

УДК 627:33

**ЭКОЛОГО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОДНЫХ ПУТЕЙ
МЕЖДУНАРОДНОГО ЗНАЧЕНИЯ
В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

Н. М. ЖАДЬКО

Научный руководитель – Емельяненко Я. В.
Гомельский филиал Международного университета «МИТСО»
Гомель, Беларусь

В нашей стране водные ресурсы рассматриваются в качестве одного из ключевых элементов устойчивого развития, являются важным экологическим, социальным и экономическим ресурсом.

Как известно, на территории Республики Беларусь протекает семь крупных рек протяженностью более 500 км, шесть из которых (кроме Березины) являются трансграничными.

В нашей стране эксплуатируется более 1700 км внутренних водных путей, в том числе: р. Днепр – 411,6 км; р. Припять – 413,5 км; р. Неман – 110 км; р. Западная Двина – 88,9 км; р. Березина – 308,5 км; р. Сож – 112,8 км; Днепро-Бугский канал – 243,2 км; р. Горынь – 13,5 км; Микашевичский канал – 7 км [1].

В целом в общем объеме транспорта и грузооборота доля водного транспорта составляет около 1 % [1]. Поэтому, развивая судоходство в условиях внутриконтинентального государства, Республика Беларусь заинтересована во включении водных путей страны в сеть внутренних водных путей Западной Европы. Указом Президента Республики Беларусь от 28.02.2008 № 133 Республика Беларусь присоединилась к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения. Согласно данному соглашению, необходимо поддерживать габариты на международном водном пути E40 (Черное море – Балтийское море) для прохождения судов с осадкой 2,5 м в течение 60 % периода навигации. Однако недостаточные глубины воды на белорусских судоходных участках рек в течение года приводят к тому, что показатель не выдерживается в последние годы. При этом с изменением климата в летние месяцы наблюдается сокращение

речного стока. Все это требует решения не только на национальном, но и на международном уровне.

Проект Е40 существует с 1996 г., когда было запланировано строительство судоходной трассы длиной более 2000 км, магистрального водного пути Е40 (по маршруту Гданьск – Варшава – Брест – Пинск – Мозырь – Киев – Херсон). От Варшавы до Бреста он не судоходен, поэтому планы по восстановлению Е40 предполагают строительство обводного канала в Польше, шести-семи плотин и шлюзов на Припяти, а также углубительные работы по всему маршруту для того, чтобы по рекам могли ходить многотоннажные суда класса «река – море».

Инициатором строительства Е40 выступила коалиция организаций из трех стран (Беларуси, Польши и Украины) во главе с РУЭСП «Днепро-Бугский водный путь», Морским институтом в Гданьске, Министерством транспорта Беларуси и Министерством инфраструктуры Украины.

Для развития и повышения инвестиционной привлекательности судоходства в Республике Беларусь в рамках «Водной стратегии до 2030 г.» [1] сформулирована задача повышения использования водно-ресурсного потенциала страны. Для поддержания необходимых глубин на судоходных участках рек предлагается строительство гидротехнических подпорных сооружений и стабилизация русловых процессов посредством выправительных работ.

Постройка гидротехнических сооружений позволит контролировать уровень рек и не допускать затопления населенных пунктов. Дноуглубительные работы и постройка насыпных дамб окажут ощутимое влияние на состав наносов для рек с галечным аллювием.

Выполнение определенных объемов капитальных работ, сопряженных с возведением выправительных сооружений, оказывает заметное влияние на стабильность слабоустойчивого русла реки, повышая его устойчивость. Это значит, что русловой режим будет выверен с достаточной точностью относительно действующей антропогенной нагрузки от дноуглубления. Стабилизированное вследствие дноуглубительных и выправительных работ русло, являясь природно-техногенной системой, как любое инже-

нерное сооружение, будет требовать постоянного обслуживания, в данном случае регулярного проведения дноуглубительных и выправительных работ. Можно сделать вывод, что комплексные дноуглубительные и выправительные работы являются фактором, обеспечивающим устойчивость всей речной инфраструктуры.

Результатом предлагаемых мероприятий по развитию использования водных путей республики будет возможность уменьшить дорожный трафик благодаря смещению перевозки части грузов на речной транспорт, что позволит уменьшить количество выбрасываемого в атмосферу углекислого газа, так как речной транспорт в отличие от наземного обладает большей погрузной площадью для доставки груза, тем самым снижает количество рейсов для перевозки груза.

Кроме того, судоходные мероприятия повлекут за собой уменьшение иловых масс ввиду регулярных транспортных мероприятий, для которых будут осуществляться регулярные очистительные работы.

Таким образом, решение важнейших задач по экономическому использованию водных путей международного значения в Республике Беларусь приведет не только к решению задач устойчивого развития национальной экономики, но и к решению части экологических проблем в области охраны водных ресурсов нашей страны.

Список использованных источников

Стратегия управления водными ресурсами в условиях изменения климата на период до 2030 года (проект) [Электронный ресурс] / Сайт Министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды Республики Беларусь. – Режим доступа: <https://minpriroda.gov.by/uploads/files/proekt-Vodnoj-strategii-do-2030-goda.docx>. – Дата доступа: 17.09.2021.