

Прем'єр-міністру України

Шмигалю Д.А.

вул.Грушевського 12/2, м.Київ,
01008

Пропозиція до Програми стимулювання економіки для подолання наслідків епідемії COVID-19

Шановний Денисе Анатолійовичу!

ГО "Центр екологічних ініціатив "Екодія" висловлює Вам свою повагу та направляє пропозицію щодо затвердженої Урядом 27 травня 2020 року Програми стимулювання економіки для подолання наслідків епідемії COVID-19.

Ми підтримуємо підхід до стратегічного планування і намір Уряду обернути негативні наслідки у позитивні можливості для економіки. COVID-19 та карантинні заходи в Україні допомогли виявити проблемні питання. На їх вирішенні потрібно сфокусуватись під час виходу з кризи, і це дасть можливість інвестувати у сталий розвиток країни. Виходячи з досвіду країн ЄС, які роблять ставку на справедливий соціально-економічний розвиток та "зелене відновлення" відповідно до Європейського зеленого курсу, що є ключовим для подолання економічної кризи зараз, уникнення екологічної кризи у майбутньому та виконання міжнародних зобов'язань, які на себе взяла Україна, саме сталий розвиток має стати пріоритетним для України.

I. Коментарі та пропозиції щодо заходів секторального напрямку стимулювання економіки, з точки зору "зеленого відновлення":

1.Промисловість

Відповідно до Паризької угоди, яку Україна ратифікувала, держава має докласти всіх зусиль для недопущення підняття глобальної температури більш ніж на 1,5-2°C. Для досягнення цієї цілі, відповідно до звіту Міжурядової групи експертів з питань зміни клімату, всі країни світу до 2030 року мають скоротити викиди парникових газів в половину від показників 2010 року. Саме тому з матриці індикативної оцінки економічного ефекту (с.29) сектору промисловості, має бути виключена ініціатива щодо "недопущення встановлення завищених національних цілей щодо скорочення викидів CO₂".

У 10 областях України за період 2014-2018 рр. опадів випало на 7-12% менше норми. Спостерігається тенденція до збільшення території із недостатньою кількістю опадів (менше 400 мм) у теплий період. Клімат вже став більш посушливим на всій території України. Лише з початку 2020 року країна стикалась з погіршенням якості повітря, безсніжною зимою, яка призвела до зменшення водності річок, пиловими бурями, аномальними пожежами. Все це прояви зміни клімату, які погіршують екологічний стан вже зараз і матимуть значно критичніші наслідки у майбутньому. Саме тому стимулювання економіки у секторі **промисловості має**

відбуватись за рахунок модернізації промисловості з пріоритетом зменшення вуглецевої ємності вже зараз, бо це забезпечить зростання і безпеку у довгостроковій перспективі.

Не менш важливо **запровадити моніторинг та контроль викидів зі стаціонарних джерел**, що також стало б стимулом до модернізації та ефективного розвитку сектора.

2.Агросектор

У агросекторі зміна клімату зазначена як один із ризиків для агровиробництва, при цьому далі у тексті зміна клімату згадується лише як фактор погіршення якості ґрунту.

Зміна клімату - це серйозний лімітуючий фактор для розвитку одного з найважливіших секторів економіки країни, в першу чергу через скорочення доступної вологи: за минулі 10 років кількість опадів в Україні у літній період стала меншою на 15-27%, а через маловоддя і посуху втрачаються значна частка врожайності.

Дрібні виробники сільськогосподарської продукції - найбільш вразливі групи, окремі з них через посуху 2020 можуть втратили весь урожай. **Виключно компенсаційні заходи через втрату врожаю малоефективні**, оскільки не враховують необхідність адаптації до наслідків зміни клімату, в першу чергу - посилення водного стресу (нестачі водних ресурсів) .

У програмі серед антикризових заходів для агросектору **бракує дій з підтримки виробників (особливо дрібних) у адаптації до вже існуючих проявів зміни клімату, зокрема у переході на більш ощадливе водокористування.**

3.Енергетика

Запропоновані урядом в розділі 2.3 (“Енергетика”) заходи викликають занепокоєння з точки зору їхнього негативного впливу на клімат.

1. Збільшення видобутку власних викопних енергоресурсів (газ, нафта, вугілля);

Так, у програмі неодноразово згадується “відсутність стимулів для нарощування нафти та газу”, “створення ... умов, для вітчизняного видобутку” (с.41), “встановлення стимулюючої рентної ставки на видобування вуглеводнів (газ, нафта, конденсат)” (с.42) тощо.

Хочемо нагадати, що природний газ більш як на 90% складається з метану (парникового газу), який хоч і розкладається в атмосфері, але у межах 20 років має потенціал нагрівати планету у 86 разів сильніше за двоокис вуглецю. Тому збільшення його використання не дозволить скоротити викиди, навіть якщо витік метану на всіх етапах (видобутку, транспортуванні) буде зведено до мінімуму. Щоб стримати зміну клімату на рівні 1,5-2°C, як того вимагають учені та Паризька угода (підписанкою якої є й Україна), промисловий видобуток і спалювання газу потрібно припинити протягом наступних 20-30 років.

2. Недостатня увага до розвитку відновлюваних джерел енергії (ВДЕ).

Саме справжнє реформування енергосистеми та справедливий розвиток ВДЕ мають стати гарантією енергонезалежності держави.

а) Розподілена генерація

У програмі зовсім не згадується про розвиток малої генерації ВДЕ. 24 тисячі українських домогосподарств вже встановили сонячні електростанції загальною потужністю 618 МВт, більше половини з яких - за останні 4 роки.

Попри те, що велика частка потужностей відновлюваної (і не тільки) енергетики дійсно знаходиться в руках олігархів, саме ВДЕ - єдина можливість зменшити їхній вплив на галузь. Держава повинна зробити малих виробників ВДЕ повноцінними гравцями на ринку енергії, які змогли б виробляти енергію для власних потреб та навіть отримувати прибуток. В цьому контексті реформа децентралізації відкриває додаткові можливості для реформ в енергетичному секторі. Адже саме завдяки децентралізації українські громади отримали більше повноважень та фінансових ресурсів на місцях, якими можуть розпоряджатися для вирішення власних нагальних проблем.

Іншими словами, мала генерація - це дієвий спосіб деолігархізації галузі. І **підтримка саме розподіленої генерації є необхідною складовою енергонезалежності** та стабільності енергосистеми.

б) Забезпечення гнучкості оновленої енергосистеми

Програма також побіжно згадує про “забезпечення гнучкості енергосистеми для сталого економічного розвитку країни” (с.41).

Підкреслюємо, що одним з очевидних рішень для України можуть стати акумулюючі потужності для сонячної та вітрової генерації. Наразі вони швидко стають економічно доцільнішими, ніж балансування станціями на викопному паливі. СЕС та ВЕС зі встановленими батареями вже зараз конкурують із новими вугільними або газовими станціями в Німеччині, Великій Британії, США. Прогнозується, що в наступні 10 років їхня вартість зменшиться вдвічі, а в наступні 30 років - у чотири рази.

У свою чергу, продовження тенденції розвитку малих станцій ВДЕ та забезпечення великої кількості географічно рознесених потужностей (наприклад, малі вітропарки) також зможе зменшити нерівномірність графіку виробництва електроенергії та посилити гнучкість електромережі.

Іншими важливими механізмами балансування мають стати приєднання енергомережі України до мережі Євросоюзу, з дозволом на імпорт електроенергії, а також впровадження розумних мереж та механізму керування попитом.

4.Транспорт та інфраструктура

Звертаємо увагу, що одними з пріоритетів розвитку транспорту мають бути здоров'я населення та збереження довкілля, що погіршуються через використання транспорту на викопному паливі.

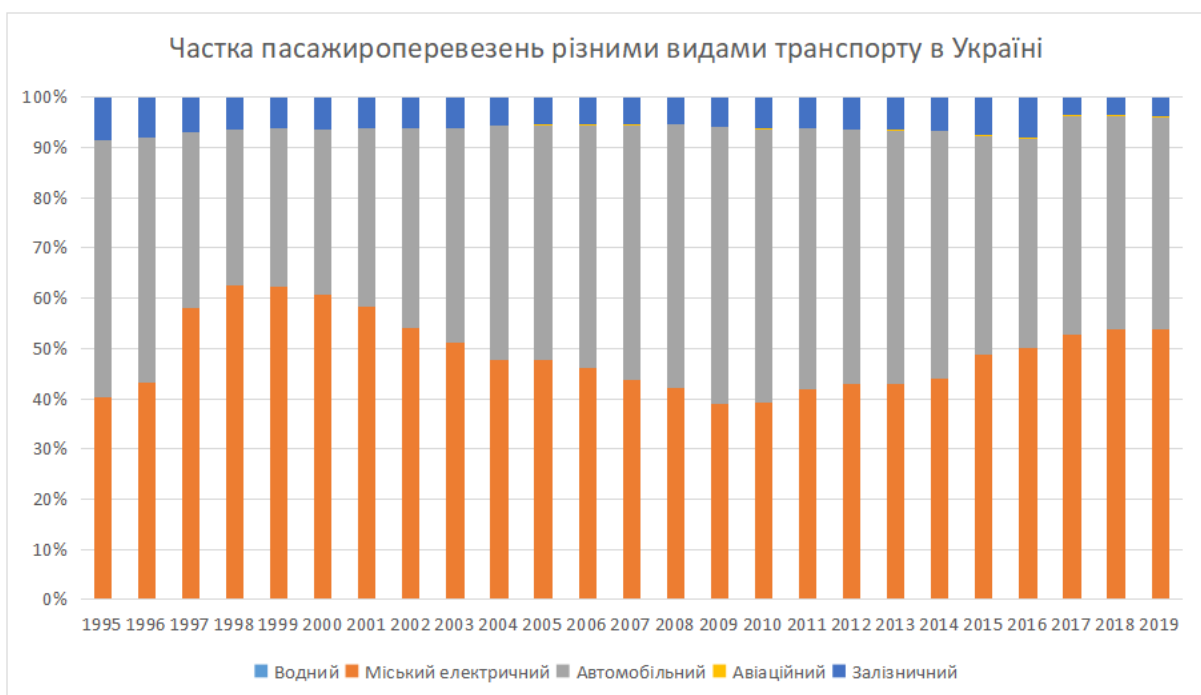
Ми підтримуємо реформи у залізничній галузі і закликаємо звернути увагу на необхідність подальшої **електрифікації колій та модернізації пасажирських вагонів з метою відмовитися від опалення вугіллям.**

У галузі автомобільного транспорту ми підтримуємо запровадження міжнародних норм безпеки і закликаємо до **розширення мереж камер автоматичної фіксації порушень на дорогах та габаритно-вагового контролю.**

Звертаємо вашу увагу на те, що одним із найвразливіших секторів транспорту внаслідок карантину є громадський транспорт, у т. ч. міський електричний транспорт. Очевидно, міський громадський транспорт не описаний у програмі стимулювання економіки через його місцевий рівень і традиційне неврахування на національному рівні. Але ми закликаємо на національному рівні розробити систему підтримки міського громадського транспорту, зокрема, зважаючи на те, що 70% населення України проживають у містах. Відсутність державної підтримки громадського транспорту та покладання цього питання на плечі лише місцевих влад може призвести до підвищення рівня автомобілізації, що призведе до зниження комфорту та якості життя у містах та селах уздовж трас, погіршення якості повітря та пов'язаного з цим здоров'я населення, подальшого занепаду громадського транспорту і мікромобільності, а також до збільшення викидів парникових газів. Один із пунктів, зазначених у пропонованій програмі, - **посилення дезінфекції**. Це важливий крок у підтримці громадського транспорту, і він має бути прописаний у плані дій. Ми також просимо подбати про **державну фінансову підтримку розвитку громадського транспорту і мікромобільності** у містах.

Також звертаємо вашу увагу на те, що графіки на с.48 можуть вести до хибних висновків. Те, що **кількість поїздок автомобільним транспортом знижується, не є поганою тенденцією**, оскільки у той самий час **кількість і частка поїздок міським електричним транспортом збільшується** (див. графік нижче, джерело - Держстат України). Збільшення поїздок громадським транспортом відображає тенденцію переселення людей у міста (уже зараз 70% українців проживають у містах), і те, що вони обирають саме громадський транспорт - є, навпаки, позитивною тенденцією та має стати стимулом до розвитку цього сектору.

Натомість, має насторожити те, що в останні роки зменшується частка пасажирських перевезень залізницею на користь автомобільного транспорту. Необхідно розвивати залізницю (особливо електрифіковану) з метою надати альтернативу автомобільному транспорту. Наприклад, Німеччина планує інвестувати близько 86 млрд євро на розширення та модернізацію залізниці до 2030 року, а Франція – збудувати 2000 км нових залізничних колій до 2020 року та ще 2500 км після того.



У галузі авіації застерігаємо від надмірних вкладень у її підтримку. Авіаперельоти є одним з найбільших джерел викидів парникових газів в атмосферу, тож ми закликаємо бути дуже обережними, приймаючи рішення про подальший розвиток галузі. **Пріоритетами розвитку мають стати розвиток залізниці і громадського транспорту та безпека дорожнього руху з метою покращення якості повітря, збереження здоров'я та життя українців.**

II. Коментарі та пропозиції щодо підтримки економіки за функціональними напрямками, з точки зору "зеленого відновлення":

Створення робочих місць та розвиток ринку праці

Виходячи з кризи Україна має унікальний шанс перебудувувати економіку з нової сторінки. Забезпечення низьковуглецевого зростання за багатьма даними є найкращим шляхом отримання довгострокових економічних та соціальних благ. В цьому може допомогти створення нових, «зелених» робочих місць у секторах енергетики, в першу чергу - у розвитку енергоефективності та енергоаудиту, які мають значний потенціал щодо працевлаштування та однозначні переваги щодо посилення енергонезалежності країни.

Зважаючи на вищезазначене, просимо Вас взяти до уваги викладені коментарі у фінальному затвердженні Програми стимулювання економіки для подолання наслідків епідемії COVID-19. Перераховані пропозиції дадуть змогу зміцнити нашу економіку і створити нові робочі місця, водночас сприяючи покращенню якості повітря, збереженню довкілля та біорізноманіття.

З повагою,

Виконавчий директор

ГО «Центр екологічних ініціатив «Екодія»



Наталя Гозак