



# НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОЛОГІЧНИЙ ЦЕНТР УКРАЇНИ



а/с 306, Київ-32, 01032  
тел.: (044) 227-42-21  
info@necu.org.ua | www.necu.org.ua

№ 21-48

05.10.2021

**Міністерство інфраструктури України**  
[miy@mtu.gov.ua](mailto:miy@mtu.gov.ua)

*Щодо CEO Стратегії розвитку ВВШ  
та плану її реалізації*

Надсилаємо зауваження та пропозиції Національного екологічного центру України до Звіту про стратегічну екологічну оцінку Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року та до плану заходів її реалізації.

Додаток: Щодо Звіту про стратегічну екологічну оцінку Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року та плану заходів її реалізації. Позиція Національного екологічного центру України – на 7 ст.

**З повагою**

**Голова НЕЦУ**

**Руслан Гаврилюк**

## Позиція Національного екологічного центру України

### щодо Звіту про стратегічну екологічну оцінку Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року та плану заходів її реалізації.

Міністерство інфраструктури України розробило Стратегію розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року та план заходів її впровадження. Звіт про стратегічну екологічну оцінку (СЕО) цих документів винесено на громадське обговорення, яке триватиме до 17 жовтня 2021 року.

Вже з'явилися перші відгуки<sup>1</sup> на оприлюднене СЕО Стратегії плану.

На противагу висновкам автора СЕО, що мов попри певні ризики негативного впливу на довкілля, зазначені Програму та План потрібно впроваджувати, критики звертають увагу на аспекти, які недостатньо досліджені або невідображені в СЕО, а саме:

- розвиток річкового транспорту згубно позначиться на стані річок, на якості питної води, зашкодить живим істотам, як мешкають у річках і їх басейнах;
- недостатньо досліджено рівень впливу реалізації стратегії та плану дій на природно-заповідний фонд;
- загроза будівництва міжнародного річкового шляху Е40 не проаналізована, навіть не згадана;
- цілком незрозумілий парадоксальний висновок, що несхвалення Стратегії погіршить екологічну ситуацію на річках;
- головний аспект – не досліджено вплив реалізації Стратегії і та Плану на якість питної води.

Говорячи про проблему забезпечення України питною водою, варто навести звіт Рахункової палати від 16.06.2021 про те, що Україна на межі дефіциту питної води<sup>2</sup>. До такого висновку прийшли експерти після аудиту виконання заходів Загальнодержавної цільової програми розвитку водного господарства та екологічного оздоровлення басейну річки Дніпро на період до 2021 року. Профінансована вона була лише на 68%. Левова частка виділених коштів була витрачена на меліорацію земель - майже 85%. Скільки було витрачено на екологічне оздоровлення басейну річки Дніпро та поліпшення якості питної води – не зазначається. А за оцінками Світового Банку, Україна за кількістю питної води на душу населення перебуває на 125 місці із 180 країн. За рейтингом на основі даних Центрів з контролю і профілактики захворювань Міністерства охорони здоров'я США, Україна увійшла до списку країн з найбільш небезпечною і несмачною водопровідною водою.

Програма реалізовувалася за 6 напрямками: забезпечення розвитку меліорації земель, забезпечення централізованим водопостачанням сільських населених пунктів, захист населених пунктів і сільськогосподарських угідь від шкідливої дії вод, комплексний протипаводковий захист у басейнах річок Дністра, Пруту та Сирету, комплексний

<sup>1</sup> <https://greenpost.ua/blogs/richkovyj-transport-ni-dyakuyu-i38100>

<sup>2</sup> <https://rp.gov.ua/PressCenter/News/?id=1126>

протипаводковий захист у басейні річки Тиса, *екологічне оздоровлення басейну річки Дніпро та поліпшення якості питної води.*

Водночас аудит встановив порушення на загальну суму 1,7 млрд грн. У тому числі неефективне використання – майже 589 млн грн, 31,7 млн грн – збитки державі по фактам крадіжок майна водогосподарських організацій, а та видатки 4,1 млрд взагалі не відображені в звітах. Це є яскравий приклад, як виконуються державні програми в Україні.

Ми глибоко переконані, що будь-які стратегії, плани господарської діяльності на річках України мають розглядатися у контексті порятунку Дніпра та інших річок. Має бути стратегія порятунку річки Дніпро та її басейну і вся господарська діяльність має бути спрямована на досягнення її цілей. Цей підхід, аналогічний підходу впровадження зеленого курсу ЄС: вся господарська діяльність має бути спрямована на досягнення зеленого курсу Європи!

Неприйнятний підхід, який демонструє МІУ: річки – це технологічний ресурс, який потрібно максимально використати.

Погоджуючись з наведеною критикою Стратегії і Плану, варто звернути і на інші аспекти, яким не надано належної уваги в СЕО.

Найперше звернемо увагу на слушне застереження автора СЕО (ст. 152), що: «Проект документа державного планування не містить кількісних та якісних характеристик об'єктів інфраструктури, розвиток яких прямо або опосередковано передбачений Планом Заходів з реалізації Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України до 2031 року та заходів щодо розвитку флоту» (наведено перелік пунктів Стратегії, про які йде мова). «У зв'язку з цим опис вторинних кумулятивних, синергічних, коротко-, середньо- та довгострокових (1, 3–5 та 10–15 років відповідно, а за необхідності – 50–100 років), постійних і тимчасових, позитивних і негативних наслідків, може бути здійснений на етапі реалізації конкретних проєктів». Водночас ми не погоджуємося, що оцінка негативних наслідків кожного проєкту дозволить оцінити кумулятивні ефекти. Навіть, якщо вони з часом і будуть виявлені, то уникнути їх впливу буде дуже складно, оскільки система ефективно працює лише тоді, коли належно функціонують її всі компоненти.

Звідси всі позитивні висновки автора СЕО про доцільність впровадження запропонованих Стратегії та Плану виглядають необґрунтованими або передчасними. Варто чітко наголосити, що належна оцінка наслідків впровадження Стратегії на нинішній стадії її підготовки неможлива. Адже до переліку напрямів Стратегії (які неможливо оцінити через брак інформації) увійшли 12 ключових її аспектів: від просторового планування, оснащення водних шляхів, логістики, до податкових пільг інвесторам, користувачам річкових шляхів.

Тут варто звернути увагу на реалістичність Стратегії, яка безпосередньо залежить від джерел її фінансування. На ст. 10 документа зазначено: «Фінансування заходів Стратегії передбачається здійснювати за рахунок коштів державного та місцевих бюджетів в межах бюджетних призначень органів виконавчої влади на відповідний рік, спеціальних фондів, зокрема, Державного фонду внутрішніх водних шляхів, міжнародної технічної допомоги та інших джерел, не заборонених законодавством». Передбачається також, що на утримання, шлюзового господарства, його реконструкцію та ремонт; технічне переоснащення та охорону судноплавних гідротехнічних споруд, а також на використання таких споруд для

пропуску суден, необхідно спрямовувати частину рентної плати за спеціальне використання води, яку сплачують суб'єкти господарювання, що використовують воду для потреб гідроенергетики, оскільки будівництво гідроелектростанцій і спричинило необхідність створення шлюзів.

«Потреба на найближчі 5 років на утримання ВВШ становить біля 4 млрд грн (7 млрд грн – за умови модернізації частини шлюзів – найбільш завантажених – Каховського, Запорізького, Середньодніпровського). Обсяг фінансування, матеріально-технічних і трудових ресурсів, необхідних для реалізації Стратегії, визначається щороку з урахуванням можливостей Державного бюджету».

Про будівництво міжнародного річкового шляху E40 не згадується, але ставиться завдання приєднання до європейської системи шляхів (ст.7): «забезпечити інтеграцію основних українських судноплавних ВВШ до транс'європейських коридорів TEN-T.» Нагадаймо: річковий шлях E40 є тут основним елементом, недаремно у Стратегії передбачено підтримання глибини р. Прип'ять (від кордону з Білоруссю до її гирла) 1,6 м. У 2020 на днопоглиблювальні роботи на річці Прип'ять було витрачено 13 млн. грн.

Водночас всім відомо про події і процеси у Білорусі і їхній вплив на безпеку на північному кордоні України. Цілком очевидно, що ці кошти мали б бути спрямовані на вирішення нагальних проблем підвищення обороноздатності країни.

Ми вважаємо, що річку Прип'ять потрібно вивести з переліку судноплавних шляхів та забезпечити їй високий природоохоронний статус. Надалі не планувати її поглиблення, а з Плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року<sup>3</sup> вилучити: захід 22, п. 15: «проведення робіт з розвитку української частини річкового шляху E40 (вантажні перевезення), який з'єднує Чорне та Балтійське моря»).

Доречно тут зазначити, що відповідно до згаданого плану **Відповідальний орган (за створення шляху E40):** Мінінфраструктури, державне підприємство “Адміністрація морських портів України” (за згодою), державне підприємство “Укрводшлях” (за згодою). **Джерела фінансування:** власні кошти державного підприємства “Адміністрація морських портів України (державне підприємство).

**Очікуваний результат:** збільшено обсяги перевезень річковим транспортом на 15 відсотків порівняно з попереднім роком.

**Термін виконання:** щороку.

Звернімо увагу на цікаву деталь: виявляється “Адміністрація морських портів України” «за згодою» буде вкладати державні кошти у проєкт річкового шляху E40. З наведеного цілком зрозуміло, що головним джерелом фінансування будівництва водних шляхів в Україні буде державний бюджет. Тобто кожен українець заплатить за їх будівництво.

Водночас у Стратегії розвитку водних шляхів зазначена добра перспектива для користувачів ВВШ:

---

<sup>3</sup> <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-planu-zahodiv-z-realizaciyi-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku-321-070421>

«В результаті реалізації Стратегії Кабінет Міністрів України очікує, що власники вантажів (виробники/оператори) заощадять понад 50 мільйонів доларів США за п'ять років при переході на річкову логістику.»

У Плані впровадження Стратегії водних шляхів інвесторам пропонуються суттєві пільги:

«1.7. Спрощення доступу до проведення будівельних робіт на землях водного фонду, зайнятих ВВШ, шляхом внесення змін до законодавства в частині виключення вимоги щодо необхідності формування земельних ділянок на землях водного фонду, зайнятих ВВШ, а також можливості здійснення будівництва на землях, зайнятих ВВШ, за відсутності документа, що засвідчує право власності чи право користування такою земельною ділянкою;

1.8. Зниження значення коефіцієнтів, які використовуються під час визначення нормативної грошової оцінки земельних ділянок населених пунктів для розміщення та експлуатації будівель, споруд, інженерно-транспортної інфраструктури, механізмів та обладнання ВВТ;

1.10. Зменшення податкового навантаження на суб'єктів господарювання - перевізників ВВШ, шляхом внесення на розгляд ВРУ законопроекту щодо скасування рентної плати за спеціальне використання води суб'єктами господарювання, що проводять свою діяльність у сфері ВВТ, а також щодо скасування оподаткування земель внутрішнього водного транспорту, зайнятих судноплавними шлюзами.»

Тут маємо ще одне підтвердження ліквідації прибережних захисних смуг як поняття та засіб захисту річок від сваволі господарників. Це призведе до подальшої деградації річок!

Крім того, виглядає так, що залізниця буде поставлена у нерівні умови з водним транспортом.

Не має також прямої вказівки, хто платитиме за утримання інфраструктури водних шляхів. За деякими оцінками лише поглиблення р. Дніпро може коштувати близько 1 млрд. грн щорічно.

Ми підтримуємо розвиток транспортних коридорів між Балтійським і Чорним морями в Україні, але ми за комплексну і глибоку оцінку кожного проекту такого коридору, у тому числі впливу проекту на довкілля, вартість його та період окупності. Звісно такі проекти потребують оцінки їх впливу на стан безпеки держави.

Ми переконані, що твердження Стратегії: «ВВТ є одним з найменш шкідливих видів транспорту для навколишнього середовища» є цілковито необґрунтованим, оскільки прихильники водних шляхів ніколи належно не оцінювали їх вплив на річки та прибережну флору і фауну.

Варто також зупинитися ще на деяких, твердженнях SEO

Витяг з SEO	Коментарі до тексту SEO
Ст. 154. «Загалом, загальний вплив Стратегії на якість повітря є позитивним, ураховуючи стимулювання розвитку	Чи можна напевно стверджувати, що вплив Стратегії на якість повітря буде позитивним, коли відсутні характеристики

<p>більш екологічного, сучасного річкового флоту.»</p> <p>«Розвиток перевезень внутрішніми водними шляхами матиме значний позитивний вплив на зміну клімату, враховуючи потенціал заміщення автомобільного та залізничного транспорту внутрішнім водним.»</p>	<p>флоту, який буде застосовуватися, а також не розглянуто викиди будівельної техніки, яка буде застосована під час будівництва інфраструктури річкових шляхів?</p> <p>Вважаємо, що мають бути висловлені застереження щодо однозначності висновків.</p> <p>На нашу думку твердження автора СЕО, що розвиток перевезень внутрішніми водними шляхами матиме значний позитивний вплив на зміну клімату, є декларативним і ніяким чином не обґрунтованим. Якщо залізниця та автотранспорт будуть переведені на електричну або водневу тягу, то саме водний транспорт буде найбільшим джерелом викидів, як прямих, так і опосередкованих.</p>
<p>Ст.155</p> <p>«Беручи до уваги, що більша частина інфраструктури вже існує, а документ державного планування передбачає його модернізацію та відновлення, тому <u>додаткові ефекти не вважаються дуже значними</u>»</p>	<p>Незважаючи на те, що автор СЕО визнає, що «будівництво порту матиме значний негативний вплив на зміни фізичних, хімічних і гідрогеологічних властивостей прилеглих територій» водночас робиться заява, що «беручи до уваги, що більша частина інфраструктури вже існує, а документ державного планування передбачає його модернізацію та відновлення, тому додаткові ефекти не вважаються дуже значними».</p> <p>Вважаємо, що через відсутність важливих даних щодо об'єктів, які плануються до будівництва, такі висновки не можуть бути переконливими.</p>
<p>Ст. 158</p> <p>Стратегія вже містить заходи по недопущенню забрудненню: .... В цьому контексті реалізація заходів Стратегії значно позитивно вплине на потенціал управління річковим та морським сміттям та забрудненням.</p>	<p>Ми вважаємо, що сам факт планування запобіжних заходів, спрямованих на запобігання забрудненню води і побережжя річок не дає жодних гарантій уникнення забруднення річок. Впровадження Стратегії виведе на річку дуже багато нових джерел забруднень. Належний контроль за дотриманням природоохоронного законодавства в Україні, на жаль, відсутній.</p>
<p>Ст. 166</p> <p>Водний транспорт є одним із найдешевших, а екологічні навантаження на природні комплекси є найменшими. На водний транспорт в Україні припадає приблизно 9 % загального вантажообігу.</p>	<p>Ми не вважаємо, що є достатньо аргументів аби стверджувати: «Водний транспорт є одним із найдешевших, а екологічні навантаження на природні комплекси є найменшими».</p>
<p>Ст. 167</p> <p>SWOT – аналіз Альтернативи «Нульовий сценарій. Стагнація». (забезпечує) Мінімальні витрати. Нульові трансакційні витрати. Підтримання вантажообігу на сучасному</p>	<p>Чому у разі мінімальних витрат прогнозується: «Продовження повзучої кризи водних екосистем Дніпра»?</p> <p>Це твердження також потребує роз'яснень.</p>

<p>рівні або слабкий зріст. Забезпечення інтересів основних зернотрейдерів»</p>	
<p><b>Ст.168</b> SWOT – аналіз. Розгляд альтернативи Стратегії: «Згортання» Вказуються сильні сторони та загрози. <b>Сильні сторони:</b> Мінімізація витрат на розвиток галузі. Підвищення потенціалу відновлення екосистем Дніпра. Розвиток альтернативних галузей транспорту Загрози: Створення значних заболочених зон. Зміна клімату. Загрози водопостачанню</p>	<p>Чому згортання розвитку ВВТ призведе до посилення зміни клімату, створить загрози водопостачання, призведе до зростання площ заболочених зон? Вважаємо, що всі ці твердження потребують пояснень та обґрунтування.</p>
<p><b>Ст. 177</b> Таблиця 11.1 Оцінка інтегрального (сумарного) впливу заходів щодо реалізації цілей Стратегії на потенційні території</p> <p>Створення модернізованої, технологічної, ефективною та гарантованою публічної інфраструктури на ВВШ – (колонка 2)</p> <p>Помірний позитивний вплив. ( на землі і водні ресурси прилеглих до Дніпра областей)</p>	<p>Інфраструктура внутрішніх водних шляхів та її експлуатація буде створювати додатковий тиск на землі та водні ресурси. Тому варто означення: «Помірний позитивний вплив.» Замінити на «Помірний негативний вплив. Цей вплив є прийнятним»</p>
<p>Ст. 183 Переорієнтація вантажів на річкове перевезення призведе до зниження завантаження наземної та припортової транспортної інфраструктури. 1 млн. тон вантажів перевезених річкою зменшує витрати на ремонт доріг на суму до 1 млрд. грн. При цьому забруднення від будівельних робіт в портах компенсується зменшенням забруднень від частого ремонту автомобільних доріг. Загалом, загальний вплив Стратегії на якість повітря є позитивним, урахувавши стимулювання розвитку більш екологічного, сучасного річкового флоту.</p>	<p>На наш погляд, ці висновки не можуть бути остаточними, а потребують додаткового дослідження. Адже розвиток залізничного та автомобільного транспорту відбувається в умовах жорстких екологічних вимог. Європа скоро повністю відмовиться від двигунів внутрішнього згорання. З переходом на електричні та водневі джерела енергії проблема забруднення повітря буде вирішена.</p> <p>Ще раз підкреслимо: сучасний водний транспорт є найгіршим з точки зору впливу на довкілля. Головний його недолік – це створення загроз потужного забруднення поверхневих вод, які є джерелами питної води.</p>

<p><b>Ст.162</b> Реалізація Стратегії має узгоджуватися з іншими стратегіями розвитку країни.</p>	<p>Цілковито підтримуємо тезу, що реалізація Стратегії має узгоджуватися з іншими стратегіями розвитку України, у тому числі зі стратегією порятунку річки Дніпро.</p>
<p>Ст. 163; ст. 190 Потенційний вплив на берегову рослинність, водно-болотні угіддя, рибальство, птахів й інших чутливих водних і прибережних середовищ існування під час будівництва та експлуатації портів має бути повністю оцінено з особливою увагою до районів з високою цінністю біорізноманіття або тих, які необхідні для виживання критичної флори і фауни, або флори і фауни під загрозою зникнення. Глибина каналів/акваторій має розглядатися на етапі проектування з точки зору руйнування середовища існування та кількості й характеру днопоглиблювальних робіт. Необхідно вживати спеціальних заходів щодо запобігання та зменшення впливу від вибухових робіт, які можуть викликати значні наслідки для морських організмів та їх середовищ існування під час будівництва</p>	<p>Ми підтримуємо рекомендації автора СЕО щодо оцінки потенційного впливу будівництва та експлуатації портів. Водночас ця оцінка має виконуватися не окремо для кожного порту, а для всієї інфраструктури, яка планується до будівництва на річці (вплив будівництва, експлуатації та поточний ремонт об'єктів). Лише після інтегральної оцінки їх впливу на річку, робити висновок щодо доцільності їх будівництва.</p>

Підсумовуючи викладене, вважаємо, що розглянуте СЕО потрібно розглядати як попередню оцінку запропонованих Стратегії розвитку водного транспорту та плану її виконання. Після доопрацювання Стратегії і Плану та наведення даних, яких, як зазначалося вище, бракує має бути проведено повторне СЕО.

На нашу думку найперше потрібно враховувати реальний стан Дніпра та його басейну. А стан його катастрофічний. Пріоритет має бути один: Дніпро має бути врятований. Прогнози зміни клімату є ненадійними. Висновок, що водність річок приблизно лишається на тому ж рівні невиправданий, бо останні 10 років вона невпинно падає, а головне різко впав рівень ґрунтових вод. Тобто підземні ріки, які тримають поверхневі води, теж міліють, а також є під загрозою забруднення.

Може виникнути ситуація, коли не буде де ходити річковим суднам через обміління річок.

Уряд України має докласти всіх зусиль щоб об'єднати суспільство для подолання викликів, пов'язаних з деградацією довкілля, викликане нераціональною господарською діяльністю.