mintrans.gov.ru> (date of access 06/11/25).
11. Official website of Kupibilet: [Electronic resource] URL: <https://www.kupibilet.ru/> (date of access 12.06.25).
12. Official website of Sravni: [Electronic resource] URL: <https://www.sravni.ru> (date of access 12.06.25).
13. Official website of Nord Vil: [Electronic resource] URL: <https://nordw.ru> (date of access 07.06.25).
14. Official website of Like Moving: [Electronic resource] URL: <https://lmove.ru/kalkulyator-zh-d-perevozok-po-rossii> (date of access 07.06.25).
15. Official website of Da Trans: [Electronic resource] URL: <https://datrans.ru/transport/rechnye-perevozki/> (date of access 06/07/25).
16. Official website of Avia Star: [Electronic resource] URL: <https://aviastar-spb.ru> (date of access 06/07/25).
17. Official website of Rosmorrechflot: [Electronic resource] URL: <https://morflot.gov.ru> (date of access 06/08/25).

18. Official website of PortNews: [Electronic resource] URL.: <https://portnews.ru> (date of access 06/14/25).
19. Official website of the State Leasing Company: [Electronic resource] URL.: <https://www.gtlk.ru> (date of access 06/18/25).
20. Official website of Garant: [Electronic resource] URL.: <https://www.garant.ru> (date of access 18.06.25).
21. Boldenkov A.V., Lisutin O.A., Trusevich E.V. Foreign trade of the Altai Territory: development prospects // Problems of socio-economic development of Siberia. 2024. No. 1 (55). P. 36–45. 22
22. Official website of the Rossiyskaya Gazeta: [Electronic resource] URL.: <https://rg.ru> (date of access 18.06.25).