SAVE POLESIA
Europe´s Amazon

Nie ma ekonomicznego uzasadnienia dla nowej drogi wodnej przez Polesie

Ocena propozycji dotyczących drogi wodnej E40 ujawnia wady w studium wykonalności oraz niedopuszczalnie wysokie ryzyko i koszty

© Daniel Rosengren

FRANKFURT ZOOLOGICAL SOCIETY

АПБ

ТОВ УКРАЇНА

BAHNA

otop BirdLife Polska

National Ecological Centre of Ukraine

Ekspertyza ekonomiczna ujawnia, że budowa drogi wodnej E40 będzie wiązała się z ogromnymi nakładami, dużym ryzykiem inwestycyjnym oraz negatywnymi konsekwencjami dla środowiska. W Polsce i w Białorusi problemy mogą być na tyle poważne, że droga wodna E40 może być w ogóle nieopłacalna. Tylko odcinek drogi wodnej E40 poniżej Kijowa w Ukrainie może mieć rzeczywisty sens ekonomiczny. Zdaniem ekspertów, rządy i inwestorzy powinni uznać, że śródlądowa droga wodna E40 w Polsce, w Białorusi i w Ukrainie ma znikomy potencjał gospodarczy. Tym samym powinni skupić się na strategicznym rozwoju połączeń drogowych i kolejowych.

Eksperci ustalili, że:

- Analiza ekonomiczna w studium wykonalności z 2015 r. jest wadliwa, a koszty budowy są niedoszacowane.
- Droga wodna E40 nie przyniosłaby korzyści ekonomicznych, a jej budowa i utrzymanie wiąże się z ogromnym ryzykiem finansowym i środowiskowym.
- Bez dotacji droga wodna E40 nie będzie konkurencyjna wobec transportu drogowego i kolejowego.
- Skala społeczno-gospodarczego i środowiskowego wpływu drogi wodnej E40, w tym także wzrost emisji gazów cieplarnianych, byłaby nie do zaakceptowania.
- Istnieje wiele ryzyk inwestycyjnych związanych z drogą wodną E40, m.in. ryzyko skażenia promieniowaniem oraz ryzyko efektu domina dla lokalnego transportu drogowego i branży transportu kolejowego.
- Droga wodna E40 nie spełniałaby kryteriów transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) w zakresie wymogów ochrony środowiska.
- Istnieją lepsze alternatywne rozwiązania, np. modernizacja istniejącej infrastruktury drogowej i kolejowej.

Kontekst: Polesie i droga wodna E40

O wyjątkowym charakterze Polesia stanowią rozległe obszary dzikiej przyrody leżące na terenie Białorusi, Polski, Rosji i Ukrainy.[1] Droga wodna E40[2] to inicjatywa międzynarodowa, której celem jest połączenie Morza Bałtyckiego i Morza Czarnego żeglowną drogą wodną o długości około 2000 km – z Gdańska do Chersonia na Ukrainie.

Chociaż planowanie drogi wodnej E40 jest wciąż na wczesnym etapie, w 2015 r. zostało opublikowane studium wykonalności.[3] Proponuje się w nim, by trasa przebiegała przez systemy rzeczne Wisły, Bugu, Piny, Prypeci i Dniepru (ilustr. 1). E-40 na długim odcinku ma przebiegać rzekami obecnie nieuregulowanymi i swobodnie płynącymi, a budowa drogi wodnej wymagałaby ich regulacji: prostowania, pogłębiania, budowy stopni wodnych i zbiorników zaporowych. Chociaż na niektórych odcinkach istnieją kanały żeglowne i rzeki są spławne, realizacja całej inwestycji grozi katastrofą ekologiczną.

Ilustracja 1. Projektowana droga wodna E40

---

1 Zobacz: „O Polesiu. Unikalny obszar dzikiej przyrody o znaczeniu globalnym."

2 Zobacz: „Polesie zagrożone. Jak nowa droga wodna może zniszczyć naturalne środowisko Polesia."

3 „Restoration of Inland Waterway E40 Dnieper – Vistula: from Strategy to Planning. Final Feasibility Study Report – Corrected Report" (Zgodnie z uwagami wprowadzonymi przez Willema Zondaga, konsultanta prawnego i technicznego). Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk, grudzień 2015.

Ekspertyza

Dla lepszego zrozumienia potencjalnego wpływu drogi wodnej E40 na Polesie, zleciliśmy ekspertom zbadanie następujących czynników: hydrologii, ekonomii transportu, radioaktywności i potencjalnych, alternatywnych scenariuszy rozwoju dla Polesia. Niniejsze opracowanie podsumowuje ekspertyzę ekonomiczną, którą przygotowali eksperci białoruskiego Związku Przedsiębiorców i Pracodawców. Pełna treść raportu jest dostępna tutaj.[4]

Czego dotyczyła ocena?

Eksperci szczegółowo przeanalizowali studium wykonalności z 2015 r. z ekonomicznego punktu widzenia.

Pod uwagę zostały wzięte nastepujące kwestie:

- jakość studium;
- przewidywane koszty i korzyści ekonomiczne;
- konkurencyjność drogi wodnej E40 wobec transportu drogowego i kolejowego;
- wpływ społeczny, gospodarczy i środowiskowy;
- ryzyko inwestycyjne i ekonomiczne;
- zgodność z kluczowymi wymogami transportu międzynarodowego;
- potencjalne alternatywy.

© Daniel Rosengren

[4] „Economic Assessment of Reconstruction Plans for the Inland waterway E40", Związek Przedsiębiorców i Pracodawców, Mińsk, luty 2019.

© Daniel Rosengren

Ustalenia

Analiza ekonomiczna w studium wykonalności jest błędna

Eksperci stwierdzili, że analiza ekonomiczna w studium wykonalności nie jest wystarczająco szczegółowa i nie pozwala na jednoznaczne wnioski. Zawiera błędy metodologiczne oraz błędy rzeczowe, jednocześnie nie odpowiada takim normom międzynarodowym jak normy Organizacji Narodów Zjednoczonych ds. Rozwoju Przemysłowego (UNIDO).[5]

Studium wykonalności nie podaje jednoznacznych danych dotyczących całkowitych kosztów inwestycji ani podziału tych kosztów. Jedynie niektóre elementy projektu zostały oszacowane – na kwotę 12 mld euro – jednak niektóre koszty nie zostały uwzględnione lub są znacznie niedoszacowane. Na przykład, brak danych szacunkowych dotyczących kosztów stworzenia dodatkowej infrastruk-tury portowej lub przebudowy mostów. Dlatego eksperci uważają, że koszt inwestycji na ukraińskiej części Dniepru, z wyłączeniem przebudowy mostów, jest zaniżony o prawie 100 mln euro. Eksperci informują również, że koszt inwestycji na odcinku białoruskim prawdopodobnie został niedoszacowany o co najmniej 900 mln euro. W związku z tym, rzeczywisty koszt projektu przekroczy 13 mld euro.

Budowa drogi wodnej E40 nie przyniosłaby korzyści ekonomicznych

Po przeanalizowaniu studium wykonalności i porównaniu go z innymi danymi z sektora transportowego eksperci stwierdzili, że budowa całej drogi wodnej E40 nie przyniesie wyraźnych korzyści ekonomicznych. Autorzy analizy wskazują, że korzystny ekonomicznie może być jedynie odcinek trasy w dolnym biegu Dniepru w Ukrainie. Jednak z budową wszystkich innych odcinków drogi wodnej E40 wiąże się wiele zagrożeń ekonomicznych i środowiskowych, np. z odcinkiem powyżej śluzy kijowskiej w Ukrainie oraz z całym odcinkiem na Białorusi i w Polsce.

---

[5] „Manual for the Preparation of Industrial Feasibility Studies", dostępne na: https://open.unido.org/api/documents/4690274/download/MANUAL%20FOR%20THE%20PREPARATION%20OF%20INDUSTRIAL%20FEASIBILITY%20STUDIES%20(08219.en))

Droga wodna E40 prawdopodobnie nie byłaby konkurencyjna w stosunku do transportu drogowego i kolejowego

Zdaniem ekspertów, analiza rynku transportowego w Białorusi, w Polsce i w Ukrainie, zawarta w studium wykonalności, jest błędna. W przypadku większości towarów szacunkowe koszty transportu wodnego w Białorusi i w Ukrainie nie są konkurencyjne w stosunku do transportu kolejowego. Wodny transport śródlądowy na projektowanej trasie E40 jest mniej konkurencyjny, głównie ze względu na powolność dostaw, sezonowe ograniczenia, takie jak pokrywa lodowa lub spadek poziomu wody oraz potrzebę dodatkowego przeładunku, np. pomiędzy statkami, aby uwzględnić różnice w przepustowości kanału.

Wpływ społeczno-gospodarczy i środowiskowy drogi wodnej E40 byłby nie do zaakceptowania

Eksperci szacują, że około 2 tys. km^2 terenu w Polsce i wa Białorusi, głównie w dolinach Wisły i Prypeci, może być zagrożone zmianami hydrologicznymi. Miałoby to duży wpływ na te sektory gospodarki, w których woda odgrywa ważną rolę, np. rolnictwo. Ponadto, zniszczone zostałyby obszary chronione, co zakłóciłoby usługi ekosystemowe, takie jak ochrona przeciwpowodziowa.

Przeładunek towarów na inny środek transportu – z kolejowego na śródlądowy transport wodny – może zwiększać emisję gazów cieplarnianych. Nowe zbiorniki zaporowe, które stanowią część projektu, także mogą stać się dodatkowymi źródłami emisji. Według obliczeń, na polskich i białoruskich odcinkach drogi wodnej E40 emisja może przekroczyć 600 tys. ton dwutlenku węgla rocznie. Zgodnie z metodą oceny zalecaną przez Komisję Europejską, straty spowodowane takim wpływem na klimat do 2050 r. mogą osiągnąć 150 mln euro rocznie.

Z drogą wodną E40 wiąże się wiele ryzyk inwestycyjnych i ekonomicznych

Eksperci uważają, że znaczne koszty inwestycyjne i ryzyko skażenia promieniowaniem ze strefy wykluczenia w Czarnobylu sprawiają, iż budowa całej trasy E40 jest niewykonalna. W szczególności mają wątpliwości, czy planowana budowa portu pośredniego w Niżnija Żary (Ніжнія Жары) w Białorusi jest w ogóle realna.

Analiza ekonomiczna sugeruje, że droga wodna E40 bez dotacji nie byłaby konkurencyjna w stosunku do transportu drogowego i kolejowego. Eksperci twierdzą również, że dotacje przyznawane na transport drogą wodną E40 mogłyby doprowadzić do znaczącego obniżenia dochodów przedsiębiorstw transportu kolejowego i drogowego, co potencjalnie może prowadzić do kryzysu w tych sektorach.

Studium wykonalności z 2015 r. sugeruje, że koszty operacyjne drogi wodnej E40, np. koszt eksploatacji śluz, mogą się zwrócić. Jednak eksperci zwracają uwagę, że w opracowaniu nie zostały uwzględnione nakłady inwestycyjne niezbędne do rozwoju drogi wodnej. Takie podejście narusza zasadę „użytkownik płaci" i koszty budowy będzie musiał pokryć podatnik. Dlatego mimo pozytywnego wpływu na gospodarkę trzech krajów w okresie krótkoterminowym, w średnim i długim okresie efekt gospodarczy byłby prawdopodobnie neutralny, a nawet negatywny.

Droga wodna E40 nie spełniałaby kryteriów transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)

Droga wodna E40 nie byłaby w stanie spełnić kryteriów klasy nawigacyjnej (IV klasa żeglowności), co jest niezbędne, by móc włączyć drogę do TEN-T do 2023 r. W szczególności problem ten występuje w Polsce. Dalsze plany rozwoju drogi wodnej E40 są sprzeczne z warunkiem, by projekty TEN-T były zgodne z wymogami UE w zakresie ochrony środowiska[6] (Ramowa Dyrektywa Wodna, dyrektywy przyrodnicze i oceny oddziaływania na środowisko[7]) oraz zobowiązaniami w zakresie zmian klimatu.[8]

Istnieją lepsze alternatywne rozwiązania.

W opinii ekspertów, istotne znaczenie i duży potencjał rozwojowy mają następujące projekty:

- **modernizacja przejść granicznych i terminali celnych;**
- **modernizacja istniejących i budowa nowych dróg, zwiększające dopuszczalną prędkość;**
- **modernizacja kolei w celu zwiększenia przepustowości i prędkości pociągów;**
- **poprawa infrastruktury przeznaczonej do obsługi towarów w handlu transgranicznym.**

---

6 Podstawa prawna TEN-T, w szczególności Rozporządzenie (EU) No 1315/201. Dostępne na: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en

7 Dyrektywy przyrodnicze: https://ec.europa.eu/environment/nature/legislation/index_en.htm; Ramowa dyrektywa wodna: https://ec.europa.eu/environment/water/water-framework/index_en.html; Dyrektywy dot. ocen oddziaływania na środowisko: https://ec.europa.eu/environment/eia/index_en.htm

8 Cele i strategie w dziedzinie klimatu: https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies_en

Kim jesteśmy?

W skład naszej koalicji „Ratujmy Polesie" wchodzi sześć organizacji z czterech krajów.

APB – Birdlife Belarus, Białoruś
Misją APB jest ochrona biologicznej różnorodności dla obecnych i przyszłych pokoleń oraz angażowanie w aktywne działania na rzecz ochrony przyrody.

Bahna, Białoruś
Celem organizacji Bahna jest zapobieganie dalszej degradacji środowiska oraz zachowanie naturalnych siedlisk i różnorodności biologicznej w Białorusi.

FZS – Frankfurt Zoological Society (Frankfurckie Towarzystwo Zoologiczne), Niemcy
FZS inwestuje w obszary dzikiej przyrody o globalnym znaczeniu. Są to obszary o wartościach estetycznych i przyrodniczych, dziewicze krajobrazy ważne dla procesów ekosystemowych, obszary z endemicznymi oraz zagrożonymi gatunkami.

NECU – National Ecological Centre of Ukraine (Narodowe Centrum Ekologiczne Ukrainy)
NECU jest organizacją pozarządową z oddziałami w kilkunastu ukraińskich miastach. Działa na rzecz uwzględniania kwestii środowiskowych podczas każdego procesu decyzyjnego.

OTOP – Polish Society for the Protection of Birds (Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków)
Misją OTOP jest ochrona ptaków i ich siedlisk oraz tworzenie i zarządzanie nowymi rezerwatami ptaków. Organizacja prowadzi intensywne działania edukacyjne w celu zwiększenia wsparcia publicznego na rzecz ochrony przyrody.

USPB – Ukrainian Society for the Protection of Birds (Ukraińskie Towarzystwo Ochrony Ptaków)
Misją USPB jest ochrona różnorodności biologicznej Ukrainy poprzez ratowanie ptaków, terenów i biotopów.

Kontakt:
Dr Helen Byron, międzynarodowa koordynatorka projektu „Save Polesia", byron@zgf.de
Małgorzata Górska, koordynatorka projektu w Polsce, malgorzata.gorska@otop.org.pl
Dla mediów: Monika Klimowicz, rzeczniczka prasowa OTOP, monika.klimowicz@otop.org.pl, tel. 500 239 648