

БАРЖИ САДЯТСЯ НА МЕЛЬ

Небывало жаркий июнь высушил реки. Их уровень на Гомельщине, к примеру, падает от 1 до 9 сантиметров в сутки и достиг опасных значений — судоходство под угрозой. На этой неделе может быть объявлено о приостановлении навигации. Такая картина повторяется из года в год и сказывается на экономике флота и речных перевозках. Как заставить реки работать? Чтобы разобраться в ситуации, наш собственный корреспондент посмотрел на нее с борта буксира.

В Гомеле долгие годы была популярна история о происхождении названия города, придуманная экскурсоводами. В давние времена лодочники плыли впереди судна на лодке и проверяли шестом глубину фарватера. После оповещали капитана криками: «Го (значит глубоко)! Мель!» Сейчас почти везде мель. Речники даже сменили броские тельняшки и кители на удобную униформу, похожую на робы. На буксире речного порта «Гомель» мы идем по фарватеру Сожа вдоль парка. За штурвалом опытный капитан Иван Ганец.

Он уже 10 лет бороздит местные речные просторы. Иван прогнозирует, что скоро по центру реки появятся острова:

— Сож широкий, но летом — мелкий. Еще неделька засухи, и вон там, из-за буя, выглянут островки. В такой ситуации мы несем прямые экономические убытки. При нормальном уровне воды рудовоз борот 1.000 тонн песка, а сейчас, чтобы не сесть на мель, грузим 250 – 300 тонн. Тратится больше времени на топлива. Уже сегодня даже буксиры в некоторых местах цепляют дно. Ситуация напоминает критический 2015 год, тогда рудовоз сел на мель прямо напротив городского парка.

Гидрологи отмечают, что в регионе на сегодня уровень воды в реках уже ниже прошлогодних отметок, однако чуть выше исторических минимумом 2015 года. На Днепре у Жлобина, Лоева, Речицы, на Березине у Светлогорска, а также на Соже у Гомеля уровень воды опустился ниже

отметок, лимитирующих судоходство, в среднем на полметра. На Припяти до опасной отметки, нарушающей работу речного транспорта, остается менее метра. Именно Припять из всех наших рек имеет наиболее интересные экономические перспективы. Местные порты не ограничиваются добычей и перевозкой песка, а также прогулочными рейсами. По полесской Амазонке курсируют баржи с микашевичским щебнем. Однако и здесь навигация из-за погодных условий и малых глубин вместо традиционных 7 месяцев ограничена двумя-тремя. Мечники все еще зависят от переменной погоды, жалеет начальник республиканского транспортного унитарного предприятия «Белорусское речное пароходство» Геннадий Цендер:

— Чтобы динамично развивались торговля и перевозки, необходимы пути. Часто приводят пример судоходства на реках Евросоюза. Но там нет проблем с глубинами, уровень воды контролируется шлюзовыми системами. У нас шлюзы есть только на участке Брест — Стахово. До Микашевичей, откуда возят основные грузы, еще 72 километра водного пути, который ежегодно мелеет. В таких условиях мы не можем гарантировать клиенту долгосрочный контракт в отличие от автомобильных и железнодорожных перевозчиков. У нас в стране есть товары, которые крайне выгодно возить по воде. Кроме щебня, это калийные удобрения. Скоро в Петрикове закончат строить новый комбинат. Экспортный калий мог бы идти рудовозами в Польшу и Украину, но для этого должна быть проделана большая работа.

Сегодня только 1 процент всех грузов страны перевозится по рекам. Хотя перспективы у водного транспорта весьма привлекательны, он дешевле и экологичнее. Три баржи заменяют железнодорожный состав. Но чтобы реализовывать эти перспективы, необходимы серьезные инвестиции.

Источник: Советская Белоруссия. — 2018. — 20 июня (№ 116). — С. 9.