



Международно Висше Бизнес Училище  
International Business School

**КУРСОВА РАБОТА**  
**НА ТЕМА:**  
**ОСОБЕНОСТИ НА РЕЧНАТА ЛОГИСТИКА**

**Изготвил:**

**Проверил:**

*Ботевград, 2017*

## 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.)<sup>1</sup>.

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

През 2015 година 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 2015 година (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 стоки<sup>2</sup>.

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 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

---

<sup>1</sup> Federal State Statistic Service, Russian Federation, 2014

<sup>2</sup> Пак там

в търсенето на транспортни услуги за въглища, желязна руда, метални изделия, а също и за превоз на контейнери.

Целта на курсовата работа е да се оцени историческото и бъдеще значение, навигационните и организационни условия в Евразийския канал като част от международните логистички коридори.

## **1. ЕВРАЗИЙСКИ КАНАЛ**

Канал Евразия е с планирана дължина от 700 км (430 мили), свързващ Каспийско море с долната част на Черно море по протежение на Кумо-Маничката падина, която често се приема за границата между Европа и Азия. В момента верига от езера и язовири са разположени по канала Кумо-Манич.

Каналът е предназначен да осигури по-кратък маршрут за транспорт в сравнение със съществуващия Волго-Донски канал. Той също така ще изисква по-малко шлюзове (или по-ниска етажност и ключалки) в сравнение с Волго-Донския канал.

Маничкият канал е потенциалният път за Евразийския канал. През 1932г. съветското правителство е взело решение за изграждане на Маничкия воден път за свързване на Черно и Каспийско море през Кумо-Маничката падина. През същата година строителните работи са започнали през долината на река Западен Манич. Според проекта за строителство от 1936 г., трасето за корабоплаване се състои от три секции. Първата, западната част - от река Дон до язовир Чограй в източен Манич е с дължина 448 км. Тя е била планирана като каскада от язовири. Втората част - от язовир Чограй до река Кума е трябвало да бъде построена като канал с дълбочина на водата от 3 м, широчина на дъното 67 м и дължина 73 км. Третата, източната секция, с дължина от 150 км, е била предназначена за сводобно корабоплаване и за напоителен канал. От тези три секции, само първата е построена към момента.

До 1941 г., каскадата язовири на Западен Манич е завършена. Така се създават три резервоара в следната последователност (от изток на запад): Пролетарск, (Пролетарско водохранилище), дълго 150 км, Веселовско водохранилище, дълго 100 км и Уст-Маничко водохранилище с дължина от 62 км. Най-горният язовир от каскадата на Пролетарското водохранилище, всъщност е свързан с източника на Западен Манич, езерото Манич-Гудило, като язовир Пролетарск задава нивото на водата в езерото. Тази система от язовири и корабни шлюзове създава т.нар Манички воден път - дълъг