***РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ,*** осуществляет перевозки пассажиров и грузов по водным путям - естественным (реки, озера) и искусственным (каналы, водохранилища). Выделяют: магистральные речные пути, обслуживающие внешнеторговые перевозки нескольких государств; межрайонные, обслуживающие перевозки между крупными районами внутри страны; местные, обслуживающие внутрирайонные связи. Общая длина речного транспорта мира - около 550 тыс. км (1990-е гг.).

***МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ,*** вид водного транспорта, осуществляющего перевозки грузов и пассажиров с помощью судов по океанам, морям и морским каналам. Морской транспорт делят на каботажный (перевозки между портами одной страны) и международный дальнего плавания. Пассажирские перевозки морским транспортом почти вытеснены воздушным транспортом и сохранились главным образом в качестве рекреационных круизов.

***СУДНО***-это сложное инженерное сооружение, способное передвигаться по воде (обычные надводные суда), подводой (подводные суда) и над водой (суда на подводных крыльях и на воздушной подушке). Обломки деревьев были, возможно, первыми средствами передвижения людей по воде. Потом научились связывать несколько бревен или пучки сухого тростника или папируса в плот. Еще древние люди догадались выдолбить в бревне углубление, в котором мог поместиться человек. Так появился челн. Челн легче и маневреннее плота, а это очень важно для плавания по воде. Жители древней Мясопотамии плавали на надутых кожаных бурдюках и в плетенных корзинах, залитых смолой и обтянутых кожей. Этот способ изготовления примитивных судов знали и в Европе.

Обтянутый корой или кожей морского зверя каркас служил для плавания по рекам и морям жителям севера Азии и Америке. А в древнем Египте 5000 лет назад суда изготавливали из многих кусков дерева, скрепленных друг с другом и проконопаченных снаружи по пазам и стыкам. Способ постройки судов из отдельных частей - каркаса и обшивки - привел к увеличению размеров и улучшению мореходности судов.

Первоначально челны, плоты передвигались по течению с помощью шестов и весел. Потом человек научился использовать для движения судов силу ветра: впервые паруса появились примерно за 3000 лет до нашей эры в Средиземном море. В XIX веке самыми быстроходными парусниками были трех и четырехмачтовые клиперы. Они перевозили ценные грузы (чай из Китая, шерсть из Австралии) в Европу и Америку со скоростью до 16 узлов (30 км/ч). Рекорд скорости, поставленный чайным клипером «Катти Сарк», -21 узел (39 км/ч) - не побит до сих пор ни одним из парусных судов, даже специальными гоночными яхтами.

С появлением на судах паровых машин паруса постепенно теряют свое значение. Первый речной пароход «Клермонт» был построен в США в 1807 году по проекту Р. Фултона, а первый морской- появился в России в 1915 году. На «Елизавете»- так называлось это судно - была установлена паровая машина. Судовой котел с высокой трубой топили дровами.

В 1894 году было построено первое судно с паровой турбиной в качестве главного двигателя. Сейчас турбина- самый мощный судовой двигатель. На многих судах работают паровые турбины мощностью в несколько десятков и даже сотен тысяч киловатт.

В 1903 году на Волге построили первое в мире дизельное судно- танкер «Вандал». С этих пор начинается широкое распространение теплоходов- так называются суда, у которых главным двигателем служит двигатель внутреннего сгорания (ДВС). Малоэкономичные паровые поршневые машины постепенно вытеснялись. Они на судах почти не применяются.

Для выработки пара используют и тепло, выделяемое в ядерном реакторе. Такие установки появились сначала на военных кораблях.

Первое гражданское судно на ядерном топливе - советский атомный ледокол «Ленин» - работает в Арктике с 1959 года.

На современных судах работа главного двигателя, судовой электростанции и котельной установки автоматизируется. Управляют ими с центрального поста в машинном отделении или из ходовой рубки, наблюдая за их работой по приборам дистанционного контроля.

На военных кораблях устанавливаются вооружение и специальные устройства (например, для сбрасывания мин, запуска ракет, постановки дымовых завес), имеются на них погреба для боезапаса, места для размещения самолетов, вертолетов. Промысловые суда имеют специальные ловецкие приспособления и оборудование для переработки добычи.

Одна из основных частей судна - движитель. Простейший движитель - это весло, требующее приложение мускульной силы.

Более прогрессивным движителем был парус, использующий энергию ветра. Первым движителем, преобразующим работу механического двигателя в движение судна, стало гребное колесо. Но если на реке, где вода сравнительно спокойна, гребные весла применялись вплоть до последнего времени, то на море, при сильном волнении, они оказались малопригодными. Гребной винт, пришедший на смену гребному колесу, сейчас устанавливают почти на всех самоходных судах, морских и речных. Гребной винт, у которого лопасти поворачиваются вокруг собственной оси, может двигать судно не только вперед, как парус, но и назад, при этом направление вращения главного двигателя менять не надо. Некоторыми ценными качествами обладают движители других типов. Например, наиболее удобен для судов, плавающих по мелководью, водометный движитель. Это насос создающий струю сила отдачи которой и движет судно. А крыльчатый движитель расположенный на днище горизонтальный диск с вертикальными лопатками - позволяет судну двигаться не только вперед и назад, но и вбок: для этого надо повернуть лопатки движителя вокруг своей оси.

# Суда. Водный транспорт, перевозки

По назначению все современные суда можно разделить на 4 основные группы: транспортные, промысловые, военные и различные вспомогательные (в том числе обслуживающие, спортивные, научно-исследовательские и др.)

Транспортные суда перевозят грузы и пассажиров. 97% всех судов транспортного флота-это грузовые суда, и только 3%- пассажирские. Грузовые суда бывают сухогрузные и наливные, существует и смешенная группа сухогрузно-наливных судов.

Сухогрузные суда подразделяются на универсальные, пригодные для перевозки разнообразных сухих грузов, и специализированные, приспособленные для грузов одного или нескольких видов, например: рефрижераторные суда, лесовозы-зерновозы, суда для навалочных грузов, рудовозы, навалочники - контейнеровозы.

В последнее время строятся суда перевозящие грузы - в пакетах (пакетовозы), в контейнерах (контейнеровозы), в автомобильных прицепах (трейлеровозы), в железнодорожных вагонах (паромы) и даже в баржах грузоподъемностью 200-700 тонн и более (лихтеровозы). Основное преимущество таких судов - быстрая погрузка и выгрузка.

Наливные суда, или танкеры - самые большие среди грузовых судов (их грузоподъемность достигает 500 тыс. т), хотя и есть танкеры грузоподъемностью всего в несколько сотен тонн.

В связи с опасным характером груза нефтеналивные суда оборудуют воздушно- пенными противопожарными установками, системами тушения пожаров паром и углекислым газом, системой заполнения танков инертным газом.

Неудивительно, что наиболее развитые из древних цивилизаций - египетская, ассирийская, греческая - зародились около 4000 лет назад на берегах морей либо крупных рек. Водный транспорт давал возможность совершать довольно длительные путешествия и вступать в контакт с другими племенами и народами, обмениваясь с ними информацией, занимаясь примитивной торговлей и устанавливая зачаточные экономические взаимоотношения.

Речные перевозки наиболее развиты в Западной Европе на Рейне, в Северной Америке на Миссисипи.

Конкуренция железных дорог сказалась на уровне технического развития речного флота капиталистических стран. За послевоенные годы отмечаются некоторые признаки технического развития речного транспорта, в частности повышается удельный вес моторных судов.

За период второй мировой войны торговый флот Великобритании, несмотря на усиленное строительство судов для пополнения военных потерь, уменьшился с 18, 0 млн. т. В начале войны до 14, 9 млн. т. в середине 1945 года. Хотя к 1952 Великобритания полностью остановила размеры своего торгового флота (тоннаж его даже превысил до военный на 3, 9%.), все же послевоенное развитие флота сильно отставало от роста мирового тоннажа и удельный вес в нем британского флота продолжал падать. Флот США, мало пострадавший от военных действий, за годы второй мировой войны более чем устроился (с 11, 4 млн. тонн в середине 1945), но главным образом за счет серийного производства тихоходных и крайне неэкономичных (расходующих слишком много топлива) судов (типов «Либерти» и «Виктории»). В послевоенные годы по мере восстановления и роста торговых флотов и других капиталистических стран, суда США все больше вытеснялись из международных перевозок и ставились на прикол или шли на слом: в результате тоннаж морского флота США с 1947 по 1953 годы сократился на 16%.

Новейшая техническая тенденция развитии морского судоходства заключается в повышении удельного веса моторных судов (32% мирового тоннажа в 1954), переводе паровых судов с угля на жидкое топливо (50% мирового тоннажа), повышении скорости торговых судов до 16-20 узлов против 12 до войны, повышения удельного веса специальных судов-танкеров, рефрижераторов, лесовозов, рудовозов, увеличении размеров судов. Строятся танкеры грузоподъемностью до 60 тысяч тонн, пассажирские суда тоннажем до 85 тыс. рег. т. В составе мирового морского флота суда грузоподъемностью от 4 до 6 тыс. т. составляют по грузоподъемности 10, 3%, от 6 до 8 тыс. т. -37%, от 8 до 10 тыс., т. -12%, от 10 до 15 тыс. т. -14, 6%.

Основные производственные фонды водного транспорта с 1928 по 1953 г. г выросли в шесть раз. За счет типизированных судов, заменившие устаревшие суда обновлен речной флот. Большое значение имеет внедрение грузовых теплоходов, которые совершают до 15% всего грузооборота со скоростями доставки, не уступающими скоростям маршрутных поездов.

За годы пятилеток улучшены условия плавания по рекам. Построены каналы: Беломорско-Балтийский, канал имени Москвы, Волго-Донский имени В. И. Ленина. Сооружением плотины Днепровской электростанции обеспечено сквозное судоходство по Днепру. Образование крупных водохранилищ на Волге, Каме и Днепре создало озерные условия плавания на этих реках. По речным путям совершается 36, 7% общего объема перевозок леса, 21, 5% нефти и нефтепродуктов.

Значительно меньше удельный вес речного транспорта в перевозках строительных материалов (6%), каменного угля (1, 7%), хлеба (9%).

Морской торговый флот, сильно пострадавший за время Великой Отечественной войны, в после военные годы пополнен большим количеством паровых и моторных судов. В шестом пятилетии морской флот был пополнен судами с экономичными двигателями и повышенными скоростями движения: сухогрузный общей грузоподъемностью примерно 1140 тысяч тонн, нефтеналивными-460 тысяч тонн, пассажирскими судами общей мощностью 198 лошадиных сил и буксирами-230 тысяч лошадиных сил. Реконструированы и развиты важнейшие морские порты: Одесса, Жданов, Николаев, Новороссийск, Ленинград, Мурманск и Владивосток. Создан ряд новых морских портов, в особенности в северных и восточных районах страны (Петропавловск-Камчатский, Находка и другие.)

# Водный транспорт в военном деле

Водный транспорт (речной, морской) дополняет работу железнодорожных дорог, а в ряде случаев самостоятельно осуществляет перевозки. Морской транспорт имеет важнейшее значение при действиях войск на приморских направлениях. Большая грузоподъемность морского транспорта и технические усовершенствования позволяют организовать крупные морские десантные операции и их материальное обеспечение. Речные пути сообщения используются для параллельной работы с железнодорожным и автомобильным транспортом, а в отдельных случаях служат в качестве самостоятельных коммуникаций.

# Морской транспорт в России

Морской транспорт имеет важное значение в транспортной системе России: он стоит на третьем месте по грузообороту после железнодорожного и трубопроводного транспорта.

Морской транспорт также играет важную роль во внешнеэкономических связях страны и служит одним из основных источников получения валютных средств.

Это связано с тем, что в отличие от других видов транспорта морскими судами перевозят главным образом экспортно-импортные грузы. Внешние (заграничные) перевозки грузов преобладают. Внутренние (каботажные) перевозки большого значения не имеют, за исключением побережий Тихого и Северного Ледовитого океанов. Среди каботажных перевозок главную роль играет малый каботаж, или плавание вдоль своих берегов в пределах одного или двух смежных морских бассейнов. Большой каботаж - плавание судов между портами России, лежащими в разных морских бассейнах, разделенных береговыми территориями других государств - имеет меньшее значение.

Морской транспорт по многим технико-экономическим показателям превосходит другие виды транспорта: морские перевозки на большие расстояния более дешевые; морские суда, особенно танкеры, отличаются самой большой единичной грузоподъемностью, а морские пути - практически неограниченной пропускной способностью; удельная энергоемкость перевозок невелика.

В то же время зависимость морского транспорта от природных условий (особенно в условиях замерзания морской акватории), необходимость создания на морских побережьях сложного и дорогостоящего портового хозяйства, удаленность от морских побережий основных экономических районов и центров страны, относительно слабые экономические и внешнеторговые связи со странами, расположенными за пределами Европы, ограничивают сферу его применения в России.

Россия имеет 39 портов и 22 портовых пункта. Длина причалов составляет 60, 5 тыс. км. Крупные порты - Санкт-Петербург, Мурманск, Архангельск, Астрахань, Новороссийск, Туапсе, Находка, Владивосток, Ванино и др. В связи с освоением природных ресурсов Крайнего Севера и Дальнего Востока обеспечена круглогодичная навигация в Норильск, на Ямал, Новую Землю. Здесь наибольшее значение имеют порты: Дудинка, Игарка, Тикси, Певек.

Из-за недостаточных глубин 60% российских портов не в состоянии принимать крупнотоннажные суда. Производственные же мощности портов позволяют обеспечивать только 54% потребности переработки грузов, остальные экспортно-импортные грузы перерабатываются в Прибалтике, Украине, Грузии, Азербайджане.

Резко сократили возможности использования морского транспорта в международной торговле изменения в геополитическом положении России, так как большая часть крупных и хорошо оснащенных морских портов Черноморского и Балтийского бассейнов отошла к другим государствам.

Сейчас в России расположены 216 перегрузочных комплексов сухогрузов и 26 - наливных судов, но после распада СССР страна осталась без комплексов по перевалке калийных солей, нефтяных грузов и сжиженного газа, без железнодорожных переправ в Германию и Болгарию. Остался только один припортовый элеватор по приемке импортного зерна и один специализированный комплекс по приемке импортного сахара-сырца.

По тоннажу российский торговый флот занимает седьмое место в мире (16, 5 млн. т. дедвейта), но большая часть судов настолько физически изношена, что не позволяет многим из них заходить в иностранные порты. Из 5, 6 тыс. судов 46% относятся к рыболовным и рыботранспортным, 1, 1 тыс. судов предназначена для перевозки генеральных грузов, 245 судов - нефтетанкеры. Флоту не хватает судов современных типов, таких как лихтеровозы, контейнеровозы, суда комбинированного типа, морские паромы, суда типа «Ро-Ро» (т. е. с горизонтальной погрузкой и выгрузкой).

Специфика внешней торговли России и перевозок морским транспортом предопределила преобладание в составе грузов массовых и объемных, прежде всего нефтяных. Значительна также доля руды, строительных материалов, каменного угля, лесных и хлебных грузов.

Очень нерациональна структура транспортного флота. Проблемы морского транспорта России требуют незамедлительного решения, так как оказывают большое влияние на экономическое положение в стране.

# Внутренний водный транспорт

Внутренний водный транспорт (или речной) относится к одному из древнейших видов транспорта. Россия обладает большой и разветвленной сетью речных путей и озер. Однако существенную роль он играет либо в тех регионах, где направления основных транспортно-экономических связей и речных путей совпадают (Волжско-Камский речной бассейн в европейской части России), либо в слабоосвоенных регионах с практически полным отсутствием альтернативных видов транспорта (Север и Северо-Восток страны).

Протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей в России в последние десятилетия сокращается и в настоящее время составляет 89 тыс. км. Также падает и доля речного транспорта в грузообороте (2% в 1998 г.), так как он не выдерживает конкуренции с другими видами магистрального транспорта, и прежде всего с железнодорожным транспортом, сфера применения которого в сравнении с речным транспортом практически идентична.

Это связано с тем, что основные потоки массовых грузов осуществляются в широтном направлении, а большинство судоходных рек имеет меридиональное направление. Негативное влияние также оказывает сезонный характер речных перевозок. Ледостав на Волге длится от 100 до 140 дней, на реках Сибири - от 200 до 240 дней. Речной транспорт уступает другим видам и в скорости движения. Но он обладает и преимуществами: более низкой себестоимостью перевозок, требует меньше капитальных затрат на обустройство путей, чем в сухопутных видах транспорта.

Более того, речной транспорт практически превращается в специфический вид технологического транспорта, так как свыше 70% перевозимых им грузов составляют минеральные строительные материалы. Последние перевозить на дальние расстояния экономически невыгодно, так как коэффициент транспортной слагающей для минеральных строительных материалов максимален для всех видов перевозимых грузов. Поэтому средняя дальность перевозки 1 т груза на речном транспорте постоянно сокращается и в настоящее время с учетом всех видов речных сообщений составляет менее 200 км.

В состав речного флота входят самоходные суда грузоподъемностью 2- 3 тыс. т, сухогрузы типа «Волга-Дон», танкеры грузоподъемностью 5 тыс. т и крупные баржи. С начала 60-х годов эксплуатируются суда типа «река-море», позволяющие плавать не только по рекам, но и в прибрежных акваториях морей, что значительно сокращает объем перегрузочной работы на стыках река-море. Данный тип судов используется не только на внутренних речных и морских путях, но и для экспортно-импортных операций на линиях, соединяющих Волгу с портами Финляндии, Швеции, Дании, Германии и других стран.

Среди перевозимых грузов лидирующее положение занимают минерально-строительные материалы (песок, гравий, щебень и др.). До 3/4 перевозимых строительных материалов добываются средствами речного транспорта в руслах рек. Следующими по важности грузами являются лесные. На их долю приходится более 1/10 от общего объема перевозок. Почти 3/4 всех лесных грузов перевозится в плотах, а 1/4 - в трюмах судов. Поэтому себестоимость перевозки круглого леса на речном транспорте в несколько раз меньше, чем на железнодорожном. При возможности речные пути максимально используют для транспортировки лесных грузов в плотах. Относительно велики также перевозки нефти, нефтепродуктов, каменного угля и зерна.

# Развитие морского транспорта

Развитие морского транспорта России определяется географическим положением, характером морей, омывающих территорию страны, уровнем развития производительных сил, международным разделением труда.

Россия имеет 39 портов и 22 портовых пункта. Длина причалов составляет 60, 5 тыс. км. Крупные порты - Санкт-Петербург, Мурманск, Архангельск, Астрахань, Новороссийск, Туапсе, Находка, Владивосток, Ванино и др. В связи с освоением природных ресурсов Крайнего Севера и Дальнего Востока обеспечена круглогодичная навигация в Норильск, на Ямал, Новую Землю. Здесь наибольшее значение имеют порты: Дудинка, Игарка, Тикси, Певек.

Резко сократили возможности использования морского транспорта в международной торговле изменения в геополитическом положении России, так как большая часть крупных и хорошо оснащенных морских портов Черноморского и Балтийского бассейнов отошла к другим государствам.

Сейчас в России расположены 216 перегрузочных комплексов сухогрузов и 26 - наливных судов, но после распада СССР страна осталась без комплексов по перевалке калийных солей, нефтяных грузов и сжиженного газа, без железнодорожных переправ в Германию и Болгарию.

Остался только один припортовый элеватор по приемке импортного зерна и один специализированный комплекс по приемке импортного сахара-сырца.

Вся морская акватория России поделена на 5 морских бассейнов, в которых осуществляется работа по перевозке грузов и пассажиров. К каждому из них тяготеют конкретные экономические районы.

Исторический фактор обусловил концентрацию основной работы морского транспорта бывшего СССР в крупных портах Черноморско-Азовского и Балтийского бассейнов: на их долю приходилось 2/3 всего грузооборота морского транспорта СССР. Переход под юрисдикцию других государств крупнейших портов - Одесского, Ильичевского, Рижского, Новоталлинского, Клайпедского, Вентспилсского и других - привел к тому, что мощность морских портов России только на 1/2 удовлетворяет собственные потребности.

Первое место в грузообороте перешло к Дальневосточному бассейну (46, 5% всех отправленных грузов в 1994 г. морским транспортом России), охватывающему значительную территорию Дальневосточного экономического района. В этом регионе морской транспорт для всего побережья от Берингового пролива до Владивостока является основным видом транспорта и выполняет малый и большой каботаж, а также международные перевозки.

Через порты Дальневосточного бассейна (Александровск-Сахалинский, Владивосток, Магадан, Находка, Охотск, Петропавловск-Камчатский, Провидения, Советская Гавань, Усть-Камчатск, Холмск, Южно-Сахалинск) осуществляются внешнеторговые связи со странами Тихоокеанского региона, а также обеспечиваются транспортно-экономические связи с прибрежными регионами Дальнего Востока. К наиболее крупным здесь относятся морские порты на берегу Японского моря: Владивосток, Находка, расположенный около нее новый порт Восточный с крупными угольным и лесным терминалами, а также порт Ванино на линии железнодорожной морской паромной переправы Ванино-Холмск (о. Сахалин).

На втором месте - Черноморско-Азовский бассейн (23, 7% отправленных грузов), занимающий выгодное географическое положение и имеющий выход в страны Европы и Ближнего Востока. К нему тяготеют часть территории Северо-Кавказского экономического района, ряд областей Центрального, Уральского и Поволжского экономических районов.

Через оставшиеся у России порты Черноморского бассейна (Азов, Ейск, Новороссийск, Таганрог, Сочи, Туапсе и др.) ведется в основном экспорт нефти. Здесь находится самый крупный по грузообороту в России нефтяной порт Новороссийск с глубоководным нефтепирсом «Шесха-рис», позволяющим обслуживать суда грузоподъемностью до 250 тыс. т. Меньшее значение имеет также нефтяной порт Туапсе. Реализация крупных нефтедобывающих проектов в Казахстане и Азербайджане, а также потребности России в экспорте сжиженного газа создали предпосылки для строительства на Черноморском побережье России ряда новых нефтяных и газовых портов и причалов. Предполагаются также развитие Таганрогского порта и строительство на Азовском побережье нового крупного морского порта.

Третье место занимает Северный бассейн (или бассейн Северного Ледовитого океана - 15, 0% отправленных грузов), перевозящий грузы четырёх прилегающих к нему экономических районов: Северного, Уральского, Западно-Сибирского и частично Восточно-Сибирского. Суда этого бассейна выполняют перевозки грузов для населения и предприятий всего побережья Крайнего Севера, т. е. осуществляют большой каботаж между такими арктическими портами, как Тикси, устьями рек Хатанги, Яны, Индигирки, Колымы и портом Певек.

В бассейне Северного Ледовитого океана выделяются два порта - Мурманск на побережье Баренцева моря и Архангельск в Белом море. На их долю приходится более половины грузооборота всего бассейна. Архангельск - специализированный лесоэкспортный порт России. Мурманск - единственный незамерзающий порт России на севере.

Важное значение для обеспечения районов Крайнего Севера России имеют порты Диксон, Дудинка, Игарка, Тикси, Певек, расположенные на трассе Северного морского пути. В наиболее грузонапряженном западном секторе Севморпути (Мурманск-Дудинка) с помощью атомных ледоколов налажена круглогодичная навигация. На восточном участке (от Диксона до бухты Провидения) навигация ведется эпизодически.

Балтийский бассейн занимает примерно такое же место по отправлению грузов, как и бассейн Северного Ледовитого океана (14, 5%). К нему тяготеют Северо-Западный экономический район, а также ряд областей Волго-Вятского и Уральского экономических районов. Выход в этот бассейн областей Волго-Вятского и Уральского экономических районов обусловлен высокой развитостью промышленности и внешними связями ряда отраслей.

Основными морскими портами здесь являются: Балтийск, Выборг, Калининград и самый крупный и универсальный российский порт на Балтике - Санкт-Петербург. Меньший грузооборот имеет Калининградский порт. Однако его значение для обеспечения транспортных связей анклавной Калининградской области с основной территорией России трудно переоценить. Для обеспечения внешнеторговых транспортных связей России через Балтийское море около Санкт-Петербурга в Лужской губе запроектировано строительство нового крупного морского порта.

К Каспийскому бассейну (всего 0, 4% отправленных грузов) примыкают Северо-Кавказский и Поволжский экономические районы. Посредством судоходных рек и каналов он связан практически со всеми морскими бассейнами Европейской части России. Здесь действуют два относительно крупных порта: Махачкалинский и совмещенный морской и речной Астраханский. Возведена первая очередь глубоководного порта Оля. В связи с повышением уровня Каспийского моря в работе каспийских портов, особенно Махачкалинского, наблюдаются значительные трудности.

Очень нерациональна структура транспортного флота. Проблемы морского транспорта России требуют незамедлительного решения, так как оказывают большое влияние на экономическое положение в стране.

# Развитие речного транспорта

Россия обладает большой и разветвленной сетью речных путей и озер. Однако существенную роль он играет либо в тех регионах, где направления основных транспортно-экономических связей и речных путей совпадают (Волжско-Камский речной бассейн в европейской части России), либо в слабоосвоенных регионах с практически полным отсутствием альтернативных видов транспорта (Север и Северо-Восток страны).

В России насчитывается более 100 тыс. рек, имеющих общую протяжённость около 2, 5 млн. км, из них свыше 500 тыс. км пригодны для судоходства.

Различаются магистральные речные пути, обслуживающие международные связи, межрайонные, обеспечивающие перевозки грузов и людей между крупными районами внутри страны, и местные, обеспечивающие внутрирайонные связи.

Протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей в России в последние десятилетия сокращается и в настоящее время составляет 89 тыс. км, также на речном транспорте постоянно сокращается средняя дальность перевозки 1 т груза и в настоящее время с учетом всех видов речных сообщений она составляет менее 200 км.

Внутренние судоходные водные пути относятся к разным речным бассейнам. Преобладающую часть грузовых перевозок и грузооборота выполняют пароходства трех воднотранспортных бассейнов: Волжско-Камского, Западно-Сибирского и Северо-Западного.

Большая часть оборота речного транспорта приходится на европейскую часть страны. Важнейшей транспортной речной магистралью здесь является Волги со своим притоком Камой. На севере европейской части России заметную роль играют Северная Двина, Онежское и Ладожское озера, реки Свирь и Нева. Большое значение для развития речного транспорта в стране имело создание единой глубоководной системы и строительство Беломоро-Балтийского, Волго-Балтийского, Московско-Волжского и Волго-Донского каналов. В связи с освоением природных ресурсов на востоке страны возрастает транспортное значение Оби, Иртыша, Енисея, Лены, Амура. Особенно заметна их роль в обеспечении районов пионерного освоения, где практически отсутствуют сухопутные транспортные магистрали. В настоящее время в связи с экономическим кризисом идет сокращение объемов перевозок грузов и пассажиров речным транспортом, протяженности внутренних водных судоходных путей, уменьшается количество причалов.

Волжско-Камский бассейн, обслуживающий экономически наиболее развитые и плотно заселенные районы европейской части России, - главный. На него приходится свыше 1/2 грузооборота всего речного транспорта страны. Подавляющая часть перевозок в этом бассейне осуществляется по Волге, Каме и каналу имени Москвы. Наиболее крупными портами бассейна являются: три московских (Южный, Западный и Северный), Нижегородский, Казанский, Самарский, Волгоградский и Астраханский.

На втором месте по объему выполняемой работы стоит Западно-Сибирский бассейн, включающий Обь с притоками. Здесь крупными портами выступают Новосибирск, Омск, Томск, Тобольск, Тюмень, Сургут, Уренгой, Лабытнанги.

Третьим по важности является воднотранспортный бассейн европейского Севера. Главной магистралью бассейна является Северная Двина с притоками Сухоной и Вычегдой. Ведущим портом бассейна выступает Архангельск.

Важное значение для снабжения Якутска и промышленных очагов Якутии играют Лена и расположенный на ее пересечении с БАМом порт Осетрово.

Стержнем воднотранспортной системы является Единая глубоководная система европейской части России общей протяженностью 6, 3 тыс. км. В нее входят глубоководные участки Волги (от Твери до Астрахани), Камы (от Соликамска до устья), Москвы-реки, Дона и межбассейновые глубоководные соединения - Московско-Волжское, Волго-Балтийское, Беломорско-Балтийс-кое, Волго-Донское. Составляя лишь 6% от общей протяженности внутренних водных путей, данная система выполняет свыше 2/3 всей перевозочной работы речного транспорта страны. На водных путях Единой глубоководной системы обеспечиваются гарантированные глубины до 4-4, 5 м.

# Виды водного транспорта

Водный транспорт используется для перевозки людей и нескоропортящегося груза. Современный водный транспорт, безусловно, медленнее авиационного, но он более эффективен при перевозке больших количеств груза.

По своей природе водный транспорт всегда был международным. В роли плавсредства могут выступать баржи, лодки, корабли или лайнеры. Каналы, реки, моря, океаны – все они расстилаются перед водным транспортом. На кораблях перевозят химикаты, нефтепродукты, уголь, железную руду, зерновые, бокситы и другие вещества.

В целом все виды водного транспорта можно разделить на такие виды:

- ***балкер*** (сухогруз) – грузовые суда в Киеве, которые перевозят сыпучий груз: руду или зерновые. Узнать его можно по большим, коробкообразным люкам, из которых выгружают груз. Обычно сухогрузы очень велики для озер, но существовал прецедент хождения таких судов по Великим озерам Канады.

- ***танкеры***: грузовые судна для перевозки жидких веществ, таких как неочищенная нефть, нефтепродукты, сжиженный природный газ, химикалии, овощные, вино и другое. Танкеры перевозят треть всего груза в мире.

- ***ролкеры*** (трейлерные суда) – грузовые суда, в которых перевозят груз на колесах: автомобили, грузовики, железнодородные вагоны. Они устроены так, чтобы груз можно было легко закатить и выкатить в порту.

- ***буксиры*** – суда, предназначенные для маневрирования, толкания других плавсредств в бухтах, открытом море или по рекам или каналам. Они используются для перевозки барж, нерабочих судов и так далее.

- ***устричные суда*** – суда, использующиеся для поднятия вещей с морского дна на мелководье и в речной воде.

- каботажные суда (судно малого прибрежного плавания) – каркасные суда, которые использовались для торговли в пределах одного острова или континента. Их плоское дно позволяло пройти между рифами, куда не могли зайти морские суда.

-***рефриджераторные суда*** – грузовые суда, используются для транспортировки скоропортящихся продуктов, которым необходима специальная температура: фрукты, мясо, рыба в Киеве, овощи, молочные продукты и др.

- ***контейнерные суда*** – грузовые суда, которые загружают контейнерами. Они представляют собой самые распространенные суда для смешанной перевозки. Используют при работе дизельное топливо, команда: 20-40 человек. За один рейс контейнерное судно может перевозить до 15 тысяч контейнеров.

- ***паромы*** – вид водного транспорта, который служит для перевозки пассажиров и иногда их транспорта с берега на берег. Иногда паромы используют для переправы транспорта или железнодорожного состава. Большинство паромов работает по строгому расписанию. Паром со множеством остановок, такой как в Венеции, иногда называют водным автобусом или водным трамвайчиком. Паромы часто являются атрибутом островных городов, так как стоят намного меньше, чем туннели и мосты.

- круизные суда – пассажирские суда для прогулок и отдыха на воде. Ежегодно круизными судами пользуются миллионы отдыхающих туристов.

Такие суда регулярно обновляются.

- ***кабельные суда*** – глубоководные транспортные средства в Киеве, которые используются для прокладки телекоммуникационных, электрических и других кабелей.

- ***баржи*** – плоские суда, которые ходят преимущественно по рекам и каналам и перевозят тяжелый груз. Большинство барж не может передвигаться самостоятельно, поэтому для них необходимы буксиры. Во время начала промышленной революции баржи, которые перевозились при помощи специальных животных или людей, использовались наравне с железной дорогой, но позже сошли с дистанции из-за трудоемкости и большой стоимости перевозок.

В инфраструктуру водного транспорта входят порты, доки, пирсы, верфи. В порту на корабли загружают или выгружают груз, в доках они проходят технический осмотр, там же их чинят.