

УВОД

Мястото на вътрешния воден транспорт (ВВТ) в общите транспортни операции в страните от Европа силно варира както между страни така и в рамките на отделните граници на държавите. Количеството на стоки транспортирани по ВВТ обикновено е доста скромно в сравнение с другите режими на сухопътен транспорт.

През 2013-2014 ВВТ в Европейския съюз (ЕС) е реализирал товаропоток от 1446 млн. Белгия, Германия и Холандия имат дял от 80% от този трафик. В Русия обема на товарите, превозвани от ВВТ през 2013 г. е достигнал 153,4 милиона тона (за разлика от 108,9 през 2012г.). От тях вътрешен превоз - 131.6 милион тона (87.9 през 2013г.), както и международен навигационен - 21.8 милиона тона (21,8 през 2012г.)¹.

В Казахстан, вътрешните превози имат стойност от 1,288.8 хиляди тона (1,260.4 хиляди тона през 2012г.).

През 2013г. в Съединените американски щати движението по вътрешните водни пътища и в рамките на крайбрежието е достигнало 622 милиона тона.

Делът на ВВТ от общата стойност на транспортните операции (модулно разпределение) обикновено представя значението на този вид транспорт. Около 5,8% от всички товари, превозвани в 27-те страни от ЕС са били извършени от вътрешните водни плавателни съдове през 20013г. (железопътен и автомобилен транспорт носят съответно 76% и 18%).

В Руската федерация, при тежки метеорологични условия, вътрешните водни пътища имат около 2% от общия размер на транспортираните стоки².

Но за някои сегменти на пазара товарния дял е значителен: над 80% от товарите доставяни в райони в Далечния север се превозват от ВВТ. В

¹ Federal State Statistic Service, Russian Federation, 2014

² Пак там

Украйна този дял е едва 1,3%, най-тежко използване на ВВТ е идентифицирано в регионите на Киев и Одеса. В Съединените американски щати между 2007г. и 2013г., на вътрешните водни пътища се падат средно около 8 процента от всички изпълнени междуградски товарни тон-километри, с изключение на тръбопроводите.

След 2008-2009г. транспорта по вътрешните европейски водни пътища е намалял от порядъка на 15 до 25%, поради икономическата и финансова криза, която засегна особено стоманодобивната промишленост. Това е довело до силно намаляване в търсенето на транспортни услуги за въглища, желязна руда, метални изделия, а също и за превоз на контейнери.

Целта на дипломната работа е да се оцени историческото и бъдеще значение, навигационните и организационни условия във вътрешните пътища на европейската част на Русия и някои в източна Европа, които са част от международните транспортни коридори.

Важно е да се оценят условията за развитие на транспортните потоци в съседните държави, по-специално в Руската федерация. Необходими са някои подобрения на съществуващите структури, едновременно с оптимизирано използване на руския транспортен потенциал. Има голям резерв от мощности, които представляват основа за оптимистична прогноза за бъдещото развитие на вътрешните водни пътища като част от европейската транспортна ос.

1. БЕЛОМОРСКО-БАЛТИЙСКИ КАНАЛ

Беломорско-Балтийският канал, известен като Беломорканал в Русия, представлява уникално хидротехническо и транспортно съоръжение с дължина от 227 км., свързващо Бяло с Балтийско море и построено от затворници от лагерите ГУЛАГ през 1931-1933г.

Строителството на канала започва през 1931 г. по инициатива на Йосиф Сталин. За целта, към Съвета на труда и отбраната е създаден т.нар Специален комитет за изграждането на Беломорско-Балтийския воден път. Взето е решение при строителството на съоръжението да се привлекат затворници. В тази връзка, при проектиране на строителството е отделено голямо внимание на всички съоръжения и на намаляване на разходите чрез намаляване на потреблението на дефицитни вносни материали. По заповед на Сталин, Беломорско-Балтийският канал (съкр. ББК) с дължина от 227 км. трябва да бъде построен за двадесет месеца - от септември 1931г. до април 1933г³.

Строителството се извършва предимно от затворници от лагерите ГУЛАГ, общият брой на които възлиза на около 280 хиляди души. Подразделението на ГУЛАГ, свързано с изграждането на канала, се нарича Беломорско-Балтийски лагер. Повечето от затворниците са прехвърлени в новия специално предназначен за целта лагер.

По време на строителството на канала са използвани ръчни инструменти: лопати, кирки, лостове, длета, ръчни триони, колички и носилки. Единствените вложени материали в съоръжението са: строителни камъни, торф, дърво, глина, без никакви допълнителни доставки.

³ Шкундин, Б. М. Гидромеханизация на възстановлени Беломорско-Балтийского канала имени товарища Сталина : [по итогам работы за 1946 г.] / Б. М. Шкундин // Гидротехническое строительство. – 1947. – № 6. – С. 21–26.

Основното средства за въздействие и насърчаване на затворници е така наречената „котловка”. Колкото по-малко е работил даденият затворник, толкова по-малко храна е получавал. Тези затворници, които не са спазвали правилата, получавали т.нар. „безплатни обеда”. По време на строителството администрацията на канала използва различни методи, за да се подобри ефективността на извършената работа: създаване на конкуренция между бригадите, трудови колективи.

През пролетта на 1932 г. е въведена разпоредба, според която ръководителите на строителството на ББК имат правомощието еднолично да увеличават наказанието лишаване от свобода в лагерите на хора, които нарушават установения ред и дисциплина. Списъкът включва 15 конкретни нарушения. В същото време, се позволява използването на такива мерки и за други престъпления. Решението за увеличаване на срока на задържане, не подлежи на обжалване⁴.

През май 1933 г. ръководителите на строителството съобщават на Сталин, че Беломорканал е завършен. На 25 юни 1933г. целият канал, от началото до края, е обходен от парахода „Чекист”. През юли същата година, Йосиф Сталин, Климент Ворошилов и Сергей Киров правят разходка с корабче по новия изкуствен воден път. Каналът е кръстен на Сталин. На 02 август 1933 г. изграждането на Беломорско-Балтийския канал е завършено, а официалното откриване се състои с първото корабоплаване на 30 август 1933 г.

По официални данни, по време на строителството на канала в Беломорско-Балтийския лагер през 1931 г. умират 1438 затворника (2.24% от всички работници), през 1932 г. - 2010 души (2,03% от всички работници), през 1933 г. - 8870 затворници (10.56% от всички работници) заради глада в страната и изтощението преди завършване на

⁴ Пак там

строителството. Според други, на строителната площадка на ББК са намерили смъртта си от 50 до 200 хиляди души.

Във връзка с приключването на Беломорско-Балтийският канал, Централният изпълнителен комитет на СССР постановява предсрочното освобождаване на значителен брой затворници, които имат особени заслуги в областта на строителството. Освободени са 12 484 затворници, намалена е присъдата на 59 516 затворници.

Каналът свързва водните пътища на северозападните и централни части на тогавашния Съветски съюз с плавателните реки, вливащи се в Бяло море - Северна Двина, Онега, Мезен. Каналът с дължина от 227 км. започва от Повенец - село на брега на езерото Онега до град Беломорск на Бяло море. Това съоръжение все още се смята за едно от най-уникалните: каналът е със средна дълбочина от 5 метра и включва повече от 100 сложни хидротехнически съоръжения: 15 язовира, 19 шлюза, 49 язовира, 12 изхода и други устройства⁵.

Създаването на този транспортен маршрут премахва необходимостта от доставка на природни ресурси от Колския полуостров и Карелия до пункта за преработка по далеч по-обиколен маршрут за заобикаляне на Скандинавския полуостров и дава възможност за по-пълноценно използването на горските ресурси, минерална руда, риба и други природни богатства на този регион.

По време на Великата отечествена война каналът, като стратегически важен обект, е претърпял разрушения, а южната част е била напълно унищожена. След края на войната, повредените части са възстановени и каналът отново е в експлоатация през юли 1946 г. През 1950 г. започва работата по електрификацията на неговите структури и механизми.

⁵ Гнетнев, К. Канал. Беломорско-Балтийският канал, 1933–2003 / Констан-тин Гнетнев. – Петрозаводск : ПетроПресс, 2003. – 223 с. : ил. – ISBN 5-8430-0087-7. – Из содерж.: Основа основ. – С. 114–130; В единую нить. – С. 131–145; На рубеже XXI века. – С. 146–156.

Значението на ББК се е увеличил, особено след въвеждането в експлоатация на модерният Волго-Балтийски канал през 1964 г. Пропускателната способност и реалният обем на товара се увеличават с няколко пъти. През 1970 г. е извършена още една реконструкция на канала. След реконструкцията, гарантираната дълбочина на фарватера е сведена до четири метра, а каналът става част от единната система на европейската част на РСФСР. Непрекъснатата модернизация и обновяване на канала продължава и днес. Изграждането на ББК дава на Беломорск, както и на други места в региона от Бяло море до езерото Онега значителни предимства. След началото на експлоатацията на канала в този район на Русия е развита индустрия, основно дърводобивна и целулозно-хартиена. В резултат на това, възникват нови градове и селища - Медвежегорск, Сегежа, Надвоиц. Повенец се превръща в голямо пристанище, а Беломорск във важен индустриален център⁶.

Днес, Беломорско-Балтийският канал като значително хидротехническо и транспортно съоръжение, е част от единната система на европейската част на Русия. През 1976 г. започва първият етап на мащабна реконструкция на Беломорканал. До 1983 г. са реконструирани камерите на 13 шлюза върху скална основа, от 38 хидравлични подпорни стена или естакади 27 са престоени. Въведени са нови врати с повишено сцепление, усъвършенствани са клапаните за затваряне на камерите на шлюзовете.

През 2010 г., в съответствие с одобрената от руското правителство целева програма „Развитие на транспортната система на Русия за периода 2010-2015г.“, е реализиран комплексен проект за реконструкция на Беломорско-Балтийския канал. Основната цел на проекта е да се гарантира безопасността на хидротехническото съоръжение, включително да се подобри нивото на безопасност.

⁶ Пак там