

УДК: 656.015

Коршунов Дмитрий Александрович, доцент, к.э.н., ФГБОУ ВО «ВГУВТ»
Наседкина Екатерина Сергеевна, магистрант, ФГБОУ ВО «ВГУВТ»
ФГБОУ ВО «Волжский государственный университет водного транспорта»
603950, Нижний Новгород, ул.Нестерова, 5

АКТУАЛЬНОСТЬ ВКЛЮЧЕНИЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В СИСТЕМУ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Аннотация: В статье приводятся результаты исследования возможности использования судов смешанного «река-море» плавания по Северному морскому пути.

Ключевые слова: внутренний водный транспорт, мультимодальные перевозки, Северный морской путь.

В связи с интенсивным развитием Северного морского пути и увеличением грузопотоков, в том числе контейнерных необходимо рассмотреть актуальность включения внутреннего водного транспорт в систему мультимодальных перевозок с привязкой к этому маршруту.

В Послании Федеральному собранию 2018 года уже отмечалось, что целью является существенно нарастить объём грузоперевозок. Только по Северному морскому пути планируется до 80 миллионов тонн уже к 2025 году. Ещё 10–15 лет назад эта цифра казалась абсолютно недостижимой. По итогам прошлого года объём перевозок по Северному морскому пути уже достиг 18 миллионов тонн (рис. 1).



Рис. 1 Объём перевозок по Северному морскому пути с учётом транзитных грузов (тыс. тонн) [1]

На Пленарном заседании Международного Арктического форума, который прошел в г. Санкт-Петербург 9 апреля 2019 года президент нашей страны В.В. Путин сказал, что особое внимание нужно уделять развитию транспорта и другой опорной инфраструктуры. Продолжение работ по развитию глобального транспортного коридора, включающего Северный морской путь (рис.2), который будет действовать бесперебойно и круглогодично.



Рис.2 Карта Северного морского пути

Для того чтобы этот глобальный транспортный коридор работал на полную мощность, требуется развивать коммуникационную и береговую инфраструктуру, включая портовые мощности, средства навигации, метеонаблюдения, обеспечения безопасности коммерческого плавания.

Кроме того, намерены модернизировать гавани арктического побережья, включая возможности для организации перевозок «река – море».

Необходимо продолжать обновлять наш ледокольный флот и наращивать выпуск судов ледового класса. Главной задачей является сделать Северный морской путь безопасным и выгодным для грузоотправителей, привлекательным как по качеству услуг, так и по цене. В частности, конкурентной и обоснованной должна быть плата за ледокольное сопровождение судов. Государство потому и вкладывает свои средства в эту сферу, чтобы минимизировать тарифную нагрузку на перевозчиков, на бизнес. [2]

Также он сказал о возможности прокладки части маршрута по Беломорско-Балтийскому каналу, Транспортный путь Беломорско-Балтийского канала имеет протяжённость в 227 км с подходными каналами от [Онежского озера](#) до [Белого моря](#), из них 37,1 км составляют искусственные пути. На многих участках канала разрешено только одностороннее движение судов.

[Шлюзы](#) канала разделены на две группы, обеспечивающие судоходный ход на северном и южном склоне соответственно. На южном склоне размещены 7 шлюзов, создающих напор 69 метров, причём 6 из 7 шлюзов являются двухкамерными, один — однокамерным. На северном склоне размещены 12 шлюзов, создающих напор 103 м, из них 7 двухкамерных и 5 однокамерных. Шлюзы имеют однотипные конструкции и

размеры камер. Размеры камер: длина — 135 м, ширина — 14,3 м.[3] Так как шлюзы изношены, необходимо их модернизировать.



Рис.3 Карта Архангельск-Гамбург с указанием расстояний через ББК и Норвегию

Мы попытались посчитать эффективность маршрута на примере т/х «Сормовский». Расстояние по маршруту через Беломорско-Балтийский канал рассчитывался по нормам следования транзитного флота: Беломорск – Вознесенье 478 км – 36 ч.; Вознесенье - Санкт-Петербург 446 км – 31ч. Расстояние Санкт-Петербург – Гамбург (895 мили – 84ч.) и маршрут через Норвегию – по таблице расстояний между российскими и зарубежными портами (1929 мили–180ч).

Итого времени по маршруту через Беломорско-Балтийский канал: 151 ч = 6,3 дней.

Итого времени по маршруту через Норвегию: 180 ч = 7,5 дней.

Таким образом, доставка грузов через Беломорско-Балтийский канал сократит время доставки на 1 сутки и расстояние - на 740 км. Для этого необходима модернизация шлюзов и использование подходящих видов судов, т.к. габариты шлюзов Беломорско-Балтийского канала ограничены, то если суда река-море класса конструкции 60-70-х годов типа «Волго-Балт», «Балтийский», СТ и СТК удовлетворяют требованиям, то современные типа «Русич» или проектов RSD49 и DCV36 типа «Аметист» ни по ширине, ни по осадке в канал не проходят. И, судя по всему, тенденция к тому, что суда смешанного река-море плавания будут «расти», сохранится.

Габаритные характеристики сухогрузных судов, используемых для перевозок в Северо-Западном регионе приведены в таблице 1. [4]

Таблица 1

Габаритные характеристики сухогрузных судов, используемых для перевозок в Северо-Западном регионе

Параметр	Волго-Балт	Балтийский	Волго-Дон	Сормовский	RSD49	Русич	Омский	СТ	СТК	DCV 36	RSD 54
Длина тах, м	114	95	138,3	119,2	139,95	128,2	108,4	86,7	82	89,96	115
Ширина, м	13,2	13,2	16,7	13,4	16,50	16,74	15	12	11,9	14,5	16,5
Осадка	3,6	3,4	3,6	4,2	3,6	3,6	3,3	3	3,18	6,4	3,6



Рис.4 Факторы эффективного использования включения ББК в системе доставки контейнеров через СМП

Использование представленного альтернативного маршрута в страны для доставки контейнерных грузов в страны Северной Европы, например в Германию, позволит сократить временной интервал больше чем на одни сутки, сократит транспортные расходы, позволит задействовать отечественных перевозчиков, противодействовать неблагоприятным властям Норвегии. Есть сложности с использование маршрута в зимнее время года, необходимо реализовать его наземным видом транспорта.

Список литературы:

- [1] Северный морской путь, электронный ресурс.
https://ru.wikipedia.org/wiki/Северный_морской_путь
- [2] Пленарное заседание Международного Арктического форума, электронный ресурс.
<http://www.kremlin.ru/events/president/news/60250>
- [3] Беломорско-Балтийский канал, электронный ресурс.
https://ru.wikipedia.org/wiki/Беломорско-Балтийский_канал
- [4] Беломорско-Балтийский канал – проблемы в перспективах, электронный ресурс.
https://www.korabel.ru/news/comments/belomorsko-baltiyskiy_kanal_-_perspektivy_v_gabaritah.html

THE RELEVANCE OF THE INCLUSION OF INLAND WATERWAY TRANSPORT IN THE MULTIMODAL TRANSPORT SYSTEM OF THE NORTHERN SEA ROUTE

D.A.Korshunov, E.S.Nasedkina

Key words: inland water transport, multimodal transport, Northern sea route.

Abstract: The article presents the results of a study of the possibility of using vessels of mixed "river-sea" navigation on the Northern sea route.