

УДК 656.6:656.072

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА В КАЛИНИНГРАДЕ

Савина Ю.Э., Великанов Н.Л.

*Балтийский федеральный университет им. И. Канта,
г. Калининград,
e-mail: IUSavina@kantiana.ru*

Для организации работы речного транспорта наиболее значимыми водными путями региона являются «Калининградский залив – Калининград – реки Преголя, Дейма – Куршский залив», река Неман [1].

Рассмотрим основные проблемы, возникающие при организации работы водного транспорта. Если пассажир для своей поездки может воспользоваться другим видом транспорта (автомобильным, железнодорожным), то максимальный интервал отправления судов определяется с учетом экономического фактора: сумма эксплуатационных расходов по всем судам, закрепляемым на линии, за время одного интервала их отправления не должна превышать суммы заработной платы всех пассажиров, ожидающих отправления в течение того же периода времени [2].

При планировании пассажирских перевозок и организации работы пассажирского флота следует иметь в виду увеличение пассажиропотока в выходные и праздничные дни примерно в три раза, а крупных городах – в 6-7 раз.

В состав материально-технической базы, обеспечивающей речные пассажирские перевозки, включаются водный путь, флот, пассажирские вокзалы, пристани, причалы, судоремонтные предприятия, судоверфи и связь.

Водный путь является общим для всех типов судов. Путевая обстановка и габариты судового хода должны обеспечивать безопасное плавание всех видов флота как на естественных участках пути, так и на искусственных: каналах, водохранилищах, шлюзованных системах.

Пассажирским флотом принято называть суда, имеющие более 12 пассажирских мест. Он состоит из судов различных типов и классов, к которым предъявляются дополнительные требования.

Основные из них следующие:

- обеспечить в процессе работы безопасность перевозок;
- быть максимально удобными для поездки пассажиров независимо от класса размещения пассажирских мест;
- флот должен быть экономичным в эксплуатации.

Линейными называются суда, которые закреплены на постоянно действующих линиях. Они делятся на:

- транзитные, оборудованные из расчета пребывания на них пассажиров свыше суток;
- местные, оборудованные из расчета пребывания пассажиров в течение суток;
- пригородные – пребывание пассажиров на судне до восьми часов;
- внутригородские и переправные – до четырех часов.

Туристические суда, так же, как и линейные, оборудуются в расчете пребывания туристов свыше суток, но обладают большей комфортабельностью.

Экскурсионные суда оборудуются в расчете на непродолжительное пребывание на них пассажиров, но обладают большей комфортабельностью, чем местные и внутригородские [3].

Комфортабельность речных пассажирских судов характеризуется количеством спальных и каютных мест по отношению к общей пассажировместимости, числом мест в каютах и их расположением по ярусам (одно и двухъярусные), наличием ресторанов, буфетов, салонов отдыха, библиотек, прогулочных палуб, душевых кабин, парикмахерских, оборудованием кают и других пассажирских помещений, средней площадью и кубатурой всех помещений (кают, салонов, коридоров и т.п.) на одного пассажира, освещенностью, санитарно-гигиеническими условиями, качеством отделки помещений.

Особое место в материально-технической базе пассажирских перевозок занимают вокзалы, пассажирские причалы, дебаркадеры, техника пассажирского хозяйства.

Наиболее удобными в эксплуатации являются вокзалы со стационарными причалами в виде железобетонных или металлических стенок различных профилей. В зависимости от изменения горизонта воды в течение навигации строятся

причалные стенки различного профиля: вертикальные при постоянных горизонтах воды, откосные или полуткосные – при изменяющихся.

Пассажирские причалы бывают стационарными или плавучими. Стационарные причалы строятся преимущественно в местах, где нет резких колебаний уровня воды (заливы, озера, водохранилища). Длина причалов зависит от размеров судов, которые к ним швартуются, а высота – от колебаний уровней воды и высоты надводного борта. Длина отдельно стоящего причала должна быть равна 2/3 длины типового швартующегося судна.

Наиболее интенсивно в Калининградской области используются Калининградский морской канал длиной 43 км, река Дейма длиной 37 км [4].

В регионе перевозки пассажиров по рекам практически не осуществляются. Для решения задач по использованию внутренних водных путей необходимо проведение инженерно-технических работ по обеспечению гарантированных глубин не менее 1,6 м.

Список использованных источников

1. Калининградская область: порт как основа развития // Портал «Корабел.ру» [сайт]. – 2020. – URL: https://www.korabel.ru/news/comments/kaliningradskaya_oblast_port_kak_osnova_razvitiya.html (дата обращения 16.11.2020).
2. Шевелев, В. Я. Технология и организация перевозок: учебное пособие / В. Я. Шевелев, С. А. Лутков, А. А. Сапунов. – Новороссийск: МГА им. адм. Ф.Ф. Ушакова, 2011. – 156 с.
3. Министерство развития инфраструктуры калининградской области. Транспортный комплекс: официальный сайт. – Калининград, 2020. – URL: <https://infrastruktura.gov39.ru/activity/transport/> (дата обращения 25.11.2020).
4. Реки Калининградской области // Калининград365.RU [сайт]. – 2020. – URL: <http://kaliningrad365.ru/tag/reki-kaliningradskoj-oblasti> (дата обращения 25.11.2020).