

Conference Services

The 16th Meeting of the OSCE Economic and Environmental Forum

**“Maritime and inland waterways co-operation in the OSCE area:
Increasing security and protecting the environment”**

Part 2 / Prague, 19 – 21 May 2008

Plenary Session IV

**Emerging environmental threats to security:
Need for enhanced maritime and inland waterways co-operation**

Please find attached the statement by the speaker, Mr. Alexandre Rachevsky, Director of the Department for International Co-operation, Ministry of Natural Resources and Environmental Protection, Belarus.

An English translation will be circulated later.

**16-я встреча Экономико-экологического форума ОБСЕ
"Сотрудничество на морских и внутренних водных путях в регионе
ОБСЕ: повышение безопасности и охрана окружающей среды"
г.Прага, 19-21 мая 2008 года**

**Рабочее заседание 4: "Возникающие экологические вызовы
безопасности.
Потребность в укреплении сотрудничества в
области морского и речного транспорта"**

А.Н. Рачевский
*Министерство природных ресурсов и охраны
окружающей среды Республики Беларусь*

Уважаемый господин Председатель!
Уважаемые дамы и господа!

Прежде всего, позвольте выразить признательность финскому председательству ОБСЕ, Координатору экономической и экологической деятельности Бернару Снуа за приглашение участвовать в данном форуме и возможность высказать некоторые соображения по экологическим аспектам использования транграничных рек в качестве транспортных путей.

Республика Беларусь является одной из внутриконтинентальных европейских стран, и быстрорастущие экономические потребности государства, а также все более расширяющаяся география торговли и перевозки грузов диктуют необходимость развития многосторонних связей, поиска новых путей сообщения не только с соседними государствами, но и с возможностью выхода к морям.

Необходимо признать, что водный транспорт, как и любой другой транспортный сектор, является также мощным источником воздействия на экологическую составляющую транспортных рек. Экологи понимают, что экономическая составляющая водного транспорта в условиях возрастающей стоимости энергетических носителей, несомненно, возрастает с точки зрения его полезности.

Но быстрое развитие речного судоходства в свою очередь ставит перед экологами более масштабные и новые задачи.

На примере Республики Беларусь я хотел бы подчеркнуть необходимость развития комплексной, скоординированной работы различных ведомств, государственных органов укрепления межгосударственных связей, развития

нормативно-правовой базы с точки зрения экологического регулирования охраны и использования речных систем.

Практически все бассейны пяти крупных рек Беларуси являются транграничными и принадлежат бассейнам Черного и Балтийского морей. Девять наиболее крупных рек по длине превышают 500 км. Общая длина судоходных путей достигает 4.000 км.

Подземные и поверхностные воды – это важнейший компонент природной среды любой страны, они являются основой жизнедеятельности всех природных экосистем, а также служат ценнейшим ресурсом существования общества и устойчивого развития экономики.

Водные ресурсы в нашей стране служат источниками технического и питьевого водообеспечения. Объем забираемой воды составляет 800 млн. м³, это объекты промыслового рыболовства, рекреации, орошения и обводнения, а гидроэнергетический потенциал оценивается в 900 тыс. кВт.

Республика Беларусь вкладывает значительные финансовые ресурсы в реализацию мероприятий по достижению хорошего качества поверхностных вод.

Проводимые в стране исследования состояния поверхностных вод свидетельствуют о том, что в числе основных источников загрязнения присутствуют сбросы сточных вод промышленности, коммунального хозяйства и сельскохозяйственные сбросы. Доля же загрязнения вод от всей инфраструктуры речного транспорта невелика.

Мы как экологи считаем, что поддержание хорошего состояния качества водных ресурсов, особенно в бассейнах трансграничных вод – это важнейшая функция и задача каждого государства.

Этого можно добиться, совершенствуя разработку политических документов (стратегий) в области развития речного транспорта и охраны окружающей среды с применением основных положений таких международных соглашений как Протокол о стратегической экологической оценке к Конвенции об оценке трансграничного воздействия на окружающую среду.

Важной частью процесса является укрепление национального законодательства как в части трансграничного управления водными ресурсами, так и выработки правовых основ регулирующих деятельность речного судоходства с точки зрения экологических аспектов. Особенно это касается выработки правил и стандартов, норм и экологической сертификации объектов.

Анализируя нормативно-правовую базу в Беларуси, хочу отметить, что нам, экологам и специалистам Министерства транспорта, предстоит большая работа по выработке правовых актов и сближению их с европейским законодательством.

Учитывая, что страны Центральной и Восточной Европы являются членами Хельсинкской конвенции о рациональном использовании и охране трансграничных водотоков и международных озер, перед нами стоит задача укрепления межгосударственных усилий, направленных на развитие договорных отношений по трансграничным бассейнам, с целью совершенствования регулярных наблюдений (мониторинга), проведения совместных исследований и обмена оперативной информацией. Все это служит, на мой взгляд, дальнейшему укреплению добрососедских отношений, снимает возможные напряженности и позволяет идти вперед, приступая к выработке новых соглашений в том числе о совместном использовании судоходных водотоков.

Мы сегодня активно развиваем эти виды соглашений: к примеру, подписано два с Россией и Украиной по охране трансграничных вод, три новых готовится к подписанию (с Литвой, Латвией и Россией по рекам Неман/Нямунас, Западная Двина/Даугава и Днепр соответственно); также подписано соглашение о судоходстве с Литвой (и готовится новое).

На уровне разработки национальных и региональных стратегий, укрепления нормативно-правовой базы в части экологической составляющей, развития межгосударственных связей, выработки соглашений была бы весьма полезной, на мой взгляд, техническая и консультационная помощь ОБСЕ при реализации совместных проектов в странах Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии.

Еще один, на мой взгляд, необходимый компонент при оценке возможности использования речной системы для судоходства – это выявление на более ранних стадиях и описание экологических угроз, которые могут возникнуть при эксплуатации водных артерий.

Данная оценка должна быть сделана с учетом конкретно складывающейся природной и экологической составляющей, а также доступна для общественности. В основе должен лежать принцип предосторожности и "не навреди".

К числу наиболее неблагоприятных факторов и угроз развития речного судоходства в Беларуси относятся природные явления и человеческая деятельность.

К природным явлениям можно отнести значительное число дней с установлением ледяной обстановки, достаточно часто повторяющиеся половодья с

высокими уровнями, наводнения, абразия берегов, изменение фарватера, низкие уровни в летнее время.

На эти явления накладываются результаты человеческой деятельности, выражающиеся в загрязнении водотоков. Свою долю вносят выбросы и сбросы речного транспорта, стоки с портовых территорий.

К числу природных угроз относятся и новые вызовы, такие как климатические изменения. Это вынуждает нас более глубоко изучать последствия возникновения климатических изменений, а также разрабатывать и планировать адаптационные меры, в том числе и в развитии речного транспорта.

Передача опыта и знаний в этой области, на мой взгляд, может служить предметом широкого трансграничного сотрудничества.

Мы как экологи приветствуем широкий формат рассмотрения проблемы дальнейшего развития водного транспорта и надеемся, что этот сектор экономики будет экологически чистым и безопасным, а грузы и пассажиры будут перевозиться без ущерба окружающей среде.

Я уже говорил, что трансграничные реки Беларуси, наряду с их высоким экологическим статусом, имеют важное стратегическое значение с точки зрения развития международного и национального судоходства.

В настоящее время в стране в системе речного транспорта работает 10 речных портов, создано 4 предприятия водных путей, обслуживающих транспортные пути на 8 реках Беларуси. Только на проведение дноуглубительных и укрепляющих берега работ в 2008 г. будет израсходовано около 6 млн. долларов США.

В республике осуществляется проектирование, строительство и ремонт судов, обеспечивается контроль за техническим состоянием и сертификация изделий, поддерживается на должном уровне безопасность судоходных условий.

Все это делает Республику Беларусь привлекательной для развития международных водных путей в целях расширения коммерческих перевозок, увеличения пассажиропотоков, а также развития экологического туризма.

За последние годы была восстановлена белорусская часть Августовского канала, являющегося частью общей исторической европейской водной системы, открыт пункт пограничного контроля, и мы ожидаем значительный рост притока туристов, как из Польши и Беларуси, так и из других стран, на этом водном пути.

В стадии реконструкции находится Днепро-Бугский канал – один из важнейших участков водного пути Днепр-Висла-Одер. В 2008 г. здесь должны быть выполнены

работы на 3 млн. долларов США по реконструкции шлюзового хозяйства. Ранее были выполнены работы по строительству 4 водопропускных плотин, 2 судоходных шлюзов, позволяющих пропускать суда длиной 110 м и шириной 12 м с осадкой 2.2 м.

На 49-й сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту Европейской Экономической Комиссии ООН рассматривался вопрос восстановления воднотранспортного соединения Днепр-Висла-Одер. Принято решение об учреждении группы докладчиков в целях определения целесообразности подготовки технико-экономического обоснования восстановления указанного водного соединения.

Приглашаем страны и международные организации присоединиться к усилиям Беларуси, направленным на восстановление важнейшего внутреннего водного пути Днепр-Висла-Одер, который относится к европейским водным путям (Е-40).

В заключение хотел бы выразить благодарность чешскому Правительству за гостеприимство и создание прекрасных условий для проведения Экономико-экологического Форума ОБСЕ.

Благодарю за внимание!