

УДК 338.47

I.A. Rusinov, M.A. Gogina,
N.V. Scherbinin**THE SAIMAA CANAL IN THE INLAND
WATER CARGO TRANSPORTATION
SYSTEM**

The article deals with the research of the Saimaa Canal significance in the Finnish transport sphere. The analysis of the canal characteristics and features, which are essential for shipping, as well as the Saimaa Canal traffic volumes, their commodity structure, the Saimaa Canal ship calls and cargo traffic pattern of change are given. The certain prospects for increasing the traffic on the Saimaa Lakes and especially on the canal is considered.

Keywords: Saimaa Canal, inland transport, cargo flow, gateway, hinterland, foreign trade cargo, cabotage.

И.А. Русинов¹, М.А. Гогина²,
Н.В. Щербинин³**САЙМЕНСКИЙ КАНАЛ В СИСТЕМЕ ПЕ-
РЕВОЗОК ГРУЗОВ ВОДНЫМ ТРАНСПОР-
ТОМ**

Статья посвящена изучению значения Сайменского канала в системе перевозок грузов водным транспортом. Выполнено детальное исследование характеристик и особенностей канала, важных для судоходства, объёмов перевозок по Сайменскому каналу и их товарной структуры, при этом выделена динамика изменений грузооборота и грузооборота Сайменского канала. Выполнена оценка рисков по увеличению объёмов перевозимых грузов по Сайменским озёрам и каналу в частности.

Ключевые слова: Сайменский канал, водный транспорт, грузопоток, шлюз, хинтерланд, внешнеторговый груз, каботаж.

DOI: 10.36807/2411-7269-2021-4-27-71-76

Цель статьи состоит в том, чтобы показать важность развития Сайменского канала как судоходного пути в транспортной отрасли для логистического обслуживания тех регионов, грузовая база которых традиционно тяготеет как к озёрным портам в экспортном направлении Сайменского региона, так и к портам Балтийского бассейна при экспорте России в Финляндию, каботажных перевозках. Задача – произвести анализ и исследовать эксплуатационные показатели канала и озёрных портов, хинтерланд и грузопотоки, перспективы развития судоходства по Сайменскому каналу, экономические интересы России и Финляндии.

Сайменский канал был введён в эксплуатацию как водный путь 7 сентября 1856 г., соединив Выборгский залив и озёрную систему Сайма. Именно это предоставило доступ портам Саймы к морским торговым путям, таким образом, обязательная перегрузка на сухопутные виды транспорта для доставки грузов до портов побережья Финского залива, к примеру – Выборга, была исключена при транспортном обслуживании региональных грузопотоков, что значительно понизило размер транспортных издержек. Стоит отметить, что первые попытки строительства подобного канала имели место ещё в XV столетии.

¹ Русинов И.А., заведующий кафедрой коммерческой эксплуатации водного транспорта, доктор технических наук, профессор; Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова", г. Санкт-Петербург

Rusinov I.A., Head of the Department of Commercial Operation of Water Transport, Doctor of Technical Sciences, Professor; Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education "State University of the Sea and River Fleet named after Admiral S.O. Makarov", Saint-Petersburg

E-mail: RusinovIA@gumrf.ru

² Гогина М.А., аспирант; Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова", г. Санкт-Петербург

Gogina M.A., Postgraduate; Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education "State University of the Sea and River Fleet named after Admiral S.O. Makarov", Saint-Petersburg

E-mail: mariagogina97@gmail.com

³ Щербинин Н.В., бакалавр; Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования "Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова", г. Санкт-Петербург

Scherbinin N.V., Bachelor; Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education "State University of the Sea and River Fleet named after Admiral S.O. Makarov", Saint-Petersburg

E-mail: scherbi.nik@yandex.ru

На данный момент действует договор об аренде российской части Сайменского канала и прилегающей территории между Российской Федерацией и Финляндской Республикой, причиной этого является разделение канала на две части вследствие Второй мировой войны. Финляндия поддерживает канал в надлежащем для судоходства состоянии, имеет право осуществлять модернизацию гидротехнических сооружений, при этом Российской стороной выполняются работы по обслуживанию Сайменского фарватера – подходного канала к Сайменскому каналу. На арендуемой территории действует законодательство РФ с рядом оговорок, предусмотренных договором, осуществляется пограничный и таможенный контроль как со стороны России – шлюзы Пялли и Брусничное соответственно (российская часть канала), так и Финляндии – шлюз Нуйямаа (финская часть канала).

Максимальная осадка судна при прохождении Сайменского канала и большей части Сайменского бассейна – 4,35 м, в отдельных местах водной системы Саймы есть ограничения по осадкам – 4,2 м (глубоководные трассы), 2,4 м (обычные трассы). Существуют также ограничения по геометрическим размерам судна при транзите через Сайменский канал: по длине – 82,5 м, по ширине – 12,6 м, высоте – 24,5 м [1], однако на некоторых трассах Сайменской озёрной системы могут быть допустимы меньшие габариты. Суда, которые удовлетворяют разрешённым параметрам для прохода по каналу, включаются в класс Саймакс (Saimax class). Навигация по Сайменскому каналу осуществляется с начала апреля до середины января, однако финская сторона работает над проектами по круглогодичной эксплуатации канала, к тому же в зимнее время выполняется ледокольная проводка: на подходном фарватере – российскими ледоколами, на Сайменском канале – финскими ледоколами. К проблемам навигации на Сайменском канале относятся не только периодически возникающая сложная ледовая обстановка, но и стеснённость судового хода на участках канала в скальной выемке.

Ключевыми секторами экономики Сайменского региона являются лесопромышленный комплекс, горнодобывающая отрасль и химическая промышленность, соответственно внешнеэкономическая деятельность Сайменского региона основана на экспорте бумаги, целлюлозы, пиломатериалов и лесоматериалов, пеллетов, соли, талька, камня, кварцевого песка, удобрений и стали. Импортные грузопотоки региона, проходящие через Сайменский канал, включают в себя: цемент, круглый лес, различные сырьевые грузы [2]. Сайменская озёрная система также используется для каботажных перевозок. В дополнение к вышенаписанному можно упомянуть, что канал практически не используется для лесосплава, а также контейнерных и проектных перевозок [3].

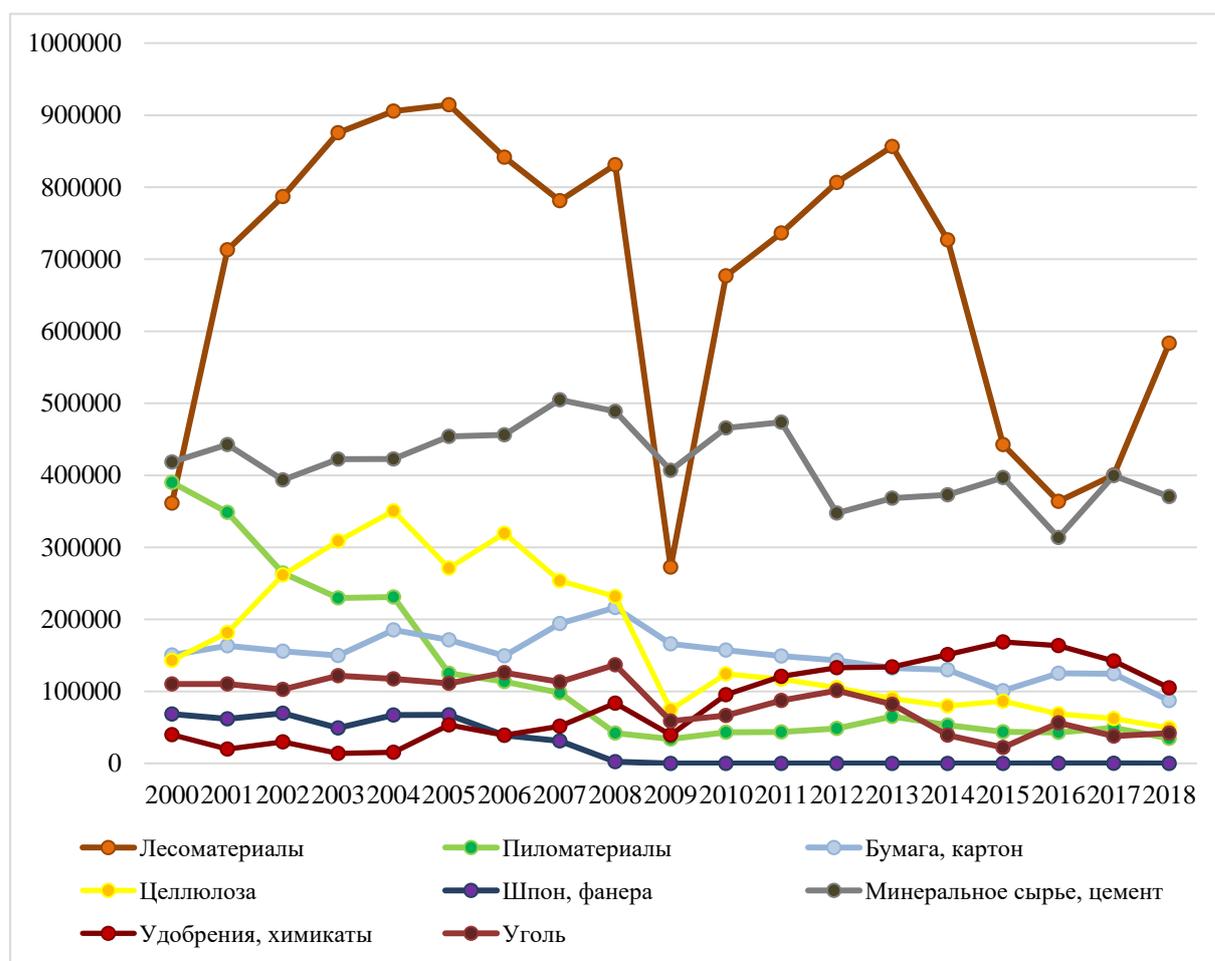


Рис. 1 – Объём перевозок основных товарных групп по Сайменскому каналу, 2000–2018 гг. [4]

Некоторые виды грузов, которые отображены на Рис. 1, могут как отправляться вниз по Сайменскому каналу на экспорт, так и ввозиться в Финляндию вверх по каналу на импорт. К примеру, лесоматериалы, целлюлоза, различное минеральное сырьё. Есть также товарные группы, которые отправляются только на экспорт по Сайменскому водному пути (пиломатериалы, бумага, металлы, удобрения), некоторые виды продуктов химической промышленности и уголь составляют основу тех грузопотоков, которые перевозятся только вверх по каналу как импорт. На основе статистических данных можно констатировать, что перевозки водным транспортом некоторых видов грузов по Сайменскому каналу были прекращены: сплав круглого леса, наливные грузы, фанера и шпон.

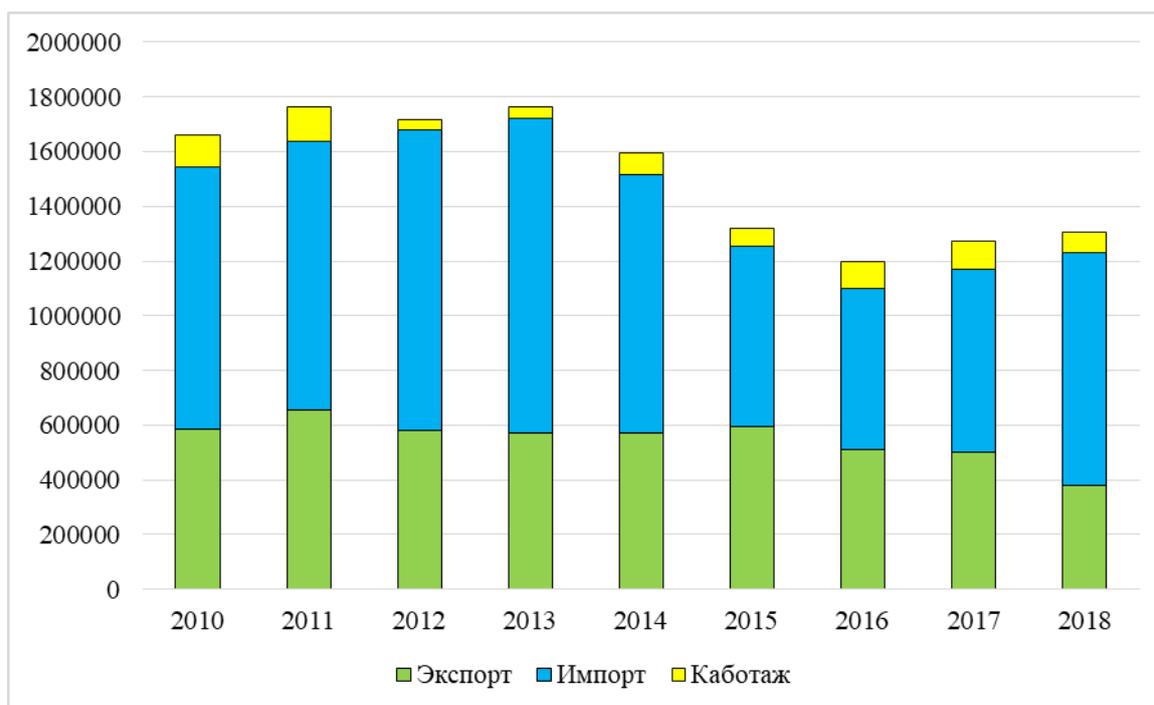


Рис. 2 – Направления перевозок грузов водным транспортом по Сайменскому каналу, 2010–2018 гг.

Объём входящего импортного грузопотока превышал размер экспорта через Сайменский канал ещё во 70-х гг. прошлого столетия, лишь в короткий период с 1991 по 2001 гг. отмечалось уменьшение импортных грузопотоков, превышение экспорта грузов над импортом через Сайменский канал. Однако с 2002 г. и по настоящее время импорт грузов через Сайменский канал превышает экспорт. Стоит отметить, что доля каботажных перевозок через Сайменский канал небольшая и составляет менее 10% от общего объёма, следовательно, можно утверждать, что рассматриваемый судоходный путь используется прежде всего для логистического обслуживания внешнеторговых операций Финляндии. При грузоперевозках по Сайменскому каналу основными торговыми партнёрами Финляндии являются: Россия, Нидерланды, Эстония, Германия, Латвия, а также – Швеция и Польша [5].

В 2019 г. доля озёрных и речных портов Финляндии в общем грузообороте страны резко снизилась, таким образом, если в 2018 г. они переваливали 7,1% сухих навалочных грузов (2260 тыс. т) и 1,4% генеральных грузов (207 тыс. т), то в 2019 г. – 2,7% сухих навалочных (882 тыс. т) и 0,9% генеральных грузов (171 тыс. т) [6]. Такая тенденция отразилась на объёмах перевозок водным транспортом через Сайменский канал (Табл. 1).

Таблица 1 – Суммарный объём экспортных, импортных и каботажных перевозок по Сайменскому каналу, 2015–2020 гг.

Год	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Грузооборот, т	1 317 147	1 197 176	1 272 032	1 303 983	1 053 090	1 170 000
Судооборот, судов	1 595	1 433	1 585	1 614	1 349	1019

Источники: Statistics Finland, PortNews.

Перевозки грузов водным транспортом по Сайменскому каналу и по Сайменской озёрной системе находятся в высококонкурентной рыночной среде вместе с автомобильным, железнодорожным и морским видами транспорта [7]. На данный момент большую роль в региональных перевозках играют именно автомобильный и железнодорожный виды транспорта, в международных перевозках распространено взаимодействие морского транспорта со смежными видами транспорта. Таким образом, транспортировка грузов Сайменским каналом может оставаться конкурентоспособной при логистическом обслуживании предприятий Сайменского региона, которые расположены вблизи портов. В эти интересы включаются отгрузка экспортных товаров (в основном – готовой продукции), прибытие импортных товаров (в основном – сырья для производства), а также перевозка

от одного предприятия к другому с использованием внутреннего водного транспорта. Главными портами Сайменской озёрной системы являются: Сийлинъярви, Куопио, Йоэнсуу, Иматра, Йоутсено, Лаппеэнранта. Некоторые грузовые гидротехнические сооружения расположены непосредственно в акватории Сайменского канала: Брусничное (причал), Нуйямаа (причал), Мустола (порт) и др.

Таблица 2 – Перспективы эксплуатации Сайменского канала для перевозок грузов водным транспортом

Возможности	Препятствия
1. Минимизировать издержки по транспортировке внешнеторговых грузов Сайменского региона; снижение тарифа за проход по каналу	1. Риск неоправданных вложений в инфраструктуру – Сайменский канал, порты озёрной системы Сайма
2. Привлечение грузов из других регионов Финляндии в Сайменские порты (расширение хинтерланда)	2. Высокая конкурентоспособность других видов транспорта
3. Развитие торгово-промышленного судоходства Сайменского региона	3. Ограниченный период навигации
4. Реализация проектов по круглогодичной эксплуатации Сайменского канала; увеличение грузооборота	4. Ограничения по осадке судов и их размерам
5. Расширение промышленного потенциала Сайменского региона; повышение спроса на логистическое обслуживание	5. Ограниченная номенклатура перевозимых грузов, отсутствие сервиса контейнерных линий, а также инфраструктуры для выполнения перевозок грузов в контейнерах
6. Развитие инфраструктуры Сайменского региона, в том числе портов, ввиду возможного увеличения объёмов перевозок	6. Стагнация на рынке перевозок внешнеторговых грузов по Сайменскому каналу последние 10 лет

При всём вышеперечисленном в Табл. 2 Россия также заинтересована в модернизации Сайменского судоходного пути ввиду возможности увеличения объёмов экспортных перевозок из российских портов Балтийского бассейна, прежде всего, увеличения грузооборота порта Выборг за счёт наращивания экспорта угля и пеллетов в Финляндию. Также стоит отметить, что в соответствии с договором об аренде Сайменского канала и прилегающей к нему территории Финляндия выплачивает России как постоянную плату (вне зависимости от интенсивности судоходства по каналу), так и переменную, которая вычисляется исходя из ставки переменной арендной платы и суммарной валовой вместимости проходящих по Сайменскому каналу судов. В дополнение к этому договор позволяет России получить некоторые косвенные эффекты – увеличение объёмов перевозок по каналу судами под российским флагом, улучшение дипломатических и торговых отношений с Финляндией, формирование предпосылок для пролонгации договора [8].

Поставленная цель статьи достигнута, а установленные задачи полностью выполнены. На основании вышеизложенного материала, можно сделать следующие выводы: Сайменский канал является главным внутренним водным путём Финляндии, позволяющим выполнять перевозки как внутри страны, так и в международном сообщении; Сайменский канал играет значительную роль при обслуживании экспортно-импортных и региональных товаропотоков Сайменского региона; грузовая номенклатура на рынке перевозок по Сайменскому каналу представлена навалочными и генеральными грузами; перспективы по наращиванию объёмов перевозок по Сайменскому каналу связаны с конкретными рисками (сложности навигации, ограниченные производственные возможности хинтерланда и рыночная конкуренция с другими видами транспорта). Тем не менее, перевозки водным транспортом по Сайменскому судоходному каналу обладают определёнными преимуществами: высокими показателями грузоподъёмности и грузовместимости, экологичностью [9], низкой себестоимостью перевозок, грузоперевозками на большие расстояния, а также низкими затратами на обслуживание инфраструктуры внутренних водных путей.

Список использованных источников

1. Официальный сайт Европейской экономической комиссии ООН, Inventory of Main Standards and Parameters of the E Waterway Network "Blue Book", Third Revised Edition [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2017/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-144-Rev.3e.pdf> (дата обращения 13.11.2021).

2. Lapp T. Saimaan kanavan sulkujen pidentäminen: Hankearviointi // Väyläviraston julkaisu. – 2020. – С. 19-26.

3. Jukka Hasu, Finnish inland waterways: Infrastructure, users and development projects, Официальный сайт Европейской экономической комиссии ООН [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/sc3wp3/02._Mr._Hasu_IWT_in_Finland.pdf (дата обращения 13.11.2021).

4. Finnish Transport and Communications Agency Trafi-com, Saimaan kanavan ja muiden sulkukanavien liikennetilasto 2018 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Saimaan%20kanavan%20vuosijulkaisu%202018.pdf> (дата обращения 14.11.2021).

5. Central Commission for the Navigation of the Rhine, Thematic report RIVER-SEA TRANSPORT 2020 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://ccr-zkr.org/files/documents/om/om19_IV_en.pdf (дата доступа 14.11.2021).

6. European Sea Port Organization "Annual Report 2019–2020" // ESPO, The European Port House, Brussels, С. 66-83.

7. Lybeck T. Prosperous future of inland waterways – “INFUTURE” Project. – 2019. – С. 7-12.

8. Официальный сайт Министерства Транспорта Российской Федерации, Пакет документов о ратификации договора между Российской Федерацией и Финляндской Республикой об аренде Финляндской Республикой Российской части Сайменского канала и прилегающей к нему территории и об осуществлении судоходства через Сайменский канал [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://mintrans.gov.ru/documents/3/266> (дата обращения 15.11.2021).

9. Koskela P., Pohjonen O. Legislation and customs policies in inland waterway transport between Finland and Russia. – 2020. – С. 15.