

Из Балтийского моря в Черное:

перспективы восстановления магистрального
водного пути E-40 по рекам Польши, Беларуси и Украины



Комиссия
по вопросам развития
воднотранспортного
соединения
на участке
Днепр-Висла



Проект финансируется Европейским Союзом
в рамках Программы трансграничного сотрудничества
Польша-Беларусь-Украина на 2007-2013 гг.



PL-BY-UA
2007-2013

Из Балтийского моря в Черное: перспективы восстановления магистрального водного пути Е-40 по рекам Польши, Беларуси и Украины

Деятельность Трансграничной Комиссии по вопросам развития
воднотранспортного соединения Е-40 на участке Днепр-Висла

В 1655 году на сейме Речи Посполитой коронным канцлером Юрием Оссолинским была озвучена идея создания водного пути между Балтийским и Черным морями. В 1784 году усилиями народов Польши, Беларуси и Украины работы по созданию этого важнейшего европейского соединения были окончены. В настоящее время Днепровско-Вислянский водный путь Е-40 Гданьск — Варшава — Брест — Пинск — Мозырь — Киев — Херсон является магистральным согласно Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения от 19 января 1996 года. Однако, в связи с тем, что участок от Бреста до Варшавы по реке Западный Буг не судоходен, сквозное судоходство по водному пути не осуществляется.

Вопрос восстановления судоходства по магистральному водному пути многократно обсуждался на уровне Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН, министерств транспорта и инфраструктуры, приграничных регионов, исследовательских учреждений Беларуси, Польши, Украины и Германии. Результатом многолетней совместной работы экспертов стал проект «Восстановление магистрального водного пути Е-40 на участке Днепр-Висла: от стратегии к планированию», который реализовывался в 2013 – 2015 годах в рамках программы трансграничного сотрудничества Польша-Беларусь-Украина при финансировании Европейского Союза.

Проект стал важным шагом на пути к воплощению идеи восстановления водного пути Е-40. Благодаря проекту, удалось создать постоянно действующую трехстороннюю Комиссию по вопросам восстановления и деятельности соединения Е-40 и привлечь к подробному рассмотрению этих вопросов экспертов по самым разным направлениям: инженеров, экономистов, юристов, экологов, биологов, гидрологов, социологов, корабельных архитекторов, экспертов по логистике, транспортному моделированию и прогнозированию и многих других.

Брошюра, которую Вы держите в руках, рассказывает о деятельности Комиссии, основных результатах ее работы с момента создания, а также о планах по дальнейшему продвижению идеи восстановления водного пути Е-40.

Вопросы, над которыми работает Комиссия, имеют исключительно большое значение в масштабах всей Европы. Воссоздание воднотранспортного соединения Е-40 даст приграничным регионам Польши, Беларуси и Украины возможность стать центрами мультимодальных перевозок международного значения, позволит разгрузить систему дорог, увеличить объем грузопотоков, проходящих через регионы, способствовать снижению уровня выбросов CO₂ за счет более активного использования водного транспорта и в полной мере использовать уникальный потенциал Вислы, Буга, Припяти и Днепра для развития международного речного туризма.



**Николай
Тимофеевич
КОТЕЦКИЙ**

Председатель
Управляющего комитета
трансграничной Комиссии
по вопросам развития
воднотранспортного
соединения Е-40
на участке Днепр-Висла

Оглавление

О проекте «Восстановление магистрального водного пути Е-40 на участке Днепр-Висла: от стратегии к планированию»	6
О международном магистральном водном пути Е-40	7
Почему восстановление Е-40 актуально и выгодно для трех участвующих стран и для Европейского Союза в целом?	8
О Комиссии по вопросам развития воднотранспортного соединения Е-40 на участке Днепр-Висла.....	10
Структура Комиссии	11
Мероприятия Комиссии	12
Технико-экономическое обоснование восстановления водного пути Е-40	18
Как восстановление водного пути Е-40 повлияет на экономику участвующих стран и всего европейского региона	20
Какие социальные последствия ожидаются в случае восстановления водного пути Е-40.....	24
Какое воздействие восстановление водного пути Е-40 может оказать на окружающую среду Польши, Беларуси и Украины	26
В каком состоянии сегодня находятся разные участки водного пути Е-40 и какую инфраструктуру необходимо построить или усовершенствовать для возобновления судоходства на всех участках	28
Какие есть возможности для финансирования работ по восстановлению водного пути Е-40, как эта идея соотносится с национальным и европейским законодательством, и какие организационные вопросы необходимо будет решить в случае реализации этой идеи.....	34
Предполагаемая стоимость инвестиций, связанных с восстановлением водного пути Е-40	36
Дальнейшие шаги Комиссии по вопросам развития воднотранспортного соединения Е-40 на участке Днепр-Висла	38
Контакты	39

О проекте «Восстановление магистрального водного пути Е-40 на участке Днепр-Висла: от стратегии к планированию»

Финансирование: Европейский Союз, в рамках Программы трансграничного сотрудничества Польша-Беларусь-Украина на 2007-2013 гг.



PL-BY-UA
2007-2013

Общий бюджет проекта: 912 657 €, из них 821 281 € составляет софинансирование ЕС, а 91 376 € – вклад партнеров.

Продолжительность проекта: декабрь 2013 года – декабрь 2015 года.

Участвующие страны: Польша, Беларусь, Украина.

Партнеры проекта:



Республиканское унитарное
эксплуатационно-строительное предприятие
«Днепро-Бугский водный путь»
(Ведущий партнер, Беларусь)



Брестский областной
исполнительный комитет (Беларусь)



Інтэракцыя

Местный фонд содействия
развитию международного диалога
и сотрудничества «Интеракция» (Беларусь)



Волынское областное управление
водных ресурсов (Украина)



Общественная организация «Волынская
ассоциация ученых и инноваторов» (Украина)



Администрация маршалка Люблинского
воеводства в г. Люблине (Польша)



Ассоциация регионального
и местного развития «Прогресс» (Польша)

Основная задача проекта:

Проект был призван определить оптимальный вариант восстановления соединения Е-40 путем разработки всестороннего технико-экономического обоснования, создать постоянно действующую международную комиссию по вопросам восстановления и деятельности соединения Е-40, а также провести работы по продвижению идеи восстановления на международном и национальном уровнях.

Подробнее о проекте:
www.e40restoration.eu

Группа проекта на Facebook:
www.facebook.com/groups/e40restoration/

О международном магистральном водном пути Е-40

Международный водный путь Е-40 соединяет Балтийское море с Черным морем.

Он начинается в Гданьске, затем на польском участке проходит по рекам Висла и Западный Буг, до Тереспоя и дальше до польско-белорусской границы.




В Беларуси водный путь проходит по реке Мухавец, Днепро-Бугскому каналу, рекам Пина и Припять до белорусско-украинской границы.

В Украине водный путь Е-40 образуют реки Припять и Днепр, который ведет до Херсона и Черного моря.

Общая протяженность водного пути составляет более 2000 километров.

Основным препятствием для осуществления судоходства по этому пути является участок между Варшавой и Брестом, который на данный момент не судоходен. Исследования, проведенные в рамках проекта «Восстановление магистрального водного пути Е-40 на участке Днепр-Висла: от стратегии к планированию», показали, что для устранения этого препятствия потребуются строительство нового канала на территории Польши от Варшавы до Бреста, а также ряд строительных и реконструкционных гидротехнических работ на белорусской, польской и украинской территории с целью улучшения судоходности на всем протяжении водного пути Е-40.

Международный водный путь Е-40 пересекает 14 регионов:

-  **в Польше:** Поморское, Мазовецкое, Куявско-Поморское, Подляское и Люблинское воеводства;
-  **в Беларуси:** Брестскую и Гомельскую области;
-  **в Украине:** Черниговскую, Киевскую, Черкасскую, Полтавскую, Кировоградскую, Днепропетровскую, Запорожскую и Херсонскую области.

Общая площадь регионов, через которые проходит путь, составляет 392 949,08 км², проживает в них 28 690 834 человек.



Почему восстановление Е-40 актуально и выгодно для трех участвующих стран и для Европейского Союза в целом?

Проект восстановления международного водного пути Е-40 поддержан на национальном уровне во всех странах-участницах. Кроме этого, важность проекта признана на международном и европейском уровне. Данный проект является первым шагом на пути к улучшению транспортного сообщения в регионе. В долгосрочной перспективе, восстановление водного пути Днепр–Висла позволит регионам Польши, Беларуси и Украины интегрироваться в логистические мультимодальные схемы перевозок, которые будут иметь большое значение не только для коридора, соединяющего Балтийское и Черное моря, но и для коридора Берлин–Москва.

Европейский Союз планирует к 2030 году создать интегрированную транспортную систему, чтобы оптимизировать условия для перевозки людей и грузов путем снижения вреда, наносимого транспортом окружающей среде, и улучшения безопасности. Кроме этого, одним из приоритетов Евросоюза является восстановление и развитие внутренних водных путей, что закреплено в Директиве Европейского парламента и Совета ЕС №1315/2013 от 11.12.2013 «Руководство Союза по развитию транс-европейской транспортной сети».

В частности планируется:

- сократить на 60% выбросы CO₂ к 2050 году по сравнению с 1990 годом;
- перевести на железнодорожные перевозки и перевозки внутренним водным транспортом грузы, перевозимые ныне автомобилями на дальние расстояния (более 300 км), на 30% к 2030 году и 50% в 2050 году;
- довести долю грузоперевозок железнодорожным и внутренним водным транспортом до 30%.

С учетом этих тенденций, можно выделить следующие преимущества восстановления водного пути Е-40:



Восстановленный водный путь позволит перевозить до 6 млн. тонн грузов ежегодно, что обеспечит значительный **рост торговых потоков** между Беларусью, Польшей и Украиной. Учитывая наметившееся в регионе постепенное перераспределение грузовых потоков по видам транспорта, водный путь Е-40 имеет значительный потенциал для дальнейшего роста объемов грузоперевозок.



Воднотранспортное соединение Е-40 также будет **способствовать многосторонней торговле** между странами Европейского Союза и Восточного партнерства, Европой и остальным миром - в частности, со странами бассейна Балтийского и Черного морей.



Инвестиции в современную логистическую инфраструктуру в регионах Беларуси, Польши и Украины приведут к **созданию новых рабочих мест**.



Также эти регионы усилят свою роль **«торговых ворот» в Европейский Союз и Евразийский экономический союз**.



Водный транспорт считается самым экологичным. В расчете на один тоннокилометр эмиссия CO₂ от речного водного транспорта в 1,5 раза меньше, чем от железнодорожного транспорта, и в 5 раз меньше, чем от грузового автомобильного.

О Комиссии по вопросам развития воднотранспортного соединения Е-40 на участке Днепр–Висла



Трансграничная Комиссия по вопросам развития воднотранспортного соединения Е-40 на участке Днепр–Висла с постоянно действующим Секретариатом была учреждена в рамках международной конференции по восстановлению Е-40, которая состоялась в Бресте (Беларусь) 27–28 марта 2014 года.

СОСТАВ КОМИССИИ:

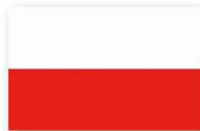
Беларусь



Украина



Польша



Более 70 участников, среди которых представители региональных органов власти, министерств, научно-исследовательских институтов, транспортных, логистических, природоохранных организаций Польши, Беларуси и Украины.

ДЛЯ ЧЕГО КОМИССИЯ СОЗДАНА?

Комиссия разрабатывает и координирует инициативы, связанные с тематикой восстановления водного пути Е-40. В частности, Комиссия:

- **содействует заключению межправительственного соглашения** между Беларусью, Польшей и Украиной по статусу воднотранспортного соединения Е-40 и созданию соответствующей межправительственной Комиссии;
- **проводит консультации** со всеми заинтересованными сторонами на всех этапах планирования и разработки проекта по реконструкции водного пути Е-40;
- **информирует общественность** Беларуси, Польши и Украины о ходе работы по развитию и продвижению проекта восстановления водного пути Е-40, вовлекает общественность в процесс принятия решений;
- **повышает осведомленность** ключевых заинтересованных лиц о проекте и вовлекает их в проект на всех этапах его реализации;
- **создает условия** для включения проекта в перечень приоритетных инициатив, которые подлежат дальнейшему рассмотрению в рамках программ Трансевропейской транспортной сети TEN-T и Восточного партнерства.

РАБОЧИЕ ЯЗЫКИ КОМИССИИ

Русский, белорусский, украинский, польский и английский.



Члены Комиссии возле здания секретариата
(г. Брест, гидроузел «Тришин»), 28 марта 2014 г.
Фото: РУЭСР «Днепро-Бугский водный путь»

Структура Комиссии

Управляющий комитет

главный орган, принимающий решения по деятельности Комиссии:

- определяет состав Секретариата и рабочих групп, а также порядок их работы;
- принимает решения по участию или поддержке проектов и инициатив;
- организует обмен информацией между рабочими группами Комиссии.

Секретариат Комиссии (г. Брест, Беларусь)

административный и координационный орган Комиссии:

- координирует работу Комиссии, оказывает организационную поддержку руководителям рабочих групп;
- обеспечивает взаимодействие между рабочими группами, а также взаимодействие Комиссии с организациями, заинтересованными в тематике восстановления водного пути Е-40;
- обеспечивает информирование общественности о результатах работы Комиссии.

Рабочая группа 1

Развитие водного транспорта и трансграничное экономическое развитие

Рабочая группа 2

Воднотранспортное соединение в контексте пространственного планирования приграничных регионов

Рабочая группа 3

Трансграничные водные ресурсы и экология

Рабочая группа 4

Продвижение идеи о воссоздании водно-транспортного соединения Днепр-Висла на европейском, национальном и региональном уровне

Мероприятия Комиссии

Комиссия провела свою первую сессию **27-28 марта 2014 года**, в ходе международной конференции по планированию восстановления воднотранспортного соединения Е-40 в Бресте (Беларусь), а **21 мая 2014 года** на встрече в Люблине (Польша) эксперты Комиссии согласовали техническое задание, которое легло в основу разработки технико-экономического обоснования восстановления водного пути Е-40.

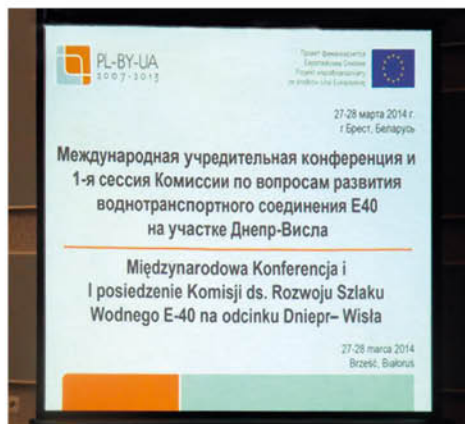


Фото: РУЭСР «Днепро-Бугский водный путь»



Эксперты Комиссии на рабочей встрече в Люблине 21 мая 2014 года.
Фото: РУЭСР «Днепро-Бугский водный путь»

Летом и осенью 2014 года Комиссия занималась активным продвижением идеи восстановления водного пути Е-40 на национальном и европейском уровне. Проект был представлен в польском Сейме на конференции «Балтийское море – Черное море: восстановление водного маршрута Е-40» **22 мая**, на конференции «WaterWays Expo 2014» в Быдгоще (Польша) **10-12 июня**, на парламентской конференции Совета государств Балтийского моря в Ольштыне (Польша).

26 августа, на международной выставке «Транспортная неделя Беларуси» в Минске (Беларусь) **7-9 октября**, а также в рамках «Дней Восточного партнерства» в Брюсселе **5 ноября**.

В июне 2014 года Комиссия объявила международный тендер на разработку технико-экономического обоснования (ТЭО) восстановления водного пути Е-40, а **29 января 2015 года** был подписан контракт с победителем конкурса – международным консорциумом во главе с Морским институтом в Гданьске.

Первые результаты своей работы специалисты и ученые консорциума по разработке ТЭО представили **15-17 июня 2015 года** в Луцке (Украина). Первоначально рассматривались 8 сценариев, в том числе возможность «выпрямления» слишком извилистого и несудоходного сейчас Западного Буга между Варшавой и Брестом. Данное предложение было встречено критикой со стороны Министерства инфраструктуры и развития Польши, а также экологических организаций.

По итогам рабочей встречи в Луцке были согласованы три сценария восстановления пути Е-40, которые предполагают создание искусственного канала между Польшей и Беларусью. Эти варианты детально изучены международным консорциумом и изложены в технико-экономическом обосновании.



*Идея восстановления водного пути Е-40
обсуждается в польском Сейме.
Фото: РУЭСР «Днепро-Бугский водный путь»*



*Обсуждение сценариев восстановления
пути Е-40 в Луцке, Украина.
Фото: РУЭСР «Днепро-Бугский водный путь»*

Мероприятия Комиссии

Следующим этапом стала международная конференция в Польше **29 июля 2015 года**, в которой приняли участие представители Министерства природы Польши и представители Министерства инфраструктуры и развития Польши. Участники конференции рассмотрели, как проходит разработка трех приоритетных сценариев восстановления воднотранспортного соединения Е-40, а также предоставили свои комментарии и рекомендации.

С 9 по 11 ноября 2015 года в Женеве (Швейцария) на 59-й сессии рабочей группы по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН секретариатом Комиссии был представлен проект международной технической помощи «Восстановление магистрального водного пути Е-40 на участке Днепр-Висла: от стратегии к планированию».

17 ноября 2015 года в Бресте (Беларусь) была проведена 2-я сессия Комиссии по вопросам развития воднотранспортного соединения Е-40 на участке Днепр-Висла. В ходе рабочей встречи был определен приоритетный вариант возобновления судоходства на всем протяжении воднотранспортного соединения Е-40, проходящего по Польше, Беларуси и Украине. Согласно выбранному сценарию, на территории Польши должен быть построен искусственный канал длиной около 160 километров, а также осуществлена модернизация и строительство гидротехнических сооружений на польском, белорусском и украинском участках водного пути Е-40 – на Висле, Днестре, Припяти и Днестро-Бугском канале.



Участники конференции в Варшаве.
Фото: РУЭСР «Днепр-Бугский водный путь»



Презентация проекта на 59-й сессии рабочей группы по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН в Женеве.
Фото: РУЭСР «Днепр-Бугский водный путь»

15 декабря 2015 года в Люблине состоялся Экологический форум, на котором были представлены результаты работы консорциума и обсуждены возможные риски для окружающей среды, связанные с развитием речного судоходства между Балтикой и Черным морем. По мнению экологов, необходимо более подробно рассматривать вопрос о том, как восстановление и использование водного пути E-40 повлияет на водный режим и биоразнообразие образующих его рек: Вислы, Западного Буга, Припяти и Днестра, вдоль которых расположено большое количество природоохранных территорий, в том числе и международного значения.

Третья сессия Комиссии прошла **16 декабря 2015 года**. По итогам сессии была принята Резолюция о поддержке мероприятий, направленных на восстановление и развитие магистрального водного пути международного значения E40, а также подписан обновленный Регламент работы Комиссии. При составлении Резолюции учитывались и замечания, озвученные экологическими организациями в Люблине.

Отдельные ее пункты призывают провести комплексные исследования по оценке воздействия на окружающую среду (ОВОС) для всего соединения E-40 и представить меры по ограничению негативного экологического воздействия.



Оживленная дискуссия во время экологического форума в Люблине. Фото: РУЭСП «Днепро-Бугский водный путь»



*Подписание обновленного Регламента работы трансграничной Комиссии по вопросам развития водотранспортного соединения E40 на участке Днепр-Висла.
Фото: РУЭСП «Днепро-Бугский водный путь»*

Мероприятия Комиссии

На конец 2015 года Комиссия достигла значительных успехов в продвижении идеи восстановления водного пути Е-40.

НА РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ

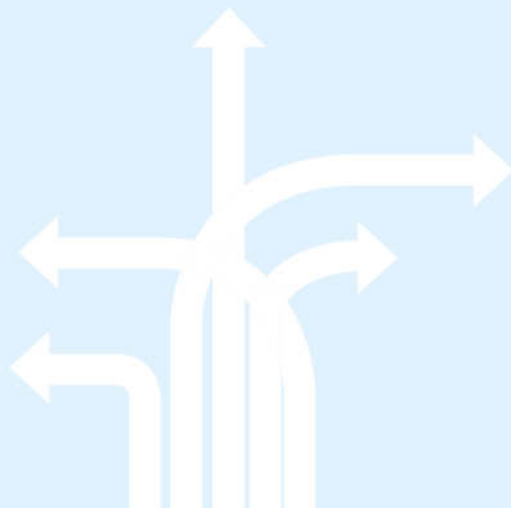
Вопрос восстановления водного пути Е-40 обязались включить в свои стратегии развития 10 региональных органов власти Польши, Беларуси и Украины:

- **в Польше:** Куявско-Поморское, Мазовецкое, Люблинское, Поморское и Варминьско-Мазурское воеводства;
- **в Беларуси:** Брестская и Гомельская области;
- **в Украине:** Одесса, Волынская, Одесская и Херсонская области.

НА НАЦИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ

Министерства трех стран (**Министерство инфраструктуры Украины, Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Министерство морского хозяйства и внутренних водных путей Польши**) включили водный путь Е-40 в национальные стратегии развития транспортной отрасли, а именно:

- **Стратегия инновационного развития транспортной отрасли Республики Беларусь до 2030 года;**
- **Стратегический план развития речного транспорта в Украине на период до 2020 г.;**
- **Концепция стратегии развития внутренних водных путей Польши на 2016-2020 годы с перспективой до 2030 года.**



НА МЕЖДУНАРОДНОМ УРОВНЕ



Министерства трех стран обязались продолжить усилия по включению проекта восстановления водного пути Е-40 в стратегические документы Трансъевропейской транспортной сети TEN-T, а также продвигать эту идею в рамках Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП);



Беларусь и Украина предложили Европейской Комиссии включить проект восстановления водного пути Е-40 в список приоритетных проектов Восточного партнерства в сфере транспорта, которые будут поддержаны Европейским Союзом в рамках политики модернизации;



Рабочая группа по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН предложила поддержку в проведении мероприятий, связанных с продвижением идеи восстановления водного пути Е-40.

Технико-экономическое обоснование восстановления водного пути Е-40

ЧТО ТАКОЕ ТЭО?

Технико-экономическое обоснование (ТЭО) – это обширный документ, в котором подробно изучены экономические, социальные, технические, экологические и финансовые аспекты воссоздания водной магистрали Е-40. ТЭО дает подробные ответы на вопросы, зачем восстанавливать водный путь Е-40, как это лучше сделать, сколько это будет стоить и каких последствий следует ожидать.

ДЛЯ ЧЕГО ОНО БЫЛО РАЗРАБОТАНО?

Основная цель подготовки технико-экономического обоснования – предоставить международным организациям, правительствам трех стран и региональным органам власти рекомендации о мерах, которые необходимо предпринять для того, чтобы восстановить и развивать водный путь Е-40 экологически и экономически устойчивым способом. Ожидается, что предлагаемые меры восстановления водного пути Днепр-Висла будут интегрированы в европейские, национальные и региональные стратегии и программы развития.

Технико-экономическое обоснование должно стать фундаментом для дальнейшей работы по планированию и разработке проектной документации для строительных работ, необходимых для восстановления водного пути Е-40.

КТО ЗАНИМАЛСЯ РАЗРАБОТКОЙ ТЭО И КАК БЫЛА ПОСТРОЕНА РАБОТА?

Разработка ТЭО началась в январе 2015 года. За проведение исследования взялся международный консорциум из пяти организаций во главе с Морским институтом в Гданьске. В состав консорциума также вошли:

- Институт экономики перевозок и логистики (Германия);
- Государственный проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт морского транспорта «ЧерноморНИИпроект» (Украина);
- Европейско-украинское агентство по бизнесу и инновациям (Германия);
- Национальная академия наук Беларуси.

Для проведения всех необходимых работ консорциум, как победитель международного тендера, получил 365 тысяч евро из средств бюджета проекта «Восстановление магистрального водного пути Е-40 на участке Днепр-Висла: от стратегии к планированию».

На протяжении всего 2015 года команда экспертов консорциума, состоящая из гидрологов, гидрографов, специалистов по навигации, геологов, инженеров, экономистов, социологов, экологов, биологов, логистов и других узких специалистов, занималась всесторонним исследованием вопросов, связанных с перспективой восстановления водной магистрали Е-40.

Контроль над ходом работы осуществляла Комиссия по вопросам развития водного пути Е-40: промежуточные отчеты по разработке ТЭО рассматривались на заседаниях рабочих групп Комиссии, дорабатывались с учетом поступивших замечаний и утверждались на сессиях Комиссии. Итоговый отчет по ТЭО прошел дополнительную независимую оценку. Авторитетный профильный эксперт Вилиам Зондаг был рекомендован ЕЭК ООН. В результате мониторинга, экспертом было сделано заключение, о соответствии Исследования современным стандартам, а также о достижении ожидаемых результатов.

КАКУЮ ИНФОРМАЦИЮ МОЖНО НАЙТИ В ТЭО?

В ТЭО проанализированы существующие грузопотоки, логистические схемы и технические характеристики водного пути Е-40, детально рассчитаны экономические эффекты и инвестиционные затраты, а также изучено влияние строительства на социальное развитие и состояние окружающей среды трансграничных территорий с учетом законодательства Беларуси, Польши и Украины.

Помимо рассмотрения целесообразности использования водного пути Е-40, документ предлагает три альтернативных варианта восстановления самого проблемного участка трассы – от реки Висла до реки Мухавец.

Кроме того, в исследовании представлены рекомендации по комплексному использованию восстановленного пути Е-40, в том числе с точки зрения развития туризма, создания рекреационных зон и использования альтернативных источников энергии.

На последующих страницах представлена более подробная информация о содержании ТЭО – а именно, его глав, дающих ответы на следующие вопросы:

- Как восстановление водного пути Е-40 повлияет на экономику участвующих стран и всего европейского региона?
- Какие социальные последствия ожидаются в случае восстановления водного пути Е-40?
- Какое воздействие восстановление водного пути Е-40 может оказать на окружающую среду Польши, Беларуси и Украины?
- В каком состоянии сегодня находятся разные участки водного пути Е-40 и какую инфраструктуру необходимо построить или усовершенствовать для возобновления судоходства на всем протяжении водного пути?
- Какие есть возможности для финансирования работ по восстановлению водного пути Е-40, как эта идея соотносится с национальным и европейским законодательством, и какие организационные вопросы необходимо будет решить в случае реализации этой идеи?

Если Вас заинтересует представленная ниже информация и Вы захотите узнать больше о выводах, сделанных консорциумом, предлагаем Вам обратиться в Секретариат Комиссии (см. раздел «Контакты»).

Анализ транспортной и рыночной экономики, или Как восстановление водного пути Е-40 повлияет на экономику участвующих стран и всего европейского региона

В ЭТОМ РАЗДЕЛЕ ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО ОБОСНОВАНИЯ:

- ◆ Описана **экономическая ситуация** и проведен анализ рынка приграничных регионов Польши, Беларуси и Украины на настоящий момент. Представлены данные о том,
 - с кем торгуют партнерские страны и регионы;
 - какие товары в основном перевозятся (структура грузов), в каких объемах и какими видами транспорта.
- ◆ Описан **потенциал транзита грузов**:
 - Рассмотрена возможность перевозки товаров из стран Западной Европы, особенно бассейна Балтийского моря, Нидерландов и Норвегии в страны бассейна Черного моря, а также дальше в страны Азии транзитом через Польшу, Беларусь и Украину.
 - Представлена информация о предполагаемых маршрутах транзита, потенциальной структуре грузов и объеме перевозок.
 - Рассмотрена возможность использования морских портов, расположенных на территориях, тяготеющих к водному пути Е-40, а также интеграции с международным водным путем Е-70, который соединяет Одер с Вислой.
- ◆ Разработана **транспортная модель маршрута Е-40** вместе с прилегающим автомобильным и железнодорожным транспортом, проанализированы **связи грузов**, а также сделан **прогноз грузовых перевозок** для отдельных портов на 10, 20 и 30 лет.
- ◆ Высчитаны и предложены **размеры ставок за перевозки**, которые мог бы предложить перевозчик внутренним водным транспортом по маршруту Гданьск – Херсон.
- ◆ Рассчитаны **затраты на эксплуатацию шлюзов**, а также **прибыль с эксплуатации канала**, соединяющего Вислу с Мухавцем.
- ◆ Проведен **анализ затрат и выгод** от реализации трех альтернативных вариантов инвестиционного проекта по строительству канала, который соединит Вислу с Мухавцом, тем самым устранив основное недостающее звено водного пути Е-40, препятствующее возобновлению судоходства от Гданьска до Херсона.

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО АНАЛИЗА:

- ◆ На данный момент доля использования внутреннего водного транспорта для транспортировки грузов в Польше, Беларуси и Украине очень мала и не превышает 1%. Вместе с тем, в период с 1970 по 1990 годы доля таких перевозок была существенно выше. Это указывает на уже имеющийся потенциал развития (кадры, инфраструктура, законодательная база) и дает основания ожидать быстрого роста грузоперевозок водным транспортом в случае вложения инвестиций.

Доля внутреннего судоходства в грузовых перевозках в ЕС и странах вдоль водного пути Е-40

Наименование	Железные дороги		Автомобильные дороги			Внутреннее судоходство
	%	млн тонн	%	млн тонн		%
ЕС (28 стран)	17,80%	1398	75,40%	5924	526	6,70%
Польша	12,60%	231	84,00%	1493	4,6	0,38%
Украина	24,12%	457	68,48%	1260	4	0,23%
Беларусь	29,71%	154	40,85%	189	4	0,96%

Источник: Разработка на основании данных: Eurostat и GUS

- ◆ Проведенный в рамках ТЭО анализ грузопотоков показывает, что спрос на грузовые перевозки водным путем Е-40 после его восстановления может составить 6 миллионов тонн в год. Такой объем грузоперевозок позволит обеспечить рентабельность инвестиций, направленных на восстановление водного пути. Принимая во внимание, что профильные министерства Польши и Украины оценивают потенциал ежегодных грузоперевозок по Висле и Днепру в 25 и 15 миллионов тонн соответственно, и учитывая перспективу перенаправления на международный водный путь Е-40 части транзитных грузов, которые сейчас следуют по евроазиатскому транспортному коридору (ТРАСЕКА), можно предположить, что водный путь Е-40 имеет значительный потенциал для роста объемов грузоперевозок.

При составлении прогноза спроса на грузовые перевозки учитывались не только перспективные объемы контейнерных перевозок, но и уже существующие массовые грузы, расположенные в зоне тяготения водного пути Е-40. В Польше это уголь, в Беларуси – калийные соли, продукты нефтепереработки, каменная продукция, в Украине – продукты металлообработки, зерно и другие виды грузов.

Структура видов товаров, перевозимых по водному пути Е-40, будет следующей:

- уголь – 20%,
- руды – 17%,
- строительные материалы – 35%,
- химикалии и удобрения – 13%,
- сельскохозяйственные и лесные продукты – 7%,
- машины и оборудование – 5%,
- прочие – 3%.

Анализ транспортной и рыночной экономики, или Как восстановление водного пути Е-40 повлияет на экономику участвующих стран и всего европейского региона

- ◆ Перевозка товара водным путем Е-40 займет больше 14 дней – это дольше, чем автомобильным или железнодорожным транспортом. Но чем дальше расстояние и чем тяжелее груз – тем более выгодными становятся перевозки водным транспортом, ведь на этой трассе одна баржа может заменить 40 грузовиков, приспособленных для перевозки контейнеров. Преимущество внутреннего водного транспорта становится заметным при транспортировке грузов на расстояние более 500 км.

Предлагаемая стоимость перевозки 40 контейнеров 40' от Гданьска до Херсона



- ◆ Предлагаемый уровень сборов за пользование водным путем:

- 15,9 за одно шлюзование товарного судна на канале Висла-Мухавец;



- ставка за пользование каналом: 0,024–0,026 за 1 км сорокафутового контейнера.


$$40' \times 1 \text{ км} = 0,024-0,026 \text{ €}$$

Предлагаемые тарифы ниже, чем на водных путях Западной Европы, но позволяют достичь на выбранном варианте трассы прибыли, которая будет выше ежегодных эксплуатационных расходов водного пути согласно принципу «пользователь платит».

- ◆ Что касается трех альтернативных вариантов строительства канала между Вислой и Мухавцем, то экономически более выгодным является третий вариант канала (**Южная трасса**), проходящий от реки Висла в районе устья реки Вепш до реки Мухавец в районе Бреста (см. карту на стр. 31).
- ◆ Развитие внутреннего судоходства в участвующих странах и их включение в сеть международных судоходных маршрутов будет способствовать развитию различных отраслей экономики:
 - интермодальные перевозки;
 - туризм;
 - логистика;
 - современные секторы энергетики, в том числе гидроэнергетика.
- ◆ Внутреннее судоходство может стать частью транспортной системы городских агломераций, а речные порты и транспортные компании будут являться экономическими субъектами, создающими новые рабочие места.
- ◆ Новые возможности, которые создаст судоходный транспортный коридор Балтика – Черное море, принесут экономическую и политическую пользу не только странам, расположенным вдоль пути E-40, но и непосредственно прилегающим к нему регионам.
- ◆ Появится возможность получения финансовой поддержки в транснациональных проектах, направленных на увеличение пропускной способности транспортных сетей в основных для Европейского Сообщества направлениях.

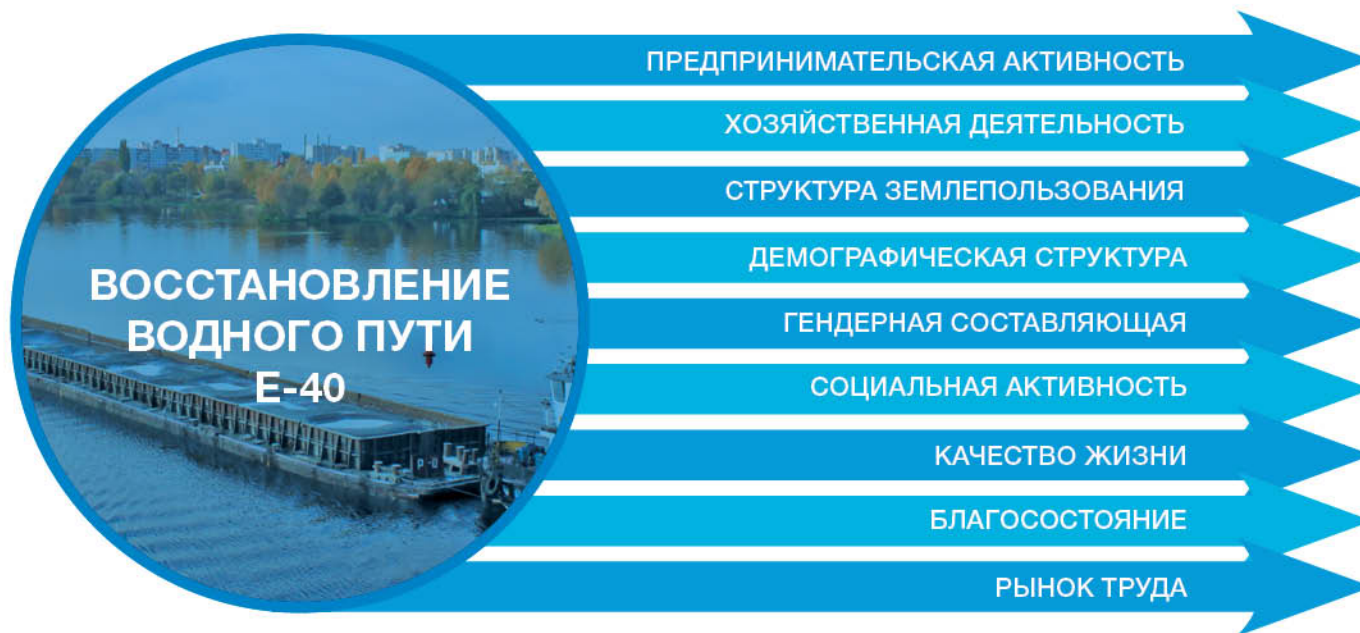


Впадение реки Брда в Вислу. Фото: Lech Grzywacz

Оценка социально-экономического воздействия, или Какие социальные последствия ожидаются в случае восстановления водного пути Е-40

В ЭТОМ РАЗДЕЛЕ ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО ОБОСНОВАНИЯ:

- ◆ Дан краткий социально-экономический обзор приграничных регионов Польши, Беларуси и Украины:
 - рассмотрена **демографическая ситуация** и сделан вывод о тенденции к снижению численности населения.
 - проанализирован **уровень экономического развития**, который в целом охарактеризован как низкий.
 - приведены данные относительно **занятости населения** в городах и сельских территориях.
- ◆ Проанализировано **возможное воздействие** восстановления и функционирования водного пути Е-40 на разные сферы социального развития, а именно:



ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ ОЦЕНКИ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ:

- ◆ Оценка социального воздействия восстановления водного пути Е-40 однозначно положительна. Восстановление водного Е-40 принесет положительные импульсы для развития экономики, туризма, демографии и профессиональной активности жителей.
- ◆ В частности, от восстановления водного пути Е-40 ожидаются следующие социально-экономические выгоды:
 - создание новых привлекательных рабочих мест;
 - улучшение материального положения и уровня жизни населения;
 - устойчивое экономическое развитие городов и регионов;
 - дешевый транспорт;
 - экологические перевозки грузов, понижение выбросов транспорта в атмосферу;
 - повышение энергетической эффективности;
 - улучшение территориальной сплоченности стран и получение новых возможностей для их интеграции.
- ◆ Можно также ожидать широкого спектра эффектов, финансовую ценность которых трудно или невозможно определить. Они включают в себя, в частности:
 - улучшение защиты от наводнений;
 - улучшение водоснабжения населения, промышленности, сельского хозяйства;
 - повышение инвестиционной привлекательности региона;
 - развитие отраслей промышленности, связанных со строительством, ремонтом и эксплуатацией плавсредств.

Оценка экологической ситуации и предположения касательно экологического воздействия, или Какое воздействие восстановление водного пути Е-40 может оказать на окружающую среду Польши, Беларуси и Украины



В ЭТОМ РАЗДЕЛЕ ТЕХНИКО- ЭКОНОМИЧЕСКОГО ОБОСНОВАНИЯ:

Сделан подробный обзор экологической ситуации и природной ценности белорусского, польского и украинского участка водного пути Е-40: указаны расположенные вдоль водного пути Е-40 заказники и охраняемые территории, которые могут быть затронуты при восстановлении водного пути, с особым акцентом на территории сети «Natura 2000».

*Территории сети «Натура 2000»
и три варианта планируемого водного пути
Источник: Отдел экологии Морского института в Гданьске.
Собственная разработка*

◆ Проведен анализ состояния окружающей среды для трех альтернативных вариантов трассы Е-40 на участке Висла – Мухавец с учетом:

- геоморфологических условий и условий осадконакопления, включая качество наносов;
- качества воды;
- флоры с учетом охраняемых видов;
- фауны – беспозвоночных, рыб, млекопитающих, птиц, с учетом охраняемых видов и миграционных коридоров для рыб и птиц;
- особо охраняемых территорий, включая территории сети «Натура 2000»;
- ландшафта;
- акустического климата;
- атмосферного воздуха;
- исторических и археологических памятников.

- ◆ Определены **места обитания и виды** в зоне трассы водного пути Е-40, а также в 10-километровой буферной зоне (5 км по обе стороны водного пути).
- ◆ Для **каждого из участков** международного водного пути Е-40 (польского, белорусского и украинского), а также для всего водного пути сделаны предположения касательно того, какое **воздействие на окружающую среду** окажут:
 - строительные и реконструкционные работы: строительство канала между Вислой и Муховцем, модернизация участка природного водотока, строительство шлюзов, портов, водохранилищ, подъездных дорог на протяжении всего водного пути;
 - эксплуатация водного пути: влияние обеспечения каналов водой, интенсивность судоходства, модернизация существующих участков водного пути, шлюзов, портов и водохранилищ, работы по содержанию фарватера и уходу за технической инфраструктурой.

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ ОЦЕНКИ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ СИТУАЦИИ:

- ◆ Частичное перераспределение перевозок товаров с автомобильного и железнодорожного транспорта на речной транспорт уменьшит нагрузку на окружающую среду.
- ◆ При этом восстановление водного пути Е-40 может оказывать определенное воздействие на окружающую среду и речные экосистемы, особенно на территориях сети Natura 2000. Поэтому меры по активизации транспортного использования водного пути должны осуществляться с обязательным учетом такого воздействия.
- ◆ Применение соответствующих технологий, технических решений и компенсационных мер может свести экологические риски к минимуму.
- ◆ Обязательным условием для начала проектировочных работ является более детальное исследование, содержащее всестороннюю оценку воздействия на окружающую среду (ОВОС) в соответствии с законодательством ЕС и законодательствами Беларуси, Польши и Украины.
- ◆ Более детально должен быть рассмотрен вопрос об особенностях проведения путевых работ в Чернобыльской зоне. В частности, необходимо разработать комплекс мероприятий по предотвращению выноса радионуклидов за пределы зоны отчуждения.
- ◆ На дальнейших стадиях реализации проекта необходимо проводить общественные консультации и принимать во внимание мнение местного сообщества и природоохранных организаций.

Технические и навигационные аспекты водного пути Е-40, или В каком состоянии сегодня находятся разные участки водного пути Е-40 и какую инфраструктуру необходимо построить или усовершенствовать для возобновления судоходства на всех участках

В ЭТОМ РАЗДЕЛЕ ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО ОБОСНОВАНИЯ:

- Дана подробная техническая характеристика украинского, белорусского и польского участков водного пути Е-40, представлены схемы с описанием интенсивности движения, количества шлюзов, навигационной характеристики и указанием расстояния между портами.



Схема международного водного пути Е-40 на участке Гданьск – Тересполь
Источник: Морской институт в Гданьске – Отдел экономики и права. Собственная разработка

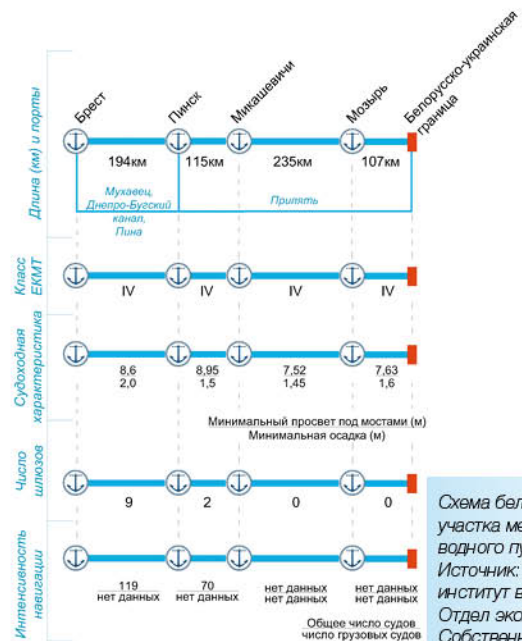


Схема белорусского участка международного водного пути Е-40
Источник: Морской институт в Гданьске – Отдел экономики и права. Собственная разработка

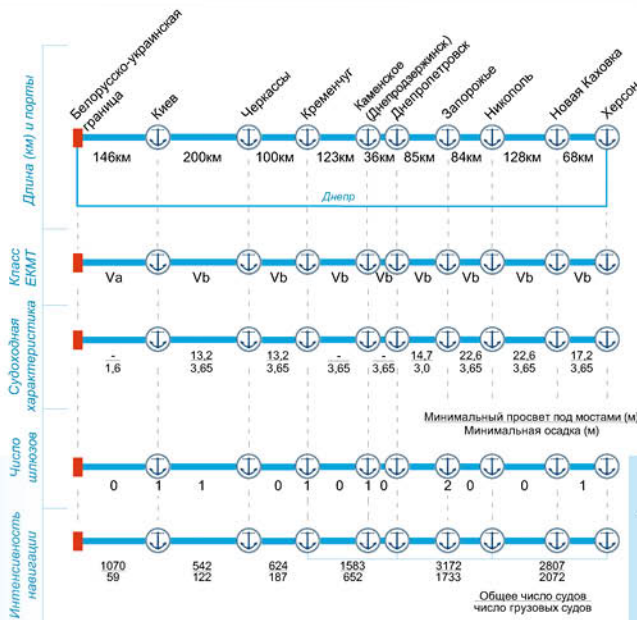
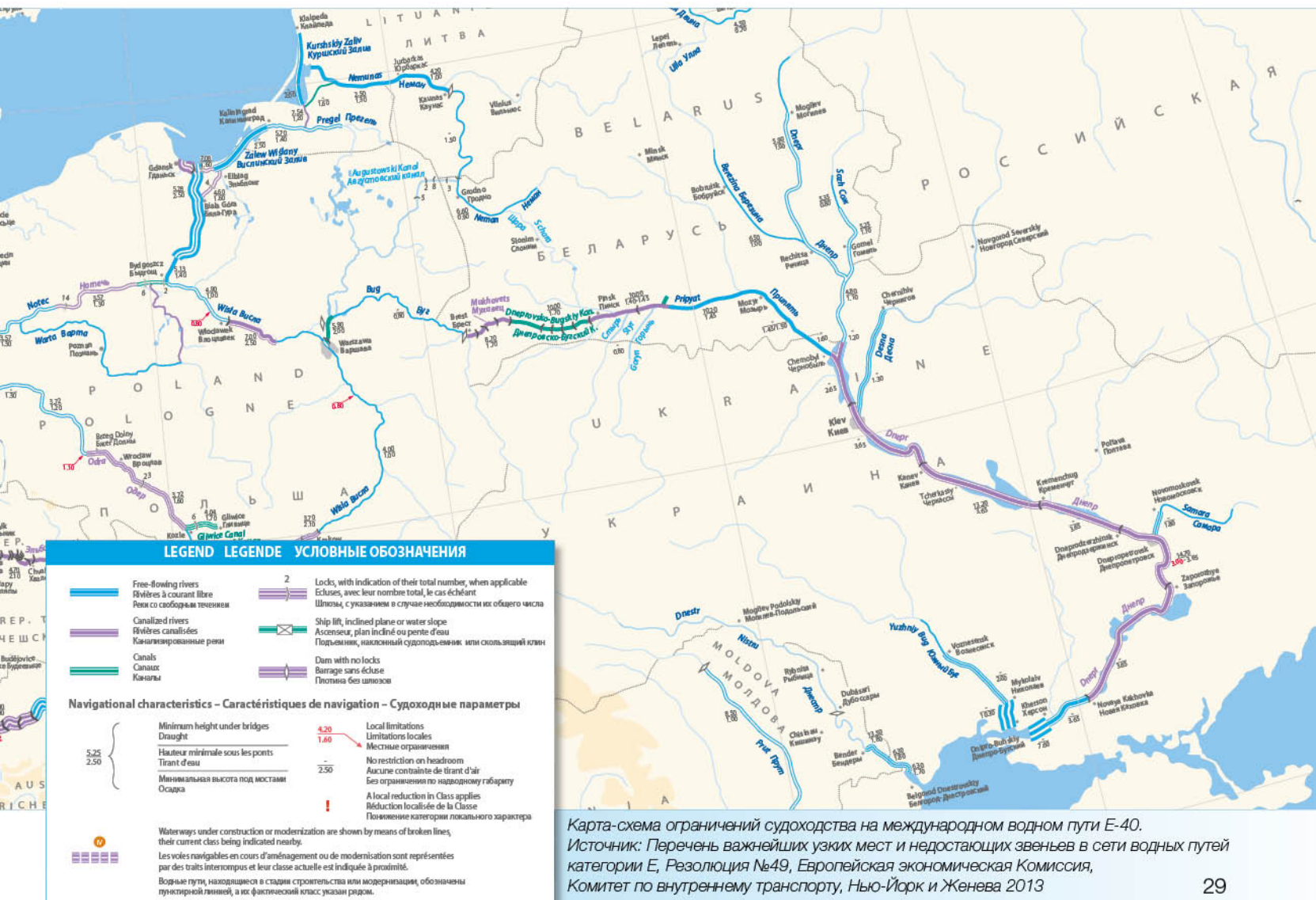


Схема украинского участка международного водного пути Е-40
Источник: Морской институт в Гданьске – Отдел экономики и права. Собственная разработка

◆ Перечислены и описаны все **узкие места и недостающие звенья** на протяжении всего водного пути Е-40.



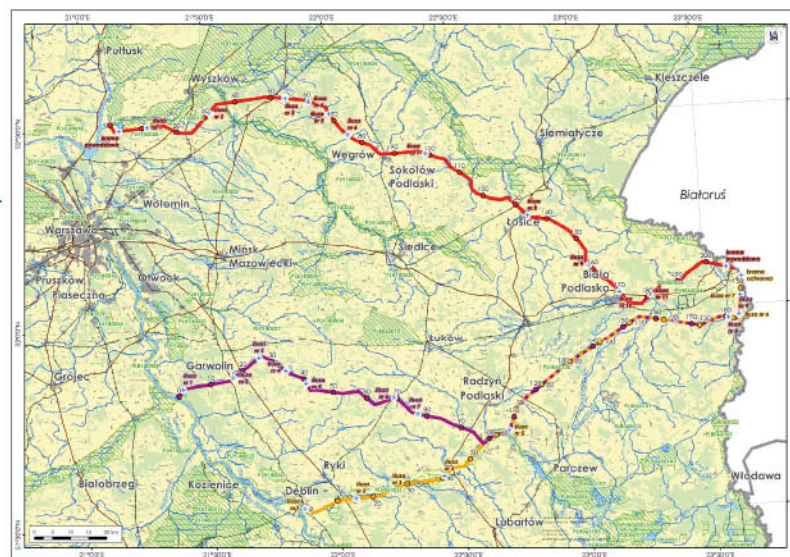
Технические и навигационные аспекты водного пути Е-40, или В каком состоянии сегодня находятся разные участки водного пути Е-40 и какую инфраструктуру необходимо построить или усовершенствовать для возобновления судоходства на всех участках

- ◆ Отдельно рассмотрены участки на территории Польши, Беларуси и Украины, на которых в целях восстановления судоходства потребуется проведение дополнительных работ.
- ◆ Проанализированы **технические характеристики плавсредств**, которые могут быть использованы на восстанавливаемом участке водного пути Е-40, предложены концепции мультимодального речного порта, пассажирских и грузовых терминалов.
- ◆ Проведены **гидрографические и гидрологические исследования бассейнов рек**, образующих водный путь Е-40: проанализирован водный режим, размещение водохранилищ, а также способы удовлетворения потребности в воде.



Панорама реки Днепр в районе города Киев
Фото: larastock Сергей Завальнюк

- ◆ Так как строительство нового канала Висла – Мухавец является основным и самым масштабным инфраструктурным компонентом проекта, который потребует детального планирования и значительных инвестиций, то этому вопросу в ТЭО уделено особое внимание. Определены необходимые размеры и технические характеристики проектируемого судоходного канала и проанализированы три наиболее реалистичных варианта маршрута нового канала:



Три варианта канала Висла-Мухавец с размещением шлюзов.
Источник: Морской институт в Гданьске. Собственная разработка.

СЕВЕРНАЯ ТРАССА

207,8 км

Водохранилище Дембе (Зегжинское озеро) – Долина нижнего течения р. Западный Буг – Воломинская равнина – Седлецкая возвышенность – Луковская равнина – Ломаское углубление – Коденская равнина – Брестское Полесье – р. Западный Буг в окрестностях г. Тересполь – устье р. Мухавец в окрестностях г. Брест

ПРОМЕЖУТОЧНАЯ ТРАССА

195,9 км

устье р. Вильга в р. Вислу – Долина средней Вислы – Гарволинская равнина – Желеховская возвышенность – Луковская равнина – Древняя долина р. Вепш – Быстшица – Парчевская равнина – Канал Вепш-Кшна – Ломаское углубление – Коденская равнина – Брестское Полесье – р. Западный Буг в окрестностях г. Тересполь – устье р. Мухавец в окрестностях г. Брест

ЮЖНАЯ ТРАССА

159,6 км

устье р. Вепш в Вислу – Долина средней Вислы – Древняя долина р. Вепш – Парчевская равнина – Ломаское углубление – Коденская равнина – р. Западный Буг в окрестностях г. Тересполь – устья р. Мухавец в окрестностях г. Брест

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ АНАЛИЗА ТЕХНИЧЕСКИХ И НАВИГАЦИОННЫХ АСПЕКТОВ ВОДНОГО ПУТИ Е-40:

◆ Восстановление водного пути Е-40 технически осуществимо при выполнении ряда условий, действий и усилий:

на польском участке:

- Нижняя и Средняя Висла: необходимо строительство каскада плотин;
- Участок Висла – Тересполь: необходимо строительство нового канала Висла-Тересполь, который соединит русла Вислы и Западного Буга через территории Мазовецко-Подляской низменности и Полесья.

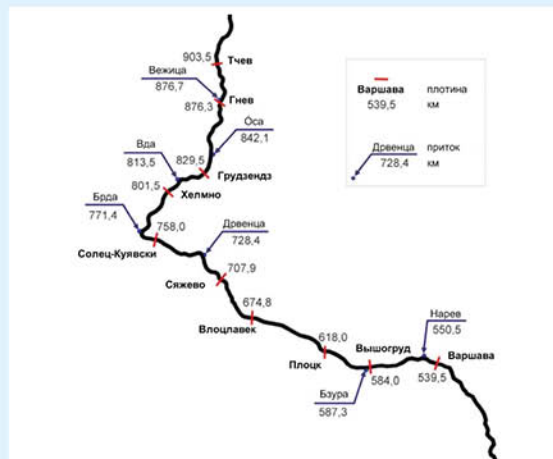


Схема каскада нижней Вислы с обозначением плотин
Источник: Гидродинамическая модель нижней Вислы с учетом каскада плотин. Гданьский технический университет, Факультет гражданского и экологического инжиниринга, Гданьск, 2014 г.

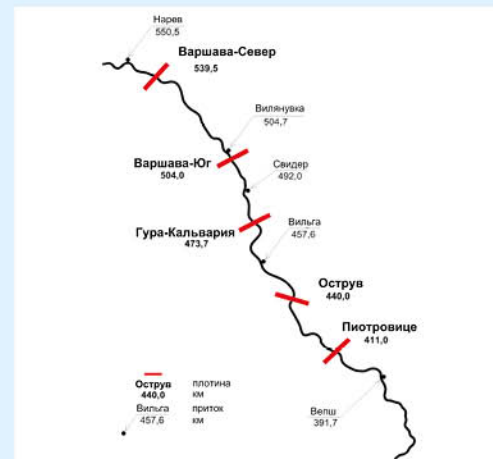


Схема каскада средней Вислы с обозначением плотин
Источник: Морской институт в Гданьске – Отдел экономики и права. Собственная разработка на основании концепции каскада средней Вислы 1963 г.

на белорусском участке:

- соединение между новым каналом (Висла – Тересполь) и рекой Мухавец: необходимо проведение путевых работ по исторически сформированному водному пути на территории города Бреста (от реки Мухавец – по существующему руслу – до реки Буг), чтобы соединить польский участок водного пути Е-40 с белорусским;

Схема судоходного соединения главного водного пути Е-40, проходящего через территорию г. Брест историческим путем (от реки Мухавец современным руслом до реки Западный Буг)
Источник: Материалы 2-го заседания Комиссии по вопросам развития водного пути Е-40 в г. Брест, 17 ноября 2015 г.



- Днепро-Бугский канал: требуется реконструкция некоторых гидротехнических сооружений Восточного склона (судоходных шлюзов, водосбросов);

- река Припять: необходимо строительство 3 новых гидроузлов, а также проведение отдельных puteвых работ с учетом минимизации возможных негативных последствий для окружающей среды.

Вариант регулировки р. Припять, предполагающий строительство трех плотин.
Источник: РУЭСП «Днепробугводпуть»



на украинском участке:

- река Припять: необходимы углубительные работы на некоторых участках;
- река Днепр: необходима модернизация шести шлюзов.

- Наиболее важным условием успеха проекта является восстановление судоходности на польской части водного пути Е-40, включая создание условий для массовых перевозок грузов Вислинским водным путем, а также строительство нового канала, который соединит польский и белорусский участок водного пути Е-40.

- Из трех предлагаемых вариантов маршрута канала Висла-Мухавец оптимальным является третий вариант (Южная трасса), проходящий от реки Висла в районе устья реки Вепш до реки Мухавец в районе Бреста (см. карту на стр. 31)

- После проведения всех необходимых работ на протяжении водного пути Е-40 можно будет использовать плавсредства со следующими характеристиками:

- на реконструируемом польском участке: с осадкой 2,5 м (сейчас на значительном протяжении польского участка – менее 1 м);

- на белорусском участке: в течение 5 лет после начала строительных работ – до 2 м; в течение 15 лет – до 2,4 м (сейчас 1,25 – 1,6 м);

- на украинском участке (Днепр): 3,0 – 4,1 м.

- Расчеты подтверждают теоретическую возможность достаточного водообеспечения проектируемого канала Висла – Мухавец. Но дальнейшая разработка проекта системы водоснабжения требует дополнительных исследований, учитывающих возможные изменения климата и включающих вопросы использования трансграничных водных ресурсов.

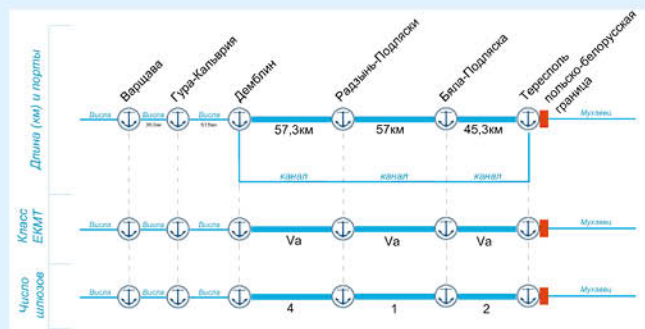


Схема международного водного пути на участке Висла – Тересполь: Вариант 3
Источник: Морской институт в Гданьске – Отдел экономики и права.
Собственная разработка

Финансовые, правовые и институциональные аспекты водного пути Е-40,
или Какие есть возможности для финансирования работ по восстановлению водного
пути Е-40, как эта идея соотносится с национальным и европейским законодательством,
и какие организационные вопросы необходимо будет решить в случае реализации этой идеи

В ЭТОМ РАЗДЕЛЕ ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО ОБОСНОВАНИЯ:

- ◆ Проведена **оценка воздействия** современного финансового кризиса на стоимость кредита и финансовую рентабельность проекта.
- ◆ Проведен **обзор финансовых учреждений**, которые могли бы предоставить средства для реализации проекта по восстановлению водного пути Е-40.
- ◆ Изучен **опыт других стран**, а также проведено сравнение проекта по восстановлению водного пути Е-40 с другими подобными проектами в Европе – в первую очередь, с точки зрения их стоимости и возможностей финансирования.
- ◆ Проведен обширный **обзор документов и правовых актов**, применимых в случае воссоздания водного пути Е-40 с точки зрения международных соглашений, документов ЕС и национального законодательства Республики Беларусь, Польши и Украины.

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ АНАЛИЗА ФИНАНСОВЫХ, ПРАВОВЫХ И ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫХ АСПЕКТОВ ВОДНОГО ПУТИ Е-40:

- ◆ В условиях нынешнего финансового кризиса проект имеет хорошие шансы на кредит от государственных и частных банков, а также частных предприятий.
- ◆ Инвестиции, связанные с восстановлением водного пути Е-40, могут найти финансирование из ряда источников:
 - фонды Европейского Союза;
 - национальные бюджеты;
 - льготные кредиты международных финансовых учреждений;
 - частный капитал

- ◆ Особенно перспективным источником финансирования представляется Европейский фонд стратегических инвестиций. Необходимо направить усилия на то, чтобы внести эти инвестиции в список работ, которые в будущей перспективе могут быть профинансированы из бюджета ЕС.
- ◆ Анализ документов и правовых актов не выявил существенных правовых преград, не позволяющих принять меры для восстановления водного пути Е-40. Эти документы подчеркивают важность развития внутреннего судоходства для снижения внешних издержек транспорта, в частности, для сокращения выбросов и смягчения последствий изменений климата.
- ◆ Очень большое значение имеет участие национальных правительств в реализации проекта восстановления водного пути Е-40 (особенно на участке от реки Мухавец до Вислы).
 - Во-первых, для того, чтобы остановить деградацию водных путей и улучшить их состояние, необходимо последовательно осуществлять государственную политику, направленную на поддержку развития внутреннего судоходства, и обеспечить адекватную финансовую поддержку этой деятельности.
 - Во-вторых, очень желательно участие государства в финансировании проекта восстановления водного пути Е-40 – независимо от того, что все другие виды поддержки этого проекта также увеличат шансы на получение кредита на льготных условиях, а также повысят интерес к проекту других стран и учреждений в Европе.
- ◆ Процесс восстановления водного пути Е-40 будет более организованным в случае подписания Польшей, Беларусью и Украиной межправительственного соглашения о создании соответствующей Речной Комиссии.
- ◆ Чтобы эффективно развивать судоходство на всем водном пути Е-40 и включить его в европейские транспортные сети, усилия всех заинтересованных сторон должны быть направлены на продвижение восприятия водного пути Е-40 в целом, а не только его отдельных национальных участков.



Впадение Вислы
в Гданьский залив.
Фото: PZGW Gdask



Государственное
предприятия водных
путей «Укрводпуть».
Фото ГП «Укрводпуть»



Днепро-Бугский
водный путь.
Гидроузел №1 Дубой.
Фото РУЭСР
Днепро-Бугский водный путь

Предполагаемая стоимость инвестиций, связанных с восстановлением водного пути Е-40

ПО ОЦЕНКАМ ЭКСПЕРТОВ, ДЛЯ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ВОДНОГО ПУТИ Е-40 ПОТРЕБУЮТСЯ СЛЕДУЮЩИЕ СРЕДСТВА:

Работы на белорусской части:

- реконструкция существующих гидротехнических сооружений на восточном склоне Днепро-Бугского канала: **19,5 млн €**;
- путевые работы по созданию увеличенных габаритов фарватера, предусматривающих осадку судов на уровне 2,4 м: **5 млн €**;
- строительство новых гидроузлов на реке Припять, включающих судоходные шлюзы, соответствующих параметрам IV класса по международной классификации: **55–120 млн €**;
- создание судоходного участка международного водного пути Е-40 на польско-белорусской границе: **5–15 млн €**;
- модернизация водопитающей системы Днепро-Бугского канала – строительство водохранилища «Жировское»: **11,7 млн €**

ИТОГО*

96,2–171,2 млн €

* без учета затрат на компенсационные мероприятия

Работы на польской части:

- инвестиционные затраты на восстановление Вислинского водного пути с учетом возобновления судоходности Нижней и Средней Вислы: **9 972,19 млн €**;
- инвестиционные затраты на создание судоходного канала, который соединит Вислу с Мухавцом (по варианту 3): **1 943 млн €**

ИТОГО

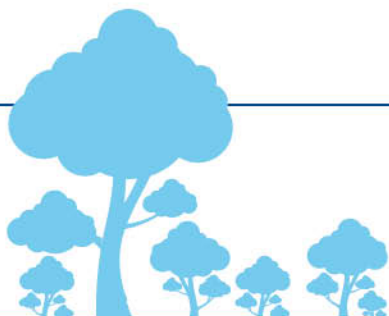
11 915,19 млн €

Работы на украинской части:

- инвестиционные и эксплуатационные расходы на обеспечение устойчивой и безопасной работы днепровских судовых шлюзов в 2016 году: **6,8 млн €**;
- капитальные вложения на реконструкцию днепровских судовых шлюзов в течение ближайших пяти лет: **24,2 млн €**

ИТОГО

31 млн €



ПРЕДПОЛАГАЕМАЯ
СТОИМОСТЬ
ЭКОЛОГИЧЕСКИХ
КОМПЕНСАЦИОННЫХ
МЕР:

UA	млн €	1 – 1,55	} 421,54 – 602,61 млн €
BY	млн €	3,54 – 5,06	
PL	млн €	417 – 596	

СУММАРНАЯ
ПРЕДПОЛАГАЕМАЯ
СТОИМОСТЬ
ИНВЕСТИЦИЙ:

UA	млн €	32 – 32,55
BY	млн €	99,74 – 176,26
PL	млн €	12 322,19 – 12 511,19



ИТОГО 12 453,93 min млн €
12 720 max млн €

Дальнейшие шаги Комиссии по вопросам развития воднотранспортного соединения Е-40 на участке Днепр-Висла

После завершения проекта «Восстановление магистрального водного пути Е-40 на участке Днепр-Висла: от стратегии к планированию» трансграничная Комиссия продолжает работу по дальнейшему развитию и продвижению идеи восстановления водного пути Е-40.

В частности, Комиссия планирует:

В КРАТКОСРОЧНОЙ ПЕРСПЕКТИВЕ (2016 – 2017 ГОДЫ):

2016 – 2017

- направить ТЭО международным организациям, министерствам и ведомствам, общественным организациям и экспертам, заинтересованным в восстановлении водного пути Е-40;
- провести оценку окончательного варианта ТЭО экспертами профильных министерств и ведомств;
- продолжить работу по включению положений ТЭО в международные, национальные и региональные стратегии развития транспортной отрасли;
- организация выставки, посвященной результатам ТЭО в рамках дней Восточного партнёрства в Европарламенте, Брюссель;
- провести два заседания Комиссии, на которых будут обсуждены результаты работы и разработан детальный план мероприятий на последующий период;
- организовать совместную встречу представителей министерств трех стран по вопросам воднотранспортного соединения Е-40;
- разработать проектную заявку для получения финансирования на проведение всеобъемлющей оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) для проекта восстановления Е-40 на территории Беларуси, Польши и Украины.

В СРЕДНЕСРОЧНОЙ ПЕРСПЕКТИВЕ (2018 – 2020 ГОДЫ):

2018 – 2020

- провести всеобъемлющую оценку воздействия на окружающую среду на протяжении всего воднотранспортного соединения Е-40 с общественными обсуждениями;
- провести работу по заключению межправительственного соглашения между Беларусью, Польшей и Украиной по статусу воднотранспортного соединения Е-40 и созданию соответствующей межправительственной комиссии;
- провести работу по включению соединения Е-40 в Трансъевропейскую транспортную сеть в рамках мероприятий по расширению транспортной сети к 2023, проводимых во исполнение Директивы Европейского парламента и Совета ЕС № 1315/2013 от 11.12.2013 «Руководство Союза по развитию трансъевропейской транспортной сети»;

- осуществлять поиск источников финансирования для разработки проектной документации для проекта восстановления водного пути Е-40;

В ДОЛГОСРОЧНОЙ ПЕРСПЕКТИВЕ (2021 – 2025 ГОДЫ):

2021-2025

- разработать проектную и строительную документацию для проекта восстановления водного пути Е-40.

Контакты

Если Вас заинтересовала идея восстановления водного пути Е-40 и Вы хотели бы узнать больше о деятельности Комиссии по вопросам развития воднотранспортного соединения Е-40 на участке Днепр-Висла, пожалуйста, связывайтесь с Секретариатом Комиссии:

Рекеш Андрей Александрович,

секретарь трансграничной Комиссии по вопросам развития воднотранспортного соединения Е-40 на участке Днепр-Висла,

Тел.: +375 165 30 11 76

+375 44 785 13 58

Факс: +375 165 31 60 20

secretary@e40restoration.eu

Мы также приглашаем Вас на сайт Комиссии

www.e40restoration.eu

и на группу Комиссии в сети Facebook:

www.facebook.com/groups/e40restoration



Партнеры проекта выражают искреннюю благодарность Европейскому Союзу за поддержку проекта «Восстановление магистрального водного пути Е-40 на участке Днепр-Висла: от стратегии к планированию» и помощь в создании возможностей для повышения конкурентоспособности приграничных территорий и улучшения доступа в регионы.



Европейский Союз

Европейский Союз включает в себя 28 государств-членов, которые решили объединить свои передовые знания, ресурсы и судьбы своих народов. В течение 50 лет совместными усилиями они создали зону стабильности, демократии и устойчивого развития, сохранив при этом культурное многообразие, личные свободы и атмосферу терпимости. Европейский Союз неуклонно стремится передавать свои достижения и ценности странам и народам, находящимся за его пределами.

www.europa.eu

Европейский Инструмент Соседства и Партнерства (ЕИСП) является инициативой Европейской Комиссии с целью развития сотрудничества Европейского Союза и партнерских государств для обеспечения интегрированного и устойчивого регионального развития.

Основной целью Программы трансграничного сотрудничества Польша-Беларусь-Украина на 2007-2013 гг. является поддержка трансграничных процессов развития.

www.pl-by-ua.eu

Публикация издана при поддержке Европейского Союза.

Содержание настоящей публикации является предметом исключительной ответственности местного фонда Фонда содействия развитию международного диалога и сотрудничества «Интеракция» и никаким образом не может отражать официальной позиции Европейского Союза.

Текст: Марина Борисова, Ирина Антонова
При участии: Андрея Рекеша, Ивана Щедренка
Дизайн и верстка: Юлия Шаршавицкая

Отпечатано в типографии ООО «ТМ АРГО-ГРАФИКС». РБ, г. Минск, ул. Мележа 1, оф. 221. Тел.: (017) 336 70 51.
Лиц. № 02330/110 от 14.04.2014 г. продлена 14.04.2014 № 67 до 30.04.19 Заказ № 152076-1. Тираж 400 экз.

