

ОБГОВОРЕННЯ ПРОЕКТУ БУДІВНИЦТВА СУДНОПЛАВНОГО ШЛЯХУ р. ДУНАЙ — ЧОРНЕ МОРЕ «СОЛОМОНОВЕ ГИРЛО — ЖЕБРІАНСЬКА БУХТА»

27 березня на розширеному засіданні Президії НАН України за участю представників відповідних міністерств, відомств та громадських організацій України було розглянуто питання «Про наукове обґрунтування проекту будівництва глибоководного судноплавного шляху р. Дунай — Чорне море «Соломонове гирло — Жебріянська бухта».

Президент НАН України академік НАН України Б.Є. Патон коротко поінформував присутніх про обставини, що зумовили необхідність винесення даного питання на засідання Президії НАН України. Ось як розгорталася подія, які передували цьому засіданню.

27 вересня 2001 р. керівництво Міністерства транспорту України звернулося до Президії НАН України з листом, в якому йшлося про необхідність підтримки з боку Академії проекту будівництва глибоководного судноплавного шляху р. Дунай — Чорне море через зону абсолютного заповідання (гирло Бистре) Дунайського біосферного заповідника ЮНЕСКО, який перебуває у підпорядкуванні НАН України (до речі, його діяльність розглядалася на засіданні Президії НАН України 22 листопада 2000 р.).

НАН України не погодилася з пропозиціями керівництва Мінтранспорту України, бо, на думку вчених — правознавців, економістів та екологів, — вони суперечать нормативно-правовим актам національного законодавства України та її відповідним міжнародним зобов'язанням як перед ЮНЕСКО, так і перед іншими впливовими міжнародними організаціями.

У жовтні 2001 р. розпорядженням Президії НАН України була створена міжвідомча експертна комісія при Президії НАН України, яка на своєму засіданні 23 жовтня 2001 р. розглянула пропозицію Мінтранспорту України щодо варіанта проекту спорудження глибоководного судноплавного шляху р. Дунай — Чорне море по гирлу Бистре і прийняла рішення про неприпустимість такого будівництва. Відділення загальної біології НАН України також розглянуло на своєму засіданні це питання і ухвалило аналогічне рішення.

Академія усвідомлює, що Україна повинна мати судноплавний шлях р. Дунай — Чорне море, але необхідно, щоб його прокладання враховувало унікальну природну цінність української частини дельти Дунаю, віднесеної до світової природної спадщини людства. При цьому слід твердо й однозначно визнати і те, що запропонований Мінтранспортом України проект зачіпає інтереси функціонування Дунайського біосферного заповідника НАН України, який включено до світової мережі біосферних резерватів ЮНЕСКО і є складовою частиною міжнародного транскордонного румунсько-українського заповідника «Дельта Дунаю».

Враховуючи зазначене, НАН України внесла пропозицію щодо необхідності розгляду альтернативного варіанта проекту будівництва глибоководного судноплавного шляху р. Дунай — Чорне море «Соломонове гирло — Жебріянська бухта», що проходить

материковою частиною дельти і не зачіпає інтересів Дунайського біосферного заповідника ЮНЕСКО.

Не беручи до уваги заперечення з боку НАН України і прийняті нею рішення, Міністерство транспорту України зробило спробу вилучити зі складу Дунайського біосферного заповідника ЮНЕСКО 319,9 га абсолютно заповідних територій, запропонувавши внести відповідні зміни до Указу Президента України від 10 серпня 1998 р. № 861/98 «Про створення Дунайського біосферного заповідника».

Тому НАН України змушена була 15 січня 2002 р. звернутися до Президента України Л.Д. Кучми з проханням підтримати її рішення та допомогти об'єктивно вирішити питання про збереження Дунайського біосферного заповідника ЮНЕСКО. 18 січня Президент України доручив Прем'єр-міністру, міністру транспорту та президенту НАН України на основі чинного законодавства опрацювати проекти альтернативних варіантів розв'язання цієї проблеми, чітко дотримуючись відповідних міжнародних зобов'язань України.

1 березня на нараді з цього питання у першого віце-прем'єр-міністра України О.В. Дубини було прийнято рішення створити міжвідомчу комісію під його головуванням та доручити НАН України розглянути на засіданні Президії НАН України питання про наукове обґрунтування проекту будівництва глибоководного судноплавного шляху р. Дунай — Чорне море «Соломонове гирло — Жебріянська бухта».

На розширеному засіданні Президії НАН України 27 березня ц. р. з доповіддю «Про наукове обґрунтування проекту будівництва глибоководного судноплавного шляху р. Дунай — Чорне море «Соломонове гирло — Жебріянська бухта» виступив директор виробничо-комерційної фірми «Проектгідробуд» (м. Одеса) В.П. Зизак, який розповів про цей альтернативний варіант проекту. Він зазначив, що за такого варіанта будівництва судноплавного шляху канал загальною довжиною 9,1 км проходитиме українською материковою частиною дельти Дунаю, поза її активною частиною, за межами абсолютно заповідної зони Дунайського біосферного заповідника НАН України. Ця обставина дасть змогу у майбутньому при експлуатації каналу уникнути значного обсягу ремонтних черпань.

Будівництво каналу передбачається здійснювати у два етапи. Перший — обладнання з'єднувального каналу порту Усть-Дунайськ затвором, що дасть змогу через 6 місяців розв'язати проблему проходження суден типу «ріка—море» українською частиною дельти Дунаю. Другий етап — спорудження каналу з прохідними глибинами 7,3 м (глибина ж самого каналу — 8,5 м), що забезпечить можливість у повному обсязі здійснювати морське судноплавство на морській ділянці Дунаю (300 км). Після завершення другого етапу з'єднувальний канал працюватиме для проходження малих суден і буде резервним на випадок непередбачуваних обставин.

Запропонований варіант судноплавного шляху має ряд суттєвих переваг. Крім вже перелічених, ідеться передусім про відносну його дешевизну: вартість першого етапу — близько 3 млн, а другого — не більше 60 млн дол. США, що набагато менше, ніж потребують відомі аналоги, зокрема румунський варіант. Спорудження такого каналу дасть змогу уникнути багатьох проблем, що виникнуть за умови його будівництва в активній частині дельти, і значно зменшити негативний вплив на навколишнє середовище. Несуча здатність ґрунтів у цьому районі набагато вища, ніж в активній частині дельти, а це означає, що потрібні значно менші витрати на будівництво гідротехнічних споруд. І, нарешті, при спорудженні каналу частину вийнятого ґрунту (піску) можна буде використати як будівельний матеріал.

Цей варіант пройшов усі необхідні погодження на першій стадії, є акт вибору майданчика. На перший етап будівництва вже знайшлися потенційні спонсори, ведуться переговори щодо фінансування його другого етапу.

В обговоренні доповіді В.П. Зизака взяли участь: директор Дунайського біосферного заповідника НАН України кандидат біологічних наук О.М. Волошкевич; перший заступник державного секретаря Мінекоресурсів України С.О. Лизун; голова Комітету Верховної Ради України третього скликання з питань науки і освіти, народний депутат України академік НАН України І.Р. Юхновський; директор Українського інституту досліджень навколишнього середовища і ресурсів при Раді національної безпеки і оборони України доктор економічних наук В.Я. Шевчук; заступник державного секретаря Мінтранспорту України А.Ф. Демиденко; директор Інституту гідробіології НАН України академік НАН України В.Д. Романенко; заступник директора державного підприємства «Дельта-лоцман» Мінтранспорту України К.І. Сизов; директор Інституту ботаніки ім. М.Г. Холодного НАН України, народний депутат України, академік НАН України К.М. Ситник; керівник служби «Укрінвестекспертиза» по Одеській області В.І. Некрасов; головний інженер проекту Інституту «Укргідропроєкт» (м. Харків) Ю.Б. Богуш; генеральний директор виробничого підприємства «Дунайтранссервіс» П.П. Губанов; директор Київського еколого-культурного центру В.Є. Борейко; старший науковий співробітник Інституту зоології ім. І.І. Шмальгаузена НАН України кандидат біологічних наук Т.І. Котенко; керівник Одеського філіалу Інституту біології південних морів ім. О.О. Ковалевського НАН України кандидат біологічних наук Б.Г. Александров.

Підсумовуючи результати обговорення, президент НАН України академік НАН України Б.Є. Патон підкреслив, що розглянуто надзвичайно важливе і актуальне питання. Його актуальність для Академії пов'язана з необхідністю дати чітку та однозначну наукову оцінку планам Міністерства транспорту побудувати трасу глибоководного судноплавного шляху р. Дунай — Чорне море через зону абсолютного заповідання Дунайського біосферного заповідника НАН України — гирло Бистре.

Б.Є. Патон ще раз наголосив на майже одностайній позиції Президії НАН України щодо неприпустимості з правового, економічного, соціального, екологічного та міжнародного поглядів здійснення запропонованого Міністерством транспорту проекту будівництва. З другого боку, підкреслив президент НАН України, існує необхідність ще раз підтвердити: Академія вважає, що глибоководний судноплавний шлях р. Дунай — Чорне море конче потрібен Україні. І саме тому, виконуючи доручення Президента України Л.Д. Кучми від 18 січня 2002 р. щодо необхідності опрацювання альтернативних варіантів проектів будівництва такого судноплавного шляху, розглядається питання про можливу участь установ НАН України у розробці та реалізації проекту будівництва глибоководного судноплавного шляху р. Дунай — Чорне море «Соломонове гирло — Жебріанська бухта».

Більш конкретні і реальні форми участі академічних установ мають бути запропоновані в процесі розробки техніко-економічного обґрунтування зазначеного проекту. Б.Є. Патон нагадав, що такий вибір траси судноплавного шляху серйозно розглядався ще сто років тому інженером П. Чеховичем, який розробляв варіант каналу від села Степового вище Вилкова, з виходом у море проти поселення Жебріани. Однак його так і не було реалізовано.

На засіданні йшлося про ряд принципових моментів щодо участі установ НАН України у цій роботі. Зокрема, наводилась думка, висловлена першим віце-прем'єр-міністром України О.В. Дубиною на нараді, проведеній у нього 1 березня ц. р. Він тоді зазначив: НАН України має прийняти виважене, науково обґрунтоване рішення з урахуванням,

насамперед, народногосподарських потреб, щоб цей проект, коли він уже буде реалізований, не розділив сумної долі нафтопроводу Одеса—Броди. Адже останній побудовано, однак нафти, яка повинна по ньому переганятися, так і немає. І що робити з цим нафтопроводом, навіть Уряду України не ясно.

Президія НАН України доручила академікам НАН України В.М. Гейцю та І.І. Лукінову, членам-кореспондентам НАН України Б.В. Буркинському та С.І. Дорогунцову разом з В.П. Зизаком серйозно проаналізувати ситуацію в цьому аспекті і дати свої конкретні пропозиції.

Дуже важливе значення має вартість проекту. Потрібно вже на стадії розробки техніко-економічного обґрунтування цього варіанта чітко визначити не тільки обсяги фінансування, а й гострі соціальні проблеми, які доведеться розв'язувати при його реалізації.

Президія НАН України підкреслила необхідність врахувати можливі екологічні збитки, які може спричинити реалізація проекту. Водночас невиправданими названо спроби знайти грошове вираження таких збитків (як це планувалося при реалізації варіанта Мінтранспорту України). Справді, як можна обчислювати їх у сумі 4 млн грн, або 6 копійок за голову кожного представника водно-болотних угідь, який зникне внаслідок деградації місця його мешкання?! Такий підхід неприпустимий ні з наукового, ні з екологічного, ні з економічного поглядів.

Треба усвідомлювати, що деградація природних екосистем і зумовлений цим процес збіднення біологічного різноманіття не мають грошового вираження. Адже йдеться про природне надбання, яке ми зобов'язані зберегти і передати нащадкам. Питання, пов'язані з такою позицією, слід розглянути на засіданні Відділення загальної біології НАН України.

Слід домогтися, щоб фахівці НАН України і надалі забезпечували, із залученням відповідних міністерств та відомств, наукове обґрунтування економічних, соціальних, екологічних, правових та міжнародних аспектів, пов'язаних з реалізацією великих народногосподарських проектів в Україні. Щодо цього варто нагадати висловлену 22 березня 2002 р. у м. Донецьку Президентом України Л.Д. Кучмою думку про необхідність докорінно посилити роль НАН України у науковому обґрунтуванні та реалізації таких проектів.

Тоді ж, у м. Донецьку, схвалено Програму науково-технічного розвитку Донецької області на період до 2020 р., підготовлену НАН України разом з Донецькою обласною державною адміністрацією. Ця програма передбачає вирішення гострих економічних, соціальних та екологічних питань в їх тісному взаємозв'язку, а також підпорядкування інтересів соціально-економічного розвитку проблемам збереження навколишнього середовища в контексті документа Ріо-92 «Порядок денний на XXI століття».

Важливою передумовою успішної діяльності у цьому напрямі є дотримання відповідної професійної академічної етики у вирішенні всіх питань. Як правило, ті чи інші обґрунтування і пропозиції готуються в академічних установах. При цьому важливо, щоб перед передачею їх замовникам вони отримували відповідну оцінку у відділеннях НАН України, а якщо необхідно, то і на засіданнях Президії НАН України. Саме так відбувалася апробація рекомендацій щодо можливих соціальних та еколого-економічних наслідків великомасштабних осушувальних і зрошувальних меліорацій, будівництва та експлуатації атомних енергетичних об'єктів, перекидання частини стоку Дунаю у Дніпро

та інших важливих народногосподарських проєктів. Тоді ці пропозиції справді відображали загальноакадемічну позицію.

Що ж до екологічного обґрунтування реалізації проєкту будівництва судноплавного шляху р. Дунай — Чорне море, запропонованого Міністерством транспорту України, то Одеський філіал Інституту біології південних морів ім. О.О. Ковалевського НАН України передав свої рекомендації замовнику, не погодивши їх не тільки з Президією НАН України, а навіть з Відділенням загальної біології НАН України.

Президія НАН України прийняла рішення продовжити розгляд в Академії можливих альтернативних проєктів спорудження глибоководного судноплавного шляху р. Дунай — Чорне море і тільки на основі всебічного їх аналізу робити висновки щодо остаточного варіанта такого будівництва.

Науково-організаційному відділу Президії НАН України доручено у тижневий термін доопрацювати проєкт постанови Президії НАН України з розглянутого питання з урахуванням зауважень і пропозицій, висловлених на засіданні, з тим, щоб подати цей документ Президентіві та Прем'єр-міністру України.