

**Стратегическая экологическая оценка  
проекта «Программы развития внутреннего  
водного и морского транспорта Республики  
Беларусь на 2011 – 2015 годы»**

проект Европейского Союза и Программы развития ООН

Докладчик М.Ю. Калинин

Минск, 20 июля 2010 г.

В Беларуси в рамках проекта Европейского Союза и Программы развития ООН (ПРООН) «Построение потенциала в области Стратегической экологической оценки и в области реализации природоохранных конвенций в Республике Беларусь» в период с мая по июль 2010 г. была выполнена СЭО «Программы развития внутреннего водного и морского транспорта Республики Беларусь на 2011 – 2015 годы».

Решение о СЭО Программы развития внутреннего водного и морского транспорта Республики Беларусь на 2011-2015 годы принято по инициативе Минтранса Республики Беларусь.



## **Основными целями пилотного проекта были:**

- - апробирование и демонстрация возможностей практического применения положений Протокола ЕЭК ООН по СЭО в Беларуси с учетом требования, касающегося участия общественности и консультаций;
- - предоставление рекомендаций по оптимизации и улучшению Национальной программы развития внутреннего водного и морского транспорта на 2011 – 2015 годы.



СЭО проводилась с целью определения возможных последствий реализации Программы для окружающей среды и здоровья населения. И это не случайно, так как судоходство во всех странах, несомненно, оказывает влияние на другие виды использования водотока, а также на окружающую среду.

Экологическая оценка выполнялась по отдельным компонентам окружающей среды, таким как водный транспорт; гидротехнические сооружения (ГЭС, шлюзы, каналы, причалы и прочее); водный режим водотоков, русловые процессы, качество вод; охрана природы и природопользование (ООПТ, экологическая сеть, водные и околотоводные экосистемы, охотничье и рыбное хозяйства).

Она также включала разделы: минеральные ресурсы (нерудные строительные материалы); туризм и инфраструктура, культурное наследие; здравоохранение и социальное развитие; законодательство в области охраны природы, водного и морского транспорта, здоровья; экономика.

При проведении СЭО Программы использовалась методика, предложенная консультативной группой международных экспертов. В процессе проведения СЭО методика корректировалась в соответствии с особенностями Программы.

Оценивая Программу, эксперты рассматривали как возможные отрицательные, так и положительные последствия ее реализации для окружающей среды и здоровья населения. Отмечая возможные отрицательные последствия, эксперты предлагали конкретные рекомендации по оптимизации Программы с целью исключения или смягчения этих последствий.

Водный транспорт считается экологически более предпочтительным по сравнению с автомобильным и железнодорожным. Судоходство становится все более актуальным в контексте мер по снижению выбросов парниковых газов

Экспертная группа анализировала связь Программы с основными стратегическими документами и законодательными актами Республики Беларусь в области охраны окружающей среды, здравоохранения и устойчивого развития.

При этом главное внимание уделялось тому, чтобы цели, задачи и стратегические направления развития внутреннего водного и морского транспорта в Беларуси не противоречили действующему законодательству, а также соответствовали основным стратегическим инициативам страны.

При оценке целевых установок Программы, цели и задачи ее сопоставлялись национальными экспертами с целями и задачами устойчивого развития окружающей среды и охраны здоровья населения.

В частности рассматривались задачи устойчивого использования водных, земельных и атмосферных ресурсов, сохранения биоразнообразия.

## **СОДЕРЖАНИЕ ОТЧЕТА**

Определение наиболее значимых направлений для СЭО (скоупинг)

Ретроспективный анализ существующей ситуации

Анализ тенденций заложенных в проект Программы

Идентификация слабых мест проекта Программы

Предложения по оптимизации проекта Программы

Результаты общественных слушаний и консультаций

Предложения по системе мониторинга

Выводы и предложения

### **Приложения:**

Сводная таблица рекомендаций экспертов

Список министерств, с которыми проводились консультации

Список экспертов

Техническое задание национальной группы по СЭО

Список основных стратегических документов, законодательных и нормативных актов, анализируемых экспертами

Список организаций, принявших участие в общественных слушаниях и консультациях

Матрица оценки соответствия планируемых мероприятий в проекте Программы и факторов устойчивого развития

Матрица оценки влияния планируемых мероприятий в проекте Программы на основные компоненты окружающей среды

Характеристика предприятий системы речного транспорта РТУП «Белорусское речное пароходство»

Схема внутренних водных путей Беларуси и основных мероприятий Программы

Участки расположения месторождений строительных песков вблизи речных портов

## Раздел «Определение наиболее значимых направлений для СЭО (скоупинг)»

Судоходство приводит к изменению состояния водных объектов и влияет на другие виды использования водотока. Оно часто приводит к загрязнению воды, что отражается на: **естественной среде обитания рыб, бентосных беспозвоночных, другой флоры и фауны.**

Для судов необходимо поддержание определенного уровня воды, что требует **дноуглубительных работ**, приводящих к **нарушению естественных гидроморфологических условий.**

Для судоходства требуются **проходы через препятствия и вдоль препятствий.**

В представленной Программе в области развития гидротехнической инфраструктуры наиболее важными вопросами должны являться вопросы, связанные с **обеспечением экологического равновесия речной системы** при интенсификации использования ее воднотранспортного потенциала. С точки зрения стратегической экологической оценки это выражается в необходимости тщательной проработке **водоохранных мероприятий** в процессе планируемого проектирования реконструкции строительства и эксплуатации гидротехнических сооружений.



Для обеспечения соблюдения гигиенических нормативов качества окружающей среды на урбанизированных территориях, расположенных вблизи объектов водного транспорта, эти объекты должны иметь буферные санитарно-защитные зоны (далее – СЗЗ), представляющие собой территории с особым режимом использования. Размер СЗЗ должен обеспечивать достаточный уровень безопасности здоровья населения от вредного воздействия объектов водного транспорта на ее границе и за ней.

Для СЭО данной Программы с точки зрения законодательства важны следующие вопросы:

- 1) прогноз влияния Программы на здоровье человека и оценка возможных экологических последствий,
- 2) соответствие Программы основным международным конвенциям
  - Конвенции о доступе к информации, участии общественности в процессе принятия решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды (Орхусская конвенция);
  - Конвенции о биологическом разнообразии;
  - Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций «Об изменении климата» ;
  - Конвенции об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте
- 2) непротиворечие Программы основным международным документам в области СЭО:
  - Конвенция о доступе к информации, участии общественности в процессе принятия решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды;:
  - Конвенция о биологическом разнообразии,
  - Конвенция об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте,
    - Протоколу ЕЭК ООН по стратегической экологической оценке (Протокол по СЭО);
    - Директиве 2001/42/ЕС относительно оценки воздействия планов и программ на окружающую среду (Директива по СЭО);

3) соответствие Программы основным нормативным правовым актам Республики Беларусь в области охраны окружающей среды и здоровья человека:

- ст. 46 Конституции Республики Беларусь, закрепляющей право каждого на благоприятную окружающую среду;

Закон Республики Беларусь «Об охране окружающей среды»

Закон Республики Беларусь «О здравоохранении»

Закон Республики Беларусь «О санитарно-эпидемическом благополучии населения»

Закон Республики Беларусь «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера»;

Водный кодекс Республики Беларусь;

Положение о порядке установления размеров и границ водоохранных зон и прибрежных полос водных объектов и режиме ведения в них хозяйственной и иной деятельности

4) соответствие проекта «Программы» основным документам стратегического планирования:

- Национальной стратегии устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь до 2020 года;

5) выявление возможных противоречий проекта «Программы» основным принципам международного права, международным конвенциям и соглашениям в области охраны окружающей среды и здоровья человека, национальному законодательству Республики Беларусь в целях объективной оценки возможных экологических последствий, в том числе в контексте возможного отрицательного воздействия на здоровье человека.

## Раздел «Ретроспективный анализ существующей ситуации»



Общая протяженность внутренних водных путей Республики Беларусь составляет 3 тыс. км. Из них внутренние водные пути, используемые внутренним водным транспортом в целях судоходства, на 2010 г. составляли 1,6 тыс. км. Они разобщены на три обособленных бассейна: Верхне-Днепровский, Западно-Двинский и Неманский.

Судоходные внутренние водные пути используются для перевозки грузов и пассажиров, а также в туристических целях.

Процесс перевозки пассажиров и грузов водным транспортом, который входит в структуру Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь проводится на территории государства уже более двух столетий

# СХЕМА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ



**Условные обозначения:**

- водные пути с гарантированными габаритами судоходного хода, их границы и глубины
- водные пути, где габариты судоходного хода не установлены
- реки и озера, не используемые для судоходства
- судоходные каналы, шлюзы
- плотина без шлюза
- действующие шлюзы без судоходных сооружений
- железные дороги
- основные автомобильные дороги
- порты и пристани, прилегающие к судоходству
- строительство водных путей
- суворовские-судоремонтные заводы



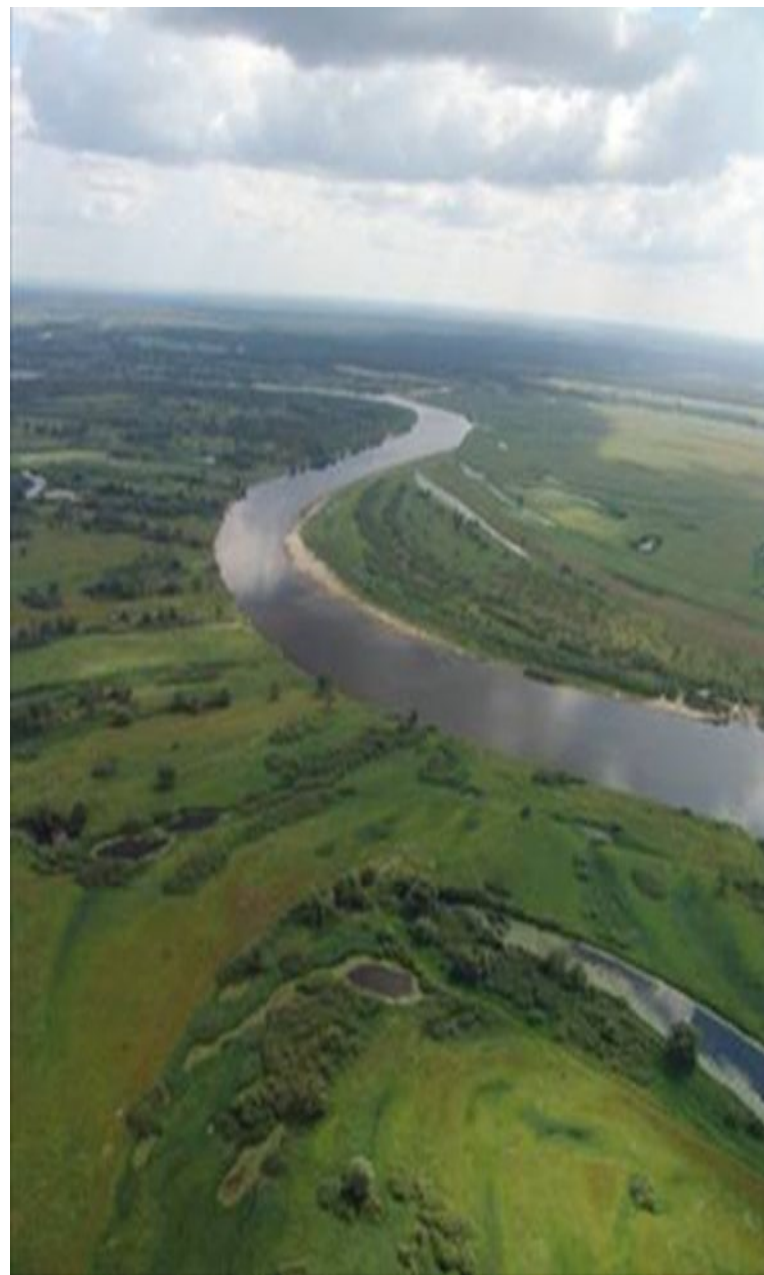
**ТАБЛИЦА РАССТОЯНИЙ**

Направление поезда	Ремонт Путь		Средний		Максимум		Сумма		Максимум	
	Время (ч)	Расстояние (км)	Время (ч)	Расстояние (км)	Время (ч)	Расстояние (км)	Время (ч)	Расстояние (км)	Время (ч)	Расстояние (км)
Брест	4	188	323	821	938	1234	1134			
Витебск	4	117	263	687	862	1073	1073			
Минск	196	8	127	328	742	1727	1808	938		
М.Т.Черныш	322	134	5	229	646	612	1067	842		
У.К.Миниминский	317	129	4	204	621	606	937	817		
Могилев	442	244	131	79	489	612	812	623		
Туров	263	179	61	158	876	860	901	771		
Пинск	442	244	131	79	489	612	812	623		
Мозырь	523	333	210	0	417	483	613	613		
Наровля	263	179	252	42	289	289	491	471		
Умань	444	406	335	125	294	289	612	492		
У.К.Радзивиловский	796	518	188	188	212	212	490	420		
Комарин	796	562	439	229	188	173	504	396		
Лепель	832	649	520	316	441	429	700	440		
Ремонт	938	790	637	417	0	185	516	396		
Гомель	1182	649	873	661	644	429	700	440		
Ремонт	921	733	610	400	183	9	331	213		
Ремонт СРЗ	1182	796	623	413	196	13	318	208		
У.К.Воронежский	908	770	647	437	230	37	234	176		
Светлогорск	1043	631	798	498	281	96	353	113		
Бобруйск	1134	546	823	613	376	213	468	0		
Светлогорск	1262	679	906	546	329	344	461	133		
Жлобин	1047	819	736	526	369	124	287	261		
Речица	1072	890	817	617	440	176	292	261		
Могилев	1254	1066	943	733	616	331	0	468		
Шклов	1111	1122	908	798	673	388	87	468		
Орша	1352	1164	1029	831	614	429	98	568		

## Речные порты

В системе водного транспорта работают 10 речных портов (Бобруйск, Брест, Гомель, Микашевичи, Могилев, Мозырь, Пинск, Речица, Витебск, Гродно), 4 предприятия водных путей (Гомель, Пинск, Мозырь, Бобруйск), обслуживающие водные пути на реках Днепр, Березина, Сож, Припять, Западная Двина, Неман, Мухавец и Днепровско-Бугском канале.





- В организациях внутреннего водного транспорта в настоящее время имеется в наличии 683 судна.
- В годном техническом состоянии находится 497 судов, что составляет 73 % от общего количества судов, а 27 % судов имеют значительный износ и подлежат списанию или требуют значительных средств на их восстановление.
- Количество судов в эксплуатации составляет 463 единицы. В транспортном процессе задействовано 93 % технически годных судов внутреннего плавания.



- Анализ **перегрузочной техники** показывает, что в настоящее время ее имеется 60 единиц, в том числе в годном состоянии – 48 единиц, ограничено годном – 6 единиц, на консервации – 4 единицы и 2 единицы по техническому состоянию подлежат списанию.
- Силовые установки на судах имеют значительный физический и моральный износ.
- Фактический износ основных производственных фондов организаций внутреннего водного транспорта составляет 72 %.
- Таким образом, техническое перевооружение и модернизация внутреннего водного транспорта в сложившихся условиях является ключевой задачей.

Динамика перевозок грузов, млн. тонн

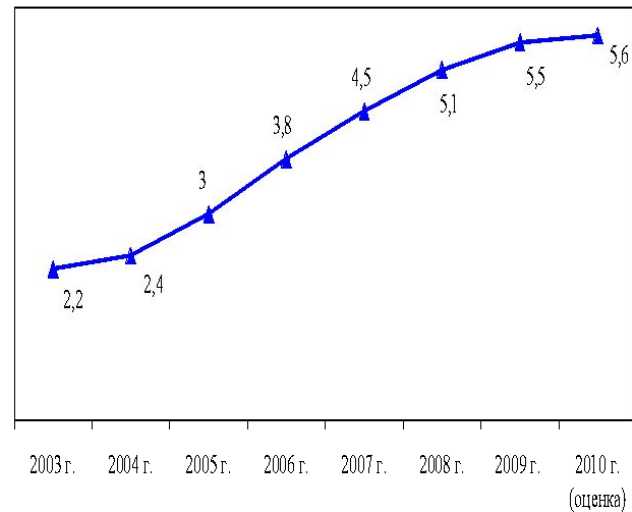
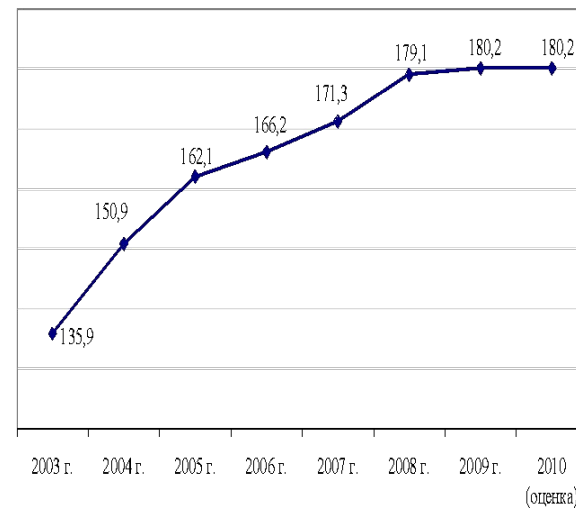


Рис. 2

Динамика перевозок пассажиров, тыс. чел.



## Объемы перевозок грузов и пассажиров

За период, прошедший с момента принятия предыдущей Программы объем перевозок грузов внутренним водным транспортом увеличился в 2,5 раза, количество перевезенных пассажиров увеличилось в 1,4 раза.

В 2003-2009 годах полностью обеспечены потребности экономики республики и населения в услугах водного транспорта.

Внутренним водным транспортом в 2009 г. перевезено 5,5 млн тонн грузов и пассажиров – 180,2 тыс. человек.



## Днепровско-Бугский канал (ДБК)

Особое место в вводно-транспортной системе республики занимает Днепровско-Бугский канал (ДБК), имеющий комплексное народно-хозяйственное значение, который используется для судоходства, гидромелиорации, водоснабжения, рыбного хозяйства, рекреации и пропуска паводковых вод.

Сквозного судоходного сообщения с внутренними водными путями Западной Европы Днепровско-Бугский канал не имеет (из-за глухой плотины на р. Мухавец в г. Брест).



## ДБК

Основная часть канала общей длиной 156 км имеет водосбор 8,5 тыс. км<sup>2</sup>. Канал имеет ширину 40 м и глубину 2,4 м.

Канал имеет судоходные и гидротехнические сооружения построенные преимущественно в довоенные годы и восстановленные в 1945-1947 гг.

Канал имеет: 12 гидроузлов с судоходными шлюзами, 28 водопропускных плотин, 14 водоспусков, 5 земляных плотин, 3 перепада, 64 км напорных дамб.



## Белозерская ВПС



- В периоды половодий и паводков по Белозерской ВПС и ДБК отводится часть паводочных вод р. Припять с территории Украины и до впадения р. Пины в Припять на территории Беларуси.
- Катастрофическое половодье 1999 г. показало необходимость повышения существующей пропускной способности ВПС за счет пропуска воды не только по Белозерскому, но и Жировскому каналу (длиною 28 км).
- Практически по всей длине канал зарос водной растительностью и не способен сколь-либо значительно пропускать паводочные расходы.
- Водопускное сооружение "Ветлы" на Жировском канале в результате износа выведено из эксплуатации в 1993 г. , а русло канала перекрыто земляной дамбой. Невозможность использования Жировского канала наряду с Белозерским для пропуска паводочных вод сказывается на состоянии ВПС.



Анализ Днепровско-Бугской водной системы позволяет определить следующие проблемы функционирования ДБК:

- неудовлетворительное техническое состояние ДБК;
- дефицит воды на шлюзование в периоды летней межени;
- жестко лимитируемое водопотребление по Белозерской ВПС;
- предельная нагрузка на ВПС и ДБК в периоды пропуска половодий и паводков.

Ряд сооружений Днепровско-Бугского канала, соединяющего р. Припять с р. Западный Буг, имеет значительный износ и не отвечает современным требованиям экологической безопасности. В связи с этим, в республике осуществляется реконструкция гидротехнических сооружений Днепровско-Бугского канала под класс Va. В настоящее время построены 4 водопропускные плотины и 2 судоходных шлюза, позволяющих пропускать составы судов длиной 110 м, шириной 12 м, с осадкой 2,2 м. Реконструкция канала продолжается.

## Экономика водного транспорта



- В Беларуси в последние годы роль водного транспорта в перевозках грузов начинает возрастать.
- В 2005 г. грузооборот составлял 90 млн тонно-километр (0,16 % от общего объема грузооборота страны всеми видами транспорта), 2008 г. – 132 (2,1 %), 2009 г. – 83 млн т- км (0,15 %).
- В пассажирообороте страны доля водного транспорта пока незначительна : в 2005 г. - 2 млн пасс.-км (0,01 % от общего объема пассажирооборота), 2008 г. – 3 млн пасс.-км (0,01 %), 2009 г. – 3 млн пасс.-км (0,02 %).
- В 2009 г. на долю водного транспорта приходилось 4,9 % от общего объема перевозок. Железнодорожный – 17,2 %, воздушный – 14,7 %, трубопроводный – 6,8 %.

## **Раздел «Анализ тенденций заложенных в Программу»**

В настоящее время рынок транспортных услуг внутреннего водного транспорта можно рассматривать как растущий.

Спрос на услуги внутреннего водного транспорта постоянно увеличивается, о чем свидетельствует рост объемов перевозок в течение последних семи лет.

Для реализации Программы планируется ее научное обеспечение в объеме 1550 млн рублей, в том числе за счет средств республиканского бюджета – 1120 млн рублей, инновационного фонда – 370 млн рублей и собственных средств организаций водного транспорта – 60 млн рублей.

Будет разработана проектно-конструкторская документация на пассажирский теплоход, модернизацию буксирного теплохода и земснаряда.

Планируется разработать проекты реконструкции судоходных шлюзов Днепровско-Бугского канала, Жировского и Королевского каналов, а также реконструкции и строительства причалов в городах Бобруйск, Гомель и Пинск

## Для достижения целей Программы потребуются решить следующие основные задачи:

Рис. 3

Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом в 2011-2015 гг., тыс. тонн

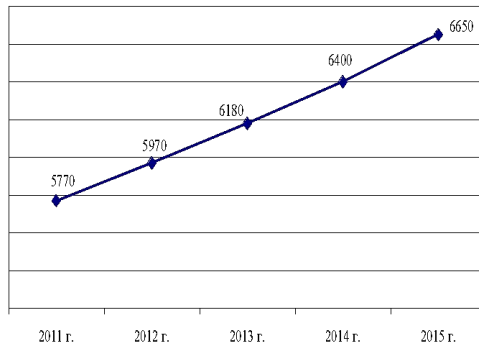
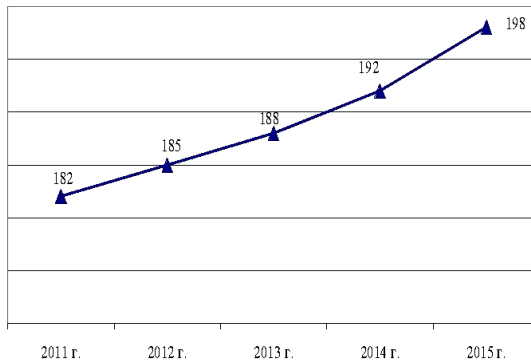


Рис. 4

Объем перевозок пассажиров внутренним водным транспортом в 2011-2015 гг., тыс. чел.



усовершенствовать нормативную правовую базу;

осуществить модернизацию 21 и приобрести 6 единиц транспортного и технического флота на общую сумму 116,7 млрд. рублей;

- приобрести 9 единиц более производительной перегрузочной техники общей стоимостью 25,5 млрд. рублей;
- увеличить протяженность внутренних водных путей на 130 километров с финансированием в объеме 0,9 млрд. рублей;
- реконструировать и построить 4 судоходных шлюза стоимостью 42 млрд. рублей;
- осуществить реконструкцию 2 каналов стоимостью 8 млрд. рублей;
- построить 2 и реконструировать 3 причальных сооружения общей стоимостью 7,7 млрд. рублей;
- увеличить объемы перевозок грузов внутренним водным транспортом на 18,8 %, пассажиров – на 8,8 %;
- создать морской торговый флот республики;
- осуществить интеграцию внутреннего водного транспорта в европейскую воднотранспортную

## Раздел «Идентификация слабых мест Программы»

В цели Программы и в самих мероприятиях акцент сделан только на экономическую составляющую. В ней полностью отсутствует экологическая и социальная составляющие. Этим Программа полностью игнорирует требования по устойчивому развитию территорий.

В Программе, недостаточное внимание уделено мероприятиям по охране окружающей среды, а именно: разработке мероприятий, компенсирующих воздействие строительства, реконструкции и эксплуатации гидротехнических сооружений на окружающую среду или защищающих от вредного воздействия.

Для ряда объектов внутреннего водного транспорта не указаны СанПиН «Гигиенические требования к организации санитарно-защитных зон предприятий, сооружений и иных объектов, являющихся объектами воздействия на здоровье человека и окружающую среду» и размеры базовых СЗЗ. С учетом строительства новых объектов размер СЗЗ должен быть установлен в каждом конкретном случае расчетным путем.



В задачах Программы не указано о развитии малого и индивидуального предпринимательства в отрасли «водный транспорт». С точки зрения экспертов, появление новых субъектов экономической деятельности в данной сфере обеспечило бы развитие конкуренции, позволило бы увеличить грузо- и пассажирооборот, а также повысило бы занятость населения, проживающего в населенных пунктах вдоль внутренних водных путей (малых и средних городов).

В задачах не отмечено за счет каких факторов будет повышаться конкурентоспособность данного вида транспорта. Это может быть обеспечено за счет оптимизации тарифов по перевозке грузов и пассажиров; а также повышения качества оказываемых услуг.

Согласно Программе, одним из основных прогнозных показателей является объем перевозок грузов (рост на 18,8 %, за пять лет). Считаем, что при экономическом росте страны в 2011 – 2015 гг. в 162-168 %, вышеуказанный показатель занижен.

Установленный в проекте Программы показатель перевозки пассажиров (рост за 5 лет 8,8 %) может быть значительно выше (15-20 %). Для этого необходимо количество перевозок пассажиров, установленное Программой, скорректировать с количеством туристов, используемым водный транспорт в рекреационных целях, определенных, например: «Государственной программой социально-экономического развития и комплексного использования природных ресурсов Припятского Полесья на 2010-2015 годы, глава 10. Основные направления развития туризма (в части развития водного туризма).

Учитывая, что проектом Программы предусмотрено приобретение в 2012 – 2014 гг. двух теплоходов «Теплоход пр. 95100» и «Теплоход пр. 95150» объем перевозок пассажиров РУЭСР «Днепробугводпуть» и Могилевское РТУП «Белорусское речное пароходство» должен увеличиться.

В аналитической части Программы нет данных по общей грузоподъемности внутреннего транспорта, общей мощности буксирных судов, перегрузочных средств. Приведено только количество транспортных средств и дана общая техническая характеристика, что не позволяет определить возможный предотвращенный экономический ущерб окружающей среде от использования внутреннего водного транспорта в режиме максимальной загрузки.

Анализ инвестиционных проектов Программы показал, что инвестиционная привлекательность водного транспорта недостаточная. В развитии инфраструктуры водного транспорта отсутствует государственно-частное партнерство. Ограничено количество инвестиционных проектов, которые финансируются на долевых началах (республиканский бюджет, средства организаций, инновационный фонд, средства застройщиков). Недостаточное использование долевого подхода к финансированию проектов не позволяет получать одновременно положительный экономический, экологический и социальный эффект.

К недостаткам методологического и методического характера следует отнести то, что разработчики Программы не учли современные методологические требования к разработке проектов прогнозов (программ) и не указали в разделе «План мероприятий Программы» ожидаемые экономический, экологический и социальный результаты намечаемых мероприятий.

По мнению экспертов при реконструкции и строительстве новых судоходных шлюзов и каналов этими результатами могут быть: увеличение внутреннего водного пути на столько-то километров; увеличение пропускной способности на наиболее загруженных участках водных путей; использование на внутренних транспортных коридорах крупногабаритных транспортных средств.

С точки зрения экспертов, для финансирования строительства малых ГЭС также следует привлекать средства инновационного фонда Минэнерго, а не только Министерства транспорта и коммуникаций. Это позволит сократить сроки их строительства и раньше получить экологический и социальный эффекты .

Анализ представленных мероприятий на 2011-2015 гг. показывает, что в них не нашли отражение такие важные вопросы, как стабильное водообеспечение деятельности Днепровско-Бугского канала, восстановление транзитной связи с Западным Бугом, проблема поддержания нормированных глубин на лимитирующих перекатах.

В аналитической части Программы отмечено, что протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей сократилась с 1,8 тыс. км в 2003 г. до 1,6 тыс. км в 2010 г. Эксперты считают, что в условиях финансово-экономического кризиса сокращение республиканских бюджетных средств на реализацию Программы закономерно, но сокращение за 7 лет протяженности водного пути на 12 % имеет далеко идущие негативные последствия как для развития ВВТ, так и для состояния водных путей. Это связано с тем, что стоимость поддерживающих мероприятий всегда меньше, чем капитального восстановления.

В аналитической части Программы недостаточно представлен региональный разрез (по затратам, инвестициям, объемам перевозок грузов и пассажиров).

Протокол по СЭО устанавливает, что «заинтересованной общественности» должна быть предоставлена «возможность выразить в разумные сроки свое мнение по проекту плана или программы и экологическому докладу».

В будущем рекомендуется Минтрансу предусмотреть возможность своевременного размещения ежегодных отчетов о ходе реализации Программы развития внутреннего водного и морского транспорта Республики Беларусь на 2011-2015 годы, в том числе и информирования общественности .

Раздел 9 Плана мероприятий Программы предусматривает совершенствование нормативной правовой базы путем подготовки нормативных правовых актов по предотвращению загрязнения внутренних водных путей сточными и нефтесодержащими водами с судов, а также по безопасности судоходства. Вместе с тем отсутствуют проекты текстов обозначенных нормативных правовых актов, что делает невозможным их оценку.

В настоящее время не представляется возможным оценить потенциальное влияние проекта Программы на национальную экологическую сеть.

Эксперты полагают, что разработчикам Программы следует учесть потенциальную возможность нестыковки реализации Программы с созданием и развитием структуры биосферных резерватов.

## **Раздел «Предложения по оптимизации Программы»**

Программой запланировано создание 20 временных причалов, участки возведения которых планируется по ходу проведения основных работ. Учитывая, что воздействие создания временных причалов на окружающую среду можно приравнять к воздействию на среду самих основных работ. Экспертами предлагается п.2.3 по созданию временных причалов убрать из Программы, так как это приведет к существенному ухудшению экологического состояния русла и поймы водотоков.

Как альтернативный вариант можно выполнить научно-исследовательскую работу по изучению временных причалов на окружающую среду.

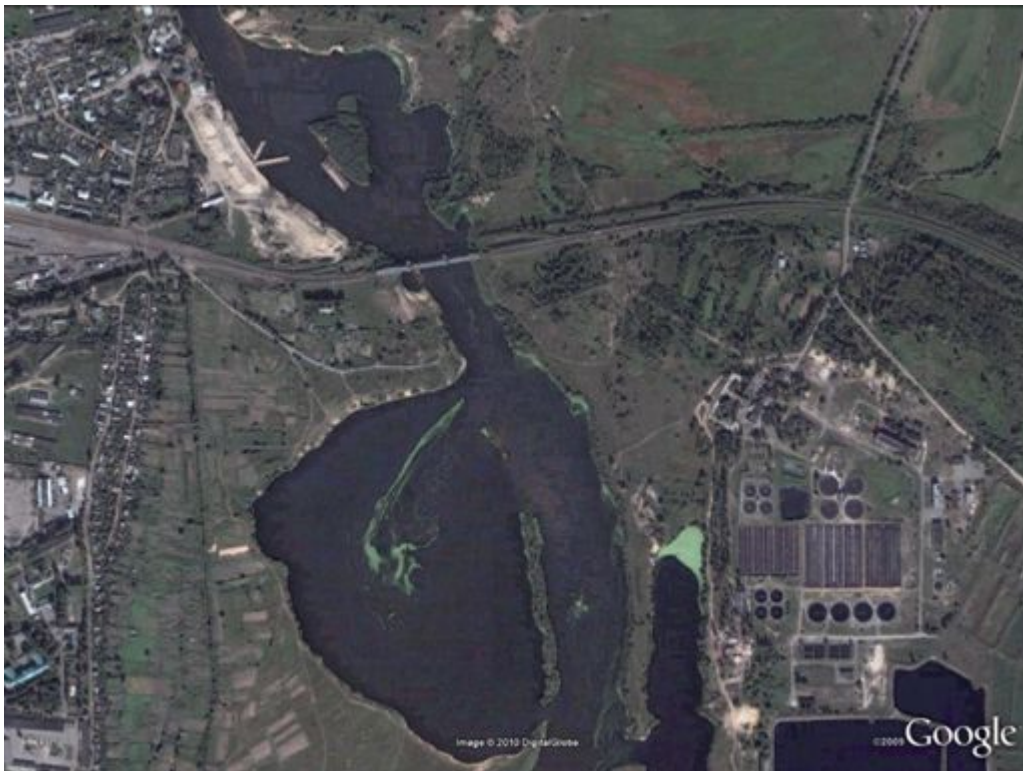
Программой предусмотрено разработка 3-х месторождений НСМ, изыскание и добыча которых планируется не на русле водотока, а в его пойме. В связи с этим, непосредственного ущерба водным экосистемам разработка месторождений не нанесет.

## Причал «Осовцы» на р. Сож



- При строительстве причала «Осовцы» на участке р. Сож в зону воздействия работ попадет ряд крупных, **ежегодно посещаемых нерестилищ** фитофильных видов рыб:
  - - *по правому берегу:*
  - естественный залив около д. Осовцы, где проходит нерест окуня, плотвы и щуки как самом заливе, так и на пойменных затоплениях;
  - искусственный залив карьерного типа, образованный за счет выемки песчаных грунтов, где проходит нерест, в основном, окуня и щуки на береговых пойменных затоплениях, а также нерест судака и псаммофильных видов рыб на песчаных грядах и косах;
  - - *по левому берегу:*
  - пойменный водоем «Залив Сож», в настоящее время не проточный, и его обширная устьевая часть, где проходит нерест большинства фитофильных видов рыб р. Сож (лещ, язь, плотва, щука, окунь, синец, густера и многие другие).

## Причал «Бобруйск» на р. Березина



- Ниже причала «Бобруйск» на р. Березина, в 500 м ниже от железнодорожного моста в заливе по правому берегу реки располагается **место зимовальных скоплений рыб** («зимовальная яма») (тоня «Песчаный карьер», площадью 5 га). В этом же затоне располагаются **нерестилища** фитофильных видов рыб: вдоль берега по всему затону и на отмелях в центральной части акватории (примерно на площади 15 га).



## Рыбы «Краснокнижники»

К таковым относятся стерлядь, усач, сырть, подуст, голавль, жерех и пр., численность которых в Беларуси повсеместно уменьшается, а область распространения сокращается.

Основной причиной этого является именно исчезновение мест обитания и нереста данных видов.



- Особенно важно обратить внимание на проведение планируемых мероприятий в русле, береговой зоне и пойменных участках естественных водотоков с исторически сложившейся структурой биоценозов - рек Неман, Днепр, Березина, Сож, Пина и Мухавец, а также на сам характер планируемых мероприятий. В отношении воздействия планируемых мероприятий на водные экосистемы из вышеперечисленных наиболее проблемными оказывается проведение работ в русле водотока по восстановлению внутреннего водного пути на реках Днепр, Зап. Двина и Неман (пункты 7.1-7.3). «Восстановление пути» предполагает углубление, расширение и спрямление русла водотока, и в основном проводится для уничтожения перекатов, порогов и мелей. В то же время, данные участки водотока являются основными местами обитания так называемых реофильных литофилов (обитают в русле водотока, нерестятся на галечно-каменистом грунте) – видов рыб, или включенных в Красную книгу Республики Беларусь, или же относящихся к потенциально уязвимым.

## Восстановление внутреннего водного пути (участок р. Днепр )



Планируемый к осуществлению мероприятий участок р. Днепр с прилегающей территорией отличается высоким биотопическим и биологическим разнообразием.

Здесь находятся ценные и уникальные природные сообщества и объекты, редкие и охраняемые виды растений и животных.

## Республиканский ландшафтный заказник "Старица"

**Зимовальные ямы.** На планируемом к восстановлению внутреннего водного пути участке р. Днепр (протяженностью 90 км от г. Быхов до г. Рогачев) располагается (выявлено) два места зимовальных скоплений рыб («зимовальных ям»): тоня «Затока» и тоня «Урочище Проров»

**Основные пойменные нерестилища.** На участке от Быхова до Рогачева отмечаются нерестилища, находящиеся в хорошем состоянии и ежегодно используемые рыбой для нереста в весенний период.

**Нерестилища проблемные.** Здесь существует также ряд проблемных участков нерестилищ, которые в настоящее время используются либо не каждый год, либо не в полной мере (по площади).

**«Краснокнижные» виды рыб.** Здесь обитают 4-вида рыб - стерлядь, сырть (рыбец), подуст и усач, относящихся к редким и исчезающим видам (внесены в Красную книгу Республики Беларусь).

## Восстановление внутреннего водного пути участок р. Западная Двина.

На участке реки выявлено **24 вида рыб**, относящихся к 4 отрядам, 7 семействам.

75 % состава фауны рыб региона составляют общепресноводные виды (т.е. обитающие как в реках, так и в озерах), 25 %- реофильные (предпочитающие обитать в реках) виды. Здесь обитают ценные в промысловом отношении виды рыб: лещ, голавль, жерех, судак, налим, щука, язь, изредка встречается сом. Из так называемых «малоценных» в промысловом отношении видов здесь встречаются плотва, елец, окунь, ерш, быстрянка, уклейка, густера, красноперка, пескарь, голец и некоторые другие виды.

К участкам с замедленным течением приурочены места обитания сазана, карася золотого и карася серебряного, линя и щиповки.

На данном участке реки встречается редкий и исчезающий вид рыб, занесенный в Красную книгу Республики Беларусь (2004 г.) - рыбец (сырть).



Необходимость восстановления этого водного пути на протяжении 20 км (от н.п. Лужесно до н.п. Курино) отсутствует. На данном участке нет крупных населенных пунктов, разработок НСМ или других месторождений, т.е. транспортных объемов пассажиро- и грузоперевозок. У н.п. Руба планируется постройка плотины Витебской ГЭС без строительства судоходного шлюза.

## **В области экономики**

Проект Программы не учитывает возможности экономического механизма охраны окружающей среды и природопользования, который включает в себя следующее:

1. Разработка государственных прогнозов и программ социально-экономического развития Республики Беларусь в части рационального использования природных ресурсов и охраны окружающей среды;

- Финансирование программ и мероприятий по рациональному использованию природных ресурсов и охране окружающей среды;
- Создание фондов охраны природы;
- Установление платежей за природопользование;
- Проведение экономической оценки природных объектов;
- Проведение экономической оценки воздействия хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду;
- Установление мер экономического стимулирования в области охраны окружающей среды;
- Возмещение в установленном порядке вреда, причиненного окружающей среде;
- Экологическое страхование (см. ст. 85 Закона Республики Беларусь «Об охране окружающей среды»);
- Иные экономические меры, направленные на охрану окружающей среды (ст. 79 Закона Республики Беларусь от 26.11.1992 № 1982-ХІІ «Об охране окружающей среды» в ред. от 31.12.2009).

## Раздел «Предложения по системе мониторинга»

Одним из определяющих механизмов формирования программ на стадии их планирование является определение механизмов контроля, мониторинга и оценки исполнения. Мониторинг и оценка программ должны вестись на регулярной основе и включать отслеживание показателей и тенденций развития в течение всего времени реализации. Контроль, мониторинг и оценка проводятся с целью обеспечения реализации программы, принятия решений о перераспределении ресурсов, корректировке целей и мер программ и планов.

Реализация мероприятий программ и планов, как правило, сопряжена с воздействием на окружающую среду и население. Программы развития внутреннего водного транспорта не являются исключением в отношении потенциального негативного и позитивного воздействия на здоровье и природную окружающую среду.

В этой связи для предотвращения негативных последствий реализации программ и планов необходим экологический мониторинг как составная часть любой программы.

В качестве **индикаторов** реализации поставленных задач на первом этапе предлагаются следующие:

- рост реальных доходов отрасли;
- рост реальных доходов населения в связи с развитием отрасли;
- регистрация завозных инфекций;
- рост жалоб населения на увеличение шумовой нагрузки и другие социально обусловленные неудобства с связи с функционированием водного транспорта - количество образовавшихся коммунальных отходов от водного транспорта в разрезе календарного года (индикатор минимизации образования отходов);
- динамика загрязнения поверхностных водоемов, используемых водным транспортом, в том числе в зоне отдыха;
- динамика численности и области распространения «краснокнижных» и инвазийных видов.

## Раздел «Выводы

**предложения»** в целом «Программа развития внутреннего водного и морского транспорта Республики Беларусь на 2011 – 2015 годы» отвечает основным международным и национальным нормативным правовым актам в области охраны окружающей среды и здоровья человека (перечислены выше). Вместе с тем, эксперты вносят следующие предложения по оптимизации Программы развития внутреннего водного и морского транспорта Республики Беларусь на 2011 – 2015 годы:

1. Дополнить проект Программы новой главой «Оценка влияния на окружающую среду и здоровье человека», в котором предусмотреть возможные последствия реализации программы с точки зрения влияния на окружающую среду и здоровье человека с учетом перспективной разработки Схемы национальной экологической сети;
2. Раздел 9 Плана мероприятий Программы дополнить пунктом 9.5 «Подготовка нормативного правового акта в сфере обязательного страхования гражданской ответственности судовладельца за причинение вреда окружающей среде (экологического вреда) в рамках экологического страхования». В результате выполнения этого мероприятия появится новая глава в Положении о страховой деятельности в Республике Беларусь, утвержденном Указом Президента Республики Беларусь от 25.08.2006 г. № 530 «О страховой деятельности»;

3. Определить Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь в качестве органа государственного управления, ответственного за своевременное предоставление достоверной экологической информации о ходе реализации программы развития внутреннего водного и морского транспорта Республики Беларусь на 2011 – 2015 годы;

4. Предусмотреть возможность своевременного размещения ежегодных отчетов о ходе реализации программы, своевременного информирования общественности о предстоящем изъятии и предоставлении земельных участков в ходе реконструкции судоходных шлюзов, реконструкции каналов, реконструкции и строительства причалов, создании причалов и временных причалов, строительстве малых ГЭС и т.п.;

5. Уточнить характер (в части наименования) Соглашения между Правительством Республики Беларусь и Республики Польша по пункту 9.3 Плана мероприятий Программы;

6. Пункт 9.2 «Подготовка нормативных документов по безопасности судоходства» уточнить в части конкретизации характера нормативных документов (нормативные правовые акты, технические нормативные правовые акты и т.п.) и срок реализации перенести с 2013-2014 года на 2011-2012 годы;



7. Предусмотреть возможность выделения средств на природоохранные мероприятия, дополнив План мероприятий соответствующим пунктом, в качестве распорядителя средств определить Минтранс, источник финансирования – бюджет. В качестве альтернативы рассмотреть возможность создания по аналогии с фондом универсального обслуживания специального бюджетного целевого фонда развития внутреннего водного и морского транспорта, часть средств которого расходовалась бы на природоохранные мероприятия, источником поступления средств в который определить отчисления, производимые судовладельцами, перевозчиками;

8. Дополнить проект Программы специальной главой «Концепция совершенствования законодательства Республики Беларусь в сфере внутреннего водного и морского транспорта». Основными направлениями этой главы определить уточнение порядка оказания транспортных услуг с учетом особенностей вида транспорта – морского, речного; разработку норм, стимулирующих развитие института финансовой аренды (лизинга), предметом которого выступают речные, морские суда, краны, иное оборудование, а также оборудование для гидроустановок и гидростанций.

Реализация мероприятий Программы, как отмечено выше, сопряжена как с позитивным воздействием на окружающую среду и население, так и с негативным. В этой связи возникает необходимость организации локального мониторинга окружающей среды и здоровья населения как одной из составных частей Программы.

Анализируя механизмы реализации и мониторинга, эксперты отметили следующие слабые стороны. Программа содержит описание только финансово-экономических вопросов, а вот вопросы экологии, социальной сферы и здравоохранения, организационные и инфраструктурные механизмы мониторинга отсутствуют.

Отсутствуют также мероприятия, направленные на обеспечение связей с общественностью, оценка исполнения и эффективности. Эти механизмы реализации и мониторинг следовало бы выделить в самостоятельный раздел Программы.

Не прописан механизм предотвращения или минимизации негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, а также не упоминается ни одно из компенсирующих водоохранных мероприятий.

Отсутствует система контроля реализации Программы, ее корректировки и оценки последствий.

В связи с изложенным выше, экспертной группой были внесены следующие предложения:

1. Добавить в Программу затраты на проведение ОВОС и государственной экологической экспертизы проектов, которые могут оказать существенное воздействие на окружающую среду и здоровье населения.
2. Включить в Программу план и механизм ведения экологического и социально-гигиенического мониторинга с разработкой соответствующих индикаторов и порядка использования результатов мониторинга для обеспечения устойчивого развития водотранспортной отрасли.
3. Наделить территориальные органы, ведающие вопросами водного транспорта, функцией мониторинга и оперативного контроля с обязательным внесением в Правительство предложений по корректировке Программы в ходе ее реализации.
4. Предусмотреть разработку отраслевых законодательных актов с отражением вопросов охраны окружающей среды и здоровья.

**Благодарю за  
внимание**

