



Речной транспорт



Задачи



Речной транспорт осуществляет перевозку грузов на малые и большие расстояния и считается специализированным видом транспорта, предназначенным для перевозки строительного материала.

Речной транспорт осуществляет перевозки пассажиров и грузов в основном по внутренним водным путям, как естественным (реки, озёра), так и искусственным (Каналы, водохранилища).



Внутренние водные пути, в том числе международные, обслуживающие внешнеторговые перевозки нескольких государств (например, Дунай, Одер), межрайонные, обслуживающие перевозки между крупными районами внутри страны (например, Волга, Янцзы), и местные, обслуживающие внутрирайонные связи.

Особенности речного транспорта

Главным преимуществом речного транспорта является низкая себестоимость перевозок; благодаря ей он продолжает занимать важное место в транспортной системе, несмотря на низкие скорости и сезонность.

Первоначальные затраты на организацию судоходства по крупным рекам в 8—10 раз меньше соответствующих затрат на создание железных дорог. Себестоимость перевозок на магистральных реках на 35% ниже ж.-д. перевозок и в 3—5 раз — автомобильных.



В то же время доля перевозок пассажиров речным транспортом очень низка. Связано это с тем, что будучи очень дешёвым при низких скоростях (20-30 км/ч), себестоимость перевозок речным транспортом значительно увеличивается при перевозках со скоростями в 50-60 км/ч, которые позволяют конкурировать с другими видами транспорта (автомобильным и железнодорожным).



Грузовые перевозки

Так как скорость грузовых речных судов составляет 10-20 км/ч, по внутренним водным путям перевозят в основном грузы, не требующие быстрой доставки — стройматериалы (например, песок), уголь, кокс, зерно и т. п. Первозят по рекам также нефть и нефтепродукты. Существуют также суда, перевозящие грузовые автомобили вместе с их грузом и речные суда-контейнеровозы.

Пассажи́рские перевозки

Традиционные речные суда, даже современной постройки, отличаются низкой по современным меркам скоростью (редко более 25 км/ч), поэтому они не могут конкурировать на равных с автомобильным и железнодорожным транспортом. Поэтому крупные пассажирские суда в наши дни практически всегда используются для перевозки туристов (речные круизы), а также для перевозки пассажиров в труднодоступные районы, с которыми отсутствует автомобильное и железнодорожное сообщение.

География

(Транспортный путь по реке Дон)



Больше половины грузооборота речного транспорта страны приходится на Волжско-Камский бассейн. Он соединен каналами с соседними бассейнами (Дон, Нева, Северная Двина, Белое море), являясь основой Единой глубоководной системы европейской части страны.

Здесь же расположены крупнейшие речные порты: Нижний Новгород, Северный, Южный и Западный в Москве, Казань, Самара, Волгоград, Астрахань.



(Речной вокзал Архангельска)

На втором месте по объему грузооборота находится Западно-Сибирский бассейн, включающий Обь с притоками.

В нем кроме строительных материалов долю в перевозках составляют нефтяные грузы. Основные порты — Новосибирск, Тобольск, Сургут, Лабитнанги, Тюмень.

Третий в России — бассейн Северной Двины с притоками Сухона и Вычегда. В нем значительную долю в перевозках составляют лесные грузы. Главные порты — Архангельск и Котлас.

Перспективы



Дальнейшее развитие речного транспорта связано с улучшением судоходных условий на внутренних водных путях; совершенствованием портового хозяйства; продлением навигации; увеличением пропускной способности водных путей; расширением смешанных железнодорожно-водных перевозок и перевозок типа «река — море».

Экология

Загрязнение среды обитания водным транспортом происходит по двум каналам: во-первых, речные суда загрязняют биосферу отходами, получаемыми в результате эксплуатационной деятельности, и, во-вторых, выбросами в случаях аварий токсичных грузов, большей частью нефти и нефтепродуктов.



В условиях обычной эксплуатации основными источниками загрязнения являются судовые двигатели и прежде всего главная энергетическая (силовая) установка, а также вода, используемая для мойки грузовых танкеров, и балластная вода, сливаемая за борт из грузовых танкеров.



Энергетические установки судов загрязняют отработавшими газами, прежде всего, атмосферу, откуда токсичные вещества частично или почти полностью попадают в реки.



В настоящее время подавляющее число судов отечественного (и мирового) флота оборудовано дизельными двигателями. Небольшую долю составляют суда с паротурбинными установками, число которых в последние годы сокращается (в связи с меньшей экономичностью по сравнению с дизелями). И пока единицами исчисляются газотурбинные установки.