

Водный путь Е-40: насколько безопасен и в чем выгода?

В Польше проведут заседание белорусско-польской рабочей группы по восстановлению Е-40 на участке Днепр-Висла. В перечень его вопросов может войти и экологическая проблематика.

Двести лет тому назад

Созданная двести лет назад водная магистраль протяженностью более двух тысяч километров соединяла порты Гданьска и Херсона по рекам Висла, Западный Буг, Припять и Днепр. Сейчас она судоходна лишь на отдельных отрезках. Так, от Бреста до Херсона этот путь кое-как функционирует, а вот на участке Брест – Варшава он несудоходен. Поэтому его предложили сделать способным пропускать суда большой тоннажности и в больших количествах. Для этого надо углубить русло, обеспечить дополнительную водность и возвести определенные инженерные сооружения.

В чем выгода

Подсчитано, что восстановление Е-40 позволит перевозить до четырех миллионов тонн грузов ежегодно. Это оживит торговлю между Польшей, Беларусью и Украиной, общий объем рынков которых составляет почти 100 миллионов человек. Тем более что речной транспорт позволяет перевозить большие объемы грузов. Так, баржа-площадка грузоподъемностью 900 тонн заменяет 18 вагонов или 45 двадцатитонных грузовиков. При этом баржи, вероятно, смогут преодолевать сотни километров по течению реки без единой капли горючего.

А еще Е-40 обеспечит значительную экономию времени для перевозчиков в Центральной и Восточной Европе. Для доставки грузов в этом направлении используют путь Рейн-Майн-Дунай протяженностью более трёх тысяч километров, а Е-40 короче его

почти на тысячу. Это означает сокращение пути на двое-четверо суток со средней скоростью грузовых речных судов 10–20 километров в час.

В актив записаны и речные круизы. Туристы смогут посещать Гданьск, Варшаву и Киев, любоваться величием девственных пуц белорусско-польского пограничья и обаянием загадочных полесских болот. Перспективным может стать и рыболовный туризм. А при должном развитии инфраструктуры пляжи рек, через которые будет пролегать Е-40, составят конкуренцию морским курортам. Не забыли авторы проекта и об экологии. Подсчитано, что на один тонно-километр объем выбросов углекислого газа водного транспорта в полтора раза меньше, чем железнодорожного, и в пять раз меньше, чем автомобильного.

Экологи сомневаются

Именно у экологов больше всего вопросов к проекту. Их обеспокоенность понятна. Чтобы гарантировать прохождение тяжёлых судов по Припяти, реку нужно подвергнуть серьёзным изменениям. Изменение гидротехнического режима реки и прекращение паводков значительно повлияет на местную флору и фауну. Пойма Припяти признана важным местом для сохранения популяции редких животных и растений. Работы по прокладке судоходного пути затронут также местность, где находятся объекты историко-культурного наследия и проводят археологические раскопки.

Ранее на форуме в Люблине специалисты обсудили перспективы Е-40 с точки зрения влияния на окружающую среду. Документ, от которого отталкивались во время обсуждения, называется ОВОС. Эксперт проекта Томаш Кучыньски считает, что работы в значительной степени повлияют на окружающую среду. Однако всё будет зависеть от технологий, которые применят в процессе строительства и во время эксплуатации.

При оценке белорусского участка эксперты отталкивались от того, что тот проходит через территорию Припятского Полесья, где располагаются национальный парк «Припятский», десять заказников республиканского и 13 заказников местного значения,

30 памятников природы. В них обитает около 60 видов зверей, 260 видов птиц, 20 видов амфибий и рептилий, 54 вида рыб. Около 70 видов включено в Красную книгу и охраняется в соответствии с международными обязательствами.

К тому же Припятское Полесье играет важную роль в сохранении биологического разнообразия Европы и мира. Заказник «Средняя Припять», непосредственно прилегающий к Е-40, является водно-болотным угодьем международного значения. Вместе с НП «Припятский» заказник «Средняя Припять» имеет статус территории, важной для охраны птиц. Национальный парк «Припятский» помимо этого имеет статус ключевой ботанической территории, характеризующейся исключительным ботаническим богатством.

Можно минимизировать

Тем не менее, эксперты проекта уверены, что отрицательные воздействия Е-40 можно минимизировать, а развитие водного транспорта создает технические возможности для решения актуальных проблем в пойме Припяти и Днепровско-Бугского канала. Речь идет о пересыхании пойменно-русловых протоков, экспансии малоценных кустарников, восстановлении традиционного природопользования, снижении рисков заморозов. Береговая эрозия рек неизбежна при интенсификации водно-моторного движения, но ее масштабы технически управляемы. Кроме того, в ходе усиления транспортного движения по воде ожидается эквивалентное снижение химической и других видов нагрузок на почвы по мере уменьшения нагрузки на сухопутные транспортные пути региона.

И несмотря на то, что путь проходит через важные природные территории, главный вывод технико-экономического обоснования по ОВОС для белорусского и украинского участков соединения водного пути, которое озвучил эксперт проекта Антоний Стаськевич, такой: при вмешательстве в белорусско-украинские реки больших последствий не будет.

Позиция министерства

Однако вопрос влияния восстановительных работ на экологию пока не закрыт. Замначальника управления морского и речного транспорта Александр Захаренко отмечает, что министерство будет отслеживать вмешательства в природу и стремиться их минимизировать. «У нас могут возникнуть вопросы по Припяти, но с 2008 года мы присоединились к международному соглашению о внутренних водных путях, к которым относится и белорусский участок Е-40, взяв на себя обязательства по поддержанию его габаритов на уровне общепринятых стандартов», - подчеркнул Захаренко.

Напомним, протяженность белорусского участка Е-40 – 660 километров от Бреста до границы с Украиной.

Оригинал был опубликован на портале [«Брестский вестник»](#)

Публикуется с разрешения редакции.

Андрей Никольский

<http://cfts.org.ua/blogs>