



## МЕСТНОЕ ВРЕМЯ

«Главное, чтобы Припять не подвела»: сможет ли речной порт «Пинск» восстановить прежние объемы грузоперевозок?

Павел ЛОСИЧ  
losich@sb.by



# ИМ ЛИ БЫТЬ В ПРИЧАЛЕ

**Р**ечной порт в Пинске построили восемьдесят лет назад, незадолго до начала войны. Он стал центром транзитных перевозок из Украины в западные области БССР, Польшу и даже Германию. Из Украины возили зерно и нефть, в обратном направлении — силезский каменный уголь. Десятки судов ежедневно бороздили водные просторы. Работы хватало всем. Те времена речники вспоминают с ностальгией. О прежних объемах перевозок им остается только мечтать.

## Природные метаморфозы

Сейчас главный источник прибыли для пинского порта — не доставка и транзит грузов, а продажа песка. Его добывают во время дноуглубительных работ. Основные покупатели — строительные организации. Начальник порта «Пинск» Владимир Дьякончук озвучивает цифры:

— В этом году мы уже реализовали 56 000 тонн песка. Также продаем гранитный отсев. Его доставляем рудовозами из Микашевичей. За прошлый сезон



**«Вырос на Ясельде и не помню, чтобы в реках было так мало воды. Последние годы уровень воды в Припяти опускался ниже 50 сантиметров! Например, в 2014 году из**



Основные грузы — песок, щебень, отсев.

*Здание речного вокзала является не только памятником полесской деревянной архитектуры, но и напоминает о речном судоходстве в городах страны.*



прошлых лет заставляет беречь каждый день и час. Из-за реконструкции пинского моста график движения приходится согласовывать со строителями, но в среднем по два рейса в неделю сделать удастся.

Чтобы Припять была судоходной от зимы до зимы, нужно построить еще несколько гидроузлов. Пока же из 130 километров, разделяющих Пинск и Микашевичи, зашлюзовано только 50. Речники убеждены: строительство новых гидросооружений придаст импульс развитию судоходства.

— Давно подсчитано: водный транспорт — самый дешевый. Один рудовоз может перевезти столько же грузов, сколько 20 железнодорожных вагонов или 50 грузовиков-двадцатитонников. А еще водный транспорт наносит меньший ущерб экологии, не портит дороги, — объясняет Владимир Дьякончук.

В советское время у речников был еще один значимый источник дохода — пассажирские перевозки. Пинчанка Ольга Веренич в сере-

успели перевезти около 30 000 тонн. Когда-то за один месяц возили по 45 000, а в лучшие годы и по 100 000...

На объемах перевозок сказалось не только снижение спроса. Из-за катастрофически низкого уровня воды в Припяти сезон у речников длится всего несколько месяцев. Последние годы судоходство заканчивали уже в конце июня — начале июля. Владимир Дьякончук в системе белорусского водного транспорта работает больше 40 лет и не перестает удивляться природным метаморфозам:

— Я вырос на Ясельде и не помню, чтобы в реках было так мало воды. Последние годы уровень воды в Припяти опускался ниже 50 сантиметров! Например, в 2014 году из Микашевичей в Пинск мы перевезли 117 000 тонн грузов, а засушливым летом 2015-го — меньше 13 000 тонн. В прошлом году за январь — апрель из Микашевичей доставили уже 10 000 тонн гранитного отсева, но за аналогичный период 2019-го — только 3900. Как говорится, почувствуйте разницу. Этой весной воды в реках было очень мало. Рудовозы приходилось грузить менее чем на 70 процентов. Ситуацию исправили дожди. Сейчас рудовозы идут со 100-процентной загрузкой.

Последние два года речникам удавалось перевозить из Микашевичей по 29 000—30 000 тонн гранитного отсева за сезон. Рассчитывают, что итоговый показатель этого года будет не ниже. Впрочем, конкретных планов пинчане не строят. Главное, чтобы Припять не подвела.



Владимир Дьякончук

## Микашевичей в Пинск мы перевезли 117 000 тонн грузов, а засушливым летом 2015-го — меньше 13 000 тонн»



### МНЕНИЕ В ТЕМУ

**Владимир КОРНЕЕВ, начальник отдела мониторинга и государственного водного кадастра РУП «Центральный научно-исследовательский институт комплексного использования водных ресурсов»:**

— В последние годы климат меняется. Ток в бассейне реки Припять уменьшился: весенний — на 20–40 процентов, летний — на 10–20. Такая тенденция, увы, продолжится. Вопрос стоит скорее не в укреплении берегов реки, а в пополнении водности Припяти и ее малых притоков, которые особенно уязвимы к изменениям климата.

Серьезных инженерных мероприятий по решению проблемы пока не планируется. Однако есть доля вероятности, что будет начат проект строительства судоходного канала E40, цель которого связать Балтийское и Черное моря. Изучалась возможность сделать канал на польской территории — от реки Вислы до Западного Буга. В результате будут улучшены судоходные условия на реке Мухавец, Днепровско-Бугском канале и на реке Припять. Проект серьезный, он нацелен на проведение доуглубительных, русловыпрямительных и переукрепительных работ.

Но есть одна проблема: реализация этого проекта может оказать воздействие на окружающую среду, ведь водный путь будет пролегать через 11 различных заповедников. Так что должна производиться оценка проекта. В том числе в трансграничном контексте.

### В сухом остатке

Владимир Дьякончук объясняет: низкий уровень воды подрывает рентабельность перевозок. По полноводной реке баржа может провезти более тысячи тонн грузов, а когда уровень воды упадет — только 300. Поэтому сейчас — горячее время для речников. Они стараются сделать максимальное количество рейсов по большой воде. Печальный опыт

дине 1980-х работала кассиром на «Зарнице» — судне на подводных крыльях. Те годы она хорошо помнит:

— Проезд стоил сушие копейки, и пассажиров всегда было много. Весной горожане ехали к родителям помогать сажать огороды, летом — на сенокос, а осенью собирать урожай. На выходных ездил много студентов, которые учились в пинских техникумах и училищах. Часто случалось, что взять всех желающих мы попросту не могли, приходилось отправлять дополнительное судно. Иногда людей набивалось столько, что «Зарница» не могла даже встать на крылья.

С годами пассажиров становилось все меньше, протяженность маршрутов постепенно сокращалась и вот сократилась окончательно. Сегодня речники не выполняют ни одного регулярного рейса. Начальник порта объясняет:

— Причины лежат на поверхности. Раньше на Полесье далеко не во все деревни ходили автобусы. Даже дорог не было. Теперь ситуация совершенно иная. К тому же практически у каждой семьи есть автомобиль. Ну и самое главное — численность сельского населения сокращается. Пассажиров на речном транспорте стало крайне мало.

Соответственно, чтобы не работать себе в убыток, речникам нужно было значительно повышать стоимость билетов. Одна поездка на теплоходе обошлась бы как минимум вдвое дороже, чем на автобусе. Раньше убытки от регулярных пассажирских перевозок компенсировались бюджетной дотацией, но сегодня приходится рассчитывать только на собственные силы и ресурсы.