

ТРАНСПОРТ

Как сообщила заместитель министра транспорта и коммуникаций Беларуси Наталья Александрович, развитие ВВТ является для ведомства одной из стратегических задач. Сделаны и первые шаги, чтобы водный транспорт занял свою нишу. Немного выросла доля ВВТ в общем грузообороте и сейчас составляет 2,3 – 2,7%. Но такой показатель не может удовлетворять, потому что не решает финансовые и экономические проблемы отрасли. Самое главное, что есть потенциал: производственная база, специалисты уникальных профессий. Минтранс готов рассмотреть и поддержать любую инициативу снизу по совершенствованию работы.

Старший научный сотрудник РНПУП «Институт энергетики НАН Беларуси» Иван Филютин рассказал о разрабатываемой по заказу Минтранса компьютерной программе, которая позволит анализировать информацию на рынке грузоперевозок и таким образом вести тактическое планирование. Эксперт отметил, что без заемных средств сложно вывести инфраструктуру отрасли на современный уровень. Поэтому нужно активно готовить реальные бизнес-планы и обращаться с ними в международные организации. Есть возможность на определенные проекты получать безвозвратную техническую помощь на 1–2 млн евро. Европейский союз заинтересован в развитии речного флота как наиболее дешевого и экологичного.

По словам начальника управления морского и речного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Беларуси Андрея Чернобыльца, технологии фактически выровняли себестоимость производства товаров, конкурентная цена достигается за счет оптимизации логистики. Он рассказал о двух документах, принятых Европейским союзом. Один ориентирует на то, что к 2050 году половина грузооборота будет приходиться на речной флот. Вторая резолюция запрещает строить новую транспортную инфраструктуру, если она не имеет выхода на внутренние водные пути. К слову, речники поддерживают восстановление водного маршрута Е40 протяженностью 2 тыс. км. По Висле, Бугу, Мухавцу, Днепро-Бугскому каналу, Припяти и Днепру он свяжет Балтийское и Черное моря.

ЗАПАДНАЯ ДВИНА МЕНЯЕТСЯ

Генеральный директор РУЭСП «Днепро-Бугский водный путь» Николай Котецкий рассказал о перспективах развития водных путей на Западной Двине, где ведет деятельность филиал предприятия



Во время экскурсии на теплоходе «Витебск» Николай Котецкий, Андрей Чернобылец и Анатолий Леонов.

Поднять якоря

Внутренний водный транспорт (ВВТ) должен использовать свой потенциал и занять достойное место в экономике страны. Таким был лейтмотив прошедшего в Витебске республиканского семинара по развитию отрасли.

«Витебскводтранс». Благодаря строительству Витебской ГЭС верхний бьеф имеет протяженность 48 км с устойчивыми глубинами и хорошими характеристиками судового хода. Искусственно созданные условия дали толчок к развитию инфраструктуры и судоходства всех форм собственности. Региональный бизнес высказывает серьезную заинтересованность в создании собственного флота. Однако существует проблема с

роткий срок его руководитель Анатолий Леонов вывел филиал на стабильную работу.

Со строительством Бешенковичской ГЭС открылись бы огромные перспективы развития судоходства на Западной Двине. Например, в весенний период по высокой воде «Витебскводтранс» осуществлял доставку леса на «Витебскдрев», что в разы дешевле, чем автотранспортом. Также можно было бы транспортировать доломитовый щебень из Рубы в Полоцк. Рассматривалась бы возможность строительства круизного теплохода, подобного «Белой Руси», который ходит по южным рекам страны и пользуется устойчивым спросом.

Европейский союз ориентирован на то, чтобы к 2050 году половина грузооборота приходилась на внутренний водный транспорт.

нижним бьефом, что сказывается на функциональной деятельности «Витебскводтранса». На участке 20 км в меженный период он практически несудоходен. По поручению министра предприятием был сделан анализ ситуации и возможность строительства искусственного подпора ниже речного порта, чтобы обеспечить перевозки в навигационный период. Но нет гарантий, что конструкция выдержит нагрузку во время паводка. По мнению Николая Котецкого, строительство третьего объекта инвестиционного проекта по каскадированию Западной Двины – Бешенковичской ГЭС – позволит полностью обеспечить судоходство на участке от границы России до Полоцка.

Касаясь деятельности «Витебскводтранса», Николай Котецкий отметил, что за ко-

ПО РЕКЕ В ЗДРАВНЁВО

Участники семинара посетили Витебскую ГЭС и судоходный шлюз. После чего на теплоходе «Витебск» совершили экскурсию в Здравнёво. На протяжении полутора часов их сопровождал директор музея-усадьбы Ильи Репина Алексей Сухоруков, который вместе с Анатолием Леоновым продвигает идею постоянного экскурсионного маршрута от Витебской ГЭС в Здравнёво. Алексей Сухоруков отметил, что необходимо использовать появившуюся возможность путешествия в музей-усадьбу по воде. У людей есть к этому интерес. К тому же Илья Репин иногда сам добирался на пароходе из Витебска до своего имения. На протяжении пути туристам можно рассказать много интересного о Западной Двине, которая в древности являлась важной транспортной артерией как для Витебска, так и для всего региона от Валдайской возвышенности до Балтики.

Сергей ЛЯШУК,
фото автора.

СПРАВКА «ВВ»

За 9 месяцев 2019-го выручка «Витебскводтранса» составила более 2,8 млн руб. и увеличилась к прошлому году на 35%. Грузооборот вырос на 32%. Производительность труда на одного работника составила 30,3 тыс. руб. (рост 29%).