

Записка по вопросу создания воднотранспортного соединения Днепр – Висла – Одер.

1. Водный путь от Одера до Днепра (Слайд 1), созданный в конце 18 века, просуществовал до Второй Мировой войны.
2. После восстановления гидротехнических сооружений и устройства глухой плотины в г. Бресте воднотранспортное соединение Днепр – Висла – Одер разделилось на два участка: первый на территории Беларуси, второй – на территории Польши.
3. В настоящее время участок рассматриваемого водного пути на территории Республики Беларусь от г. Бреста до р. Днепр (660 км) находится в удовлетворительном техническом состоянии, относится к IV классу внутренних водных путей международного значения и имеет возможность пропускать составы судов длиной 70 м, шириной 10,5м и осадкой 1,6м. На территории Польши на р. Буг водные пути находятся в состоянии ограниченно-годном для транспортной эксплуатации.
4. Развитие торговли между Востоком и Западом все более настойчиво требует восстановления водного соединения Днепр – Висла – Одер. В соответствии с «Европейским соглашением о важнейших внутренних водных путях международного значения», участок рассматриваемого водного пути Днепр-Припять-Днепро-Бугский канал, река Висла от Гданьска до Варшавы, входит в перечень внутренних водных путей международного значения под номером E-40.
5. К этой системе тяготеет ряд грузопотоков экспортно-импортных грузов Республики Беларусь, Польши, Украины и других европейских стран (уголь, руда, металл, калийные удобрения, поваренная соль, сахар, щебень, торф, лесоматериалы, сапропели и др.), а также грузы из стран Скандинавии. По водному соединению Днепр-Висла-Одер возможно перевозить до 3 млн. Тонн груза в год. Водными путями этого соединения могут также осуществляться туристические поездки на судах.
6. В восстановлении этого воднотранспортного соединения заинтересованы Республика Беларусь, Республика Польша и Украина. Вероятно, и для Германии и других Европейских и Скандинавских стран это соединение может представлять интерес для переключения на него в первую очередь массовых грузов (угля, руды, металла и др.), так как в направлении Германии с Украины расстояние по соединению Днепр – Висла – Одер на 885 км короче, чем по соединению Дунай – Майн – Рейн. Проведение исследования и решение вопроса соединения системы Днепр – Висла – Одер соответствовало бы общим интересам многих государств Западной и Восточной Европы.
7. В 2003 году Правительством Республики Беларусь была принята «Программа развития внутреннего водного и морского транспорта», предусматривающая реконструкцию

судоходных шлюзов Днепро-Бугского канала под класс Va европейских водных путей международного значения. За период 2003-2005 годы реконструированы 4 водопропускные плотины и 1 судоходных шлюз (Слайды 2-6), позволяющий пропускать составы судов длиной 110м, шириной 12м, с осадкой 2,2м. В настоящее время реконструкция канала продолжается и в 2006 году будет введен в эксплуатацию еще один судоходный шлюз.

8. На 48-ой сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту, которая состоялась 19-21 октября 2004 года, была одобрена инициатива государств по развитию сети водных путей Европы. Рабочая группа выразила готовность заняться указанным проектом водно-транспортного соединения при условии согласия государств непосредственно заинтересованных в их реализации.

9. В настоящее время имеется поддержка проекта со стороны Министерства транспорта и связи Украины и Министерства инфраструктуры Республики Польша о проведении экономических и экологических исследований по созданию соединения Днепр-Висла-Одер.

10. В связи с этим, считаем целесообразным провести экономические и экологические исследования целесообразности создания воднотранспортного соединения Днепр-Висла-Одер, для чего создать Группу докладчиков для рассмотрения указанного проекта в рамках Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН.
