В дальнейшем планируется, что детали пролетного строения также будут привозить морем, однако выгружать их уже не придется. Монтироваться они будут прямо с плавстредств. Для этого был сделан заказ на два специальных подъемника на одном из бывших военных заводов Санкт-Петербурга.

Работы будут вестись параллельно с обоих берегов бухты, спецподъемники будут двигаться навстречу друг другу и подымать пролеты на высоту в 70 м.

Мостовой переход через бухту Золотой Рог станет седьмым по счету крупнейшим вантовым мостом в мире, а также важным этапом гостевого маршрута делегаций стран-участниц саммита Азиатско-Тихоокеанского форума экономического сотрудничества во Владивостоке 2012-го года.

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РАБОТЫ СУДОВ СМЕШАННОГО «РЕКА-МОРЕ» ПЛАВАНИЯ В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ ФЕДЕРАЛЬНОМ ОКРУГЕ

Красильникова О.А., Колпакова Н.А.

ФГБОУ ВПО «Комсомольский-на-Амуре государственный технический университет», Комсомольск-на-Амуре, e-mail: kras159@mail.ru

Одной из основных задач, которые стоят перед транспортом страны, является своевременное, качественное и полное удовлетворение потребностей хозяйственного комплекса и населения в перевозках, повышение эффективности его работы.

Дальневосточный Федеральный округ в транспортной системе России занимает особое место. Если в южной части округа работает Транссиб и БАМ, то в серединной, северной и северо-восточной территориях межрайонные транспортно-экономические связи осуществляются в основном двумя видами транспорта: речным и морским. Речной транспорт обеспечивает подавляющее количество межрайонных и внутрирайонных транспортно-экономических связей республики Саха (Якутия).

Сезонным транспортным обслуживанием обеспечивается 85% территории республики Саха, где производятся около 90% товаров и услуг. В основном – это водные пути (речные и морские). Поэтому от работы речного и морского транспорта во многом зависит жизнедеятельность на этой обширной территории страны и развитие её производительных сил.

Амурский бассейн на юге округа является одним из основных звеньев транспортной системы для перевозки массовых грузов. География работы судов Амурского пароходства достаточно обширна. Помимо пунктов, расположенных внутри бассейна по берегам реки и её притоков, флот пароходства обслуживает населенные пункты Охотского побережья, Приамурья, Северного Сахалина, осуществляет перевозки грузов в Японию, Китай, Корею.

В последние годы резко возросли экономические и торговые связи нашей страны со многими зарубежными странами Европы и Азии. Это явилось важной предпосылкой для развития перевозок между речными портами России и портами других государств, и как следствие организации перевозок в смешанном «река-море» сообщении, т.е. между пунктами, расположенными на внутренних водных путях, и морскими портами. Такие перевозки можно осуществлять разными способами: без перевалки в устьевых портах и с перевалкой из морских судов в речные и наоборот. Повышение эффективности перевозок необходимо основывать на внедрении новых ресурсо- и энергосберегающих, интенсивных технологий в части использования транспортных средств. В связи с этим возникает производственно-экономическая задача совершенствования перевозки грузов в сообщении «река-море».

В настоящее время определились достаточно устойчивые грузопотоки этого вида перевозок. В частности, в Дальневосточном Федеральном округе местные грузы из Амурского бассейна, а также нефтепродукты и некоторые сухогрузы перевозятся в судах смешанного плавания в пункты Охотского побережья, в Магаданскую область, на Сахалин, на Камчатку. Грузы различной номенклатуры через порты Осетрово и Якутск по Лене доставляются на северное морское побережье: в устье рек Яна, Колыма, Индигирка, Оленек, Анабар.

Кроме этого Дальний Восток на современном этапе рассматривается как поставщик сырья для стран Тихоокеанского региона. Отсюда на экспорт перевозится нефть и нефтепродукты, каменный уголь, значительное количество круглого леса. Грузы следуют из пунктов реки Амур в морские порты Японии, Кореи и Китая. Количество заграничных перевозок постоянно растет.

Опыт эксплуатации судов смешанного «река-море» плавания в нашей стране показал их высокую экономическую эффективность. Многие суда в Азиатско-Тихоокеанском регионе используются в условиях круглогодового плавания. Их эксплуатационные показатели в прибрежных морских районах не хуже показателей работы морского флота. Простои по метеорологическим причинам в общем балансе эксплуатационного времени составляют не более 10%.

Несмотря на явное преимущество организации перевозок грузов в судах смешанного «река-море» плавания, во многих устьевых пунктах, особенно в Северо-Восточных районах Арктики имеет место перевалка грузов из речных судов в морские и наоборот. Это обстоятельство с одной стороны связано с недостатком флота смешанного плавания, с другой – резким перепадом глубин на барах, требующих значительных по объему путевых работ, а также необходимостью обеспечения безопасности плавания, как на речных, так и на морских участках в отдельные периоды года. В связи с этим для конкретных условий необходимо проводить эксплуатационно-экономические обоснования схем перевозок между речными и морскими портами.

Суда смешанного плавания по типам имеют различные технические эксплуатационные и экономические показатели. Научное обоснование рациональных участков их работы оказывает положительное влияние на эффективность использования этого вида флота.

С целью совершенствования смешанных перевозок и работы судов «река-море» плавания требуется установить технико-экономические факторы, определяющие целесообразность таких перевозок в современных условиях и на перспективу, обосновать принципы оптимизации транспортно-технологических систем при разных способах перевозок, определить эффективные направления организации работы флота смешанного плавания.

ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ВАРИАНТОВ ТРАНСПОРТИРОВКИ СЖИЖЕННОГО ПРИРОДНОГО ГАЗА

Красильникова О.А., Яковлев М.Н.

ФГБОУ ВПО «Комсомольский-на-Амуре государственный технический университет», Комсомольск-на-Амуре, e-mail: kras159@mail.ru

Природный газ является одним из важнейших энергоносителей во всем мире, занимая в структуре потребления третье место после нефти и угля.

Будущее, по оценкам аналитиков, именно за СПГ. Уже сегодня это одна из наиболее активно развиваю-