



УДК 629.122

Битков Д.А. аспирант кафедры ТК и ЭБС; ФГБОУ ВО «ВГУВТ

Митрошин С.Г. к.т.н. ФГБОУ ВО «ВГУВТ

Этин В.Л. заслуженный профессор кафедры ТК и ЭБС, д.т.н. ФГБОУ ВО «ВГУВТ

г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

ОБОСНОВАНИЕ ОСНОВНЫХ ХАРАКТЕРИСТИК СУДНА ДЛЯ ПАРОМНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ПЕРЕПРАВ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ

Ключевые слова: *паромные переправы, паромы, внутренние водные пути.*

Статья посвящена обзору паромных переправ России и других стран. Проведенное исследование позволяет утверждать, что паромные переправы России уступают по качеству оказания услуг в сравнении с паромными переправами эксплуатирующимся в других странах.

Паромные переправы через водные преграды (реки, озера и заливы морей и т.п.) используются во всём мире и являются неотъемлемой частью речных и морских водных путей. Переправа является самостоятельным транспортным объектом, обладающим специфическими свойствами и особенностями эксплуатации. Поэтому для работы на переправах применяется специальный флот, который должен соответствовать особенностям переправы. Главным элементом переправы является судно-паром. Оно должно иметь параметры и основные характеристики, соответствующие условиям эксплуатации и назначению судна для перевозки пассажиров совместно с различной колёсной (накатной) техникой. Потребность в таких судах непрерывно возрастает во всём мире [1,2,3].

В настоящее время на внутренних водных путях (ВВП) России действует более 250 переправ различной протяженности (см. рисунок 1). На этих переправах эксплуатируется более 500 судов различной конструкции. Из них специальных судов-паромов, соответствующих всем эксплуатационным особенностям, характерным для этого типа судов, эксплуатируется около 12%. Все остальные суда представляют собой переоборудованные самоходные и несамоходные суда другого назначения.

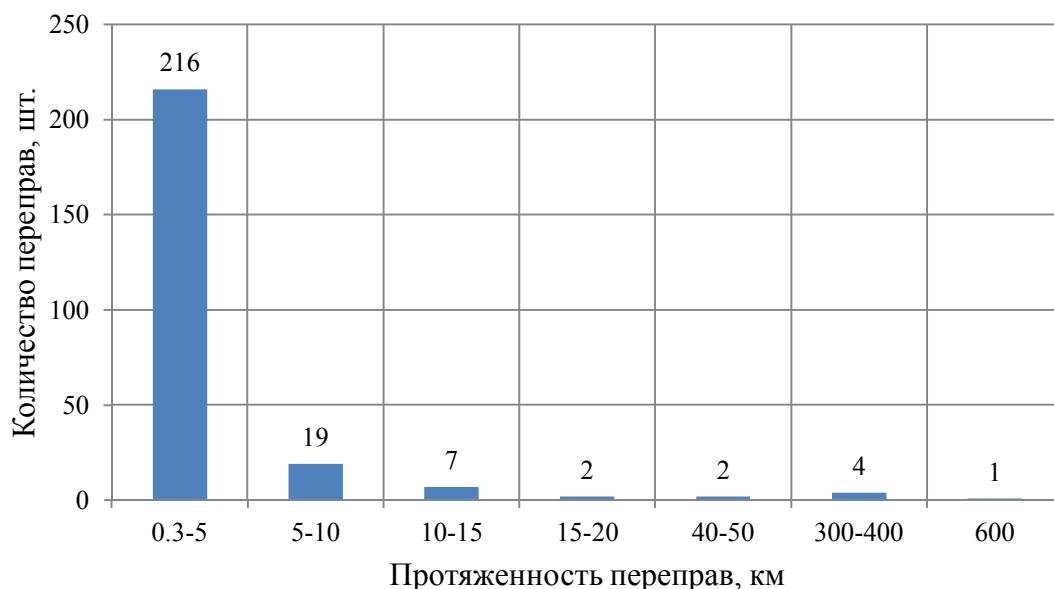


Рисунок 1 - Распределение переправ по протяженности

Отсутствие достаточного количества специализированного флота существенно снижает эффективность переправ, особенно на реках Сибири и Дальнего Востока, где протяженность переправ составляет от 1 до 600 км (см. рисунок 1).

Выполненный в Волжском государственном университете водного транспорта обзор паромных переправ и флота [2], работающего на переправах США, Европы, Азии и Южной Америки показал, что в отличие от России в этих странах практически отсутствуют на переправах неспециализированные паромные суда за исключением коротких переправ до 300 м.

В качестве примеров на рисунках 2,3,4 и 5 приведены переправы на реках США, Бразилии, Вьетнама, Камбоджи, Танзании и Судана.



Рисунок 2 - Паромы в США



Рисунок 3 - Паромы в Бразилии



Рисунок 4 - Паромы во Вьетнаме и Камбодже



Рисунок 5 - Паромы в Танзании и Судане

На рисунке 6 показана гистограмма количества специально построенных для паромных переправ судов-паромов в различных странах, из расчёта один паром на одну переправу.

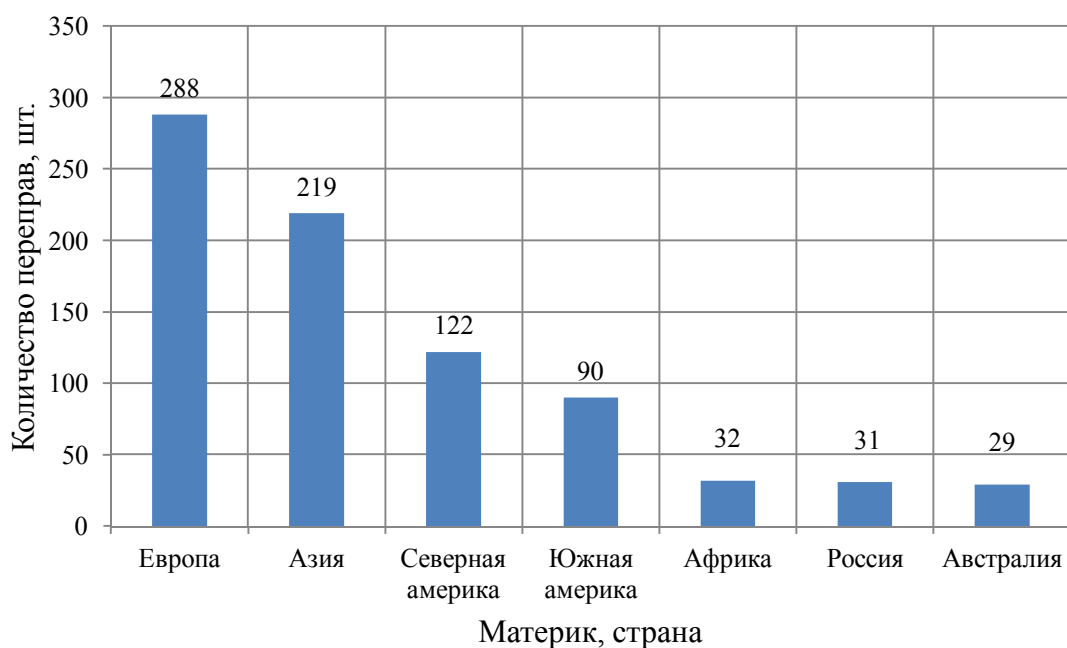


Рисунок 6 - Количество судов специально построенных для обслуживания переправ в разных странах

Из рассмотрения диаграмм видно, что Россия значительно отстала в области строительства современных паромных судов.

Это привело в настоящее время, в том числе, к тому, что один из важнейших социальных показателей уровня жизни «показатель подвижности населения» почти в два раза ниже, чем в Европе и составляет всего 6 тыс. км на одного человека в год, в то же время, как в странах ЕС он равен 10 тыс. км на одного человека в год. При этом средняя плотность населения в России в десять раз меньше, чем в странах ЕС.

Известно что планы Правительства РФ [4] по дальнейшему хозяйственному развитию нашей страны в первую очередь связаны с развитием районов Севера, Сибири и Дальнего Востока богатыми природными ресурсами. Это требует ускоренного развития, в свою очередь, транспортных коммуникаций в том числе и паромных переправ.

Список литературы:

[1]. Телов В.И. Наплавные мосты, паромные и ледяные переправы/ Телов В.И., Кануков И.М.- М. Транспорт, 1978г. - 384 с.

[2]. Интерактивная карта мира. - Режим доступа: <http://wikimapia.org>.

[3]. Canizales, R. Potomac river commuter ferry service study & route proving exercise. Final report. / R. Canizales, M. J. DeRosier, C. Smith, P. M. Kile, E. M. Krishnappa // Prince William County Department of Transportation. - 2009. - 95.

[4]. Транспортная стратегия российской федерации на период до 2030 года.

Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р.

Foundation the main characteristics of the vessels for ferry traffic and ferries on inland waterways

Bitkov D. A.; Mitroshin S.G.; Etin V. L.

Volga state university of water transport, VSAWT, 5 Nesterov str., Nizhny Novgorod.

This article is devoted to the review of ferries in Russia and other countries. The study suggests that the Russian ferry inferior in quality services compared with ferries operating in other countries.