

Дисциплина : Транспортная система России.

Тема : Технико - экономическая
характеристика внутреннего
водного транспорта

Выполнила: Кмито О.В.

Группа Д2 -141

ВОДНЫЙ

- **Морской**
- История начинается с Петра I
- 39 портов
- Крупнейший в мире атомный флот
- Самый дешёвый
- Зависит от природных условий



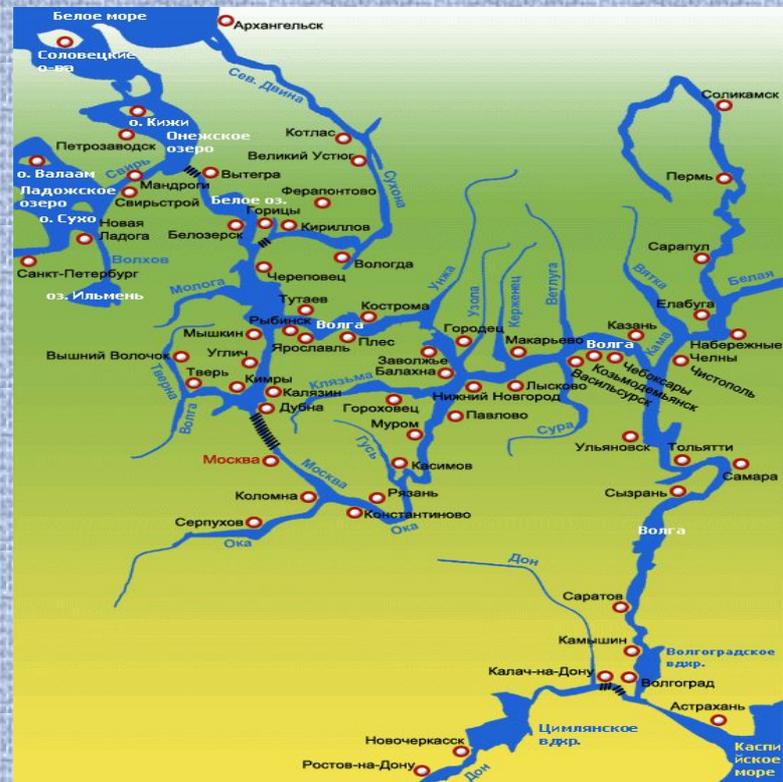
- **Речной**
- Связь с районами Севера
- Возможность работы судов «река-море»
- Перевозка грузов не требующей быстрой доставки
-лес, нефть, зерно,

Речной транспорт.

Это транспорт, осуществляющий перевозки грузов и пассажиров судами по внутренним водным путям, как по естественным (реки, озера), так и по искусственным (каналы, водохранилища). Он имеет особое значение для северных и восточных районов, где низка плотность железных и автомобильных дорог или же они вообще отсутствуют. В этих регионах доля речного транспорта в общем грузообороте составляет 60 — 90 %. Хозяйство речного флота России насчитывает 178 акционерных обществ открытого типа, в том числе 27 пароходств, 50 портов, 46 судоремонтных и судостроительных предприятий и др. Россия обладает большой и разветвленной сетью речных путей и озер



Россия располагает самой большой в мире сетью внутренних водных путей, общая протяженность которых 101,8 тыс. км. Преимущества речного транспорта заключаются в естественных путях, на обустройство которых требуется меньше капитальных затрат, чем на сухопутные виды транспорта. Стоимость перевозок грузов по рекам ниже, а производительность труда выше.



Особенности водного транспорта

Основные преимущества:

- 1) меньшее сопротивление движению на малых скоростях требует меньшего тягового усилия, чем на сухопутном транспорте. Мощность применяемого двигателя в 6-7 раз ниже.
- 2) нет габаритных ограничений;
- 3) неограниченная пропускная способность по пути (пропускная способность снижается из-за плохих причалов портов);
- 4) незначительный расход топлива, т.к. движение между портами происходит по кратчайшему расстоянию;
- 5) более низкая себестоимость перевозок в 2 раза ниже, чем на железнодорожном;
- 6) производительность труда на морском транспорте выше в 5 раз, чем на железнодорожном.



анспорта:

орость

изации порта, т.

ы механизмы

4) извилистость
3- 3,5 раза пути
линиями.

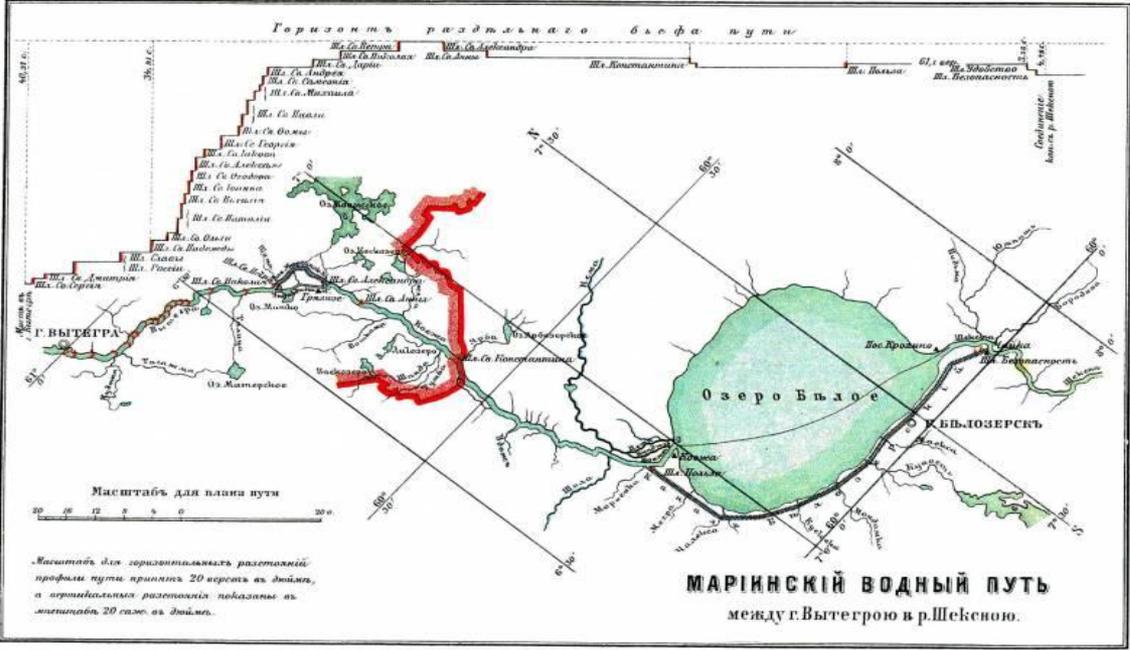




Речной транспорт уже практически вышел из транспортной системы России и значимого влияния на экономику страны не оказывает. Более того, он продолжает сдавать свои позиции и если в ближайшее время не будут приняты кардинальные меры, фактически прекратит свое существование, что будет позором для страны, имеющей самую протяженную, самую разветвленную и весьма совершенную сеть внутренних водных путей.



Решать эту проблему необходимо с серьезного пересмотра системы и структуры управления речным транспортом. В таком виде она существовать не должна, поскольку не направлена на решение основных задач, стоящих перед речным транспортом.



РАЗВИТИЯ речного

1:

мы внутренних путей России, юзов (Россия-Мариинская зооборота речного транспорта. (а судов большей ции.

- - развитие системы судов-ролкеров («го-го») горизонтальной погрузки, судов типа «река — море», секционных судов, судов-катамаранов, судов на воздушной подушке.
 - увеличение грузоподъемности судов.
 - повышение комфортабельности пассажирских судов.
 - создание автоматизированных комплексов для перегрузочных работ.
 - реконструкция имеющихся портов.
 - судов-доков для перевозки тяжеловесных крупногабаритных грузов и для завоза грузов в места Арктического бассейна, не имеющие перегрузочной техники

Классификация подвижного состава речного транспорта

