



**НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОЛОГІЧНИЙ
ЦЕНТР УКРАЇНИ**



**МІЖНАРОДНИЙ ВОДНИЙ ШЛЯХ E40
ГДАНСЬК - ХЕРСОН –
ДЖЕРЕЛО БАГАТСТВА
ЧИ ГЕНЕРАТОР КАТАСТРОФ?**

2018

Міжнародний водний шлях Е40 Гданськ - Херсон – джерело багатства чи генератор катастроф? / Укладачі : Г. Веремійчик, О. Гусєв. – Київ : НЕЦУ, 2018. – 24 с.

Аналітичний документ

АВТОРСЬКІ ПРАВА І ПОШИРЕННЯ МАТЕРІАЛІВ

Підготовлено та видано експертами Національного екологічного центру України (НЕЦУ).

Копії всього тексту видання або його частин можуть бути використані з некомерційною метою за умови посилання на першоджерело. НЕЦУ хотів би отримати детальну інформацію щодо такого використання.

Запити на комерційне відтворення повинні бути надіслані на info@necu.org.ua

Зміст

| | |
|--|----|
| Передмова | 4 |
| 1. Вступ | 6 |
| 2. Поточна ситуація проекту МВШ Е40 | 8 |
| 3. Економічні аспекти проекту | 15 |
| 4. Екологічні загрози проекту | 19 |
| 5. Позиція екологічних неурядових організацій стосовно проекту | 21 |

Передмова

Міжнародний водний шлях (МВШ) Е40 є одним з міжнародних внутрішніх водних шляхів, створення якого підтримує Європейська економічна комісія Організації Об'єднаних Націй (ЄЕК ООН) у рамках Угоди AGN*.

МВШ Е40 має з'єднати Балтійське море з Чорним морем (м. Гданськ, Польща з м. Херсон, Україна) та пролягти через три країни: Польщу, Білорусь, Україну.

Польська частина пройде річками Вісла, Західний Буг, до Тереспоя, польсько-білоруського кордону. Білоруська частина має пролягти річкою Мухавець, Дніпро-Бугський канал, річкою Піна та Прип'ять до білорусько-українського кордону.

Українська частина водного шляху Е40 має пролягти водами річки Прип'ять, через Чорнобильську зону відчуження, та р. Дніпро, яка веде до Херсона та Чорного моря, довжиною 970 км.

Загальна довжина шляху варіює від 2220 до 2268 км. Слабкою ланкою водної системи Дніпро-Буг є нерівномірність розподілу водних ресурсів протягом року на вододілі (Дніпро-Буг): велика кількість весною і дефіцит у маловодний період.

Більша частина води протягом року надходить з верхів'я Прип'яті та каскаду озер: Святе, Волянське та Біле, розташованих уздовж верхів'я Прип'яті на території України.

*European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN)

<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/agn.pdf>

Транскордонна проблема наповнення водної системи Дніпро-Буг може спричинити деградацію русла річки Прип'ять, озер Святе, Волянське та Біле через роботу системи водопостачання.

Ділянка нового судноплавного маршруту пройде через територію, яка постраждала від Чорнобильської катастрофи 1986 року. Гирло річки Прип'ять зазнало значного забруднення, частина радіоактивних речовин осіла як на дні річки, так і на дні Київського водосховища. Під час проведення днопоглиблювальних робіт у руслі річки на територіях, прилеглих до Чорнобильської зони відчуження та у верхній ділянці Київського водосховища, можливе погіршення якості води, виникнення радіоактивної загрози для мільйонів громадян України через забруднення радіоактивними седиментами. Крім того лише одна транспортна хімічна аварія на шляху E40 може зруйнувати систему водопостачання не тільки Києва, але й матиме негативний вплив на водо забезпечення інших міст нижче за течією р. Дніпро.

Загальна площа регіонів, через які має пройти E40, становить близько 392 949 км² (рис. 1), в яких проживає орієнтовно 28 690 834 людей.

1. Вступ

Ідея Проекту міжнародного водного шляху (МВШ) E40 - з'єднати Балтійське море (порт Гданськ, Польща) з Чорним морем (порт Херсон, Україна) – підноситься ідеологами проекту як відновлення давнього водного шляху із «Варяг в Греки».

Насправді варяги таким шляхом не ходили. Їхній маршрут пролягав: від Варязького моря (Балтійського моря), через Фінську затоку річкою Невою, Ладозьким озером, далі річкою Волховом, озером Ільмень, річкою Ловаттю, потім човни волоком до Дніпра, вплавав річкою Дніпром, потім Руським (Чорним) морем уздовж західного берега до Царгороду (тепер Стамбул)*.

Розробники проекту припускають, що МВШ E40 стане новим торговельним шляхом між портами Балтійського та Чорного морів, сприятиме залученню інвестиції в регіон та створить нові робочі місця. Проте НЕЦУ і громадські організації інших країн вважають, що проект E40 стане катастрофою для екосистеми Полісся – одного із останніх регіонів Європи, які ще перебувають у природному стані.

Будівництво та експлуатація водного шляху передбачає будівництво та реконструкцію гідротехнічних споруд, збільшення розміру фарватеру, вирівнювання русла річок, днопоглиблювальні роботи тощо. Ці роботи та експлуатація водного шляху призведе до зміни гідроморфологічних умов всього регіону Полісся, що викличе деградацію цінних територій водно-болотних угідь, які перебувають під національним та міжнародним захистом як ареал оселищ цінних видів, та низки вразливих

*<https://uk.wikipedia.org/wiki/>

природних територій України. Полісся є невід’ємною складовою природної системи регулювання запасів водних ресурсів Європи та клімату в регіоні.

Полісся – це масивний низинний регіон. Перетинаючи державні кордони Польщі, Білорусі, України та Росії, він охоплює територію площею понад 18 млн. га (рис. 1) та значною мірою підтримується річкою Прип’ять, довжиною близько 650 км. Полісся – один з найбільших природних комплексів Європи – перехідних боліт, драговин, а також лісових та нелісових торфовищ, оліготрофних боліт, водно-болотних угідь, які переважають над деревами або чагарниками, а також ставків. Багато частин Полісся мають міжнародне значення як виняткові пам’ятки природи, які отримали статус біосферних заповідників ЮНЕСКО, об’єктів, які перебувають під захистом Рамсарської конвенції.



Рис. 1. Карта Полісся (позначене жовтим кольором), яке простяглося на землях 4-х країн: Білорусі, Польщі, Росії та Україні

2. Поточна ситуація проекту МВШ Е40

Техніко-економічне обґрунтування проекту Е-40 розроблено за підтримки Європейського Союзу у рамках проекту «Відновлення магістрального водного шляху Е-40 на ділянці Дніпро-Вісла: від стратегії до планування» (2007-2015 рр.) з бюджетом понад 0,9 млн €*.

Основними зацікавленими сторонами будівництва водного шляху Е-40 з боку Білорусі: Міністерство транспорту і комунікацій Республіки Білорусь і Республіканське унітарне експлуатаційно-будівельне підприємство «Дніпро-Бузький водний шлях»; з польської сторони – Міністерство інфраструктури і будівництва Польщі та Міністерство морського господарства і річкового судноплавства; з боку України – Волинська, Одеська та Херсонська обласні державні адміністрації, Волинське обласне управління водних ресурсів, компанія «НІБУЛОН».

В 2014 році була створена Транскордонна Комісія з питань розвитку водного транспортного сполучення Е-40 на ділянці Дніпро-Вісла з постійно діючим Секретаріатом (м. Брест), яка розробляє і координує ініціативи, пов'язані з тематикою відновлення водного шляху Е-40.

Одним із ключових завдань комісії було визначено сприяння укладанню міждержавної угоди між Республікою Білорусь, Республікою Польща та Україною щодо статусу водотранспортного сполучення Е-40 і створення відповідної міждержавної Комісії.

Кінець 2018 року відзначився посиленням інтенсивності міжнародних консультацій щодо розвитку проекту МВШ

* <http://openaid.gov.ua/uk/projects/510>

E40. У рамках Першого форуму регіонів Білорусі та Україні (25-26 жовтня 2018 р.) відбувся круглий стіл у м. Мозир (Білорусь) з питань розвитку річкового судноплавства між Республікою Білорусь і Україною.

Україна представила свій проект розвитку навігації на Дніпрі та Прип'яті під назвою «Водні ворота України». Презентував проект голова Херсонської обласної державної адміністрації Андрій Гордєєв, голова делегації України (рис. 2).



Рис. 2. Презентація проекту «Водні ворота України» на білорусько-українському форумі на першому форумі регіонів Білорусі та Україні (25-26 жовтня 2018 р.)

За повідомленням Херсонської обласної держадміністрації робота над реалізацією цього проекту вже розпочато інвестором ТОВ СП «НІБУЛОН».

Проект передбачає будівництво 5 причалів для створення можливості одночасного обслуговування до 4

Панамаксів^{*}, будівництво зернового терміналу потужністю 4 млн/тонн на рік, олійного екстракційного заводу, комплексу з перевалки генеральних вантажів та газового LNG терміналу. Орієнтовна вартість проекту становитиме 60 млн. дол. США; заплановано створення близько 800 нових робочих місць[†].

Національний екологічний центр України листом від 13.06.2018 №125-1/036 попросив Міністерство повідомити коли Мінінфраструктури має намір розпочати консультації із громадськістю щодо проекту E40, а також надати останню редакцію звітних матеріалів проекту E40 (Технічне завдання, звіт з оцінки впливу на довкілля, результати обговорень проекту E40). На жаль ні технічного завдання на проект МВШ E40, ні інформації про звіт з оцінки впливу на довкілля НЕЦУ не отримав. Натомість надійшов дуже короткий лист від 13.07.2018 № 7582/27/10-18, у якому дослівно зазначено:

«На цей час в рамках проекту «Відновлення водного магістрального шляху E-40» жодних робіт, у тому числі й таких, що можуть становити екологічні ризики, не відбувається.

У разі прийняття відповідних рішень щодо проведення в рамках проекту будівельних робіт, їх буде виконано відповідно до чинного законодавства із врахуванням екологічних та природоохоронних вимог, а також проведення громадських консультацій.»

^{*}Клас морських суден (переважно це вантажні судна, але бувають і пасажирські), котрі можуть проходити шлюзами Панамського каналу.

[†]Новина на сайті Херсонської обласної державної адміністрації <http://bit.ly/2RaC1kh>.

З огляду на цю відповідь, цілком доречно запитання щодо проекту під назвою «Водні ворота України». Чи є цей проект власне українською частиною проекту МВШ Е40? Чи він схвалений і на яких підставах ТОВ СП «НІБУЛОН» розпочало роботи у рамках проекту? І які роботи розпочаті?

Ми вважаємо, що Мінінфраструктури мало б на своєму сайті ширше представити матеріали про проект «Водні ворота України» та зв'язок його з проектом МВШ Е40, а також щодо дорожньої карти розвитку судноплавства, підписану у 2017 році Міністром транспорту Республіки Білорусь та Міністром інфраструктури України та укладеного тристороннього міжрегіонального протоколу про наміри щодо реалізації проекту з розвитку транспортно-логістичного сполучення під час Х-го Міжнародного інвестиційного форуму «Таврійські горизонти» (2017 рік).

Водночас Херсонська облдержадміністрація у своїх інтерв'ю підтвердила, що Проект із робочою назвою «Водні ворота України» передбачає створення водної магістралі Е-40, яка має сполучити порти Херсона і Гданська річками Вісла, Західний Буг, Прип'ять і Дніпро.

Під час інвестиційного форуму «Таврійські горизонти» (Каховка, жовтень, 2017) Херсонською ОДА, Гомельським обласним виконкомом, компанією «НІБУЛОН» було підписано Меморандум про співпрацю. Компанія «НІБУЛОН» зобов'язалася провести днопоглиблювальні роботи по р. Дніпро. Йдеться про поглиблення на обмежувальних перекатах Дніпровського та Дніпродзержинського водосховищ і збільшення габаритів водного шляху на ділянці Київська ГЕС - Нижні

Жари, що є необхідним для проходу суден класу «ріка - море». Запуск сполучення Херсон - Мозир (Білорусь) розглядається етапом проекту.

Тоді ж обговорювалися питання товарообігу. За оцінками учасників інвестиційного форуму «Таврійські горизонти» потенційний товарообіг між Україною та Білоруссю становить близько 10 млн. тонн. З України до Білорусі є намір постачати зерно, олійні культури, шріт, універсальні контейнери, будівельні матеріали (пісок, глина, гравій, гіпсові), овочі, фрукти і соки, а з Білорусі в Україну – білоруські продукти нафтопереробки, калійні, азотні та інші мінеральні добрива, шини, продукція деревообробної промисловості, сільгосптехніка, вантажні автомобілі.

Херсонська ОДА вважає, що потрібно збудувати новий великий перевантажувальний термінал, куди зможуть заходити судна типу «панамакс» із завантаженням до 50 тисяч тонн, бо Херсонський порт для цих завдань непридатний, оскільки має недостатню глибину і збільшити її неможливо через особливості підводного рельєфу. Компанія «НІБУЛОН» розглядає будівництво такого порту між селами Олександрівка і Станіслав Білозерського району. Там проводяться проектно-вишукувальні роботи компанією «НІБУЛОН».

Цікаво чи має компанія «НІБУЛОН» дозвіл на такі роботи? Адже поряд із селами Олександрівка і Станіслав, на прилеглий до Дніпровського лиману території, розташовані однойменні ландшафтні заказники загальнодержавного значення, а акваторія лиману

включена до Смарагдової мережі Європи (Dniprovsko-Vuzkyi Lyman - UA0000109)*.

Місцевість, прилегла до Лиману, – це природна скарбниця України: дельта Дніпра, Чорноморський біосферний заповідник, природні парки та численні природні заказники.



ФОТО ІВАНА АНТИПЕНКА

Тут відкривається прекрасний пейзаж на лиман і Станіславські та Олександрівські скелі. Ці місця люблять парапланеристи. Їхнім польотам сприяють повітряні потоки біля високих урвищ над лиманом.

Водночас були висловлені дуже слушні думки критиків проекту щодо планів побудови МВШ Е40 з точки зору загальної стратегії розвитку співпраці у форматі «Україна-Білорусь». Вважається, що цей формат є дуже несвоечасним через повну залежність Білорусі від країни-

* <https://www.coe.int/en/web/bern-convention/emerald-viewer>

агресора. Крім того Білорусь входить в оборонний союз із Росією, тому сподівана співпраця буде лише тоді, коли Росія її схвалить, як і транзит вантажів через Україну*.

Вісімнадцятого грудня 2018 року відбулася ще одна міжнародна подія, пов'язана із проектом водного шляху Е40. Адміністрація морських портів України (АМПУ) та білоруська компанія «Белтопэнерго» підписали меморандум щодо відновлення річкового судноплавства між Україною та Білоруссю. АМПУ розгляне можливість проведення днопоглиблювальних робіт на судноплавних водних шляхах Дніпра.

Білоруська сторона має надати інформацію щодо запланованих обсягів перевалки і параметрів оброблюваних суден. На основі цих даних АМПУ виконає аналіз фінансово-економічної ефективності проведення необхідних робіт для досягнення гарантованих глибин суднового ходу.

Компанія «Белтопэнерго» також надасть українським партнерам інформацію щодо термінів будівництва порту в Нижніх Жарах та щодо можливого вантажопотоку з Білорусі необхідного для окупності днопоглиблювальних робіт. Ці заходи розглядаються як виконання дорожньої карти поліпшення судноплавства на річках Дніпро та Прип'ять у рамках проекту водного шляху Е40.

Для реалізації проекту можливе залучення турецького інвестора – компанії Derin Shipping&Trading Co[†].

* (За матеріалами публікації «Радіо Свобода» за липень 2017 року)
<https://www.radiosvoboda.org/a/28645304.html>

[†] <https://www.epravda.com.ua/news/2018/12/18/643700/>

3. Економічні аспекти проекту

Критики проекту висловлюють застереження, що Проект Е40 за обсягами вантажообігу є зараз безперспективним і не окупиться, а той вантажообіг, який на сьогодні може бути (Білорусь-Україна), дуже легко може бути перевезений залізницею. Цей маршрут набагато краще обслуговувати залізничним транспортом. Немає жодного сенсу вкладати гроші, якщо вже є готова побудована структура, яка може забезпечити вантажообіг з Півночі на Південь в 20 разів більше від теперішнього» (на 2017 рік)*.

Ідея водного шляху Е40 є дуже небезпечною для довкілля та майбутнього Європи, а сам проект водного шляху Е40 є необґрунтований з економічної точки зору†. Перевезення товару водним шляхом Е-40 триватиме більше 14 днів – це довше, ніж автомобільним або залізничним транспортом.

Основні вади проекту:

1. Вплив інвестиційного проекту на довкілля не визначається кількісно, не вимірюється або не є аргументованим.

2. Заява про те, що реалізація проекту може призвести до створення нових привабливих робочих місць, не аргументована.

3. Основна частина економічного аналізу Е40 ґрунтується на помилковому припущенні: якщо кошти

*(За матеріалами публікації «Радіо Свобода» за липень 2017 року)
<https://www.radiosvoboda.org/a/28645304.html>

†<https://drive.google.com/file/d/0BxEL2fyaXxP4UVhQQTJGU0JSVUU/vi>
[ew](https://drive.google.com/file/d/0BxEL2fyaXxP4UVhQQTJGU0JSVUU/vi)

надаються з державних джерел (наприклад, з державного бюджету чи з коштів ЄС), то, оцінюючи ефективність інвестицій з точки зору громадськості, ці витрати не потрібно брати до уваги під час обчислення загальних витрат.

4. Навіть якщо витрати на будівництво ігноруються, аналіз показує, що інфраструктуру, створену в межах проекту, важко підтримувати лише за рахунок доходів, отриманих під час його поточної експлуатації.

5. У той час, коли переваги у вигляді скорочення транспортних витрат перевізників створюються в основному для приватних осіб, то більша частина інвестиційних витрат (а також можливі додаткові витрати, пов'язані, наприклад, з деградацією річкових екосистем) будуть покладені на суспільство в цілому трьох країн (Білорусі, Польщі, України). Цей підхід не відповідає принципу «користувач платить», зазначеного у матеріалах проекту.

6. Документи не містять достатньо деталей щодо використаного прогнозу вантажних потоків.

Незважаючи на те, що в описі моделі згадується ряд інших припущень, залишається незрозумілим, наприклад, скільки місяців на рік взято як період навігації для різних варіантів водного шляху, оскільки це припущення узгоджується з моделлю, відкоригованою для умов Нідерландів.

7. Аналіз чутливості моделі до закладених припущень не представлений у цьому документі. Ця обставина є особливо значним недоліком, враховуючи велику невизначеність, пов'язану з такими прогнозами. Ця невизначеність не тільки не оцінювалася з точки зору

чутливості прийнятих припущень, але для самих припущень (наприклад, шляхом визначення стандартних помилок у прогнозних показниках).

8. Загальна помилка, характерна для всього звіту – відсутність правильного розуміння розробниками концепції соціально-економічного добробуту, в якій застосовується аналіз вигод та витрат (тобто порівняння загальних витрат, як державних так і приватних, з загальними перевагами, знову ж таки приватними та додатковими).

9. Необхідно повністю врахувати інвестиційні витрати в аналізі. В іншому випадку, оцінки внутрішньої норми прибутку (IRR) та економічної вартості мережі (NPV), представлені у звіті, не мають економічного сенсу.

10. Середні витрати на технічне обслуговування та ремонт гідрологічної інфраструктури виражені у відсотках від вартості інвестиційних витрат проекту (0,01%) на першому етапі діяльності виглядають недооціненими. Відповідно до наявного досвіду можна було б очікувати, що ці витрати складають 3-5% інвестиційних витрат щороку, особливо в більш пізні періоди.

11. Техніко-економічне обґрунтування не містить економічних характеристик всього інвестиційного проекту в цілому, оскільки зазначається, що економічний аналіз не включає питання запуску інших ділянок МВШ Е40 (стор. 48), тобто охоплені лише ділянки Водного шляху Е-40: канал, що з'єднує Віслу та Мухавець, а також Нижню Віслу. Це означає, що аналіз не включає інвестиційні та операційні витрати, пов'язані зі створенням та підтримкою гідрологічної інфраструктури, в тому числі на території Білорусі та України.

12. Передбачається також включення скорочення викидів двоокису вуглецю до переліку додаткових переваг, які виникають у результаті впровадження проекту. У той же час у документі відсутні кількісні розрахунки скорочень викидів двоокису вуглецю. З іншого боку, викиди CO₂, пов'язані з внутрішнім водним транспортом, загалом співставні з викидами від залізничного транспорту.

13. Робота також не враховує існування численних охоронних природних територій особливо цінних для збереження біорізноманіття в Білорусі та Україні. Цим ділянкам також може бути завдана шкода внаслідок проведення гідрологічних робіт. Водночас в роботі не враховуються відповідні додаткові витрати як частина витрат проекту (у тому числі в контексті можливих компенсаційних виплат або заходів).

14. Більш детальна економічна оцінка Документу є марною, оскільки не змінить неправильний базовий підхід оцінки ідеї проекту E40 на предмет його доцільності.

4. Екологічні загрози проекту

Одним з екологічних ризиків є днопоглиблення вище Києва по Дніпру та на забрудненій радіацією території в Білорусі. Протягом 30 років у Київському морі не має фарватеру, тож порушені донні осади неминуче будуть рухатися вниз по відновленому фарватеру до Києва і на греблі ГЕС виникне радіоактивна суспензія, яка створить загрози роботи системи постачання питної води*.

Будівництво та експлуатація водного шляху передбачає зміну гідроморфологічних умов всього регіону Полісся, що призведе до деградації цінних територій водно-болотних угідь, які перебувають під національним та міжнародним захистом як ареала оселищ цінних видів, та низки вразливих природних територій України.

Транскордонна проблема наповнення водної системи Дніпро-Буг може спричинити деградацію русла річки Прип'ять, озер Святе, Волянське та Біле через роботу системи водопостачання.

Багато частин Полісся мають міжнародне значення як виняткові пам'ятки природи, які отримали статус біосферних заповідників ЮНЕСКО, об'єктів, які перебувають під захистом Рамсарської конвенції.

У зв'язку з тим, що водний шлях Е40 є транскордонним проектом, на нього поширюються міжнародні конвенції, ратифіковані Україною (зокрема Конвенція Еспоо, Орхуська конвенція), відповідно до яких Оцінка впливу на довкілля (ОВД) повинна проводитися в єдиному пакеті у всіх трьох країнах.

*(За матеріалами публікації «Радіо Свобода» за липень 2017 року)
<https://www.radiosvoboda.org/a/28645304.html>

Водна Ініціатива ЄС спрямована на впровадження Водної Рамкової Директиви ЄС у шести країнах-сусідах, у тому числі в Білорусі та Україні.*

Цей проект створює платформу для розгляду проекту E40 відповідно до вимог зазначеної Директиви ЄС із широким залучення громадськості до його обговорення та оцінки всіх ризиків з ним пов'язаних.

* Сайт EUWI <http://euwipluseast.eu/>

5. Позиція екологічних неурядових організацій стосовно проекту

На переконання Національного екологічного центру України Проект МВШ Е40 є занадто ризикованим для довкілля і не повинен бути реалізований.

Для координації зусиль з протидії реалізації проекту Е40 Національний екологічний центр України став стороною природоохоронної коаліції неурядових екологічних організацій чотирьох країни – Білорусі, Німеччини, Польщі, України з метою вироблення та просування узгодженої позиції коаліції щодо проекту Е40.

Наша вимога до уряду України – забезпечити широке обговорення в країні доцільності реалізації проекту водного шляху Е40 виходячи з національних інтересів, враховуючи міжнародні зобов'язання України, вимоги національного законодавства, а також те, що Україна сповідує європейські цінності.

Позиція НЕЦУ та Коаліції стосовно міжнародного водного шляху Е40 базується на Рамковій конвенції ООН про зміну клімату, Паризькій угоді з питань зміни клімату, Бернській конвенції про охорону дикої флори і фауни та природних середовищ існування в Європі, Конвенції ООН про біологічне різноманіття, Боннській конвенції про збереження мігруючих видів диких тварин, Рамсарській конвенції про водно-болотні угіддя та інших конвенціях про збереження природи.

До Коаліції увійшли 5 організацій із 4 країн: «Ахова птушак Бацькаўшчыны» (BirdLife Belarus) та «Багна» (Bahna), Білорусь; «Франкфуртське зоологічне товариство» (Frankfurt Zoological Society - FZS), Німеччина; Польське

товариство охорони птахів (Polish Society for the Protection of Birds – ОТОР); Національний екологічний центр України (National Ecological Centre of Ukraine – NECU).

Крім згаданої коаліції проти впровадження проекту МВШ Е40 виступила ціла низка громадських екологічних організацій Білорусі, Польщі, Німеччини, України*.

*Перелік ГО наведений на сайті: <https://stope40.org/ru/pages/position>



НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОЛОГІЧНИЙ ЦЕНТР УКРАЇНИ

Міжнародний водний шлях E40 Гданськ - Херсон – джерело багатства чи генератор катастроф?

аналітичний документ

Георгій Веремійчик
Олександр Гусєв