

УДК 656:629.113

Данила Викторович Доленко, студент,
МАДИ, Россия, 125319, Москва, Ленинградский пр., 64, dolenko66@yandex.ru

**АНАЛИЗ ВОЗМОЖНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ
МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ИЗ ПОРТОВ ДАЛЬНОГО
ВОСТОКА В ЕВРОПЕЙСКУЮ ЧАСТЬ РОССИИ
С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ**

Аннотация. В настоящее время при организации мультимодальной перевозки возникает ряд вопросов, например, каким маршрутом наиболее выгодно везти. В статье приведен анализ преимуществ доставки товаров с Дальнего Востока в Европейскую часть России с использованием Северного морского пути.

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

Danila V. Dolenko, student,
MADI, 64, Leningradsky Prosp., Moscow, 125319, Russia, dolenko66@yandex.ru

**THE ANALYSIS OF POSSIBILITIES OF ORGANIZATION OF
MULTIMODAL TRANSPORTATION FROM FAR EAST PORTS TO THE
EUROPEAN PART OF RUSSIA USING THE NORTHERN SEA ROUTE**

Abstract. Currently, in the organization of multi-modal transportation, a number of issues, for example, which route is most profitable to take. The article presents an analysis of the advantages of shipping goods from the Far East to the European part of Russia using the Northern sea route.

Key words: multimodal transport, Maritime transport, Northern sea route.

Введение

Важность мультимодальных перевозок с использованием морского транспорта и необходимость определения наиболее эффективного

маршрута отмечают многие специалисты. К примеру, профессор В.С. Никифоров пишет: «Мультимодальный транспорт разгружает автомобильные магистрали, особенно при сильно растущем объеме перевозок грузов на дальние расстояния, способствует лучшему использованию ограниченной инфраструктуры, объединяет преимущества отдельных видов транспорта в одно эффективное целое, снижает отрицательное воздействие транспорта на окружающую среду» [1]. Актуальность морской перевозки грузов через Северный морской путь отмечает профессор И.Ф. Кефели: «СМП объединяет почти 70% жизненного пространства России и обретает в перспективе глобальный геополитический статус» [2].

В настоящее время мультимодальные перевозки с использованием морского транспорта из Дальнего востока (из Вьетнама, Японии и Китая) в Европейскую часть России в основном осуществляются по маршруту через Суэцкий канал. По этой основной транспортной магистрали за год перевозили грузы примерно 18 тыс. судов. Однако, существующие ограничения на тоннаж и размер судов (через Суэц не могут пройти суда с осадкой более 20,1 м), очереди и не малая плата за проход судов, существующие риски противоправных действий у берегов Африки со стороны сомалийских и других пиратов, и необходимость охраны морских судов, что в свою очередь осложняет перевозки, удлиняют сроки доставки грузов и увеличивают стоимость перевозок. Анализ статистических данных по затратам на топливо, стоимости фрахта, зарплаты персонала, времени доставки грузов и т.д. показывает значительное удорожание данного транспортного пути.

Существующая альтернатива – Северный морской путь как международная транзитная магистраль в начале XXI в. стал привлекать все большее внимание компаний, осуществляющих мультимодальные перевозки с использованием морского транспорта, однако, пока остается только резервом международной транспортной системы.

Описанная проблема определила объект и предмет исследования.

Объектом исследования стали мультимодальные перевозки с использованием морского транспорта. **Предметом исследования** – Северный морской путь как международная транзитная магистраль для мульти модальных перевозок.

Цель проведенного исследования – проанализировать возможности использования Северного морского пути для модальных перевозок с использованием морского транспорта из Дальнего востока в Европейскую часть России.

Задачи исследования

1. Проанализировать Северный морской путь как одно из перспективных направлений в современных международных мультимодальных морских перевозках.

2. Определить достоинства и преимущества Северного морского пути по сравнению со Средиземноморским.

Методы исследования

Литературный анализ возможности мультимодальных перевозок с использованием морского транспорта, анализ статистическими методами эффективности международных мультимодальных морских перевозок, сравнительный анализ эффективности мультимодальных перевозок через Суэцкий канал и по маршруту с использованием Севморпути, теоретический анализ и обобщение собранных материалов.

Результаты исследования

Северный морской путь – это кратчайший морской путь между Европейской частью России и Дальним Востоком. Он проходит по акваториям четырех морей Северного Ледовитого океана – Карскому

морю, морю Лаптевых, Восточно-Сибирскому морю и Чукотскому морю) и частично по акватории Берингова моря Тихого океана.

Протяженность маршрута из европейских морских портов до дальневосточных через Северный морской путь составляет около 15 000 км, что почти на 5 000 км короче маршрута через Суэцкий канал.

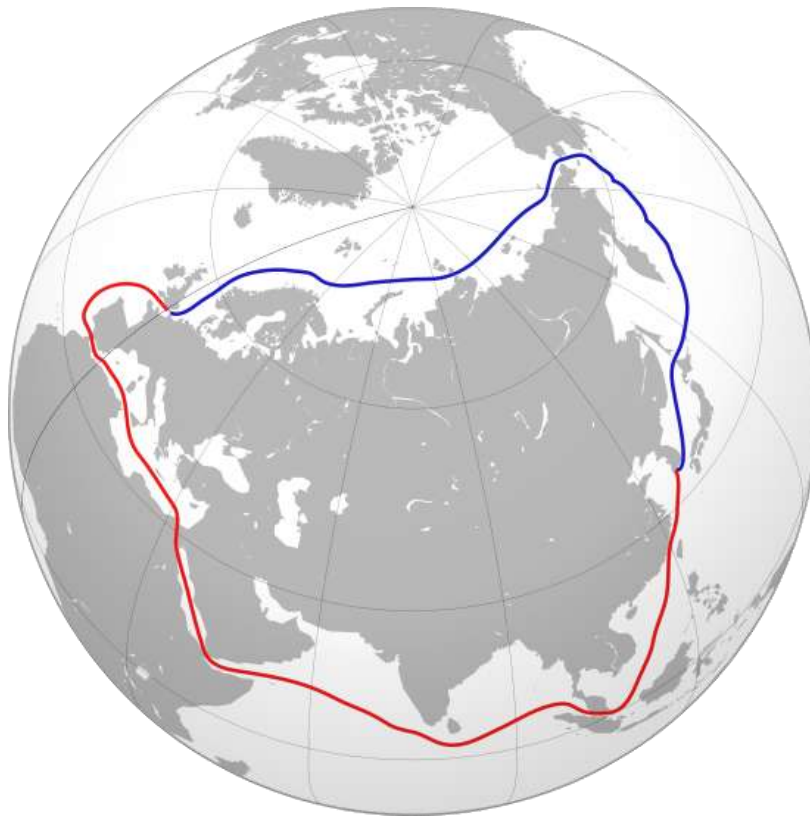


Рис. 1. Маршрут транспортировки грузов с использованием Суэцкого канала (обозначен красным) и альтернативного Северного морского пути (обозначен синим) [3]

В тоже время, если по через Суэцкий канал проходят около двух десятков тысяч судов, то количество судов, проходящих арктическим путем, исчисляется десятками. Однако проведенный анализ показал, что в последние годы ситуация вокруг Северного морского пути начала меняться.

В таблице 1 отражена тенденция увеличения роста объема грузоперевозок по Северному морскому пути, в том числе транзитных перевозок.

Таблица 1

Количество перевезенных грузов через Северный морской путь
по годам [4]

Год	Количество перевезенных грузов / транзитных перевозок (тыс. т)	Количество проведенных судов
2010	110	4
2011	820	34
2012	1260	46
2013	1160	-
2014	3900	25
2015	5100	75

Следует особо подчеркнуть, что по данным Минтранса России, грузопоток на Северном морском пути к 2020 г. может вырасти в десятки раз – до 65 млн т в год.

Проведенное исследование также выявило серьезные преимущества Северного морского пути по сравнению со Средиземноморским.

Важным фактором, который положительно влияет на привлечение внимания к Северному морскому пути стало глобальное потепление. За последние 35 лет площадь льда в Арктике уменьшилась почти в два раза – с 7,1 до 3,45 млн км². Вследствие таяния льдов значительно увеличился срок без ледокольной навигации в северных морях. Если ранее навигация длилась с июля по сентябрь, то сейчас – с июня по ноябрь (в сентябре и октябре льдов практически нет). При этом, вследствие климатических изменений на земном шаре, этот период постоянно увеличивается.

Проведенный анализ выявил следующие факторы, которые показывают преимущества Северного транспортного пути и в ближайшие годы могут привлечь к этой транспортной магистрали серьёзное внимание иностранных компаний-перевозчиков.

1. Если протяженность маршрута через Суэцкий канал, например, из Мурманска в Йокогаму составляет 12 840 морских миль, то через

Северный морской путь – всего 5 770, а это означает значительное сокращение сроков доставки, экономию топлива и сокращение транспортных издержек (стоимость фрахта, зарплата персонала и т.д.).

2. Отсутствие очередей и платы за проход судов (как на Суэцком канале), взимается только ледокольный сбор.

3. Отсутствие риска противоправных действий у берегов Африки со стороны сомалийских и других пиратов и необходимости охраны морских судов.

4. Полное отсутствие ограничений на тоннаж и размер судов [4].

При использовании Севморпути из-за выигрыша времени снижаются расходы топлива и стоимость фрахта, меньше становится дополнительная страховая премия.

Таблица 2

Сравнительный анализ себестоимости рейса сухогруза 70 000 т из Мурманска (Россия) в Иокогаму (Япония) через Суэцкий канал и по маршруту с использованием Севморпути [5]

Показатели себестоимости	Через Суэцкий канал	По Севморпути
Расход топлива всего	\$1 000 000 на 44 дня	\$601 000 на 26 дней
в день	33 т по цене \$ 700 за 1 т	33 т по цене \$700 за 1 т
Стоимость фрахта всего	\$720 000 на 48 дней	\$450 000 на 30 дней
в день	\$15 000 в день	\$15 000 в день
Плата за проход через Суэцкий канал	\$250 000	нет
Плата за ледокольное сопровождение по СМП	нет	\$375 000
Плата за обслуживание в портах	\$250 000	\$250 000
Непредвиденные расходы (буксировка в порту и др.)	\$50 000	\$50 000
Дополнительная страховая премия по риску пиратства в Аденском заливе	\$110 000	нет
Дополнительная страховая премия за прохождение по СМП	нет	\$70 000
Итого	\$2 380 000 и 48 дней	\$1 796 000 и 30 дней

Выводы

Проведенное исследование показало, что организация международных мультимодальных перевозок через Северный морской путь является перспективной альтернативой перевозкам по маршруту через Суэцкий канал и таит в себе огромный потенциал международной транспортной системы.

Список литературы

1. Северный морской путь // URL:
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/aa/Northern_Sea_Route_vs_Southern_Sea_Route.svg
2. Северный морской путь в XXI веке // URL:
[http://megabook.ru/article/Северный морской путь/](http://megabook.ru/article/Северный_морской_путь/)
3. Сравнительный анализ себестоимости рейса // URL:
http://www.forbes.ru/sites/default/files/users/user12848/04_ed_infographic_0.jpg
4. Никифоров В.С. Мультимодальные перевозки и транспортная логистика: учеб. пособие. Новосибирск, 1999. 103 с.
5. Кефели И.Ф. Транспортная геополитика Арктики в стратегии утверждения национальных интересов циркумполярных и других государств // Материалы Всероссийской морской научно-практической конференции, Мурманск, 29–30 мая 2014 г. С. 43.

References

1. The Northern sea route // URL:
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/aa/Northern_Sea_Route_vs_Southern_Sea_Route.svg
2. The Northern sea route in the 21st century // URL:
[http://megabook.ru/article/Северный sea route/](http://megabook.ru/article/Северный_sea_route/)

3. Comparative analysis of the cost of the flight // URL:
http://www.forbes.ru/sites/default/files/users/user12848/04_ed_infographic_0.jpg.
4. Nikiforov V.S. *Multimodalnie perevozki i transportnaya logistika* (Multimodal transportation and transport logistics), Novosibirsk, 1999, 103 p.
5. Kefeli I.F. *Transportnaya geopolitika Arktiki v strategii utverjdeniya nacionalnih interesov cirkumpolyarnih i drugih gosudarstv* (Geopolitics of Transportation in the Arctic, in the strategy statement of national interests and other circumpolar countries), Murmansk, 29–30 may 2014, p. 43.