

ПРОБЛЕМЫ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ВОДНОГО ПУТИ Е-40

Быков К. Ю., Ковалевич В. С.

(научный руководитель – Крошнер И. П.)

Белорусский национальный технический университет
Минск, Беларусь

Аннотация. Статья посвящена проблемам восстановления водного пути Е-40. Все нижеизложенные проблемы носят в основном экологический характер, и рассмотрены с точки зрения влияния на окружающую среду.

Введение

Водные пути являются частью единой транспортной системы Республики Беларусь и играют немаловажную роль в развитии экономики страны. Они включают в себя систему различных гидротехнических сооружений, строительство и обслуживание которых должно соответствовать техническим и экологическим нормам.

Водный путь Е-40 – это водная магистраль протяженностью более 2000 км., соединяющая Балтийское и Черное море и образованная 4-мя реками: Висла, Западный Буг, Припять и Днепр.

Восстановление водного пути Е-40 даст стимул развития белорусской, украинской и польской экономик благодаря активизации торговли между этими странами, однако, как и при любом крупном строительстве необходимо учитывать возможное влияние на окружающую среду.

Белорусская часть водного пути представлена в одном варианте: проходит через реку Мухавец (бассейн Балтийского моря), реки Пину и Припять (бассейн Черного моря), а также Днепровско-Бугский канал. Проект восстановления предусматривает строительство шести плотин на Припяти, пропускных шлюзов, обвалование реки и спрямление ее русла.

По предварительным оценкам экологов следствием возведения этих гидротехнических сооружений будет, в том числе, изменение гидрологического режима поймы Припяти и прекращение паводков,

что в значительной степени повлияет на окружающую природную среду. Увеличение судоходства повлечет за собой загрязнение воды, что в свою очередь приведет к изменению видового состава планктона, бентоса и рыбы на Припяти, вырастет смертность рыбы, хождение кораблей и барж вызовет размывание берегов; виды птиц, гнездящихся на склонах, могут исчезнуть из региона.

Риски, с которыми сопряжены работы на белорусской части:

– Основным антропогенным фактором воздействия на водные экосистемы будет обвалование, а также спрямление русла рек.

– Вызовет незначительные последствия на изменения в миграции птиц и рыб.

– Отсыпка грунта и создание песчаных насыпей при дноуглублении создаст благоприятные условия для гнездования птиц, строящих гнезда на песке у береговой линии (крачки, кулики и др.).

– В ходе восстановления водного пути Е-40 не ожидается необратимых воздействий на чувствительные земли при условии разработки и выполнении требований ОВОС строительных проектов. При разработке и выполнении требований ОВОС строительных проектов возможны положительные воздействия на чувствительные земли и другие компоненты природной среды;

– Работы по восстановлению водного пути Е-40 не приведут к проблемам орошения и оборотного водопользования. При условии комплексного подхода в экологизации транспортного пути Е-40 возможны новые благоприятные перспективы для орошения.

– При условии реализации задач по трансграничному управлению и прогнозированию качества речных вод отрицательные воздействия от восстановления Е-40 будут минимизированы. Развитие водного транспорта в ходе восстановления водного пути Е-40 создает технические возможности для решения актуальных проблем в пойме р. Припяти и Днепроовско-Бугского канала: пересыхания пойменно-руслых проток; экспансии малоценных кустарников; восстановления традиционного природопользования; снижения рисков заморов.

– Береговая эрозия рек неизбежна при интенсификации водномоторного движения, но ее масштабы технически управляемы.

– В ходе усиления транспортного движения по воде ожидается эквивалентное снижение химической и других видов нагрузок на

почвы по мере нагрузки сухопутных транспортных путей региона.

– В ходе обустройства технических объектов и эксплуатации водного пути Е-40 последуют изменения в уровнях внешнего шума, загрязнения поверхностных вод и некоторые иные физические и биологические последствия.

Положительные стороны восстановления водного пути Е-40:

– Восстановленный водный путь позволит перевозить до 4 млн. тонн грузов ежегодно, что обеспечит значительный рост торговых потоков между Беларусью, Польшей и Украиной.

– Воднотранспортное соединение Е-40 также будет способствовать многосторонней торговле между странами Европейского Союза и Восточного партнерства, Европой и остальным миром.

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

– Также эти регионы могут стать «торговыми воротами» в Европейский Союз и Евразийский экономический союз.

– Грузоперевозки по водному пути Е-40 не только экономически, но и экологически целесообразны: В расчете на один тоннокилометр эмиссия СО₂ от речного водного транспорта в 1,5 раза меньше, чем от железнодорожного транспорта, в 5 раз меньше, чем от грузового автомобильного.

Заключение

Для осуществления данного проекта должны разрабатываться и применяться такие технические решения, которые смогут свести к минимуму последствия воздействия на окружающую среду.

Литература

1. <http://www.wildlife.by/node/43197>
2. <http://eu-belarus.net/ru/projects/6>
3. http://www.zautra.by/art.php?sn_nid=19953
4. <http://www.tio.by/novosti/Vo-vred-Polesyu-vosstanovlenie-vodnogo-puti-iz-Baltiki-v-Chernoe-more-mozhet-uxudshit-ekologiyu-regiona>
5. http://www.vb.by/econom/goseconimic/vodny_put.html
6. <http://homel.greenbelarus.info/articles/14-03-2016/vo-vred-polesyu-vosstanovlenie-vodnogo-puti-iz-baltiki-v-chyornoe-more-mozhet>