

## **ПЕРСПЕКТИВЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОДНЫХ ПУТЕЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ**

**В.А. Петрович**

Белорусский государственный экономический университет

Внутренние водные пути Республики Беларусь расположены на водоразделах Балтийского и Черного морей в бассейнах трех рек: Западная Двина, Неман, Днепр. Из имеющихся в стране 3,5 тыс. км водных путей для судоходства используется около 2 тыс. км, из которых около 240 км это Днепро-Бугский канал. Судоходными путями страна связана со всеми пограничными с ней государствами. Наибольшее значение в перевозках грузов и пассажиров имеют реки Днепр, Припять, Березина, Сож, Западная Двина, Неман, Муховец, Днепро-Бугский канал.

Для обслуживания водных путей и поддержания их в пригодном для судоходства состоянии в республике действуют четыре республиканских унитарных предприятия водных путей. Также в стране функционируют 10 речных портов, 8 из которых имеют благоустроенные механизированные причалы. Это порты «Брест», «Пинск», «Микашевичи», «Мозырь», «Гомель», «Бобруйск», «Могилев», «Витебск», причем порты «Мозырь», «Гомель», «Бобруйск» располагают железнодорожными подъездными путями и приспособлены для перевалки грузов с одного вида транспорта на другой.

Несмотря на огромный потенциал водного транспорта и водных путей, сегодня он реализован лишь частично – перевозка грузов и пассажиров осуществляется лишь во внутреннем сообщении. Дальнейшее развитие водного транспорта сопряжено с необходимостью выхода на международные перевозки и оказания транзитных услуг.

На современном этапе не все реки могут активно использоваться при организации перевозок в международном сообщении. По возможности интеграции в мировую транспортную судоходную сеть представляют особый коммерческий интерес реки Припять и Днепр, позволяющие выполнять перевозку экспортно-импортных товаров в Украину, черноморские порты, страны Дунайского бассейна.

Перспективным направлением может стать создание воднотранспортного пути между Черным и Балтийскими морями на основе Днепро-Бугского канала с продолжением его водной системы Буг–Висла–Одер в германские каналы. Этот канал, соединяющий Черное и Балтийское моря, был создан еще в конце XVIII в. и все это время активно использовался. Судоходство по нему было прекращено только в период Второй мировой войны. После ее окончания основные гидротехнические сооружения Днепро-Бугского канала на территории нашей страны были восстановлены, и водный путь опять начал работать. До 90-х годов канал служил основной транспортной артерией при экспорте руды в европейские страны. Однако сегодня он используется лишь для целей внутреннего сообщения. В настоящее время по Днепро-Бугскому каналу РТУП «Белорусское речное пароходство» и РУЭСП «Днепробугводпуть» осуществляются перевозки минерально-строительных грузов: строительного песка, щебня и каменного отсева производства РУПП «Гранит», строительных материалов.

Днепро-Бугский канал представляет собой сложно гидротехническое сооружение, в состав которого входят 12 гидроузлов, включающих в себя судоходный шлюз и водопропускные плотины. В настоящее время в соответствии с Программой развития внутреннего водного и морского транспорта до 2010 года, одобренной постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 26 марта 2003 г. № 407, осуществляется реконструкция гидротехнических сооружений канала. Выполнена реконструкция плотины гидроузла № 10 «Трипшин», гидроузла № 9 «Новосады», водоспуска гидроузла № 6 «Кобрин», плотины «Выгода», водоспуска «Ветлы». Завершены работы по реконструкции водопитающей системы и судоходных шлюзов «Новосады» и «Дубой» под европейский стандарт. Эти преобразования позволили обеспечить безопасные условия судоходства по каналу всех типов судов внутреннего водного транспорта Республики Беларусь.

Для восстановления международного сообщения по каналу требуется провести реконструкцию водного пути на реке Западный Буг по территории Польши и предусмотреть строительство судоходного шлюза в г. Бресте. В настоящее время выход на реку Западный Буг затрудняет земляной шлюз, который не позволяет проводить полноценный судопропуск.

По мнению специалистов, для Польши, Германии и других европейских стран это соединение может представлять интерес для переключения на него в первую очередь массовых грузов (угля, руды, металла и других), так как в направлении Германии из Украины расстояние по соединению Днепр–Висла–Одер на 1 тыс. км короче, чем по соединению Дунай–Майн.

Восстановление воднотранспортного соединения Днепр–Висла–Одер позволит, по мнению специалистов, перевозить в год до 4 млн. т грузов, а также снизить нагрузку на железнодорожный и автомобильный транспорт в направлении 2-го и 9-го международных транспортных коридоров, сократит затраты на эту перевозку, а также уменьшит вредное воздействие транспорта на окружающую среду.

В последние годы в странах Скандинавии и Средиземноморья появился интерес к сотрудничеству в создании водного пути Даугава — Днепр. Транзитный путь намечается осуществить по территории Беларуси, Латвии и Украины. Его общая протяженность составит 2110 км, в том числе по территории Латвии — 360 км, Беларуси — 719 км, Украины — 1031 км. Наличие такой водной магистрали позволит сократить путь из Северной Европы в районы Ближнего Востока более чем в 2 раза. Размеры фарватера (ширина 100 м, глубина — 5 м) обеспечат прохождение судов длиной

100 м, шириной 15 м, грузоподъемностью 5 тыс. т от Риги до Херсона со средней скоростью 13 км/ч. Дорога, с учетом прохождения шлюзов, займет 12 суток. По экспертной оценке, данный проект требует 10 млрд. долларов, 5,4 млрд. из которых планируется освоить в Беларуси. На данный момент прорабатывается вопрос привлечения средств западноевропейских инвесторов.

Современные мировые тенденции подталкивают развивать речной транспорт в кооперации с другими видами транспорта. В рамках данного в Республике Беларусь рассматривается возможность создания регионального центра логистики в речном порту Мозырь. Этот порт уже имеет подъездные железнодорожные пути, существует территория для создания соответствующих складов временного хранения, в том числе и таможенных. При этом мозырский порт является также пунктом таможенного оформления. Такое соприкосновение различных факторов окажет положительное влияние на стимулирование развития интермодальных перевозок, особенно в связи с массовой контейнеризацией грузов. Данный логистический центр позволит возродить перевозки с использованием различных видов транспорта, первую очередь железнодорожного и водного.

Таким образом, активное использование водных путей Беларуси для осуществления международных перевозок позволит получить значительные дивиденды для экономики страны и будет способствовать дальнейшей интеграции республики в европейскую транспортную систему.