От Балтийского до Черного моря: как проект водного пути E40 мог бы укрепить восточноевропейский регион

Александра Мерфи

Резюме

В последнее время основное внимание было приковано к лоббируемой Китаем инициативе по возрождению Шелкового пути, однако планы по восстановлению торгового пути могут быть реализованы и в самой Европе: речь идет о водном транспортном пути E40. Намеченный судоходный маршрут длиной более 2000 километров свяжет Черное море с Балтикой. Водный путь будет пролегать от Гданьска в Польше до Херсона в Украине и пройдет по пяти рекам – Висле, Бугу, Пине, Припяти и Днепру – недалеко от крупных городов региона, включая Брест и Пинск в Беларуси, Варшаву в Польше и Киев в Украине.

Содержание

1 Каковы цели и выгоды?
2 Потенциальные проблемы
3 Насколько продвинулся проект?
4 Насколько вероятно восстановление водного пути E40?

Разработчики проекта подчеркнули свое намерение восстановить ранее существовавший водный путь: старинный маршрут, которым пользовались викинги, чтобы добраться до Константинополя и товаров, доставляемых караванами старого Шелкового пути. Инициативу можно рассматривать как возобновление строительных работ на маршруте, которые велись во времена Речи Посполитой. Ее цель состоит в том, чтобы восстановить торговый маршрут для современного использования.

Развитие водного пути E40 предполагает объединение рек и каналов в основном путем углубления существующих и строительства новых объектов. Большая его часть уже пригодна для судоходства, однако использование маршрута в качестве

транспортного водного пути в значительной степени затруднено состоянием отрезка между Варшавой и Брестом, для которого требуется прокладка нового канала. Кроме того, на большей части маршрута необходимо провести и другие общестроительные, ремонтные и дноуглубительные работы.

Многие с энтузиазмом рассказывают о возможностях развития региона, которые предоставит такая водная система. Маршрут может принести партнерам – в особенности Беларуси и Украине – экономические выгоды и оказать значительное геополитическое воздействие. Однако наряду с вопросами финансирования и сотрудничества имеются многочисленные опасения, особенно в отношении экологических издержек для региона. Несмотря на имеющиеся подвижки, остается еще много нерешенных проблем.

Каковы цели и выгоды?

Восстановление водного пути E40 позволило бы перевозить до 6 миллионов тонн грузов в год, что привело бы к значительному росту товарооборота между Беларусью, Польшей и Украиной. По маршруту могли бы перевозиться польский уголь, белорусские калийные соли, нефтепродукты и продукты из камня, а также украинская металлопродукция и зерно.

Водный путь мог бы способствовать развитию многосторонней торговли между ЕС и странами «Восточного партнерства», а также между Европой и остальным миром. Существуют и потенциальные положительные социально-экономические эффекты. Например, создание новых рабочих мест, устойчивое развитие регионов, б*о*льшая территориальная сплоченность стран-партнеров и новые интеграционные возможности. Водный путь может помочь приграничным регионам повысить свое международное значение, превратив их в «торговые ворота» в ЕС и ЕАЭС.

Беларуси, не имеющей своего выхода к международным морям, такой проект водного пути предоставил бы непосредственный выход к морю.

> Учитывая нынешние напряженные отношения с Литвой по поводу Белорусской АЭС в Островце, а также постоянно возникающие сложности в отношениях с Россией, новый торговый маршрут стал бы для Беларуси альтернативным выходом к Балтийскому морю через Гданьск и позволил бы всему региону в целом диверсифицировать транзитные маршруты.

Имеется и экологическое преимущество, однако оно является наиболее спорным. По сравнению с другими видами транспорта водный считается наиболее экологически чистым по показателю выбросов в атмосферу CO2. Одна баржа с грузовой палубой, используемая на маршруте, может заменить 40 автомобилей-контейнеровозов. Однако, судя по всему, экологические риски проекта перевешивают это преимущества.

Потенциальные проблемы

Основную озабоченность в отношении водного маршрута вызывают риски для окружающей среды. Река Припять является одним из наиболее хорошо сохранившихся водных путей в Европе и важным примером биологического разнообразия. Д-р Хелен Байрон, координатор кампании «Спасти Полесье», сравнила реку Припять с Амазонкой. Более 90% всех птиц Беларуси обитает в Полесье, и водный путь окажет непосредственное воздействие на более чем 70 заповедников и заказников, расположенных вдоль маршрута. На территории Польши водный путь пройдет через объекты сети «Натура 2000» (Natura 2000), которые охраняются в соответствии с законодательством ЕС. В Украине Днепровский лиман и прилегающие к нему территории включены в «Изумрудную сеть», куда входят объекты, представляющую особый природоохранный интерес.

Матти Маасикас, глава делегации ЕС в Украине, в сентябре 2019 года резко раскритиковал технико-экономическое обоснование проекта, заявив, что оно является неполным. Он подчеркнул, что проект представляет «угрозу вторичного радиоактивного загрязнения окружающей среды и заражения населения в результате деятельности на территориях, загрязненных радиоактивными изотопами после аварии на ЧАЭС в 1986 году». В частности, из-за возможного загрязнения водохранилища, откуда вода поступает в Киев.

Еще одной проблемой, которая до сих пор не решена в полном объеме, является финансирование. Стоимость работ на украинской части маршрута оценивается в 31 млн евро, а на белорусском участке – от 96,2 млн евро до 171,2 млн евро. Стоимость проекта на территории Польши, где необходимо будет выполнить основную часть строительных работ, оценивается как минимум в 11,9 млрд евро.

По словам экс-заместителя министра инфраструктуры Украины Александры Клитиной, ЕИБ и ЕБРР заинтересованы в финансировании проекта, однако им необходима дополнительная информация о потенциальном воздействии на окружающую среду. Депутат украинского парламента, глава Государственного

института по делам морского и речного транспорта Александр Урбанский считает, что водный путь E40 может стать частью китайской инициативы «Один пояс и один путь». Официальные документы свидетельствуют о том, что польское правительство также обратилось с просьбой о выделении инвестиций в рамках этой инициативы для проведения работ на Висле и организации судоходного канала, соединяющего Варшаву с Брестом.

> Украина и Беларусь планируют реализовать проект поэтапно, однако перспективы фрагментации работы вызывают опасения по поводу эффективности сотрудничества. Поскольку все три страны должны обеспечить финансирование для успешного завершения проекта и получения гарантий того, что выгоды от него в равной степени получат все участники.

Реализация инициативы в Польше зависит от получения средств. Поиском финансирования в настоящее время занимаются все партнеры.

Насколько продвинулся проект?

В 2013–2015 гг. было проведено исследование, финансируемое ЕС, однако до недавнего времени работа в рамках проекта носила ограниченный характер. Ситуация изменилась в октябре 2019 года, когда Украина выделила 340 тыс. евро на проведение дноуглубительных работ на участке Припяти длиной 64,5 км, которые планировалось завершить к маю 2020 года. Беларусь заявила, что проведет работы на белорусском участке реки (до Мозыря) одновременно с Украиной. В октябре 2019 года Беларусь подписала договор с компанией «Белтопэнерго», предусматривающий строительство порта на Днепре и развитие сопутствующих водных путей. В декабре украинские и белорусские чиновники подписали более широкое соглашение по проекту E40.

Насколько вероятно восстановление водного пути E40?

Проект продвигается вперед, но предстоит преодолеть еще много препятствий.Без подтвержденного финансирования основной части работ трудно прогнозировать, что он будет успешно завершен в ближайшем будущем. Кроме того, нынешняя пандемия Covid-19 почти наверняка приостановит его ход, а последующий финансовый кризис может еще больше замедлить развитие проекта.

Украине, Беларуси и Польше необходимо решить экологические проблемы, преодоление которых представляет наибольшую сложность.

Тем не менее экономические, социальные и геополитические аргументы в пользу водного пути убедительны, и при обеспечении необходимого финансирования проект станет преобразующей инвестицией для региона. Особым преимуществом для Беларуси станет возможность диверсифицировать торговые маршруты и снизить зависимость от России. Для Украины дополнительным преимуществом также является то, что необходимость перегрузки товаров на морские суда для дальнейшей транспортировки приведет к увеличению объема перевозок и инвестиций в украинские порты. Таким образом, имеется политическая воля для реализации проекта.

Публикация подготовлена при поддержке белорусского офиса Фонда им. Конрада Аденауэра (Германия). Ее содержание отражает исключительно мнение автора.



Александра Мерфи
приглашенный эксперт, Совет по международным отношениям «Минский диалог»