**Водные артерии Беларуси, история строительства**

**перспективы развития.**

**Г.И. Парфенюк**

Язатронулэтутему именно потому, что для успешного развитияипроцветаниянашей страны мы просто обязаны использовать весьимеющийсяунаспотенциал, поэтомунаследиенашихпредковнедолжноостатьсябезвнимания.

Натерритории РеспубликиБеларусь находятсяследующиеводныетранспортныепути:

* Огинскийканал
* Августовскийканал
* Днепро-Бугский канал

**Огинскийканал**

Строительство каналапроходилос 1767-1783гг. Огинскийканал соединяетрекиЯсельда (бассейнПрипяти) иЩара (бассейнНемана).

ЧастьюканалаявляетсяозероВыгонощанское. ДлинаОгинскогоканалаоколо 55 км.КаналназванвчестьМихаилаКазимираОгинского, инициаторастроительства.

Пилы, топоры, лопаты —основныеорудиястроителей. Вкачестветранспортаиспользовалисьподводы, запряжённые лошадьми и волами.

Строительствообошлосьв 12 миллионовзлотых,большуючастькоторыхвыделилМатейБутримович. В 1783 годуканалбылсданвэксплуатацию. Ежедневнокурсировалипароходы по следующим маршрутам: Пинск— Телеханы, Пинск— Слоним (развдвадня). СудоходствопоЯсельдеиОгинскомуканалуосуществлялоськоннойилюдскойтягой. Благодаряканалуначалсяактивныйростприлегающихдеревеньиселений.

Канал серьезно пострадал в, Первую мировую войну. Вторая мировая война полностью разрушила канал.Послевойныпланировалосьвосстановлениеводнойсистемы, этобылкратчайшийпутьизКаспийскогоиЧёрногоморейвБалтийскоеморе.Насегодняшнийденьканалневосстановлен, ивопросоеговосстановленииоткрытдосихпор.По предварительным расчетам реконструкцияОгинскогоканала потребует свыше 50млд рублей.

Целесообразноливложениеденегвегореконструкцию?

КактуристическийобъектОгинскийканалимеет огромный потенциал.Огинскийканал-этовыходсБалтийскогоморявЧерное. ПослереконструкцииканалапоявитсявозможностьорганизовыватьречныетурычерезвсюБеларусь! ИзсамогосердцаПолесьячерезЩаруи Неманнагродненщену ,проплываяпоживописномукраючерезавгустовскийканалнатерриториюРеспубликиПольшы.Использованиеканалавцеляхдоставкигрузовнецелесообразно .

Так какканалимеетслишкоммалуюглубину, около 50 см.Егореконструкциятребуетслишкомбольшихкапиталовложений.Главный минус- путь в черное море проходит через зону отчуждения. Вплотную к ЧАЭС.

**Днепро – Бугский канал**

Строительство Днепро-Бугского канала проходило с 1775 по 1783год.

Общая длина канала 244 км.Днепро – Бугский канал соединяет реки Пина (бассейн Днепра), и Мухавец (бассейн Вислы).Работы по сооружению канала начались в [1775 году](http://ru.wikipedia.org/wiki/1775_%D0%B3%D0%BE%D0%B4). Для питания канала были построены Белоозёрская и Ореховскаяводопитательные системы. В сентябре 1784тгода строительство канала посетил король, который официально открыл судоходство на канале, проплыв по нему со свитой в 40 человек на выдолбленном из одного дубового ствола судне.

В конце столетия общий кризис Речи Посполитой фактически погубил дело строительства канала, которое было возобновлено только в [1837 году](http://ru.wikipedia.org/wiki/1837_%D0%B3%D0%BE%D0%B4) уже [российскими](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%B8%D0%BC%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B8%D1%8F) властями. Основные работы осуществлялись в период с [1846](http://ru.wikipedia.org/wiki/1846) по [1848 год](http://ru.wikipedia.org/wiki/1848_%D0%B3%D0%BE%D0%B4). Ширина по дну пути была доведена до 14 м, а максимальная осадка судов составляла 70 см.

В 19 начале [20 века](http://ru.wikipedia.org/wiki/XX_%D0%B2%D0%B5%D0%BA) канал имел для Российской империи стратегическое значение.В [1919 году](http://ru.wikipedia.org/wiki/1919_%D0%B3%D0%BE%D0%B4) территория канала оказалась в составе [второй Речи Посполитой](http://ru.wikipedia.org/wiki/II_%D0%A0%D0%B5%D1%87%D1%8C_%D0%9F%D0%BE%D1%81%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B0%D1%8F). Польские власти, начали планомерную реконструкцию канала.Советское правительство отвело каналу ещё большую роль. За 7 месяцевбыло проведено проектирование и основное строительство восьми гидроузлов, проложена сократившая протяженность водного пути на 12 км новая трасса канала Выгода —Кобрин.

В июне [1941 года](http://ru.wikipedia.org/wiki/1941_%D0%B3%D0%BE%D0%B4) канал был захвачен частями [вермахта](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%B5%D1%80%D0%BC%D0%B0%D1%85%D1%82). Началось активное использование канала оккупационной властью.Однако весной [1943 года](http://ru.wikipedia.org/wiki/1943_%D0%B3%D0%BE%D0%B4)[партизанами](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%B0%D1%80%D1%82%D0%B8%D0%B7%D0%B0%D0%BD)были взорваны шлюзы и тем самым канал был выведен из строя.

После [освобождения Белоруссии](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B0%D1%86%D0%B8%D1%8F_%D0%91%D0%B0%D0%B3%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B8%D0%BE%D0%BD) началось активное восстановление канала. Уже в [1945 году](http://ru.wikipedia.org/wiki/1945_%D0%B3%D0%BE%D0%B4) судоходство было восстановлено.В советское время развитие канала не прекращалось. В [1997](http://ru.wikipedia.org/wiki/1997) году Советом Министров Республики Беларусь принята программа развития речных и морских перевозок до [2010 года](http://ru.wikipedia.org/wiki/2010_%D0%B3%D0%BE%D0%B4), включающая план реконструкции гидротехнических сооружений Днепровско-Бугского канала.

На сегодняшний день , ежегодно по Днепро-Бугскому водному пути перевозится свыше 1 млн.тонн различных грузов и более 60 тыс. пассажиров.

Сквозное судоходство по этому водному пути пока невозможно из-за того, что участок от Бреста до Варшавы по реке Западный Буг не судоходен.В случае открытия для судоходства водного участка между Варшавой и Брестом, открываются перспективы для судоходства и торговли.

Стоит ли вкладывать деньги в реконструкцию этого участка?

Правительства обеих стран склоняются к отрицательному ответу, так как в 21 веке автомобильные и железнодорожные перевозки сильно потеснили речной транспорт по скорости и качеству доставки груза и пассажиров.

**Августовский канал**

Протяженность канала составляет 101.2 км. Основная часть канала располагается на территории Польшы. Августовский канал соединяет реки Висла и Неман.

Канал был построен по политико-экономическим причинам. Проект канала принадлежит польскому государственному деятелю, министру польской экономики, князю Франциску-Ксаверию Друцкому-Любецкому.В 1821 году Пруссия в одностороннем порядке ввела запретительные таможенные пошлины на транзит польских и литовских товаров через свою территорию, практически заблокировав доступ к морю торговцам. Появилась острая необходимость транспортного коридора в обход прусской территории из центра Польского царства (в составе Российской Империи) к российским портам в Курляндии.

Первым руководителем строительства был полковник Игнатий Прондзинский. Но уже 1837 года в России стали строиться железные дороги, и от продолжения строительства отказались.

Августовский канал использовался для коммерческого судоходства и транспортировки древесины из Вислы в Неман и обратно.Развитие туризма на Августовском канале началось в 20-30-е годы 20-го столетия. Однако из-за Второй мировой войны туристической деятельности на канале суждено было приостановиться. О возрождение туризма на Августовском канале можно говорить только с "привязкой" к концу 20-го века. Причём можно говорить об активизации сразу нескольких видов туризма - экологического, экскурсионного, спортивного.

Августовский канал – лакомый кусочек для инвесторов!

Об этом говорят ряд преимуществ:

* Августовский канал может предложить сразу несколько видов туризмы: экскурсионный, экологический, спортивный.
* Августовский канал –это одно из самых живописных мест в Европе.
* Наличие пункта пропуска позволяет туристам пересекать границу не покидая территорию канала.

Подводя итоги проделанной работы,меня посетила идея создания речного круизного маршрута через самые живописные и прекрасные уголки нашей земли. От самого Днепра, через таинственный Полесский край и Припятские разливы, в неспокойнуюЩару и Тихий Неман, а оттуда в самое сердце Польшы – реку Висла. В перспективе может быть создан туристический речной круиз «от моря до моря».

**Ключевые выводы:**

1.Августовский канал самое привлекательное место для развития туризма на сегодняшний день.

2.На Днепро – Бугском канале открываются перспективы как для туризма, так и для речного транспорта.

3.Огинский канал может служить связующим звеном при открытии туристического речного круиза «От Балтики до Черного моря».

Интернет-адрес: [http:/](http://auc)/wikipedia.org