

# 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 пущ 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-руслых 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>