

УДК 629.122

ПРОГНОЗНЫЕ ТИПЫ ТУРИСТИЧЕСКИХ СУДОВ ДЛЯ МАЛЫХ РЕК НИЖЕГОРОДСКОГО РЕГИОНА

Кузнецова Вера Владимировна¹, кандидат технических наук

e-mail: anis88vera@mail.ru

Роннов Евгений Павлович¹, профессор, доктор технических наук

e-mail: eronnov@mail.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В статье обозначается актуальность круизного туризма по малым рекам. Рассматриваются возможные водные туристические маршруты Нижегородской области. Приводятся типы судов для предложенных линий, в зависимости от их характеристик и продолжительности маршрута. Даны некоторые рекомендации по переоборудованию существующих мелкосидящих судов. Поставлены задачи, которые необходимо выполнить для актуализации возможных водных туристических маршрутов по малым рекам Нижегородского региона.

Ключевые слова: малые реки, круизные маршруты, внутренний туризм, мелкосидящие суда, пассажирские суда.

FORECAST TYPES OF TOURIST VESSELS FOR SMALL RIVERS OF THE NIZHNY NOVGOROD REGION

Kuznetsova Vera Vladimirovna¹, Candidate of Technical Sciences

e-mail: anis88vera@mail.ru

Ronnov Evgeny Pavlovich¹, Professor, Doctor of Technical Sciences

e-mail: eronnov@mail.ru

¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The article highlights the relevance of cruise tourism on small rivers. Possible water tourist routes of the Nizhny Novgorod region are being considered. The types of vessels for the proposed lines are given, depending on their characteristics and the duration of the route. Some recommendations are given for the conversion of existing shallow-draft vessels. Tasks have been set that need to be completed to update possible water tourist routes along small rivers of the Nizhny Novgorod region.

Keywords: small rivers, cruise routes, domestic tourism, small-sitting ships, passenger ships.

Внутренний туризм РФ в настоящее время активно развивается и находится в центре внимания. Территория России богата историческими и природными достопримечательностями, что дает предпосылки к созданию разнообразных

туристических, в том числе и водных маршрутов. Если, условно говоря, «сухопутные» туристические направления имеют достаточную историю и развитие, то водный туризм развит только на круизных маршрутах магистральных рек центрального бассейна Европейской части РФ и некоторых рек Сибири. Это, прежде всего, магистральные реки Лена, Обь, Иртыш. Туристическое обслуживание с использованием рек практически отсутствует. Достаточно много объектов, представляющих интерес для туриста, и располагающихся в пределах водных бассейнов, есть и в Нижегородской области. Выгодное географическое положение области в центре европейской части России, делает ее привлекательной для путешествий. Кроме того, рост популярности круизного туризма заставляет обратить внимание на изобилие рек региона, которые могут быть использованы для доставки туристов в отдаленные районы расположения туристических объектов, когда кроме водного, другой транспорт к ним не доступен. Однако большинство этих рек относятся к категории так называемых «малых» и не все в настоящее время пригодны для судоходства. В эксплуатационной практике в соответствии с официально принятой классификацией к малым относятся две категории водных путей. Во-первых, водные пути, временно используемые для судоходства только в весенний (полноводный) период навигации, а также при экстремальных условиях судоходства. Эксплуатируемые же в течении всей навигации малые реки в меженный период имеют хотя бы один из габаритов меньше следующих значений: глубину менее 1,3 м, ширину не более 30 м, радиус закругления менее 150 м. Изношенность теплоходов, обмеление русел рек, отсутствие развитой инфраструктуры – одни из глобальных проблем, стоящих на пути развития водного круизного туризма по малым рекам. Особенно это осложняется для малых рек, не эксплуатируемых обычно в навигационный период. Чтобы исправить ситуацию необходимо разработать новые проекты мелкосидящих судов с учетом специфических особенностей рек и обеспечить как гарантированные глубины, так и другие габариты судового хода. Последнее представляет отдельную трудоемкую и затратную задачу [1 – 3]. При создании благоприятных условий представляется возможным вернуть судоходство на такие реки как р. Ветлуга, р. Сура, р. Клязьма. Возможно, разработать, например, следующие туристические маршруты: р. п. Ветлужский – г. Алатырь (Волга – Сура), протяженностью 1110 км в двух направлениях и г. Дзержинск – г. Собинка (Клязьма – Ока), протяженностью 720 км в двух направлениях. Конечно, такие протяженные маршруты, включающие в себя участки как по малым, так и по магистральным рекам, возможно потребуют организацию мультипликативных принципов перевозки туристов, когда часть маршрута проходят с использованием судов, специально спроектированных для малых рек, а другую на более крупных и скоростных, например, судах на подводных крыльях. Возможен даже вариант с использованием наземного транспорта в виде туристических автобусов. Конечные пункты выбраны не случайно, поскольку находятся недалеко от железнодорожных станций, для удобства туристов.

Проанализировав характеристики существующих мелкосидящих судов с учетом их осадок, а также возможной длительности рейса можно предварительно рассмотреть их типы для перспективных, с точки зрения эксплуатации, рек Нижегородского региона [4].

Для круизов по малым рекам представляется возможным использовать колесное мелкосидящее пассажирское двухпалубное судно типа «Сура» проекта ПКС-40 (2011 года постройки) с осадкой 0,6 м, с двумя кормовыми гребными колесами с неповоротными плицами. У электрохода хорошая маневренность и управляемость, позволяющая проходить по извилистым рекам [5]. Учитывая продолжительность путешествия и потребность туриста в комфортабельном отдыхе, предъявляются повышенные требования к размещению на судне спальных мест и планировке кают в целом. Соответствующие рекомендации даются в ГОСТ Р 56221-2014 «Туристские услуги. Речные круизы. Общие



требования» и ГОСТ Р 55699-2013 «Доступные средства размещения для туристов с ограниченными физическими возможностями. Общие требования». Так в Правилах РКО при перевозке такой категории пассажиров требуется предусмотреть хотя бы одну площадку на главной палубе шириной не менее 1,5 м и глубиной не менее 1,4 м для посадки-высадки туристов. Кроме этого, должен быть предусмотрен хотя бы один аварийный выход с этой палубы шириной 1,0 м. На борту также должно быть организовано питание, экскурсионная и развлекательная программа, соответствующая продолжительности круиза [6]. С учетом солнечной палубы судно может считаться трехпалубным и после некоторой модернизации общего расположения помещений все эти требования можно выполнить.

Судно «Сура» (рисунок 1) можно использовать в качестве прототипа для создания типоразмерного ряда судов для малых рек, в частности для рек Нижегородского региона. Можно предусмотреть возможность размещения на судне, указанного типа, для коротких маршрутов большего количества пассажиров, чем имеющаяся пассажировместимость в 40 чел. Либо, наоборот, с меньшим количеством пассажиров, но повышенным комфортом.



Рисунок 1 – Колесный теплоход «Сура»

Но надо также иметь в виду, что эти суда в силу их малой скорости и малой мощности СЭУ, при движении против течения становятся совсем тихоходными, тогда как малые реки на ряде участков имеют повышенное течение. Кроме необходимости преодолевать большое течение, существует также потребность в быстром перемещении по реке на заданном протяженном маршруте [7]. И в этом случае более предпочтительным вариантом представляется использование скоростного судна с малой осадкой. Именно на малых реках хорошо зарекомендовали себя суда на воздушной подушке скегового типа. Их скорость позволяет значительно экономить время и силы при длительных переходах. Эти суда при условии обеспечения надлежащей организации эксплуатации, позволяют увеличить скорость перевозки пассажиров по мелководным рекам в 3-4 раза и организовать за счет еще меньшей осадки, чем у заднеколесных судов, пассажирское сообщение по водным путям с предельно малыми глубинами.

Суда на воздушной подушке скегового типа используют гидравлический движитель, требуют значительно меньший объем нагнетаемого воздуха для создания воздушной подушки благодаря установленным скегам и, следовательно, уменьшенную мощность судовой энергетической установки. Скеговое судно отличается большей управляемостью по сравнению с амфибийным, и практически такой же, как и у водоизмещающего судна [8]. Использование таких судов проекта «Орион» (рисунок 2) на линии эксплуатации до 200 км предполагает размещение пассажиров в общих салонах на местах для сидения, в количестве

до 80 чел. Могут рассматриваться другие варианты скеговых СВП типа «Орион» с перепланировкой общего расположения под каюты. С учетом применения СВП можно будет актуализировать туристические маршруты по малым рекам Нижегородской области, в частности в среднем и нижнем течении таких рек как Ветлуга и Сура.



Рисунок 2 – СВП скегового типа «Орион»

Маршрутные круизные линии по малым рекам могут сопрягаться, как отмечалось выше, с участками на магистральных реках, таких как Волга и Ока. Такими участками или даже туристическими промежуточными линиями могут быть, например, маршруты от Нижнего Новгорода через Макарьево, до Васильсурска и далее на Суру. Или же до Козьмодемьянска и потом на Ветлугу. Для этих участков могут использоваться суда на подводных крыльях типа «Валдай 45Р» (рисунок 3). Но более комфортное обслуживание в этом случае можно обеспечить на небольших водоизмещающих судах с главными размерениями теплоходов типа ОМ проекта 623 (рисунок 4), с переоборудованием для туристов, предоставив им жилые каюты, салоны, прогулочные палубы, горячее питание.



Рисунок 3 – СПК «Валдай 45Р»



Рисунок 4 – Водоизмещающий теплоход типа «ОМ»

Таким образом, актуализация возможных водных туристических маршрутов по малым рекам Нижегородской области ставит следующие задачи:

1. Постановка вопроса по совершенствованию и благоустройству для судоходства водных путей на принятых туристических линиях

2. Анализ возможности использования судов из состава действующего пассажирского флота, их модернизация и разработка концептуальных предложений по новым типам судов для круизного освоения малых рек.

Список литературы:

1. Домнина, О.Л. Обоснование организации высокоскоростных водных перевозок пассажиров в Приволжском федеральном округе / Домнина О.Л., Иванов М.В., Митрошин С.Г., Исанин К.А. // Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. 2018. № 57. С. 191 – 199.
2. Домнина, О.Л. Прогнозирование объемов перевозок пассажиров внутренним водным транспортом / Домнина О.Л., Шалаева Ж.Ю. // Научные проблемы водного транспорта. 2022. №72(3).
3. Домнина О.Л., Анализ состояния и проблем перевозок пассажиров в Российской Федерации / Домнина О.Л., Шалаева Ж.Ю. // В сборнике: Экономическая безопасность: проблемы, перспективы, тенденции развития. Материалы V Международной научно-практической конференции. 2019. С. 356 – 362.
4. Прытов А.А. Разработка метода выбора вида пассажирского транспорта в зависимости от дальности перевозок // Научный вестник МГТУ ГА № 214, 2015.
5. Галкин Д.Н., Итальянцев С.А., Малый Ю.А. Опыт эксплуатации и совершенствования конструкции колесного судна «Сура» // Речной транспорт (XXI век), № 3, 2014, С. 47 – 50.
6. Галкин Д.Н., Малый Ю.А. Отличительные особенности пассажирского круизного теплохода нового проекта // Речной транспорт (XXI век), № 2, 2015, С. 32 – 33.
7. Кеслер А.А. Об использовании гребных колес на речных судах // Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. 2018. № 58. С. 18 – 25.
8. Горбунов Ю.В., Любимов В.И., Гамзин Б.П. Суда для малых рек. – Москва: Транспорт, 1990. – 174 с.

