

СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ СУДОХОДСТВА НА ТЕРРИТОРИИ БЕЛАРУСИ

Изучены основные этапы развития судоходства в Беларуси, выявлены особенности водного транспорта и судоходных путей на белорусских землях на разных исторических этапах. Проанализировано состояние водного транспорта и особенности судоходства в реалиях современности.

Издавна люди селились вдоль водных путей. В эпоху зарождения славянской цивилизации крупные полноводные реки являлись первыми магистралями, соединяющими между собой разные города и государства. До массового строительства шоссе, автотрасс, железных дорог связь по воде давала возможность обмениваться не только всевозможными товарами, но и знаниями, техническими достижениями и даже научными открытиями.

С древнейших времен Припять, Днепр, Неман и Западная Двина служили природными транспортными артериями, а в период Великого княжества Литовского на территории современной Беларуси по ним проходило сразу несколько торговых путей [1].

Судоходство по рекам на территории Беларуси осуществлялось с древнейших времен, когда в верховьях Припяти, Днепра и Березины первые судостроители научились делать простейшие челны из цельного дерева, выдалбливая и выжигая их изнутри. В XV-XVII веках большая часть торговых грузов перевозилась по нашим рекам примитивными каркасными судами. Малые вес и габариты таких судов позволяли на первом этапе осуществлять их переход между бассейнами рек сухопутным волоком.

С развитием торговли и увеличением товарооборота на смену первым судам стали приходить новые, большие, с усовершенствованными конструкциями. И уже к началу XVIII в. торговый флот Беларуси был представлен парусными судами небольшой грузоподъемности от 60 до 100 тысяч пудов. Скорость сплава на таких судах не превышала 80 верст в день. Это были барки (плоскостонные многомачтовые суда для транспортировки леса и лесоматериалов), витины (крупные ходовые суда для перевозки сыпучих материалов), лайбы (небольшие парусные суда для перевозки камня, щебня), берлины (одномачтовые суда), струги, дубасы [2].

Новые перспективы для развития белорусского судоходства открыло строительство каналов транзитного значения. Первый из них, Днепровско-Неманский (Огинский), был создан в 1783 г. В 1805 г. построен Березинский канал. Следующий, Днепробугский (Королевский), был построен в 1843 г.

Таким образом к середине XIX в. крупные судоходные реки Беларуси были связаны между собой и имели устойчивую систему сплава леса и перевозки товаров.

На начало 1860-х годов на территории Беларуси насчитывалось почти 4 тысячи километров судоходных путей. В 1914 г. Западная Двина была судоходной на 98% своей продолжительности, Днепр – на 88%,

Неман – на 92%. Всего судоходные водные коммуникации Беларуси на начало XX в. имело продолжительность около 11 тысяч километров. Помимо этого, были созданы многочисленные каналы местного использования, предназначенные, в основном, для лесосплава и перевозки товаров сельского хозяйства. На реках Беларуси в начале XX в. насчитывалось 164 пристани, которые использовались для транзитной и внешней торговли [3].

Значительной вехой в развитии водных путей стало начало парового судоходства. Первый в Беларуси пароход начал ходить по Днепру с 1820 г. В 1854 г. пароходы пошли по Неману. В 1862 г. по рекам белорусского региона ходило 47 пароходов, а к началу XX столетия их количество возросло уже до 349, что позволило осуществлять регулярные сообщения по Днепру, Западной Двине, Неману и Припяти [4].

Однако лишь во времена советской эпохи белорусское судоходство достигло наибольшего расцвета. В 1923 г. для перевозок по Беларуси создаются Верхне-Днепровское и Северо-Западное пароходства. Ведется активная работа по освоению малых рек. Протяженность судоходных водных путей составляла 3,5 тысячи километров. На реках нашего государства в 1925 г. числилось 17 грузопассажирских и 23 буксирных судов, также 20 барж грузоподъемностью от 150 до 300 тонн. В 1932 г. для подготовки специалистов речного транспорта образован Гомельский речной техникум. В верховьях реки Сож в 1934 г. построено 2 судоходных шлюза. В 1935 г. создан Гомельский судоремонтный завод, в 1939 г. – Пинский судостроительный завод, в 1941 г. – Бобруйский судостроительный завод [5].

В военный период на реках Беларуси работало 239 самоходных судов и 810 барж грузоподъемностью 125 тонн [6]. В основном, транспортный флот осуществлял перевозку военных грузов. Коренные изменения в развитии белорусского судоходства произошли после Великой Отечественной войны. Было восстановлено 265 самоходных и несамоходных судов, 226 судов вновь построено, восстановлена работа портов, пристаней и судоремонтных предприятий. В 1960-х годах пароходы были заменены на теплоходы. В их числе быстроходные теплоходы – «Ракета», теплоходы на дизельном топливе – «Москвич» и самый популярный тип теплоходов – «Беларусь», конструктивной особенностью которых являлись подводные крылья, позволяющие развивать большую скорость. Деревянные баржи заменили на стальные повышенной грузоподъемности. Почти полностью был заменен пассажирский флот, который строился на собствен-

ных судостроительных предприятиях, значительно увеличены габариты водных путей. Объемы перевозок грузов речным транспортом республики в 1975 г. достигли 10-ти миллионов тонн. В 1983-1985-х годах за счет средств государственного бюджета на Гомельском, Бобруйском, Пинском судостроительных заводах идет массовое строительство судов. Активно работают речные порты в Бобруйске, Речице, Бресте, Пинске, Гомеле, Микашевичах, а также в Могилеве.

Экономический кризис, охвативший нашу страну с 1992 г., привел к падению объемов перевозок речным транспортом, которые к 1996 г. сократились до 1 миллиона тонн. Протяженность эксплуатационных внутренних водных путей сократилась с 3,5 до 1,5 тысяч километров.

С 1997 г. начался рост объемов перевозок [7]. К 2003 г. он составил свыше 2 миллионов тонн, а к 2011 г. вырос до 7 миллионов тонн. С 2001 г. возобновлены перевозки грузов в международном сообщении. За 2014 г. внутренним речным транспортом республики было перевезено 3,7 миллионов тонн грузов и 250 тысяч пассажиров. В 2016 г. Беларусь становится членом Международной морской организации.

Новые перспективы для развития белорусского судоходства открыло Союзное государство. В конце 2022 г. Россия и Беларусь подписали соглашение о судоходстве по внутренним водным путям.

В настоящее время речной транспорт страны переживает нелегкий период в своем развитии: значительно сократились объемы перевозок, заметно уменьшилась протяженность судоходных водных путей, наблюдается обмеление главных рек [8]. По данным Минтранс, на сегодняшний день судоходными являются Припять, Сож, Неман, Днепр, Березина, Западная Двина, а также Днепро-Бугский и Микашевичский каналы. Общая протяженность водных путей в нашей стране составляет 2135 километров. Вод-

ный парк Беларуси насчитывает более 700 различных судов, функционируют 7 речных портов.

Водные пути Беларуси имеют многовековую историю. Дизайн и технологии строительства судов, надежное сообщение между регионами развивались очень быстро, коренным образом преобразовывая жизнь людей. Беларусь, обладая огромной и разветвленной сетью рек, довольно быстро развивала судоходство по внутренним водным путям, а затем и по прилегающим землям иных государств.

Конечно, на сегодняшний день использование воднотранспортных путей уже не играет такой значительной роли в экономике страны, да и пассажирско-туристические перевозки сейчас в большей степени экзотика.

Впрочем, Беларусь не останавливается на достигнутом и готова покорять новые высоты в судоходстве.

Список литературы

1. Акулаў, Ю. Адраджэнне воднага шляху // Беларусь. Belarus. – 2008. – № 4. – С. 16-17.
2. Сушко, Т. Виктор Колонтай: “Любимое дело...” [Электронный ресурс] / Т. Сушко. – Режим доступа: <https://gazeta.grsu.by/2019/11/04/viktor-kolontai/>. – Дата доступа: 22.02.2026.
3. Кудласевич, В. А. Развитие транспортной системы Республики Беларусь / В. А. Кудласевич, С. В. Галковский // Экономика и социум: электронное научно-практическое периодическое издание. – 2019. – № 11 (66). – С. 341-347.
4. Златолинский, В. А. Внутренние водные пути России и Германии в военном отношении / В. А. Златолинский. – СПб. : В. Березовский, 1907. – 239 с.
5. Государственный архив Брестской области (ГАБР). Ф. 7581 п. Оп. 1. Д. 26. Л. 162-172.
6. Водный транспорт Беларуси: прошлое и настоящее / Антон Астапович // Дело: ежемесячный бизнес-журнал / учредитель УП "Редакция журнала "Дело (Восток + Запад)". – 2017. – № 1/2. – С. 37-40.
7. Рудницкая, Е. Нам море только снится... // Директор. 2010. — № 7. – С. 30.

Птачик Владислав Анатольевич, студент 1 курса ФКСиС БГУИР, vladptachik@gmail.com

Научный руководитель: Сугако Наталья Анатольевна, кандидат исторических наук, доцент кафедры гуманитарных дисциплин