

3. Железняков, Г.В. Гидротехнические сооружения. Справочник проектировщика / Г.В. Железняков, Ю.А. Ибад-Ззаде; под ред. В.П. Недриги. – Москва: Стройиздат, 1983. – 544с.

УДК 656.621/.626

И.В. Абрамович, В.А. Климович, Д.С. Комзолова
Научные руководители: И.В. Качанов, М.К. Щербакова
Белорусский национальный технический университет
**РАЗВИТИЕ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

Современный транспорт представляет собой единую транспортную систему, включая мощную сеть железнодорожных, речных, автомобильных, воздушных, трубопроводных городских и промышленных коммуникации.

Неотъемлемым элементом транспортной отрасли Республики Беларусь выступает речной (внутренний водный) транспорт – вид транспорта, на котором перевозки пассажиров, грузов и багажа выполняются по внутренним водным путям с использованием судов внутреннего плавания, судов смешанного (река – море) плавания и маломерных судов. Данный вид транспорта обеспечивает перевозки грузов в районах, непосредственно тяготеющих к внутренним водным путям, а также смешанные перевозки внешнеторговых грузов.

В Республике Беларусь около 2 тысяч километров водных путей. Перевозки осуществляются по таким рекам, как Днепр, Припять, Березина, Западная Двина, Сож, Неман, а также Днепро-Бугский канал. Внутренние водные пути расположены в трех обособленных речных бассейнах рек: Днепр, Западная Двина, Неман. Вся длина путей на данный момент составляет приблизительно 2 тыс. км.

В их состав входит также Днепро-Бугский канал протяженностью 243,2 км, который соединяет реки Мухавец и Припять.

Место и роль водного транспорта в единой транспортной системе страны во многом определяется его технико-экономическими особенностями. К важнейшим из них относятся:

- большая провозная способность транспортных средств;
- большая пропускная способность водных путей;
- сравнительно небольшие капитальные вложения на организацию судоходства по водным путям;
- относительно низкая себестоимость движущей операции.

Помимо положительных, существуют и отрицательные особенности данного вида транспорта:

- более длительный путь движения;
- невысокая скорость движения;
- маршрут движения может не совпадать с конечным пунктом доставки груза (поэтому речной транспорт часто используется с другими видами).

Однако в целом, данные особенности характеризуют речной транспорт как одного из наиболее выгодных и перспективных для перевозки грузов.

Развитие этого вида транспорта в настоящее время является приоритетным направлением для государства, о чем свидетельствует утвержденная Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 гг. (далее – Программа), целью которой является удовлетворение потребностей экономики Республики Беларусь и населения в перевозках внутренним водным транспортом, обеспечение его устойчивого развития и повышение конкурентоспособности. Одной из важнейших задач по достижению поставленной цели является повышение результативности деятельности субъектов хозяйствования речного транспорта.

Цель научно-исследовательской работы – рассмотреть структуру водного транспорта Республики Беларусь, изучить основные социально-экономические показатели работы водного транспорта Республики Беларусь, определить пути развития водного транспорта.

Внутренний водный транспорт сегодня заметно уступает автомобильному и железнодорожному транспорту и по скорости доставки, и по возможности оперировать малыми объемами грузов, и по использованию гибких схем логистики, а также из-за сезонных ограничений. К тому же при поставке товара по воде, как правило, возникают дополнительные звенья по его перегрузке, что повышает себестоимость доставки.

Перевозить по реке можно весьма ограниченную номенклатуру грузов, – в основном насыпные, наливные и проектные. В Беларуси лишь для считанных предприятий перевозки по водным путям могут иметь экономический смысл. Это, в частности, ОАО «Беларуськалий», Мозырский НПЗ, «Гранит» (производит щебень).

Огромный потенциал водный транспорт имеет в международных перевозках для экспорта в Украину и страны Дунайского бассейна калийных удобрений, поваренной соли, металлопродукции, лесоматериалов и минерально-строительных материалов, изделий из торфа. Перспективным направлением развития перевозок водным видом транспорта, как для

Беларуси, так и для создания водного соединения между Черным и Балтийским морями, является возобновление перевозок с использованием мощностей Днепро-Бугского канала.

Стоит отметить, что в 2015–2016 годах на водных путях Республики Беларусь были отмечены аномальные гидрологические условия, повлекшие за собой невозможность осуществления перевозок по ряду участков рек и снижения объемов перевозимых грузов. Отсутствие судоходных глубин оказало влияние на выполнение сводного целевого показателя «грузооборот водного транспорта», который составил 100,4 % при задании 102,6 %.

Снижение объемов перевозок внутренним водным транспортом также связано:

- а) с недофинансированием путевых работ;
- б) с переориентацией грузопотоков на железнодорожный транспорт, тарифы на перевозку которым массовых минерально-строительных грузов значительно меньше их себестоимости.

Навигация 2017 года прошла удачней – удалось нарастить величину грузооборота.

В 2018 году на баланс принят судоходный шлюз на реке Западная Двина, построенный при возведении Витебской ГЭС. Подходит к завершению реконструкция судоходного шлюза «Рагодоц» на Днепро-Бугском канале, а также строительство причалов минерально-строительных грузов речного порта за пределами г. Бреста «Ямно».

К настоящему времени построено 4 водопропускных плотины Днепро-Бугского канала для пропуска паводковых вод на западном склоне канала. Реконструированы 4 судоходных шлюза в соответствии с европейским стандартом, что позволит значительно улучшить судоходные условия и, в перспективе, будет способствовать включению водных путей Беларуси в общеевропейскую воднотранспортную систему. Строительство шлюзов продолжается.

В Государственном судовом реестре Республики Беларусь в 2019 г. зарегистрировано 835 судов, в том числе 28 пассажирских. За 2019 год водным транспортом перевезено 200 тыс. пассажиров, а также около 2,24 млн тонн грузов.

На протяжении последних 20 лет в РБ ведется подготовка нормативно-правовой базы, регулирующей морские перевозки грузов.

Республика Беларусь является членом Международной морской организации, что в перспективе позволит реализовать имеющийся потенциал в области морского транспорта.