DOI: 10.31249/rsm/2024.01.08

В.Л. Мартынов, О.А. Балабейкина, И.В. Подгорных, И.Е. Сазонова

ПОЛИТИЧЕСКОЕ И ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ САЙМЕНСКОГО КАНАЛА В РОССИЙСКО-ФИНСКИХ ОТНОШЕНИЯХ

Аннотация. *Предмет исследования – Сайменский канал – единственный искусственный водный путь, соединяющий Россию с зарубежным государством. Канал интересен с гидротехнической точки зрения и уникален с позиций своего правового статуса. Правовой режим канала близок к «режиму проливов». В 2022 г. обострилась дискуссия вокруг дальнейшего использования канала, в которой российской стороной зачастую неоправданно преувеличивается его значимость для современной Финляндии.*

При этом упускается из виду, что по сравнению со временем постройка этого канала в 60-е годы XX в. его экономическое значение для Финляндии существенно снизилось. Внутрифинляндский грузопоток по каналу очень невелик. Внешнеторговые перевозки осуществлялись главным образом судами либо под российским флагом, либо под «удобными» флагами, перевозящими грузы между Россией и Финляндией.

Результаты исследования могут быть применены в деятельности органов государственной власти, определяющих основные направления транспортного комплекса в целом и внутреннего водного транспорта, в частности (Министерство транспорта РФ), а также регулирующих экономическое (Министерство экономического развития) и политическое (Министерство иностранных дел) взаимодействие с зарубежными государствами.

Ключевые слова: *Сайменский канал; Россия; Финляндия; аренда территории; режим проливов.*

Мартынов Василий Львович – доктор географических наук,
профессор кафедры экономической географии,
Российский государственный педагогический университет им.
А.И. Герцена. Россия, Санкт-Петербург.
E-mail: lwowich@herzen.spb.ru
ORCID: 0000-0002-7741-1719
Web of Science Researcher ID: Z-3486-2019

Балабейкина Ольга Александровна – доцент кафедры региональной экономики и природопользования, Санкт-Петербургский государственный экономический университет. Россия, Санкт-Петербург.
E-mail: olga8011@yandex.ru
ORCID: 0000-0001-9520-8880
Web of Science Researcher ID: AAE-3138-2021

Подгорных Ирина Владимировна – студентка, кафедра статистики и эконометрики, Санкт-Петербургский государственный экономический университет. Россия, Санкт-Петербург.
E-mail: ira.podgornykh@mail.ru
ORCID: 0009-0009-2999-6079
Web of Science Researcher ID: ITU-4750-2023

Сазонова Ирина Евгеньевна – кандидат географических наук, доцент кафедры экономической географии, Российский государственный педагогический университет им. А.И. Герцена. Россия, Санкт-Петербург.
E-mail: iesazonova@herzen.spb.ru
ORCID: 0000-0002-3456-1223
Web of Science Researcher ID: AAE-1049-2019

Martynov V.L., Balabeykina O.A., Podgornykh I.V., Sazonova I.E. Political and Economic Significance of the Saimaa Canal in Russian-Finnish relations

Abstract. *The subject of the study is the Saimaa Canal, the only artificial waterway connecting Russia with a foreign country. The canal presents interest from the hydrotechnical point of view and unique in terms of its legal status. The legal regime of the canal is close to the «straits regime». In 2022, the debate over the further use of the canal intensified, with the Russian side often unduly exaggerating its importance for modern Finland.*

It is overlooked that the economic importance of the canal for Finland has significantly decreased since its construction in the 1960s. Intra-Finland cargo traffic on the canal is quite meager. Foreign trade transportation was mainly carried out by vessels either under the Russian flag or under «flags of convenience» carrying cargo between Russia and Finland.

The results of the study can be applied in the activities of government authorities that determine the main directions of the transport complex in general and inland waterway transport in particular (Ministry of Transport of the Russian Federation), as well as regulating economic (Ministry of Economic Development) and political (Ministry of Foreign Affairs) interaction with foreign countries.

Keywords: *Saimaa Canal; Russia; Finland; territory lease; straits regime.*

Martynov Vasily Lvovich – Doctor of Geographical Sciences, Professor of the Department of Economic Geography, Russian State Pedagogical University named after. A.I. Herzen. Russia, Saint-Petersburg.
E-mail: lwowich@herzen.spb.ru
ORCID 0000-0002-7741-1719
Web of Science Researcher ID: Z-3486-2019

Balabeykina Olga Aleksandrovna – Associate Professor of the Department of Regional Economics and Environmental Management. St. Petersburg State Economic University. Russia, Saint-Petersburg.
E-mail: olga8011@yandex.ru
ORCID 0000-0001-9520-8880
Web of Science Researcher ID: AAE-3138-2021

Podgornykh Irina Vladimirovna – student, Department of Statistics and Econometrics, St. Petersburg State University of Economics. Russia, Saint-Petersburg.
E-mail: ira.podgornykh@mail.ru
ORCID 0009-0009-2999-6079
Web of Science Researcher ID: ITU-4750-2023

Sazonova Irina Evgenievna – Candidate of Geographical Sciences, Associate Professor of the Department of Economic Geography, Russian State Pedagogical University named after. A.I. Herzen. Russia, Saint-Petersburg.
E-mail: iesazonova@herzen.spb.ru
ORCID 0000-0002-3456-1223
Web of Science Researcher ID: AAE-1049-2019

Введение

Геополитические трансформации, обусловленные началом российской специальной военной операции на Украине в феврале 2022 г., повлекли за собой введение новых и ужесточение действовавших с 2014 г. санкционных мер по отношению к России со стороны европейских государств. В длинном перечне объектов, связанных с международным сотрудничеством РФ с Европейским союзом, Сайменский канал занимает особое место.

Президиумом Верховного Совета СССР 22 июля 1963 г. был ратифицирован Договор о передаче Финляндии в аренду советской части Сайменского канала и острова Малый Высоцкий. Ни до, ни после, наше государство не сдавало в аренду свои территории. По окончании действия этого договора в феврале 2012 г. вступило в силу новое российско-финляндское соглашение. Следуя закрепленным в его положениях условиям, российская часть Саймен-

ского канала, а также прилегающая к нему территория, вновь была арендована Финляндской Республикой вплоть до 2062 г.

Пристальное внимание к дальнейшей судьбе этой значимой для экономики Финляндии водной коммуникации было связано с последовавшими в конце апреля 2022 г. заявлениями о возможном пересмотре условий договора о Сайменском канале со стороны России.

Вокруг статуса и последующих перспектив использования этого водного пути разгорелась активная дискуссия, но уже в марте 2022 г. президент грузовой логистической компании VR Transpoint Мартти Коскинен, заявил о временном прекращении грузоперевозок между Россией и Финляндией [Vanttinen 2022], осуществляемых по Сайменскому каналу.

Материалы и методы

Теоретическую базу исследования нельзя назвать особенно обширной. Попытка научного осмысления самых разных вопросов, связанных с эксплуатацией Сайменского канала, представлена в немногочисленных научных статьях отечественных и зарубежных специалистов [Lapp 2020, p. 19]. Ценная фактическая информация, касающаяся ретроспективы, отражена в монографии «Внутренние водные пути Финляндии», выполненной финскими специалистами [Sarkkinen, Rekonen, Koivupuro 2007, p. 120].

В основном ученые касаются отдельных вопросов функционирования Сайменского канала. Так, например, Амплеева Е.Е., Сологуб Я.Л. [Амплеева, Сологуб 2015, с. 141] и А.С. Григорян [Григорян 2021, с. 73; Григорян 2022а, с. 95] детально рассматривали специфику и содержание международно-правовых документов, регулирующих аренду Финляндией территории, связанной с названной водной коммуникацией. Обращались, пусть и нечасто, специалисты и к вопросам экономического использования канала. В качестве немногочисленных трудов, непосредственно посвященных этой теме или существенно затрагивающих ее, можно привести статьи И.А. Русинова и соавторов [Русинов, Гогина, Щербинин 2021, с. 72], Драчковой Л.Н. и Тоскуниной В.Э. [Драчкова, Тоскунина 2014, с. 15]. В контексте значимости для развития приграничных территорий о Сайменском канале находится упоминание в работах В.Л. Мартынова [Мартынов 2018, с. 156], Е.В. Бондаренко [Бондаренко 2017, с. 64].

Эмпирической основой представленного исследования послужили документы, представленные на официальном сайте Статистического управления Финляндии. Одним из источников фактической информации, в котором содержатся данные, касающиеся истории развития отношений, связанных с арендой Финляндией Сайменского канала, выступают материалы советских СМИ за период с 1958 по 1962 г.

Результаты и обсуждение

Сайменский канал до 1940 г. был внутрифинляндским путем сообщения. Государственная граница разделила его на финляндскую и советскую части по Московскому мирному договору [О заключении 1940]. Указанный документ, подписанный 12 марта 1940 г. и завершивший советско-финляндскую («зимнюю») войну 1939–1940 гг., не содержал упоминаний о канале. Их не было и в тексте Парижского мирного договора, положениями которого устанавливались обязательства Финляндии перед союзниками по антигитлеровской коалиции, подписанного 10 февраля 1947 г. В первом послевоенном советско-финляндском «Договоре о дружбе, сотрудничестве и взаимной помощи между СССР и Финляндской Республикой», подписанном 6 апреля 1948 г., о Сайменском канале тоже ничего не говорилось. Столь явное невнимание к данному вопросу позволяет утверждать, что в указанные периоды проблема использования этой транспортной коммуникации не интересовала ни Советский Союз, ни Финляндию.

Обе страны на протяжении первого послевоенного десятилетия переживали очень сложный восстановительный период, в целом завершившийся к середине 50-х годов XX в. и сменившийся периодом развития. «Движущей силой» экономики Финляндии в это время были советские кредиты, способствовавшие развитию финского машиностроения, главным образом судостроения, а также производству продукции лесохозяйственного комплекса (ЛХК). Ключевым районом, специализировавшимся на выпуске последней, была и остается Юго-Восточная Финляндия, где предприятия ЛХК располагаются на территориях, примыкающих к озеру Сайма. До 1940 г. основным путем вывоза продукции этих предприятий был Сайменский канал, но к середине 50-х годов он уже много лет бездействовал.

Для машиностроения Финляндии в рассматриваемый период основной проблемой был недостаток сырья, поскольку собственной металлургической промышленности, страна почти не имела. Обе проблемы, препятствовавшие экономическому развитию Финляндии, обсуждались в ходе визита президента Финляндии Урхо Калева Кекконенна в СССР в мае 1958 г. Этот визит У.К. Кекконенна проходил в очень благоприятной обстановке. Заголовки статей в советских газетах, освещавших данное событие, были такими: «СССР и Финляндия – добрые соседи» [СССР и Финляндия 1958, с. 3], «Крепнет дружба народов СССР и Финляндии!» [Крепнет дружба 1958, с. 1], «В интересах советского и финского народов» [В интересах 1958, с. 2]. В ходе этого визита вопрос о Сайменском канале был впервые введён в политический оборот. Скорее всего он начал обсуждаться на «служебном» уровне еще раньше, вероятно с 1955–1956 гг. Однако тот факт, что к визиту президента Финляндии в мае 1958 г. возможность аренды Сайменского канала не только

обсуждалась, но в общем была положительно решена, явствует из выступлений Н.С. Хрущёва на встрече с У.К. Кекконеном, а также текста совместного советско-финляндского коммюнике по итогам этого визита. Председатель Совета министров СССР и первый секретарь ЦК КПСС говорил следующее: «…Несколько слов о Сайменском канале. … Мы готовы вести переговоры и найти приемлемые для обеих сторон решения с тем, чтобы Финляндская Республика имела возможность пользоваться этим каналом на договорных началах» [Завтрак у председателя 1958, с. 2].

В советско-финляндском коммюнике по итогам визита президента Финляндии идеи, высказанные Н.С. Хрущёвым, были конкретизированы: «С финской стороны было высказано пожелание, чтобы Советский Союз предоставил Финляндии долгосрочный заём из небольшого процента на сумму 400–500 млн руб. (это был третий за 50-е годы крупный советский кредит для Финляндии. – *Прим. авт.*) … Были обсуждены также возможные решения вопроса о наилучшем использовании Финляндией Сайменского канала… Советская сторона заявила, что … она готова договориться о его использовании для транзита на 50 лет на выгодных для Финляндии условиях, причем каждая из двух сторон за свой счет приведет в порядок и будет поддерживать в порядке находящуюся на её территории часть канала… Стороны приступят … к переговорам о заключении соглашения, которое предоставит Финляндии право свободного транзита грузов по Сайменскому каналу… Будет заключено соглашение о сдаче в аренду… площадок для перевалки и складирования грузов в порту Высоцк (Уурас)» [Советско-финляндское коммюнике 1958, с. 2]. Советско-финляндские договоренности 1958 г. можно считать началом возобновления деятельности Сайменского канала, но эти договоренности рассматривали канал как своего рода «совместное предприятие». Изначально в аренду предполагалось сдать лишь порт Высоцк (Уурас), причем в тексте коммюнике упоминались оба названия этого порта, русское и финское, в советское время официально не использовавшееся.

Однако Сайменский канал в том виде, в каком он сохранился к концу 50-х годов, использовать было невозможно. Во-первых, после долгого перерыва в эксплуатации он был полуразрушен, и, во-вторых, старый канал в любом случае не мог в полной мере удовлетворить возросшие экономические потребности Финляндии. Переговоры об участи этого канала продолжались четыре года после визита У.К. Кекконена в СССР и завершились в 1962 г. подписанием «Договора между Союзом Советских Социалистических Республик и Финляндской Республикой о передаче в аренду Финляндской Республике советской части Сайменского канала и острова Малый Высоцкий» [Договор между 1962]. Двухсторонним подписанием указанного международного документа Финляндии передавалась в аренду территория вдоль советской части Сайменского канала (ст. 1), а также утверждалось, что эксплуатация

советской части канала осуществляется Финляндией (ст. 3) и за счёт этой страны в течение пяти лет после подписания этого договора осуществляется реставрация советской части канала (ст. 4), Советский Союз за счет Финляндии построит железнодорожный и автомобильный мосты через канал, а также автомобильную дорогу, к нему ведущую (ст. 6).

Этим же договором устанавливались следующие правила прохода судов: «… суда Финляндской Республики, а также торговые суда третьих стран … будут проходить по советской части Сайменского канала, а по внутренним и территориальным водам Советского Союза – по фарватеру, идущему от Сайменского канала в Финский залив. Перевозка на этих судах войск, вооружения, боеприпасов и других военных материалов не допускается» (ст. 2). Здесь важно упоминание «судов третьих стран», т.е. Сайменский канал, согласно смыслу договора, являлся не двусторонним (СССР и Финляндия), а в полном смысле слова международным водным путем. Таким образом, этим договором для Сайменского канала устанавливался режим, фактически идентичный «режиму проливов».

За использование канала и арендуемой территории Финляндия должна была ежегодно выплачивать Советскому Союзу арендную плату, а размер платежей зависел от грузооборота. Минимальной величиной грузооборота в договоре указывалось «менее 1 млн тонн», в этом случае арендная плата составляла 180 тыс. руб., максимальной – «более 2 млн тонн», в этом случае арендная плата составляла 260 тыс. руб. в год. Ст. 10 договора содержала также оговорку о возможности изменения размеров платы: «В случае, если золотое содержание рубля, которое в настоящее время равно 0,987412 грамма чистого золота, будет изменено, размер упомянутых платежей будет соответственно пересчитан». Этой оговоркой воспользовались в постсоветское время, до подписания нового договора о канале Финляндия платила за его использование в долл. США. Срок действия договора устанавливался в 50 лет.

27 мая 2010 г. в городе Лаппеенранта был подписан новый официальный документ – «Договор 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» [Договор между 2010]. Договор имел существенно больший объем и затрагивал вопросы, которые в договоре 1963 г. не были обозначены. Арендная плата разделена на две части, постоянную и переменную. При этом, первая составляет 1 млн 220 тыс. евро в год. Переменная плата зависит от объема грузового движения по каналу (ст. 17).

Общая протяженность трассы Сайменского канала без учета подходного фарватера в Выборгском заливе составляет 43 км, из которых 23 км – в пределах Финляндии, 20 км – в пределах России. Ширина канала варьируется от 50 до 60 м, максимальная глубина 6 м. Перепад высот в 75,7 м между Сай-

менским озером и Выборгским заливом преодолевается с помощью восьми шлюзов. Максимальные габариты судна, которые могут проходить по каналу, следующие: длина 82,5 м, ширина 12,6 м, осадка 4,35 м, надводный габарит (высота) 24,5 м. Максимальная грузоподъемность судов, способных проходить по Сайменскому каналу, в начальный период эксплуатации определялась в 1600 т, в настоящее время – 2600 т [Sarkkinen, Rekonen, Koivupuro 2007, p. 170]. Габариты канала соответствовали габаритам советских судов смешанного плавания («река – море») типа «Беломорский», на смену которым пришли суда проекта СТК, строившиеся в ГДР, а затем – суда типа «Ладога», построенные в Финляндии.

Вдоль советской части трассы будущего канала была сооружена «технологическая» дорога, существующая до настоящего времени, с финляндской дорожной разметкой и дорожными знаками. Для того, чтобы финские строители и персонал канала могли проезжать на советскую территорию, был открыт новый контрольно-пропускной пункт (КПП) на советско-финляндской границе – «Брусничное» (с советской стороны) – «Нуиямаа» (с финляндской стороны). Был создан также советский КПП для пропуска судов по Сайменскому каналу, до конца XX в. располагавшийся у шлюза Брусничное (первого со стороны Выборгского залива), впоследствии перенесенный к шлюзу Пялли (последний шлюз со стороны Выборгского залива в российской части канала), с финской стороны такой КПП был совмещен с автодорожным КПП Нуиямаа.

Для персонала, занятого в строительстве, а затем и обслуживании Сайменского канала, был установлен особый режим въезда на территорию СССР в пределах «зоны канала» – по спискам, подаваемым финляндской стороной. Общая численность финских рабочих и служащих, занятых в этом проекте, составляла 2 600 человек, из которых примерно 1000 работали на советской стороне. Во время строительства канала в Выборге расцвела «фарцовка», преследуемая советскими властями, в ходе которой отечественная продукция, в первую очередь водка, продавались финским строителям, а те в свою очередь сбывали дефицитные для жителей СССР «товары народного потребления» [Гильманов 2021].

Движение по Сайменскому каналу после его постройки в 1968 г. развивалось медленно, что было связано с двумя основными обстоятельствами. Во-первых, не хватало судов типа «река – море», соответствующих габаритам шлюзов канала, во-вторых, не было портов на Сайменском озере, способных принимать такие суда. С постепенным решением обеих этих проблем объем перевозок начал быстро расти. В самые первые годы эксплуатации канала по нему транспортировалось менее 100 тыс. т грузов. В навигацию 1973 г. был впервые достигнут показатель в 500 тыс. т, «державшийся» примерно до 1975 г., в 1979 г. объем перевозок повысился до 1 млн т, а в 1990 г. перевозки

по Сайменскому каналу были максимальными в советское время и составили примерно 1,8 млн т.

После распада СССР в Финляндии, теснейшим образом связанной с ним в экономическом отношении, начался системный кризис. Этот кризис естественным путем проявился в снижении объема перевозок по Сайменскому каналу, сократившемуся к 1993 г. примерно до 1,3 млн т. Но уже с 1996 г. этот объем начинает устойчиво расти, и к 2005 г. достигает 2,4 млн т, а затем вновь снижается [Мартынов, Сазонова 2010, с. 69].

На протяжении последних пяти лет активного использования канала объем перевозок по нему составлял от 1054 тыс. т в 2019 г. до 1330 тыс. т в 2021 г. Эти показатели примерно соответствуют уровню грузоперевозок на рубеже 70–80-х годов XX в. (табл. 1).

Таблица 1

Объем грузовых перевозок по Сайменскому каналу (2016–2021), тыс. т

Годы	*1*	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*	*9*	*10*	*11*	*12*
2016	1197	364	43	69	125	34	56	139	24	314	2	27
2017	1272	400	49	62	124	28	38	128	12	400	2	26
2018	1304	583	35	49	87	11	42	100	4	371	0	21
2019	1054	406	34	51	58	8	35	98	5	343	…	15
2020	1278	530	49	80	90	4	21	126	7	361	2	7
2021	1330	539	75	62	73	15	28	145	4	375	…	12

Источник: рассчитано по данным СтатФина [Vessel traffic 2020–2022].

Примечания: 1 – всего, 2 – деловая древесина, 3 – пиломатериалы, 4 – целлюлоза, древесная масса, макулатура, 5 – бумага, 6 – металлы и изделия из них, 7 – уголь и кокс, 8 – удобрения, 9 – химикаты, 10 – минеральные строительные материалы и цемент, 11 – генеральные грузы, 12 – прочие грузы.

Большая часть перевозимых по каналу грузов принадлежит к двум товарным группам – «деловая древесина», а также «минеральные строительные материалы и цемент», на долю которых вместе приходится 65–75% общего объема перевозимых грузов. На третьем месте – удобрения, доля которых составляет 10–15% общего объема перевозок. Итого на три наиболее значимых вида грузов приходится от 75% до 90% общего объема перевозок по каналу.

Но интересны не только колебания объемов перевозки по годам, но и их направления. Направление «вверх по каналу» – от Выборга к Лаппеенранте, направление «вниз по каналу» – от Лаппеенранты к Выборгу. Следует иметь в виду, что на российской стороне канала нет пристаней, грузоформирование происходит только в пределах Финляндии (табл. 2).

Таблица 2

Направления движения грузов по Сайменскому каналу (2016–2021), тыс. т

Годы	*Вверх по каналу*		*Вниз по каналу*	
	Внутри Финляндии	*Из-за границы*	*Внутри Финляндии*	*За границу*
2016	34	588	63	513
2017	26	669	75	503
2018	19	852	55	379
2019	21	660	52	320
2020	13	769	73	423
2021	24	795	79	433

Источник: рассчитано по данным СтатФина [Transport on the Saimaa Canal 2016–2022].

В качестве внутрифинляндских рассматриваются перевозки между портами озера Сайма и финляндскими портами Балтийского моря. При этом грузопоток с Саймы на Балтику значительно превышает движение грузов в обратном направлении, но абсолютные объемы этих грузопотоков очень малы. Основной же поток грузов на Сайменском канале формируют внешнеторговые грузы, при этом грузопоток, направленный из Балтийского моря в направлении Сайменского озера намного выше, чем от Сайменского озера к Балтийскому морю. Для более полного понимания процессов формирования грузопотоков, проходящих через Сайменский канал, есть смысл обратиться к рассмотрению вопроса о том, под каким флагом плавают проходящие через него суда (табл. 3). В данном случае достаточно сведений за 2021 г., поскольку структура грузовых судов «по флагам», проходящих через Сайменский канал, за последние годы почти не менялась.

Таблица 3

Флаг судов, проходивших по Сайменскому каналу в 2021 г.

1	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*8*	*9*	*10*	*11*	*12*
109	34	12	16	20	4	29	191	600	4	82	1101

Источник: рассчитано по данным СтатФина [Transport on the Saimaa Canal 2016–2022].

Примечания: 1 – Антигуа и Барбуда, 2 – Барбадос, 3 – Германия, 4 – Гибралтар, 5 – Кипр, 6 – Латвия, 7 – Либерия, 8 – Нидерланды, 9 – Россия, 10 – Сент-Винсент и Гренадины, 11 – Финляндия, 12 – всего.

Очевидно, что грузовые суда под финляндским флагом обеспечивают сообщение между Сайменским озером и финляндскими портами на Балтийском море, и их участие вполне соответствует той небольшой доле, которую внутрифинляндский грузооборот занимает в общем объеме перевозок по каналу. Наибольшее же число судов, проходивших по Сайменскому каналу, несло

флаг России. Их доля превышает половину от общего числа судов. Фактически российскими судами являются и суда под флагами Антигуа и Барбуды, Барбадоса, Гибралтара, Либерии, Сент-Винсента и Гренадин. Это российские суда, владельцы которых вывели их под «удобный флаг». С учетом этих судов на долю России приходится более 800 из 1101 судна, прошедших по Сайменскому каналу в 2021 г.

Исходя из этого, понятны и легко объяснимы действия транспортных властей Финляндии, «волевым решением» прекративших движение судов по Сайменскому каналу весной 2022 г. Тот небольшой внутрифинляндский грузопоток, который проходил через канал, был переброшен на другие виды транспорта. Наибольший удар пришелся на российские суда и суда под «удобным флагом», поддерживавшие грузовое сообщение между Россией и финскими портами на Сайменском озере.

Сайменский канал в его нынешнем виде был построен для экспорта сырья из СССР в Финляндию и вывоза продукции лесохозяйственного комплекса юго-восточной Финляндии за пределы страны. Первая задача до сих пор сохраняет свою актуальность. Вторая задача канала, вывоз продукции лесохозяйственного комплекса из Финляндии, всё более теряет свою значимость. Это связано с техническим и технологическим развитием транспорта. Когда У.К. Кекконен в конце 1950-х годов приезжал в СССР просить очередной кредит и разрешения на возобновление деятельности Сайменского канала, железные дороги как в Финляндии, так и в СССР использовали главным образом паровозную тягу, а мощные «дальнобойные» грузовики применялись почти исключительно в США. В этих условиях внутренний водный транспорт обеспечивал большую дешевизну перевозок в сравнении с любым другим видом транспорта, невзирая на большое количество погрузочно-разгрузочных работ и сезонность его использования. В современных условиях внутренние водные перевозки далеко не всегда дешевле не то, что железнодорожных, но даже и автомобильных. В связи с этим экономическое значение Сайменского канала сокращается и по мере технического совершенствования «наземного» транспорта будет продолжать сокращаться.

Выводы

Вопрос о дальнейшей эксплуатации Сайменского канала стоит довольно остро. В Российской Федерации предлагается её прекратить на постоянной основе. Но нельзя забывать о ключевом положении международного права – «договоры должны соблюдаться». Договор с Финляндией о Сайменском канале не содержит положений о том, что он может быть прекращен из-за присоединения Финляндии к НАТО или любому другому военному или экономическому союзу.

Режим Сайменского канала в том виде, в каком он определен в российско-финляндском договоре 2012 г., близок к «режиму проливов». Односторонний выход России из этого договора либо отказ его исполнять может привести к неприятным последствиям – например, отказу Турции от соблюдения «конвенции Монтрё».

Разрыв договора о Сайменском канале очень слабо скажется на Финляндии. Скорее такой разрыв окончательно «добьет» российское судоходство по этому каналу. Объем перевозок по Сайменскому каналу в целом невелик. Он примерно соответствует объему перевозок, осуществляемому по однопутной неэлектрифицированной железной дороге, при этом малодеятельной, и Финляндия без труда может перенаправить этот поток на другие пути сообщения, что и было сделано в 2022 г.

Исходя из всего вышеизложенного, ставить с российской стороны вопрос об изменении статуса Сайменского канала, закрепленного в российско-финляндском договоре 2012 г., не стоит – это может обернуться против самой России возникновением новых геополитических угроз. Вывод канала из эксплуатации приведет к некоторым сложностям для функционирования экономики Финляндии, но такого рода проблемы не будут иметь катастрофического или даже кризисного характера. Соответственно в решении вопросов, касающихся использования Сайменского канала, есть смысл отказаться от поспешных решений, которые могут быть не всегда полезными как для Финляндии, так и для России.

Библиография

Амплеева Е.Е., Сологуб Я.Л. Аренда территорий в истории Российского государства // Вестник Волжского университета им. В.Н. Татищева. 2015. № 4. С. 138–147.

Бондаренко Е.В. Практика реализации приграничного регионального сотрудничества Россией и Финляндией на примере Санкт-Петербурга и Ленинградской области // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2017. № 3. С. 63–66.

В интересах советского и финского народов // Известия. 1958. 1 июня. № 131 (12747). С. 2.

Гильманов Д. Сайменский канал: история строительства и фарцовки // Выборг. 2021. 17 фев. URL: https://gazetavyborg.ru/news/mestnoe-vremya/saymenskiy-kanal-istoriya-stroitelstva-i-fartsovki/ (дата обращения: 01.05.2023).

Григорян А.С. Международно-правовые аспекты обеспечения государственного суверенитета и юрисдикции на арендованной Финляндской Республикой российской части Сайменского канала // Социально-политические науки. 2022a. Т. 12. № 3. С. 90–97.

Григорян А.С. Особенности международно-правового регулирования аренды Финляндией советской / российской части Сайменского канала // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. 2021. № 10 (137). С. 71–75.

Григорян А.С. Судьба Договора об аренде Финляндией российской части Сайменского канала в свете вступления Финляндии в НАТО // Пробелы в российском законодательстве. 2022b. Т. 15. № 6. С. 302–310.

Договор 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 (Лаппеенранта, 27 мая 2010 г.) // Гарант.ру. URL: https://base.garant.ru/2569667/ (дата обращения: 02.05.2023).

Договор между Союзом Советских Социалистических Республик и Финляндской Республикой о передаче в аренду Финляндской Республике Советской части Сайменского канала и острова Малый Высоцкий. 27 сентября 1962 г., Москва // Электронный фонд правовых и технических документов «Кодекс». URL: https://docs.cntd.ru/document/1900590 (дата обращения: 02.05.2023).

Договор о Сайменском канале подписан. Советско-Финляндское коммюнике // Правда. 1962. 28 сентября. № 271 (16127). С. 3.

Драчкова Л.Н., Тоскунина В.Э. Предпосылки трансграничной экономической интеграции приграничных регионов Северо-Запада России и Финляндии // Arctic Environmental Research. 2014. № 4. С. 12–20.

Завтрак у председателя Совета Министров СССР Н.С. Хрущёва в честь президента Финляндии У.К. Кекконена // Известия. 1958. 24 мая. № 124 (12740). С. 2.

Кирсанов С. Плоды добрососедства // Известия. 1962. 29 сентября. № 232 (14086). С. 1.

Крепнет дружба народов Финляндии и Советского Союза // Правда. 1958. 1 июня. № 152 (14546). С. 1.

Мартынов В.Л. Пограничная зона и особенности пространственного развития приграничных территорий Ленинградской области. Перспективы социально-экономического развития приграничных регионов // Материалы V научно-практической конференции с международным участием, Петрозаводск, 08 июня 2018 года. Петрозаводск: Карельский научный центр РАН, 2018. С. 155–160.

Мартынов В.Л., Сазонова И.Е. Трансформация пространственной структуры экономики современной Финляндии // Известия Русского географического общества. 2010. Т. 142. № 3. С. 66–72.

О заключении мирного договора между Советским Союзом и Финляндией. 12 марта 1940 года // Histdoc.net. URL: https://histdoc.net/pdf/FISO1940-03-14.pdf (дата обращения: 07.05.2023).

Русинов И.А., Гогина М.А., Щербинин Н.В. Сайменский канал в системе перевозок грузов водным транспортом // Экономический вектор. 2021. № 4(27). С. 71–76.

Советско-Финляндское коммюнике // Известия. 1960. 26 ноября. № 281 (13517). С. 2.

Советско-Финляндское коммюнике // Правда. 1960. 25 ноября. № 330 (15454). С. 3.

Советско-Финляндское коммюнике. Москва, 30 мая 1958 года // Известия. 1958. 31 мая. № 130 (12746). С. 2.

Советско-Финляндское коммюнике. Москва, 30 мая 1958 года // Правда. 1958. 31 мая. № 151 (14545). С. 3.

СССР и Финляндия – добрые соседи // Известия. 1958. 22 мая. № 122 (12738). С. 3.

Хороший пример плодотворного сотрудничества // Правда. 1962. 28 сентября. № 271 (16127). С. 2.

Key figures for municipalities // Statistics Finland. URL: https://www2.tilastokeskus.fi/tup/alue/kuntienavainluvut.html#?active1=405&year=2021 (дата обращения: 15.05.2023).

Lapp T. Extending the locks of the Saimaa Canal - Project appraisal // Helsinki.: Väylävirasto. 2020. P. 53. URL: https://www.doria.fi/bitstream/handle/ 10024/177416/vj_2020-31_978-952-317-784-0.pdf?sequence=5&isAllowed=y (дата обращения: 15.09.2023).

Saimaa Canal as a gambit of Russia // Helsinki Times. 2022. 02 May. URL: https://www.helsinkitimes.fi/finland/finland-news/politics/21467-saimaa-canal-as-a-gambit-of-russia.html (дата обращения: 05.05.2023).

Sarkkinen P., Rekonen T., Koivupuro S. Suomen sisävesiväylät rakentaminen ja kehitys. Jyväskylä: Multikustannus. 2007. 227 p.

Statistical Yearbook of Finland. 2014 // Statistics Finland. URL: https://www.stat.fi/tup/julkaisut/tiedostot/julkaisuluettelo/yyti_stv_201400_2014_10374_net.pdf (дата обращения: 15.05.2023).

Transport on the Saimaa Canal by type of goods, 2016–2022 // Statistics Finland. URL: https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__kvliik/statfin_kvliik_pxt_12jh.px/table/tableViewLayout1/ (дата обращения: 25.04.2023).

Transport on the Saimaa Canal by type of goods, 2016–2022 // Statistics Finland. URL: https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin /StatFin__uvliik/statfin_uvliik_pxt_12ja.px/table/tableViewLayout1/ (дата обращения: 25.04.2023).

Vanttinen P. Canal connecting Finland and Russia reopens despite sanctions // EURACTIV. 2022. 29 March // URL: https://www.euractiv.com/section/politics/short_news/canal-connecting-finland-and-russia-reopens-despite-sanctions/ (дата обращения: 05.05.2023).

Vessel traffic on the Saimaa Canal, 2020–2022 // Statistics Finland. URL: https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__uvliik/statfin_ uvliik_pxt_12jc.px/table/tableViewLayout1/ (дата обращения: 25.04.2023).

References

Ampleeva E.E., Sologub Ya.L. Arenda territorij v istorii Rossijskogo gosudarstva [Lease of territories in the history of the Russian state]. Vestnik Volzhskogo universiteta im. V.N. Tatishheva [Bulletin of the Volga University named after V.N. Tatishcheva]. 2015. N 4. P. 138–147. (In Russ.)

Bondarenko E.V. Praktika realizacii prigranichnogo regional`nogo sotrudnichestva Rossiej i Finlyandiej na primere Sankt-Peterburga i Leningradskoj oblasti [The practice of implementing cross-border regional cooperation between Russia and Finland on the example of St. Petersburg and the Leningrad region] // Azimut nauchny`x issledovanij: e`konomika i upravlenie. [Azimuth of scientific research: economics and management]. 2017. N 3. P. 63–66. (In Russ.)

Dogovor mezhdu Rossijskoj Federaciej i Finlyandskoj Respublikoj ob arende Finlyandskoj Respublikoj rossijskoj chasti Sajmenskogo kanala i prilegayushhej k nemu territorii i ob osushhestvlenii sudoxodstva cherez Sajmenskij kanal (Lappeenranta, 27 maya 2010 g.) [Agreement between the Russian Federation and the Republic of Finland on the lease by the Finnish Republic of the Russian part of the Saimaa Canal and the adjacent territory and on the implementation of navigation through the Saimaa Canal (Lappeenranta, May 27, 2010)]. Garant.ru. URL: https://base.garant.ru/2569667/ (date of access: 02.05.2023). (In Russ.)

Dogovor mezhdu Soyuzom Sovetskix Socialisticheskix Respublik i Finlyandskoj Respublikoj o peredache v arendu Finlyandskoj Respublike Sovetskoj chasti Sajmenskogo kanala i ostrova Maly`j Vy`soczkij. 27 sentyabrya 1962 g., Moskva [Agreement between the Union of Soviet Socialist Republics and the Republic of Finland on the lease to the Finnish Republic of the Soviet part of the Saimaa Canal and Maly Vysotsky Island. September 27, 1962, Moscow]. E`lektronny`j fond pravovy`x i texnicheskix dokumentov «Kodeks» Electronic fund of legal and technical documents «Code» [Electronic fund of legal and technical documents «Code»]. URL: https://docs.cntd.ru/document/1900590 (date of access: 02.05.2023). (In Russ.)

Dogovor o Sajmenskom kanale podpisan. Sovetsko-Finlyandskoe kommyunike [The agreement on the Saimaa Canal has been signed. Soviet-Finnish communiqué]. Pravda. 1962. 28 September. N 271 (16127). P. 3. (In Russ.)

Drachkova L.N., Toskunina V.E`. Predposy`lki transgranichnoj e`konomicheskoj integracii prigranichny`x regionov Severo-Zapada Rossii i Finlyandii [Prerequisites for cross-border economic

integration of border regions of North-West Russia and Finland]. Arctic Environmental Research [Arctic Environmental Research]. 2014. N 4. P. 12–20. (In Russ.)

Gil`manov D. Sajmenskij kanal: istoriya stroitel`stva i farczovki [Saimaa Canal: history of construction and fartsovka]. Vy`borg. 2021. Feb. 17. URL: https://gazetavyborg.ru/news/mestnoe-vremya/saymenskiy-kanal-istoriya-stroitelstva-i-fartsovki/ (date of access: 01.05.2023). (In Russ.)

Grigoryan A.S. Mezhdunarodno-pravovy`e aspekty` obespecheniya gosudarstvennogo suvereniteta i yurisdikcii na arendovannoj Finlyandskoj Respublikoj rossijskoj chasti Sajmenskogo kanala [International legal aspects of ensuring state sovereignty and jurisdiction on the Russian part of the Saimaa Canal leased by the Republic of Finland]. Social`no-politicheskie nauki [Socio-political sciences]. 2022. Vol. 12. N 3. P. 90–97. (In Russ.)

Grigoryan A.S. Osobennosti mezhdunarodno-pravovogo regulirovaniya arendy` Finlyandiej sovetskoj/rossijskoj chasti Sajmenskogo kanala [Features of international legal regulation of the lease by Finland of the Soviet / Russian part of the Saimaa Canal]. Nauka i obrazovanie: xozyajstvo i e`konomika; predprinimatel`stvo; pravo i upravlenie [Science and education: economy and economics; entrepreneurship; law and management]. 2021. N 10(137). P. 71–75. (In Russ.)

Grigoryan A.S. Sud`ba Dogovora ob arende Finlyandiej rossijskoj chasti Sajmenskogo kanala v svete vstupleniya Finlyandii v NATO [The fate of the Agreement on the lease of the Russian part of the Saimaa Canal by Finland in the light of Finland's accession to NATO]. Probely` v rossijskom zakonodatel`stve [Gaps in Russian legislation]. 2022. Vol. 15. N 6. P. 302–310. (In Russ.)

Key figures for municipalities. Statistics Finland. URL: https://www2.tilastokeskus.fi/tup/alue/kuntienavainluvut.html#?active1=405&year=2021 (date of access: 15.05.2023).

Kirsanov S. Plody` dobrososedstva [Fruits of good neighborliness]. Izvestiya. 1962. 29 Sept. N 232 (14086). P. 1. (In Russ.)

Krepnet druzhba narodov Finlyandii i Sovetskogo soyuza [The friendship between the peoples of Finland and the Soviet Union is growing stronger]. Pravda. 1958. 01 Jun. N 152 (14546). P. 1. (In Russ.)

Lapp T. Extending the locks of the Saimaa Canal – Project appraisal Helsinki: Väylävirasto, 2020. P. 53 URL: https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/177416/vj_2020-31_978-952-317-784-0.pdf?sequence=5&isAllowed=y (date of access: 15.09.2023).

Marty`nov V.L. Pogranichnaya zona i osobennosti prostranstvennogo razvitiya prigranichny`x territorij Leningradskoj oblasti. Perspektivy` social`no-e`konomicheskogo razvitiya prigranichny`x regionov [Border zone and features of spatial development of border territories of the Leningrad region. Prospects for the socio-economic development of border regions]. Materialy` V nauchno-prakticheskoj konferencii s mezhdunarodny`m uchastiem, Petrozavodsk, 08 iyunya 2018 goda [Materials of the V scientific and practical conference with international participation, Petrozavodsk, June 08, 2018]. Petrozavodsk: Karel`skij nauchny`j centr RAN, 2018. P. 155–160. (In Russ.)

Marty`nov V.L., Sazonova I.E. Transformaciya prostranstvennoj struktury` e`konomiki sovremennoj Finlyandii [Transformation of the spatial structure of the economy of modern Finland]. Izvestiya Russkogo geograficheskogo obshhestva [News of the Russian Geographical Society]. 2010. Vol. 142. N 3. P. 66–72. (In Russ.)

O zaklyuchenii mirovogo dogovora mezhdu Sovetskim Soyuzom i Finlyandiej. 12 marta 1940 goda [On the conclusion of a peace treaty between the Soviet Union and Finland. March 12, 1940]. Histdoc.net. URL: https://histdoc.net/pdf/FISO1940-03-14.pdf (date of access: 07.05.2023). (In Russ.)

Rusinov I.A., Gogina M.A., Shherbinin N.V. Sajmenskij kanal v sisteme perevozok gruzov vodny`m transportom [Saimaa Canal in the system of cargo transportation by water transport]. E`konomicheskij vector [Economic vector]. 2021. N 4(27). P. 71–76. (In Russ.)

Saimaa Canal as a gambit of Russia. Helsinki Times. 2022. 02 May. URL: https://www.helsinkitimes.fi/finland/finland-news/politics/21467-saimaa-canal-as-a-gambit-of-russia.html (date of access: 05.05.2023).

Sarkkinen P., Rekonen T., Koivupuro S. Suomen sisävesiväylät rakentaminen ja kehitys. Jyväskylä: Multikustannus. 2007. P. 227.

Sovetsko-Finlyandskoe kommyunike [Soviet-Finnish communique]. Izvestiya. 1960. 26 Nov. N 281 (13517). P. 2. (In Russ.)

Sovetsko-Finlyandskoe kommyunike [Soviet-Finnish communique]. Pravda. 1960. 25 Nov. N 330 (15454). P. 3. (In Russ.)

Sovetsko-Finlyandskoe kommyunike. Moskva, 30 maya 1958 goda [Soviet-Finnish communiqué. Moscow, May 30, 1958]. Izvestiya. 1958. 31 May. N 130 (12746). P. 2. (In Russ.)

Sovetsko-Finlyandskoe kommyunike. Moskva, 30 maya 1958 goda [Soviet-Finnish communiqué. Moscow, May 30, 1958]. Pravda. 1958. 31 May. N 151 (14545). P. 3. (In Russ.)

SSSR i Finlyandiya – dobry`e sosedi [The USSR and Finland are good neighbors]. Izvestiya. 1958. 22 May. N 122 (12738). P. 3. (In Russ.)

Statistical Yearbook of Finland. 2014. Statistics Finland. URL: https://www.stat.fi/tup/julkaisut/tiedostot/julkaisuluettelo/yyti_stv_201400_2014_10374_net.pdf (date of access: 15.05.2023).

Transport on the Saimaa Canal by type of goods, 2016–2022. Statistics Finland. URL: https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__kvliik/statfin_kvliik_pxt_12jh.px/table/tableViewLayout1/ (date of access: 25.04.2023).

Transport on the Saimaa Canal by type of goods, 2016–2022. Statistics Finland. URL: https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin /StatFin__uvliik/statfin_uvliik_pxt_12ja.px/table/tableViewLayout1/ (date of access: 25.04.2023).

V interesax sovetskogo i finskogo narodov [In the interests of the Soviet and Finnish peoples]. Izvestiya. 1958. 1 Jun. N 131 (12747). P. 2. (In Russ.)

Vanttinen P. Canal connecting Finland and Russia reopens despite sanctions. EURACTIV. 2022. 29 March. URL: https://www.euractiv.com/section/politics/short_news/canal-connecting-finland-and-russia-reopens-despite-sanctions/ (date of access: 05.05.2023).

Vessel traffic on the Saimaa Canal, 2020–2027 Statistics Finland. URL: https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__uvliik/statfin_ uvliik_pxt_12jc.px/table/tableViewLayout1/ (date of access: 25.04.2023).

Xoroshij primer plodotvornogo sotrudnichestva [A good example of fruitful cooperation]. Pravda. 1962. 28 Sept. N 271 (16127). P. 2. (In Russ.)

Zavtrak u predsedatelya Soveta Ministrov SSSR N.S. Xrushhyova v chest` prezidenta Finlyandii U.K. Kekkonena [Breakfast with the Chairman of the Council of Ministers of the USSR N.S. Khrushchev in honor of the President of Finland W.K. Kekkonen]. Izvestiya. 1958. 24 May. N 124 (12740). P. 2. (In Russ.)