

АНАЛІТИЧНА ЗАПИСКА

**Місце екологічних оцінок під час
проєктування відновлення
судноплавства на Прип'яті
Водний шлях Е-40**



Перелік скорочень

Міндовкілля – Міністерство захисту довкілля та природних ресурсів України

ВВШ – внутрішні водні шляхи

СЕО – стратегічна екологічна оцінка

ОВД – оцінка впливу на довкілля

ЧБЗ – Чорнобильський біосферний заповідник

ООН – Організація Об'єднаних Націй

УМВШ – Європейська угода про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення

ГЕС – гідроелектростанції

ЄЕК ООН – Європейська економічна комісія з внутрішнього транспорту ООН

БВС ДБК – Білозерська живильна система Дніпровсько-Бузького каналу

Будь-яка діяльність, яка планується в Україні, повинна гарантувати екологічну безпеку. Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища» визначає, що охорона навколишнього природного середовища, раціональне використання природних ресурсів, забезпечення екологічної безпеки життєдіяльності людини – невід’ємна умова сталого економічного та соціального розвитку України. З метою гарантування дотримання екологічно сталих умов під час прийняття рішень та реалізації планованої діяльності, зокрема у сфері охорони водних ресурсів, існують екологічні оцінки – стратегічна екологічна оцінка та оцінка впливу на довкілля.

Протокол про стратегічну екологічну оцінку (СЕО) набув чинності для України 1 березня 2016 року, а Закон України «Про стратегічну екологічну оцінку» запрацював з 12 жовтня 2018 року.

Завдання стратегічної екологічної оцінки – це узгодження документів державного планування розвитку певної галузі з уже існуючими документами у сфері охорони довкілля та розроблення умов майбутнього розвитку із дотриманням екологічної безпеки. Отже, має узгоджуватися питання охорони річок як природних утворень із використанням їх як водних шляхів. СЕО повинно визначити умови для проведення оцінки впливу на довкілля конкретної планованої діяльності, передбаченої законом, та для здійснення цієї діяльності.

Аналіз існуючого стану управління водними ресурсами та планування реалізації проєктів, що мають вплив на довкілля, свідчить про невикористання екологічних оцінок у повній мірі, що ускладнює процес прийняття рішень та породжує конфліктні ситуації.

Прикладами недостатності оцінок у водній сфері є нездійснення стратегічної екологічної оцінки Програми розвитку гідроенергетики на період до 2026 року¹, Загальнодержавної цільової програми розвитку водного господарства та екологічного оздоровлення басейну річки Дніпро на період до 2021 року². Зокрема, таким прикладом є реалізація проєкту із відновлення внутрішнього водного шляху Е-40 як більш сталого транспортування товарів і розвитку внутрішнього туризму та рекреації на ділянці річки Прип’ять від Дніпра до кордону із Республікою Білорусь³.

«Проєкт Е-40» є транскордонним і має поєднати водні мережі трьох країн – Польщі, Білорусі та України, пройти відповідні екологічні оцінки на національному та міжнародному рівнях, а також широке громадське обговорення. Стратегічна екологічна оцінка такого проєкту, зокрема, повинна містити аналіз відповідності планованої діяльності вимогам міжнародних документів (Водної рамкової директиви, Пташиної та Оселищної директив, Стратегії управління відходами та іншими стратегічними документами) та національного природоохоронного законодавства України.

СЕО повинна зробити аналіз потенційних впливів від спорудження портів, здійснення робіт із днопоглиблення, будівництва гідротехнічних споруд, оцінити вплив на біорізноманіття, поррахувати об’єми води тощо та закласти умови для майбутніх ОВД.

Станом на сьогодні, уряд вносить зміни у постанову КМУ про перелік внутрішніх водних шляхів, якою закріплює навігаційні габарити без здійснення стратегічної екологічної оцінки, виділяє кошти на фінансування робіт із поточного дночерпання без надання необхідних дозволів та проходження ОВД, не враховує вплив майбутнього шляху у

¹<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/552-2016-p#Text>

² <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4836-17#n21>

³https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%BE%D0%B4%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D1%88%D0%BB%D1%8F%D1%85_E40#cite_note-17; <https://stope40.org/ru/pages/e40>

Плані управління басейном річок Прип'ять та Дніпро. Все це свідчить про грубе ігнорування норм національного законодавства та відсутність уміння стратегічно планувати та узгоджувати між собою різні напрями економічного розвитку країни.

Як покращити ситуацію із екологічними оцінками під час управління водними ресурсами, зокрема, і в процесі використання їх як транспортних коридорів? Першочергові кроки повинні включати:

- прийняття урядового рішення про відновлення водного внутрішнього шляху Е-40 відповідно до взятих на себе міжнародних зобов'язань;
- проведення тендера на закупівлю послуг із виготовлення ТЕО з відновлення ВВШ Е-40 на українській частині;
- здійснення стратегічної екологічної оцінки цього проєкту з метою узгодження його із планом управління басейнами рік Прип'ять та Дніпро та визначення майбутніх ОВД;
- проведення транскордонного СЕО;
- у разі прийняття рішення після СЕО про допустимість ВВШ – здійснити ОВД відповідних проєктів із будівництва портів, дночерпання чи днопоглиблення тощо;
- проведення транскордонних ОВД;
- оновлення водного транспорту на енергоефективний – замінити дизельні двигуни на біогазові чи електричні;
- залучення ВВШ для пасажирського перевезення та розвитку туризму та рекреації;
- організація постійного моніторингу стану довкілля в межах басейну річки Прип'ять та проведення постійних досліджень щодо зміни стану цього басейну; забезпечення водою – ключовий аспект.

Вказаний перелік першочергових кроків лише ілюструє процедуру прийняття рішень щодо таких проєктів та місце екологічних оцінок у них. Жодним чином ці розмірковування не є свідченням того, що проєкт Е-40 необхідний для України та є безпечним. Цей перелік має на меті чітко окреслити проєктовану діяльність та попередити ризики здійснення окремих частин проєкту без оцінки його впливу в цілому, що може попередити екологічні, економічні та соціальні ризики.

Здійснення якісних оцінок СЕО та ОВД забезпечить: виявлення потенційних впливів та ризиків негативних наслідків для довкілля, можливість чи неможливість їхнього зменшення або усунення; захист цінних природних територій; подолання конфліктів, скорочення витрат на ліквідацію шкоди довкіллю; попередження затримок реалізації проєкту. Слід нагадати, що наявність повної та достовірної інформації про басейни рік, задіяних у проєкт Е-40, позитивно вплине на економіко-політичну оцінку регіону.

Методологія дослідження, аналізу, огляду кейсів

Під час дослідження проаналізовано інформацію правового, аналітичного та наукового характеру, були вивчені звіти з аналізу радіоактивного забруднення, проєктні дані, результати досліджень, екологічна інформація профільних установ, картографічні матеріали, проведені консультації з фахівцями.

Для опрацювання перерахованої вище інформації використовувалися методи порівняння, зіставлення, аналогії та опису.

Мета

Формування нової політики щодо планування та реалізації проєктів внутрішніх водних шляхів з обов'язковим проведенням екологічних оцінок за умови здійснення постійного моніторингу стану довкілля.

Опис проблеми

Україна має розгалужену мережу водних шляхів, а з 1996 року, підписавши Європейську угоду про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (УМВШ)⁴, вона погодилась, що в межах її території є один із перелічених УМВШ внутрішній водний шлях міжнародного значення – Е-40. Більшість його довжини – це діючий судноплавний шлях у межах річки Дніпро. Недіючим на сьогодні є судноплавний шлях у межах річки Прип'ять, що обумовлено Чорнобильською аварією 1986 року.

Number	Section name	Section length (Km)	Country	Canalized	Sea vessel route
90-03	DNISTER (Bilhorod-Dnistrovskiyi - Ukraine/Moldova border)	39.00	Ukraine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
90-03	NISTRU (DNISTER) (Ukraine/Moldova border - Reskeet)	98.00	Ukraine, Republic of Moldova	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
80-09	DANUBE - KILIISKE MOUTH (Ismail Chatal Cape - Vylkove (116.0 km - 18.0 km))	98.00	Romania, Ukraine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
80-09	DANUBE - KILIISKE MOUTH (Vylkove - Bystre (Starostambulske) Mouth) (18.0 km - 11.0 km)	7.00	Ukraine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
80-09	DANUBE - KILIISKE MOUTH Bystre (Starostambulske) Mouth - Sea approach channel (11.0 km - 1.57 km))	9.43	Ukraine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
80-09	SEA APPROACH CHANNEL (1.57 km - (-1.85 km))	3.42	Ukraine	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
40	DNIPRO (Mouth of the Prypiat River - Kyiv)	83.00	Ukraine	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
40	DNIPRO (Kyiv - Kanivska Hydroelectric Power Station (HPS) (856.0 km - 722.0 km))	134.00	Ukraine	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
40	DNIPRO (Kanivska HPS - Kremenchutska HPS (722.0 km - 556.0 km))	166.00	Ukraine	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
40	DNIPRO (Kremenchutska HPS - Seredniodniprovska HPS (556.0 km - 433.0 km))	123.00	Ukraine	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
40	DNIPRO (Seredniodniprovska HPS - Dniproges (433.0 km - 305.0 km))	128.00	Ukraine	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
40	DNIPRO (Dniproges - Kakhovska HPS (305.0 km - 93.0 km))	212.00	Ukraine	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
40	DNIPRO (Kakhovska HPS - Kherson (93.0 km - 28.0 km))	65.00	Ukraine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
40	DNIPRO (Kherson - Entry to Rvach Arm)	28.00	Ukraine	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
40	KHERSONSKYI SEA CHANNEL (entry to Rvach Arm - leading line of Adzhyholska Beak)	40.00	Ukraine	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
40-01	DESNA (From the mouth to Chernihiv (0.00 km - 198.0 km))	198.00	Ukraine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
40-02	PIVDENNY BUH (Buzsko-Dniprovska-Lymanskyi Channel (BDLC), sections 1-13)	81.40	Ukraine	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
80	DANUBE (170.0 km - 0.0 km)	170.00	Romania, Ukraine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
40	PRIPYAT (Belarus/Ukrainian state border - mouth of the Pripyat River)	62.50	Ukraine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Рис. 1. Інформація згідно з даними [Blue Book Database](#)⁵

Підписавши Угоду про асоціацію між Україною та ЄС, Україна погодилась виконати ряд міжнародних зобов'язань, які часом є взаємо суперечливими та потребують узгодження. В довідковій інформації про Е-40 зазначено, що відтворення водно-транспортного сполучення Е-40 має дати прикордонним регіонам Польщі, Білорусі та Україні можливість стати центрами перевезень міжнародного значення, дозволить розвантажити систему доріг, збільшити обсяг вантажоперевезень, що проходять регіонами, сприяти зниженню рівня викидів CO₂ за рахунок більш активного використання водного транспорту і в повній мірі використовувати унікальний потенціал Вісли, Бугу, Прип'яті і Дніпра для розвитку міжнародного річкового туризму⁶.

⁴ https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_342#Text

⁵ <https://apps.unece.org/AGN/4results.aspx>

⁶ <https://stope40.org/ru/pages/e40>

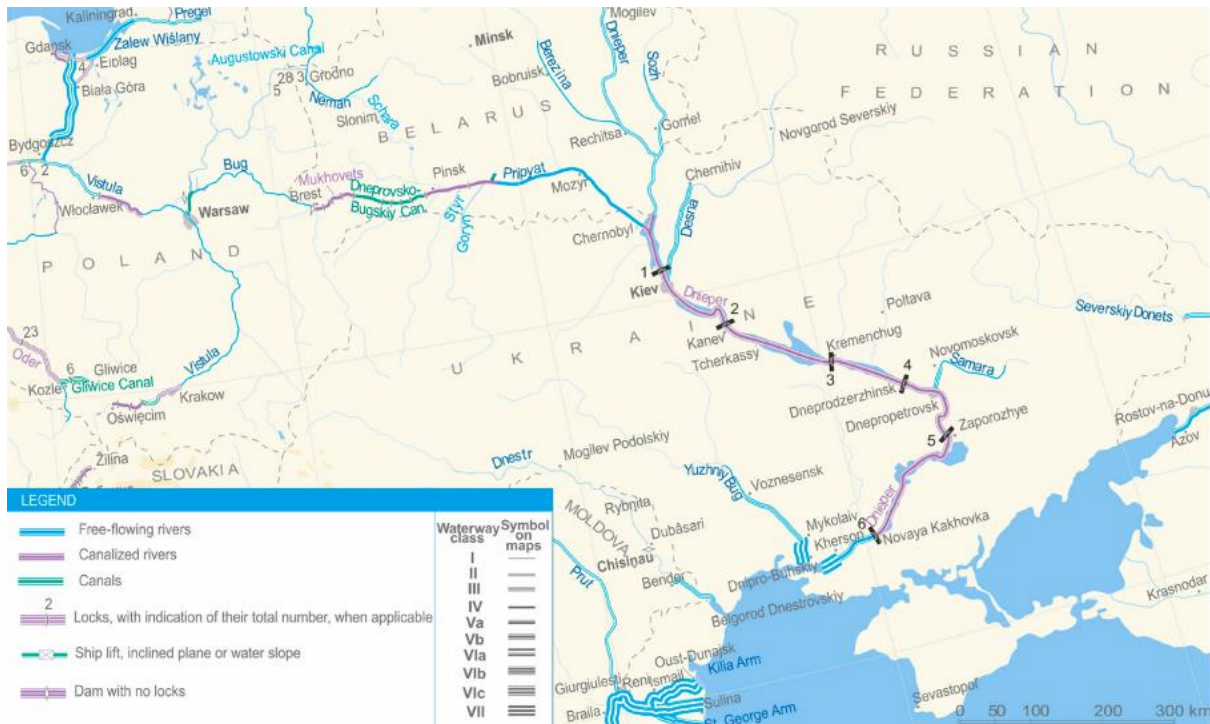


Рис. 2. Розташування Дніпровського каскаду ГЕС відносно Міжнародного водного шляху Е-40: 1 – Київська, 2 – Канівська, 3 – Кременчуцька, 4 – Середньодніпровська, 5 – Дніпровська, 6 – Каховська (за матеріалами: Карта Європейської мережі внутрішніх водних шляхів, 2012; Яцик, 2003⁷).

Втрата води

Річка Прип'ять бере свій початок у Волинській області, протікає територією Білорусі, а потім в Київській області тече через зону відчуження й впадає в Дніпро. Останніми роками спостерігається зменшення водності річки, нестача води в притоках Прип'яті та пов'язаних з нею болотних комплексах.

Забезпечення водного шляху Е-40 належними рівнями води для функціонування водного транспорту може поглибити кризу нестачі води у верхів'ї річки Прип'ять та в інших частинах її долини. Кризу зумовив нераціональний відвід води з річки Прип'ять у Білозерську живильну систему Дніпровсько-Бузького каналу (БВС ДБК), яка розташована вище за течією. У період межені у БВС ДБК відводиться до 78% загального стоку річки Прип'ять, що спричиняє вплив на територію НПП «Прип'ять-Стохід». На карті, що подана нижче (рис. 3), наведені території, які зазнають впливу. Зокрема, нанесено територію озера Біле. Озеро Біле належить до групи озер (крім нього, ще Волянське і Святе), які є регулятором Дніпро-Бузького каналу. Тут акумулюється вода. За потреби шлюз відкривають, і через Виживський водозабір вода йде у Дніпро-Бузький канал. У маловодні періоди року надмірне використання запасів води з річки Прип'ять і згаданих озер призводить до їх деградації.

⁷ https://www.researchgate.net/figure/Location-of-the-Dnieper-Cascade-in-relation-to-the-International-Waterway-E40-1-Kiev_fig1_337908332

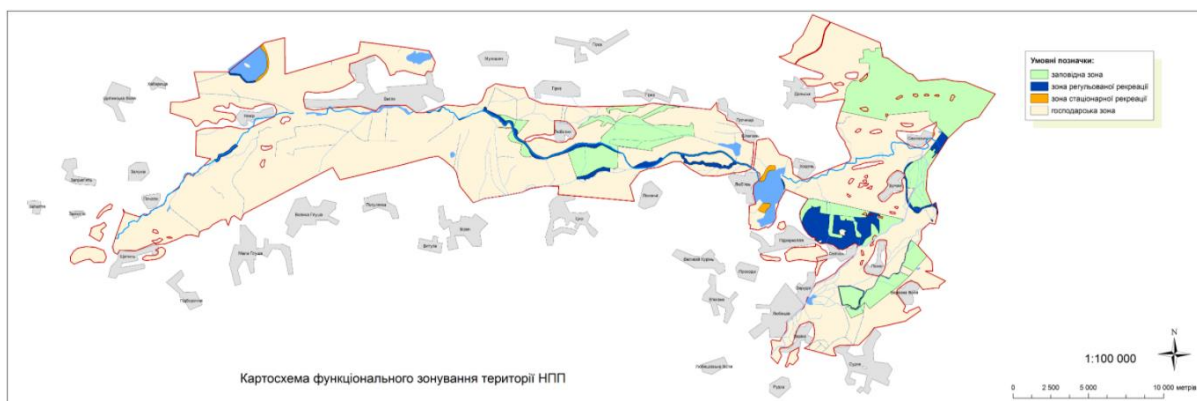


Рис. 3. Картосхема функціонального зонування території НПП⁸

Відведення води може призвести до зниження рівнів вод, евтрофікації та заростання озер, загибелі гідробіонтів, зниження рівнів ґрунтових вод на прилеглих територіях, збільшення ризиків виникнення пожеж, зміни мезокліматичних показників території.

Річка Прип'ять є міжнародною природоохоронною територією, частиною Смарагдової мережі Європи (рис. 4), а також територією, важливою для птахів (Important Bird Area №3 «Київське водосховище»). На національному та регіональному рівнях ці території також є частиною екомережі.

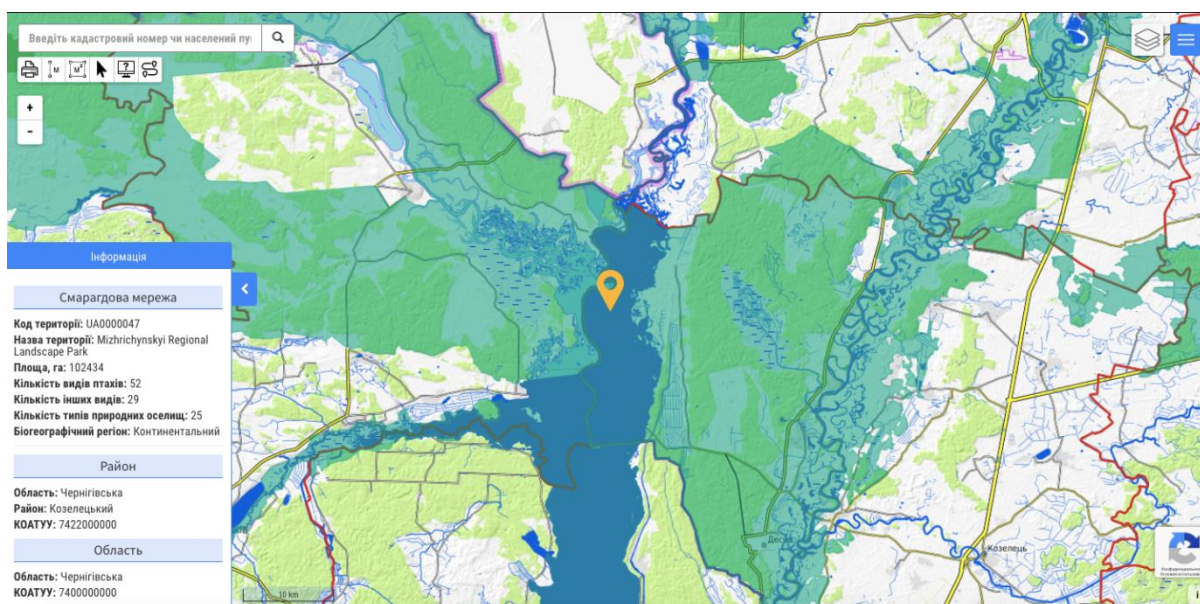


Рис. 4. Фрагмент Публічної кадастрової карти України з нанесеним шаром «Смарагдова мережа»⁹

Втрата біорізноманіття

В долині Прип'яті зростає більше 550 судинних рослин, вона є середовищем існування близько 500 видів тварин, з них 160 видів птахів, є частиною міграційних шляхів. За 35 років з моменту аварії на Чорнобильській атомній електростанції природа зони відчуження почала поступово відновлюватися, зростала чисельність типових та

⁸ <https://cutt.ly/Vxjxf5z>

⁹ https://map.land.gov.ua/?cc=3362022.889929816,6684519.99466465&z=11&l=kadastr&bl=ortho10k_all

рідкісних видів флори і фауни. Проводяться унікальні дослідження з вивчення природних комплексів, важливі не тільки для України, а й для міжнародної спільноти.

Зміни водного режиму території заподіють шкоду унікальним екосистемам національного природного парку Прип'ять-Стохід та водно-болотним угіддям міжнародного значення: "Заплава річки Прип'ять", "Заплава річки Стохід", транскордонному "Прип'ять-Стохід-Простир", – оскільки частина вод до Дніпровсько-Бузького каналу подається з системи озер Біле (входить до НПП), Волянське і Святе, які мають заповідний статус гідрологічного заказника місцевого значення.

Крім того, виникне загроза поширення інвазійних видів, не характерних для поліських річок через поєднання річкових мереж басейнів Чорного та Балтійського морів.

Ризики радіаційного забруднення

Діяльність зі створення водно-транспортної інфраструктури може призвести до радіаційного забруднення, оскільки передбачає проведення робіт з днопоглиблення, що може призвести до поширення радіонуклідів, які мають високу міграційну здатність, з ґрунтів та донних відкладів водою поверхневими водами річок Прип'ять та Дніпро, їх потрапляння до водозаборів.

З метою попередження радіаційного забруднення здійснювалося обвалування берегів, будівництво руслових кар'єрів, спорудження глухих та фільтруючих дамб, дренажних систем, лівобережного та правобережного водоохоронних комплексів на заплаві. Планована діяльність у долині річки Прип'ять має передбачати детальні дослідження можливого впливу на ці комплекси та ризики радіаційного забруднення через їх пошкодження.

Річка Прип'ять протікає через заповідну зону Чорнобильського біосферного заповідника (рис. 5), що унеможливує реалізацію проекту Е-40 в правовому полі. На території заповідної зони забороняється будь-яка господарська та інша діяльність, що суперечить цільовому призначенню заповідника, порушує природний розвиток процесів та явищ або створює загрозу шкідливого впливу на його природні комплекси та об'єкти, зокрема будівництво споруд, шляхів, лінійних та інших об'єктів транспорту і зв'язку, не пов'язаних з діяльністю природних заповідників, стоянок транспорту, пересування механічних транспортних засобів, за винятком шляхів загального користування, порушення ґрунтового покриву та гідрологічного і гідрохімічного режимів, вилов і знищення диких тварин, порушення умов їх оселення, гніздування, інші види користування рослинним і тваринним світом, що призводять до порушення природних комплексів та ін.

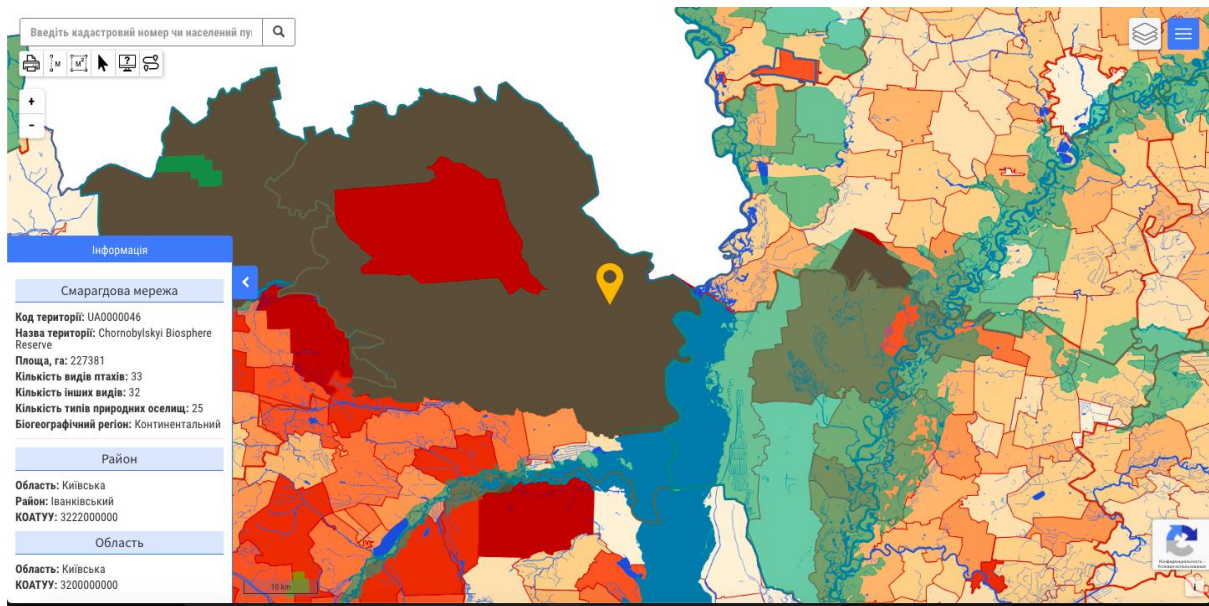


Рис. 5. Фрагмент Публічної кадастрової карти України з нанесеним шаром «Природно-заповідний фонд»¹⁰

Днопоглиблення

Роботи з днопоглиблення та розчищення русла є серйозною загрозою водним екосистемам, їх гідрохімічним, гідробіологічним процесам, формуванню якості води та біопродуктивності. Вони можуть призвести до знищення частини мілководдя, їх флори та фауни, втрати частини нерестовищ, що негативно вплине на відновлення іхтіофауни, зниження кормової бази риб, зменшення очисної здатності річки, вторинного забруднення (тимчасове збільшення мутності води, забруднення води забруднювальними речовинами, в т.ч. радіонуклідами, з донних відкладів), можливе також забруднення через підземний і поверхневий стік у місці складування вилучених з дна відкладів. Підвищення техногенної каламутності впливатиме на кисневий режим, знижуватиметься розвиток фітопланктону і, відповідно, зменшуватиметься роль фотосинтетичних процесів у збагаченні водного середовища киснем.

Забудова природної річки інфраструктурними об'єктами

За даними другого проміжного звіту 2015¹¹ року на Прип'яті заплановано зведення семи (за другим варіантом шести) гребель (рис. 6). Що призведе до зарегулювання русла річки Прип'ять та нанесення значної шкоди екосистемі однієї з найбільш збережених у природному стані річок Європи. Незважаючи на те, що більшість з проєктованих гребель заплановано звести на території Білорусії, вплив буде здійснюватися на екосистемі всього басейну. Крім гребель, заплановано зведення шлюзів, портів та інших об'єктів, вплив яких на природу долини Прип'яті не оцінено.

¹⁰ https://map.land.gov.ua/?cc=3362022.889929816,6684519.99466465&z=11&l=kadastr&bl=ortho10k_all

¹¹ Второй промежуточный отчет. <https://drive.google.com/file/d/0B1Oup9NEQTK3cFJBMTIJT0VhcU0/view>



Рис. 6. Фрагмент Другого проміжного звіту з відновлення Е-40. Проектовані греблі позначено трикутниками (джерело: Національна академія наук Білорусі).

Будівництво Е40 із Білоруської сторони без транскордонних екологічних оцінок

Аналіз дій Білоруської сторони свідчить теж про реалізацію дій для будівництва шляху Е-40 без проведення належних транскордонних оцінок та оцінки їх комплексного впливу на довкілля Білорусії та України.

Spur Dikes on the Prip'yat River

4

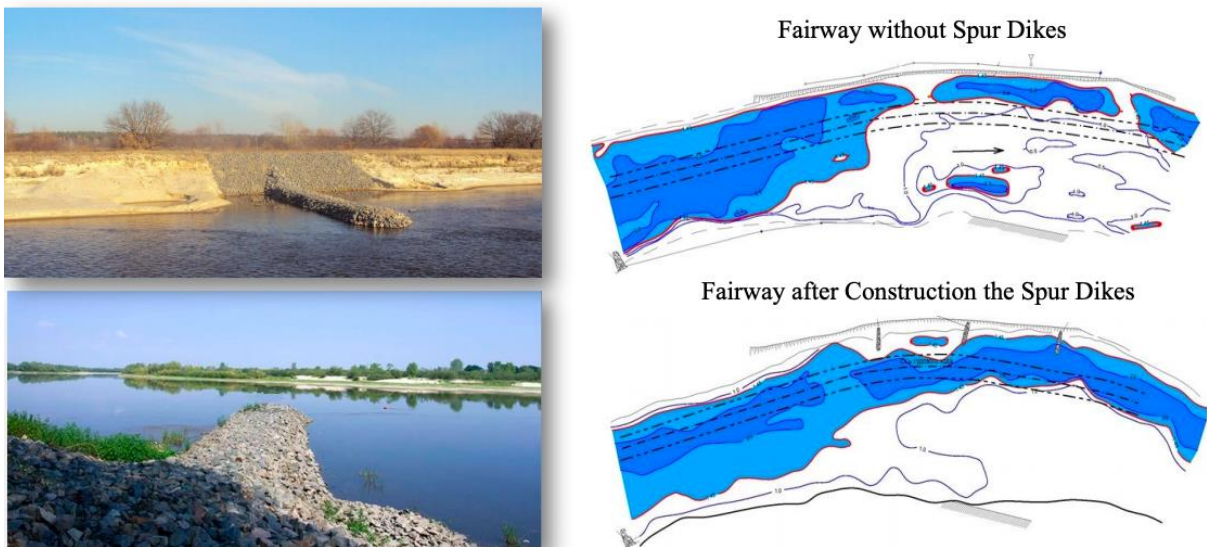


Рис. 7 Спорудження руслонаправляючих (шпорових) дамб на білоруській частині Прип'яті

Джерело:

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/international/european_neighbourhood_policy/european_eastern_partnership/doc/tenth-eastern-partnership-transport-panel/belarus_inland_waterways.pdf

Басейнове управління водних ресурсів річки Прип'ять

Під час підготовки Плану управління басейном річки Прип'ять, наслідки реалізації проекту водного шляху Е-40 та водно-екологічні проблеми, які можуть бути ним спричинені, жодним чином не оцінено та не відображено. На зауваження громадськості

зазначено, що такі наслідки будуть гідроморфологічного характеру, проте оцінок чи прогнозів не надано. Розділ Економічний аналіз Плану управління басейном ріки – теж не містить згадок про шлях Е-40.¹²

Результати аналізу

Водна рамкова директива

Водна рамкова директива передбачає оцінку стану всіх водних об'єктів, зокрема річок, й поділ їх на п'ять категорій та рекомендує території, які не зазнали антропогенного навантаження, зберігати для довкілля. Для цього Україна має розробити плани управління басейнами рік та до 2024 року їх затвердити¹³.

Плани управління басейнами рік розробляються з метою досягнення екологічних цілей, визначених для кожного району річкового басейну, в установлені строки. Стратегічною екологічною ціллю для всіх районів річкових басейнів є досягнення/підтримання “доброго” екологічного стану масивів поверхневих та підземних вод, а також “доброго” екологічного потенціалу штучних або істотно змінених масивів поверхневих вод.

У проєкті стратегії розвитку Чорнобильської зони на с. 44 зазначено: «Водного шляху від Гданська до Херсону (Е-40) на сьогодні не існує. Річка Прип'ять станом на сьогодні не є судноплавною (для цього необхідно забезпечити глибину шляху не менше 2,80 м на усьому маршруті, разом із мінімальною шириною 12,2 м), а значить, підстав здійснювати експлуатаційне дночерпання немає». Потреба відновлення судноплавного шляху мала б відобразитися в плані управління басейном Прип'яті.

Реформи транспорту

Україна погодилась виконати ряд директив щодо покращення транспортного сполучення¹⁴. Ініціативи щодо збільшення та кращого управління пропускнуою спроможністю залізниць та внутрішніх водних шляхів також є однією із цілей зеленого

¹² <https://euwipluseast.eu/ru/component/k2/item/975-ukraine-thematic-summary-1st-consultation-issues-pripyat-ukr?fromsearch=1>

¹³ Порядок розроблення плану управління річковим басейном. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/336-2017-п#Text>

¹⁴ Директива Ради № 96/75/ЄС від 19.11.1996 про системи фрахтування та ціноутворення на національному та міжнародному внутрішньому водному транспорті Співтовариства стосується практики надавання права на перевезення на підставі системи вільного ціноутворення і принципу вільного укладення договорів перевезення;

Директива Ради № 87/540/ЄЕС від 09.11.1987 про доступ до перевезення товарів водними шляхами для національного та іноземного транспорту і взаємне визнання дипломів, сертифікатів і інших офіційних посвідчень кваліфікаційного рівні для провадження такої діяльності, Директива Ради № 96/50/ЄС від 23.07.1996 про гармонізацію умов отримання національних свідоцтв капітанів для перевезення пасажирів та вантажів внутрішніми водними шляхами у межах Співтовариства;

Директива 2006/87/ЄС від 12.12.2006 (зі змінами), що встановлює технічні вимоги до суден внутрішніх водних шляхів, включаючи стандарти будівництва та обладнання; Директива № 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24.09.2008 про внутрішні перевезення небезпечних вантажів, яка фактично поширює три міжнародні угоди щодо перевезення небезпечних вантажів на внутрішні перевезення;

Директива 2005/44/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 07.09.2005 про гармонізовані річкові інформаційні послуги (РІП) на внутрішніх водних шляхах Співтовариства стосується запровадження річкової інформаційної служби, яка спрямована на забезпечення інформації навігаційного та транспортного характеру для суден внутрішніх водних шляхів з метою забезпечення безпеки судноплавства.

На виконання Угоди про асоціацію з ЄС Кабінетом Міністрів України у 2014–2015 роках прийняти плани імплементації вищезазначених директив та регламентів ЄС, а Міністерством інфраструктури України опрацьовані дорожні карти по всіх транспортних секторах, включаючи внутрішній водний транспорт. Дорожні карти визначають основні напрямки та конкретні кроки та заходи з імплементації директив та регламентів, що стосуються ВВТ.

курсу ЄС на 2021 рік¹⁵. Збільшення кількості водного транспорту¹⁶ широко підтримується представниками цієї галузі¹⁷, а Європейська комісія про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення з питань внутрішнього водного транспорту (ВВШ) направила велику кількість рекомендацій.

Стратегічна екологічна оцінка

З 12 жовтня 2018 року в Україні запрацювала нова процедура – стратегічна екологічна оцінка, яка детально прописана у Законі України «Про стратегічну екологічну оцінку». Стратегічна екологічна оцінка (СЕО) – процес, який повинен допомогти представникам органів влади, які ухвалюють рішення, прийняти добре обґрунтоване рішення, яке базується на об'єктивній інформації, отриманій від консультацій з громадськістю та відповідальними державними органами. Результатом якісного проходження СЕО є гарантування права на безпечне для життя і здоров'я довкілля. Основною відмінністю СЕО від ОВД є необхідність обов'язкових консультувань з органами охорони природи та охорони здоров'я національного або регіонального рівня – залежно від рівня документа державного планування.

Стратегічна екологічна оцінка поширюється на державні документи: стратегії, плани, схеми, містобудівну документацію, загальнодержавні програми, державні цільові програми та інші програми і програмні документи, включаючи зміни до них, які розробляються та/або підлягають затвердженню органом державної влади, органом місцевого самоврядування.

Сфери, у яких документи державного планування розробляються та підпадають під стратегічну екологічну оцінку, – це сільське, лісове, рибне господарство, енергетика, промисловість, транспорт, поводження з відходами, використання водних ресурсів, охорона довкілля, телекомунікації, туризм, містобудування або землеустрій (схеми).

30 вересня 2020 року було внесено зміни до Постанови КМУ про перелік внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних, якими на рівні Постанови затверджено навігаційні габарити судноплавного каналу по річці Прип'ять без проведення попередніх оцінок, які б дозволили стверджувати про екологічну безпеку функціонування такого без проходження цим документом стратегічної екологічної оцінки.

Річка Прип'ять тече територіями двох країн, що надає їй статус міжнародної річки та потребує проведення транскордонних СЕО та ОВД. Правовий режим використання її регулюється зокрема «Конвенцією з охорони і використання транскордонних водотоків і міжнародних озер» (Гельсінкі, 1992 р.). Сторони Конвенції домовилися спільно або окремо вживати заходи для запобігання, обмеження і скорочення забруднення транскордонних вод; забезпечення використання цих вод з метою екологічно обґрунтованого і раціонального управління водними ресурсами, їх збереження, а також охорони навколишнього середовища; збереження, а коли це потрібно, і відновлення екосистем. Однак шлях Е-40 не передбачає відновлення екосистем.

Оцінка впливу на довкілля

¹⁵ 11 грудня 2019 року Європейська Комісія представила «Європейський зелений курс» – дорожню карту для забезпечення стабільності економіки ЄС шляхом перетворення кліматичних та екологічних викликів на можливості у всіх сферах політики.

¹⁶ <https://indanube.eu/2019/12/12/the-eu-green-deal-and-inland-waterways-transport/>

¹⁷ <http://www.ebu-uenf.org/wp-content/uploads/IWT-sector-input-to-Roadmap-Smart-Sustainable-Mobility-Strategy-20200722.pdf>

Відповідно до Закону України «Про оцінку впливу на довкілля», до видів планованої діяльності та об'єктів, які можуть мати значний вплив на довкілля і підлягають його оцінці, належать:

- будівництво річкових портів, які можуть приймати судна тоннажністю понад 1350 тонн;
- будівництво глибоководних суднових ходів, у тому числі у природних руслах річок, спеціальних каналів на суходолі та у мілководних морських акваторіях, придатних для проходження суден тоннажністю понад 1350 тонн;
- міжбасейновий перерозподіл стоку річок, крім транспортування питної води трубопроводами;
- будівництво греблі, водосховища та інших об'єктів, призначених для утримання та постійного зберігання води, коли нові або додаткові об'єми затриманої води перевищують 10 мільйонів кубічних метрів;
- намів територій на землях водного фонду;
- будівництво перевантажувальних терміналів та обладнання для перевантаження різних видів транспорту, а також терміналів для різних видів транспорту;
- будівництво гребель та встановлення іншого обладнання для утримання або накопичення води на тривалі проміжки часу;
- проведення робіт з розчищення і днопоглиблення русла та дна річок, берегоукріплення, зміни і стабілізації стану русел річок;
- будівництво акведуків та трубопроводів для транспортування води на далекі відстані;
- будівництво гідротехнічних споруд морських і річкових портів;
- будівництво глибоководних суднових ходів, у тому числі в природних руслах річок, спеціальних каналів на суходолі та в мілководних морських акваторіях, придатних для проходження суден, а також каналів у протишвартових цілях та гідротехнічних споруд;
- спеціалізовані морські або річкові термінали;
- складування осаду, мулові поля площею 0,5 гектара і більше або на відстані не більш як 100 метрів до прибережних захисних смуг;
- видобування піску і гравію, прокладання кабелів, трубопроводів та інших комунікацій на землях водного фонду.

Проте ремонтне дночерпання, яке є нічим іншим як експлуатаційним днопоглибленням, було проведене у 2020 році без проходження процедури ОВД на річці Прип'ять. Ба більше, Уряд неодноразово стверджував, що це роботи в рамках реалізації проекту Е-40, хоча такий проєкт офіційно не затверджений та не проходив стратегічної екологічної оцінки.

Спеціальне законодавство

Довший час в Україні не було спеціального правового інструменту, який би передбачав розвиток водного транспорту. 30 грудня 2020 року Президент України підписав Закон України «Про внутрішній водний транспорт»¹⁸. Закон має на меті врегулювати відносини у сфері водного транспорту, проте питання щодо набуття річками статусу судноплавних залишив за повноваженнями Уряду.

Отже, Україна повинна вирішити питання щодо врегулювання водного транспорту та узгодити із охороною довкілля та розвитку використання річок як ВВШ не лише на національному, а й на міжнародному рівні.

¹⁸ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>

Бездіяльність уряду

Завдання уряду як вищого органу виконавчої влади, що здійснює свою роботу колегіально, організувати спільну роботу всіх державних органів влади, компетенція яких стосується розвитку внутрішнього морського транспорту та охорони довкілля, гарантуючи врахування басейнового принципу управління. Такі рекомендації визначаються і Європейською економічною комісією із внутрішнього транспорту ООН¹⁹.

Урядові рішення, які свідчать про використання річки Прип'ять як судноплавної, не отримали належних оцінок.

Плани управління басейнами рік готуються формально, без оцінок майбутніх впливів та попередження їхніх негативних наслідків.

Міжнародні оцінки

Станом на сьогодні єдиним документом щодо оцінки можливості відновлення шляху Е-40 є звіт, підготовлений Інститутом моря у місті Гданськ²⁰.

Першим і найважливішим висновком з цього документа є те, що відновлення водного шляху Е-40 можливе за умови виконання низки заходів, вчинення дій та зусиль усіх зацікавлених сторін на міжнародному, національному та регіональному рівні.

Зокрема, експерти наголошують, що держави повинні дотримуватись законодавства, оцінювати перспективи розвитку водних шляхів не лише для міжнародних інтересів, але і внутрішніх, приміром, думати про використання цих шляхів для рекреації та туризму.

У Білій книзі про прогрес, здобутки та майбутнє сталого внутрішнього водного транспорту у Європі 2020 року²¹ на с. 20 зазначається, що станом на 2020 рік існує лише техніко-економічне обґрунтування 2014 та 2015 років, яке визначило оптимальне технічне рішення та надало загальні рекомендації. Проте, згідно з розробленим планом заходів (дорожньої карти) до 2025 року, основним завданням станом на сьогодні є вивчення можливих впливів на навколишнє середовище за допомогою відповідних екологічних оцінок.

Відповідно до розробленого плану дій²², Польща, Білорусь та Україна мали укласти угоди, де б визначили спільну реалізацію відновлення шляху Е-40, а також забезпечили б проведення оцінок впливу на довкілля цього проекту, а також широке залучення громадськості для узгодження всіх дій з реалізації Е-40 на національному та міжнародному рівні.

Зупинення євроінтеграційних реформ

Проектування шляху Е-40 без проведення екологічних оцінок ставить під загрозу виконання Україною розпочатих реформ і створює ризик знищення особливо цінних природних територій України.

Плани управління басейнами рік розробляються з метою досягнення екологічних цілей, визначених для кожного району річкового басейну, в установлені строки. Бездіяльність уряду щодо розроблення цих планів свідчить про формальний підхід до міжнародних

¹⁹ <https://unece.org/DAM/trans/doc/2005/sc3/TRANS-SC3-2005-01r.pdf>

²⁰ http://czech.mfa.gov.by/docs/e40restoration_feasibility_study_en.pdf

²¹ https://unece.org/DAM/trans/main/sc3/publications/IWW_WhitePaper_ECE_TRANS_279.pdf

²² <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-WP3-2016-13e.pdf>

зобов'язань та небажання впроваджувати реальні реформи. Аналогічна ситуація і з функціонуванням територій Смарагдової мережі, через межі яких планується зреалізувати шлях Е40.

Загроза верховенству права

Порядок видачі дозволів на проведення робіт на землях водного фонду²³ передбачає, що ці роботи, пов'язані з експлуатаційним днопоглибленням на внутрішніх підхідних, судноплавних каналах та портових акваторіях, проводяться на підставі дозволу, який видається один раз на весь період експлуатації внутрішніх підхідних, судноплавних каналів та портових акваторій за умови незмінності технічних характеристик акваторії порту, внутрішнього підхідного судноплавного каналу, визначених паспортом, технологічних рішень та умов виконання робіт. Шлях Е-40 не має паспорта та дозволу на експлуатацію. Проект з його відновлення та роботи з днопоглиблення не проходили оцінки впливу на довкілля.

Прикладами ігнорування обов'язків щодо проведення СЕО у водній сфері є нездійснення стратегічної екологічної оцінки Програми розвитку гідроенергетики на період до 2026 року²⁴, Загальнодержавної цільової програми розвитку водного господарства та екологічного оздоровлення басейну річки Дніпро на період до 2021 року²⁵, Переліку внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних, розпоряджень КМУ «Про запобігання виникненню аварійної ситуації на ставку-накопичувачу, розташованому на території Криворізького району Дніпропетровської області».²⁶

Питання щодо видачі дозволу на проведення робіт, пов'язаних з експлуатаційним днопоглибленням на внутрішніх підхідних, судноплавних каналах та портових акваторіях, потребує проходження ОВД.

Попередити наслідки та занепокоєність щодо можливих негативних результатів інвестицій в інфраструктуру можна шляхом чіткого формулювання ідеї проєктів, ранніх консультацій з усіма зацікавленими сторонами у сфері охорони довкілля, виявлення ризиків; пошуку спільних рішень.

Висновки

Аналіз дій України щодо підготовки та впровадження проєкту Е-40 свідчить про повне ігнорування інструментів екологічних оцінок, що призвело до необґрунтованих, непрофесійних та екологічно шкідливих рішень, які матимуть наслідком виснаження природних ресурсів, знищення унікальних екосистем та можливі додаткові витрати та неефективні видатки з державного бюджету. Така бездіяльність охоплює і дії в межах України і бездіяльність щодо неподання заяв про транскордонну оцінку дій Білоруської та Польської сторони. План управління басейном річки Прип'ять готується формально, без належного врахування ризиків щодо запуску проєкту Е-40. Не оцінений ні нульовий варіант, ні варіант повного впровадження.

Будь-яка діяльність, яка планується в Україні, повинна гарантувати екологічну безпеку. З метою гарантування дотримання екологічно сталих умов під час прийняття рішень, зокрема і у сфері охорони водних ресурсів, існують екологічні оцінки – стратегічна екологічна оцінка та оцінка впливу на довкілля. Насамперед завдання стратегічної

²³ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/557-2005-%D0%BF#Text>

²⁴ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/552-2016-p#Text>

²⁵ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4836-17#n21>

²⁶ <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zapobigannya-viniknennyyu-avari-a1670r>

екологічної оцінки (CEO) – узгодити документ державного планування розвитку певної галузі з уже існуючими документами у сфері охорони довкілля та розробити умови майбутнього розвитку з дотриманням екологічної безпеки, зокрема узгодити питання охорони річок як природних утворень із використанням їх як водних шляхів. CEO повинна надати певні умови для проведення оцінки впливу на довкілля конкретної планованої діяльності, передбаченої та визначеної виконанням документа державного планування. ОВД спрямована на запобігання шкоді довкіллю, забезпечення екологічної безпеки, охорони довкілля, раціонального використання і відтворення природних ресурсів у процесі прийняття рішень про провадження господарської діяльності, яка може мати значний вплив на довкілля, з урахуванням державних, громадських та приватних інтересів.

Рекомендації

Прийняти Урядове рішення щодо оцінки шляху E-40 на предмет доцільності чи недоцільності реалізації проєкту.

Уряду України ініціювати проведення транскордонних оцінок реалізації проєкту.

Першим кроком мало б бути розроблення програми щодо відновлення водного шляху E-40 та проходження такою програмою стратегічної екологічної оцінки. У разі прийняття рішення про доцільність таких робіт та визначення найбільш сталого способу реалізації проєкту конкретна діяльність мала б пройти процедуру оцінки впливу на довкілля. Такі дії повинні бути проведені на національному та транскордонному рівнях.

Без вжиття цих заходів Україна не може стверджувати, що вона виконує положення Конституції України щодо гарантування екологічної безпеки та ряду міжнародних угод та актів національного законодавства щодо гарантування екологічної безпеки та сталого розвитку.

Обов'язковою передумовою для виконання будь-яких робіт на р. Прип'ять має бути проведення детальних наукових досліджень.

Що робити:

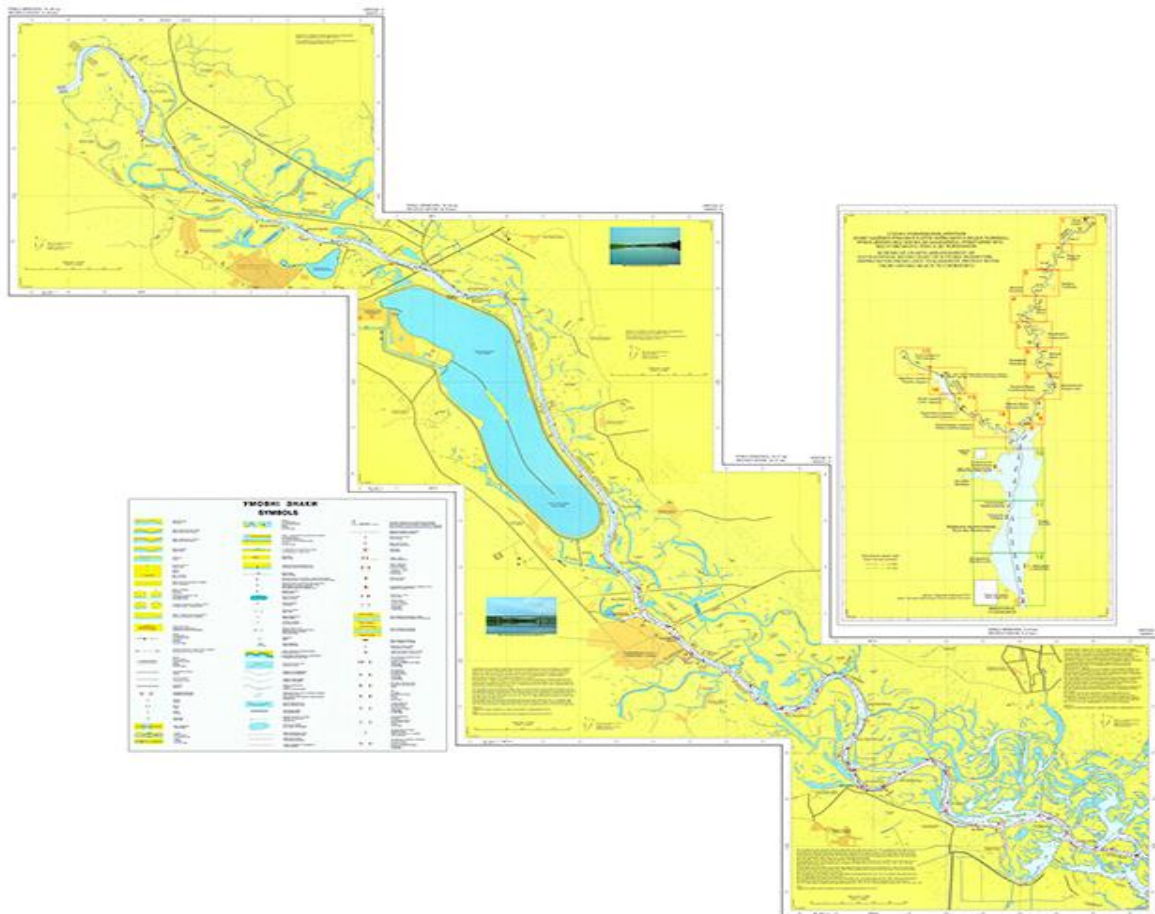
1. Розробити програму відновлення водного шляху E-40 та розпочати процедуру її стратегічної екологічної оцінки.
2. Уряду заборонити фінансування будь-яких робіт у межах річки Прип'ять, які здійснюються для фактичного відновлення судноплавності річки без проведення належних оцінок та до завершення розроблення планів управління басейнами рік.
3. План управління басейном річки Прип'ять узгодити із потенційними ризиками ВВШ E-40.
3. Уряду України стати ініціатором транскордонних оцінок проєкту E-40.
3. Зробити більш відкритим діалог із громадськістю щодо обговорення проєкту E-40.
4. Замовити докладні дослідження щодо впливу на довкілля прокладання шляху E-40²⁷. Зокрема оцінити вплив робіт з днопоглиблення та побудови гідротехнічних споруд,

²⁷http://charts.gov.ua/irivers/3534/p_3534_16.png км 6-25
http://charts.gov.ua/irivers/3534/p_3534_15.png 24-37 км
[harts.gov.ua/irivers/3534/p_3534_13.png](http://charts.gov.ua/irivers/3534/p_3534_13.png) 51-64 км

ризика перенесення накопичених радіонуклідів вниз за течією р. Прип'ять та р. Дніпро, вплив на екосистеми всього річкового басейну, впливи на місцеві гідроморфологічні умови, ризики для водно-болотних угідь, наслідки з точки зору вразливості водних екосистем та водно-болотних угідь до змін клімату, а також явища, що можуть загостритися через зміни клімату (маловоддя, евтрофікація, біотичні зміни), ризики щодо зменшення рівня ґрунтових вод, зміни водного режиму території, вплив на біорізноманіття.

5. Забезпечити постійне здійснення дослідження та моніторинг стану довкілля басейну річки Прип'ять.

Навігаційна річкова карта «Ділянка річки Прип'ять»



Джерело: <http://only-maps.ru/sovremennye-karty/navigacijna-richkova-karta-dilyanka-richki-pripyat.html>

Додаток 1

Законодавство, що врегульовує питання спорудження судноплавних каналів

Кодекс торговельного мореплавства України	Відведення земель під судноплавство має бути здійснене відповідно до Земельного та Водного кодексів України
Водний кодекс України	Річки є ВВШ загального користування. Перелік ВВШ затверджує КМУ
Земельний кодекс України та закон України «Про транспорт	Землі річкового транспорту мають відповідне цільове призначення

Закон України «Про Перелік документів дозвільного характеру у сфері господарської діяльності»	<p>Передбачає:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Дозвіл на днопоглиблювальні роботи, прокладання кабелів, трубопроводів та інших комунікацій на землях водного фонду. 2. Дозвіл на спеціальне водокористування. 3. Погодження відведення землі та водного простору для торговельного мореплавства, здійснення будівельних та інших робіт у зоні дії навігаційного обладнання і морських шляхів
Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Білорусь про спільне використання та охорону транскордонних вод ²⁸	<p>"Транскордонні води" або "Транскордонні водні об'єкти" - будь-які поверхневі або підземні води чи водні об'єкти, що позначають або перетинають державний кордон між державами Сторін, або розташовані на такому кордоні.</p> <p>"Транскордонний вплив" означає будь-які значні шкідливі наслідки, що виникають в результаті зміни стану транскордонних вод, яка була спричинена діяльністю людини, фізичне джерело якої повністю або частково розташоване в районі, що перебуває під юрисдикцією держави тієї чи іншої Сторони</p>
Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року ²⁹	<p>Морський порт Херсон</p> <p>На коротко-, середньострокову перспективу передбачається: інтеграція морського порту у Міжнародний транспортний (водний) коридор E-40</p>
Про затвердження переліку внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних	Чинна з 1996 року, 30 вересня 2020 року внесенні зміни та постановою визначено навігаційні габарити
Перелік пріоритетних для держави інвестиційних проєктів до 2023 року ³⁰	E-40 серед пріоритетів не має
Національна транспортна стратегія до 2030 року ³¹	E-40 не передбачає, проте є загальні згадки про можливість розвитку водного транспорту
Закон України «Про внутрішній водний транспорт»	<p>Набере чинності у 2022 році. Про E-40 не згадує.</p> <p>Закон передбачає запровадження інноваційних енергоефективних та екологічно безпечних технологій, що є позитивним. Згадує про важливість дотримання екологічних умов під час регулювання режиму накопичення та спрацювання запасів води, режимів коливачь рівня у верхньому і нижньому б'єфах та пропускання води через гідровузли, а це означає, що законодавець передбачає проходження такою діяльністю ОВД та отримання екологічних умов, визначених в екологічних висновках</p>

²⁸ https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/112_031#Text

²⁹ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1634-2020-%D1%80#Text>

³⁰ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1581-2020-%D1%80#Text>

³¹ <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>