

# Новий водний шлях через Полісся економічно необґрунтований

**Оцінка планів будівництва водного  
шляху Е40 виявила суттєві  
прорахунки техніко-економічного  
обґрунтування та вказала на  
неприпустимо високі ризики і  
витрати**



© Daniel Rosengren

## Короткий огляд

Експертна економічна оцінка розкрила необхідність величезних капітальних вкладень, вказала на інвестиційні ризики та небезпечні екологічні наслідки у разі реалізації планів будівництва водного шляху E40. У Польщі та Білорусі потенційні проблеми будуть настільки серйозні, що будівництво водного шляху E40 навряд чи буде економічно життєздатним. Тверезо оцінюючи ситуацію, тільки одна ділянка водного шляху E40 нижче за течією від Києва може бути економічно доцільною, та й то лише у разі відсутності державних дотацій на функціонування цієї ділянки. У зв'язку з цим експерти вважають, що урядам та інвесторам слід визнати, що економічний потенціал внутрішнього водного шляху E40 в Польщі, Білорусі та Україні - вельми обмежений. І замість розвитку та реалізації цього проекту зосередитися на стратегічній модернізації автомобільного та залізничного сполучення.

Експерти дійшли наступних висновків:

- економічна оцінка, проведена в рамках техніко-економічного обґрунтування, некоректна; вартість робіт в ній занижена;
- від водного шляху E40 не варто очікувати економічної вигоди, понад те, очікуються значні фінансові та екологічні ризики, пов'язані з будівництвом і обслуговуванням траси;

- без субсидій водний шлях E40 не зможе конкурувати з автомобільним і залізничним транспортом;
- негативний вплив водного шляху E40 на соціально-економічну та екологічну сферу, у тому числі збільшення викидів парникових газів, є неприйнятним;

- з водним шляхом E40 пов'язані безліч інвестиційних ризиків, в тому числі ризик радіаційного забруднення та опосередкований негативний вплив на автомобільні й залізничні вантажні перевезення і регіони;

- водний шлях E40 не буде відповідати критеріям Транс'європейської транспортної мережі (ТЄМ-Т), зокрема, вимогам з охорони довкілля;

- існують кращі альтернативи, включаючи модернізацію існуючої автодорожньої й залізничної інфраструктури.

## Довідка: Полісся і водний шлях E40

Полісся – величезна за розмірами ділянка дикої природи, що простягнулася територією Білорусі, Польщі, Росії та України<sup>1</sup>. Водний шлях E40<sup>2</sup> є транснаціональним проектом, спрямованим на створення судноплавного з'єднання між Балтійським і Чорним морем довжиною приблизно 2000 км. E40 має розпочатися в Гданську (Польща) і сягнути Херсону (Україна). Проект може спричинити дуже серйозні негативні наслідки для природи та культурної спадщини і катастрофічно змінити життя поліщуків. Він може згубно вплинути на економіку країн-учасниць і погіршить світовий баланс вуглецю.

Попри те, що в 2015 році було опубліковано техніко-економічне обґрунтування проєкту (ТЕО)<sup>3</sup>, планування водного шляху E40 усе ще є на початковому етапі. В ТЕО вказується, що передбачуваний маршрут проходить через річкові системи Вісли, Західного Бугу, Піни, Прип'яті і Дніпра (див. схему нижче).

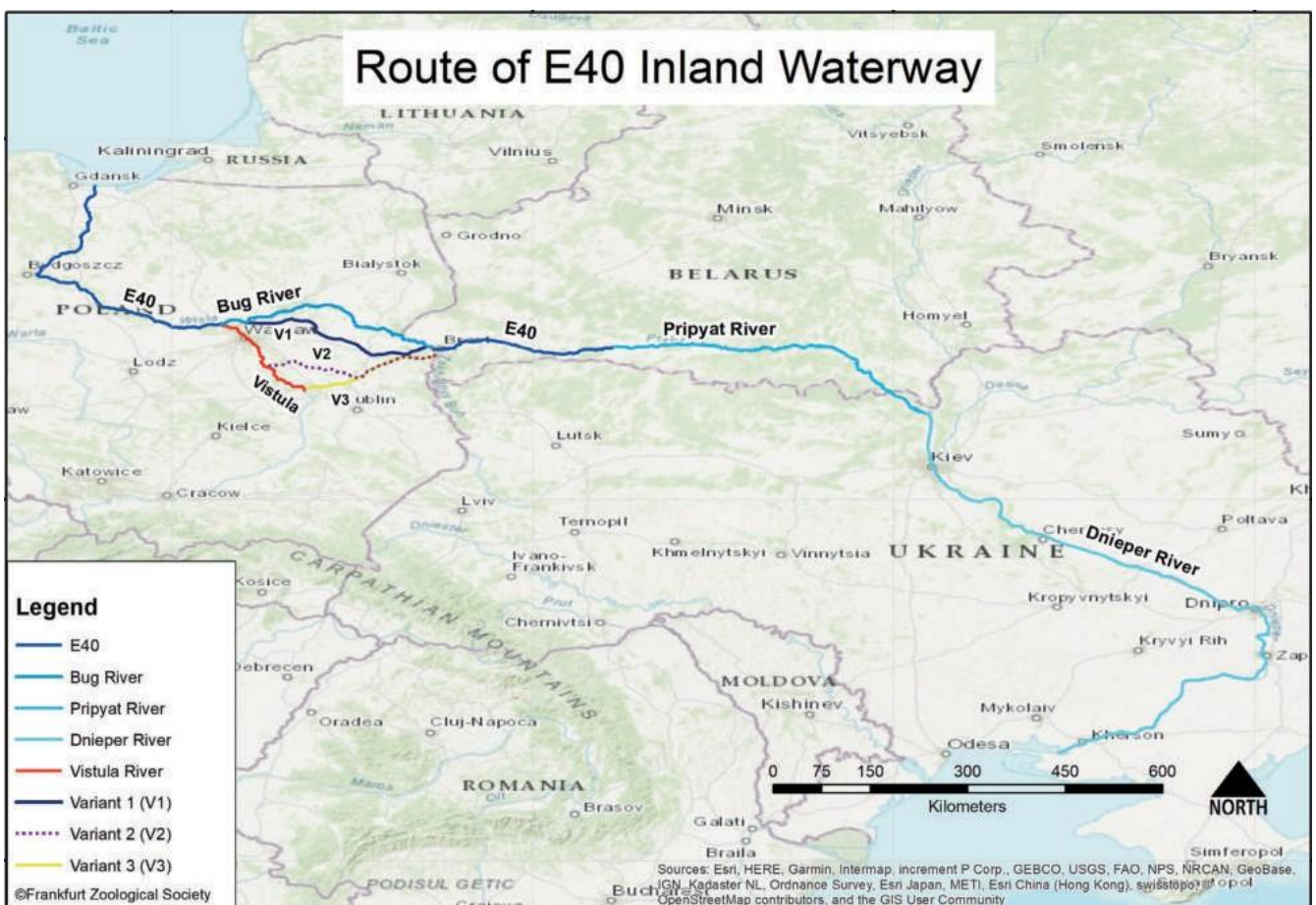


Figure 1. Overview of the E40 waterway and the river channels

1. Див. сайт <https://savepolesia.org/polesia/>
2. Див. Проєкт річкового шляху E40 екологічні виклики vs економічна доцільність <https://necu.org.ua/proekt-richkovoho-shlyahu-e40-ekolohichni-vykyky-vs-ekonomichna-dotsilnist/>
3. Відновлення внутрішнього водного шляху E40 Дніпро - Вісла: від стратегії до планування. Підсумковий звіт про техніко-економічному обґрунтуванні - виправлений звіт (відповідно до зауважень і вимог Віллема Зондаг, правового і технічного консультанта з перевезень внутрішніми водними шляхами)]. Гданськ, 2015 р. <https://bullmaritimeinstitute.com/api/files/view/67976.pdf>

## Експертні дослідження

Щоб краще розібратися в потенційних наслідках будівництва водного шляху Е40 для Полісся, ми замовили дослідження низці експертів. Експерти дослідили гідрологію, економіку транспорту, загрози радіаційного забруднення і потенційні альтернативні сценарії розвитку Полісся.

У цьому інформаційному бюлетені представлені результати економічної оцінки. Дослідження провели експерти білоруського Бізнес союзу підприємців і наймачів ім. Кунявського. Повний текст доповіді розміщений тут:<sup>4</sup>.

### На що було спрямоване дослідження

Експерти детально проаналізували техніко-економічне обґрунтування 2015 року зі економічної точки зору.

### Були розглянуті наступні ключові проблеми:

- якість обґрунтування (ТЕО);
- прогнозовані економічні витрати і вигоди;
- конкурентоспроможність водного шляху Е40 в порівнянні з автомобільним і залізничним транспортом;
- загальні соціальні, економічні та екологічні наслідки;
- інвестиційні та економічні ризики;
- відповідність основним вимогам, які висуваються до міжнародних перевезень;
- потенційні альтернативи.

## Висновки

**Економічна оцінка, що була проведена під час підготовки техніко-економічного обґрунтування 2015 року, є вкрай хибною.**

Експерти встановили, що економічний аналіз в техніко-економічному обґрунтуванні був недостатньо детальним, щоб зробити однозначні висновки. Він містить різні методологічні та фактичні помилки і не відповідає міжнародним стандартам, зокрема, стандартам Організації Об'єднаних Націй з промислового розвитку (ЮНІДО)<sup>5</sup>.

Техніко-економічне обґрунтування не містить чіткого значення загальної суми інвестиційних витрат і розбивки за категоріями витрат. В описі деяких компонентів проекту наведені цифри, загальна сума яких становить трохи більше 12 млрд євро. Але окремі статті витрат в цю суму не включені, а інші статті витрат істотно недооцінені. Наприклад, документ не містить оцінку вартості створення додаткової портової інфраструктури або реконструкції мостів. Хоча експерти Бізнес союзу підприємців і наймачів ім. Кунявського вважають, що інвестиційні витрати на розвиток українського відрізка Дніпра - навіть без реконструкції мостів - занижені майже на 100 млн євро. Вони також стверджують, що інвестиційні витрати на білоруській ділянці, ймовірно, занижені як мінімум на 900 млн євро. Це дозволяє припустити, що реальна вартість проекту перевищить 13 млрд євро.

### Розвиток водного шляху Е40 не принесе економічної вигоди

Проаналізувавши техніко-економічне обґрунтування і порівнявши його з іншими даними транспортної галузі, експерти дійшли до висновку, що будівництво всього водного шляху Е40 не є вочевидь економічно вигідним. Згідно з аналізом, одна ділянка шляху в пониззі Дніпра в Україні може забезпечити деяку економічну віддачу, але тільки в разі якщо судноплавство внутрішніми водними шляхами НЕ буде субсидуватися урядами. Щодо інших ділянок, то для них існує безліч економічних і екологічних ризиків у разі побудови водного шляху Е40, в тому числі і в Україні вище за течією від Київського шлюзу. Ці ризики пов'язані також з білоруською та польською ділянками шляху.

<sup>4</sup> Бізнес союз підприємців і наймачів імені професора М.С. Кунявського, Республіканський союз промисловців і підприємців, Білоруська науково-промислова асоціація (2019) Економічна оцінка планів з реконструкції міжнародного водного шляху Е40. Мінськ, лютий 2019 р <https://bahna.land/files/5d281e8d2a5d42397bc41dc9.pdf>

<sup>5</sup> Керівництво з підготовки промислових техніко-економічних досліджень. Публікація доступна за посиланням <http://www.bfm-ua.com/UNIDO.pdf>

)

**Є ймовірність, що перевезення водним шляхом E40 будуть неконкурентоспроможними в порівнянні з перевезеннями автомобільним і залізничним транспортом**

Експерти прийшли до висновку, що аналіз ринку транспортних послуг в Білорусі, Польщі та Україні в техніко-економічному обґрунтуванні не відповідає дійсності. Вони з'ясували, що для більшості товарів розрахункові тарифи для перевезень внутрішніми водними шляхами в Білорусі й Україні програють тарифами, встановленими для залізничного транспорту. Фахівці також переконалися, що перевезення за пропонованим маршрутом E40 будуть менш конкурентоздатні через низьку швидкість доставки та сезонні обмеження (льодостав узимку та низький рівень води влітку/восени) й необхідність додаткових перевалок, наприклад, переміщення вантажів між суднами через різну пропускну здатність різних ділянок каналу.

**Соціально-економічні та екологічні наслідки створення та експлуатації водного шляху E40 неприйнятні**

За оцінками експертів, територіям загальною площею близько 2000 кв. км розташованим переважно в долинах річок Вісли і Прип'яті в Польщі і Білорусі, загрожують серйозні гідрологічні зміни (за оцінками українських вчених для території України реалізація E40 також матиме значні негативні гідрологічні наслідки<sup>8</sup>). Вони можуть суттєво вплинути на залежні від води сектори економіки, зокрема, сільське господарство. Крім того, буде завдано шкоди особливо охоронюваним природним територіям; природні екосистеми не зможуть належним чином надавати основні екосистемні послуги, наприклад, регулювання паводків.

Будь-яке переміщення вантажів із залізничного на внутрішній водний транспорт може збільшити викиди парникових газів. Нові водосховища, які треба побудувати в ході реалізації проєкту E40, також можуть стати додатковими джерелами викидів. Розрахунки показують, що на польській та білоруській ділянках водного шляху E40 викиди можуть перевищувати 600 000 тон CO<sub>2</sub> на рік. Згідно рекомендованих Європейською комісією методів оцінки, до 2050 року збиток від такого впливу на клімат може сягнути 150 млн євро в рік.

**Із комплексом E40 пов'язано безліч інвестиційних ризиків і економічних загроз**

Експерти вважають, що внаслідок значних інвестиційних витрат і ризиків радіаційного забруднення в зоні відчуження Чорнобильської АЕС вся траса E40 стає нежиттєздатною. Зокрема, вони вважають, що ідея будівництва проміжного порту в Нижніх Жарах в Білорусі є практично нежиттєздатною.

Згідно з економічною оцінкою, перевезення водним шляхом E40 будуть неконкурентоспроможними в порівнянні з перевезеннями автомобільним і залізничним транспортом. Якщо перевезення водним шляхом E40 будуть отримувати субсидії, діючі залізничні та автомобільні транспортні компанії можуть зіткнутися зі значним зниженням доходів, що у свою чергу може привести до кризи в цих секторах.

Згідно з техніко-економічним обґрунтуванням 2015 року передбачається, що витрати на експлуатацію водного шляху E40, зокрема, обслуговування шлюзів, будуть компенсовані. Однак експерти відзначають, що в дослідженні не враховуються капітальні витрати, необхідні для розвитку водного шляху. Вони вважають, що такий підхід (коли капітальні витрати не закладаються у вартість послуг) порушує принцип «користувач платить», при цьому капітальні витрати перекладаються на платників податків. У зв'язку з цим експерти стверджують, що, хоча в короткостроковій перспективі на економіку трьох країн будівництво може справити позитивний вплив, в середньостроковій і довгостроковій перспективах економічний ефект, ймовірно, буде нульовим або навіть від'ємним (збитковим).

**Водний шлях E40 не відповідатиме критеріям Транс'європейської транспортної мережі (ТЄМ-Т)**

E40 не відповідатиме критеріям класів судноплавних шляхів (IV клас). Хоча відповідність таким критеріям необхідна для включення траси в ТЄМ-Т до 2023 року. Ця проблема стосується, зокрема, польської ділянки. Подальші плани розвитку водного шляху E40 суперечать умові відповідності проєктів ТЄМ-Т вимогам ЄС з охорони навколишнього середовища<sup>6</sup> (зокрема, природоохоронним директивам, рамковій директиві з водного середовища, директив з оцінки впливу на довкілля<sup>7</sup>) й зобов'язаннями в сфері зміни клімату.

**Є кращі альтернативи**

На думку експертів, є чимало проєктів, які кращі за E40 і до того ж мають значний потенціал для розвитку. Це:

- модернізація прикордонних переходів и митних терміналів;
- модернізація існуючих и будівництво нових доріг, збільшення їхньої граничної швидкості;
- модернізація залізниць з метою підвищення пропускну спроможності й швидкості поїздів;
- вдосконалення логістичної інфраструктури, адаптованої для транспортування товарів у рамках транскордонної торгівлі.

<sup>6</sup>Правова основа ТЄМ-Т доступна за посиланням: [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en), зокрема, Регламент (ЄС) № 1315/2013

<sup>7</sup>Природоохоронні директиви доступні за посиланням [https://ec.europa.eu/environment/nature/legislation/index\\_en.htm](https://ec.europa.eu/environment/nature/legislation/index_en.htm)

<sup>8</sup>За оцінками українських вчених для території України реалізація E40 також матиме значні негативні гідрологічні наслідки: <https://greenpost.ua/news/ne-zurupnyto-nyshhennya-polissya-posuha-nas-ne-poshhadyt-gidrogeolog-yevgenij-yakovlyev-i7428?fbclid=IwAR1Crk2-b4vAcfrN0ziqQxT3gcVYi9UPttmHSyA7GrEj1k0SAYa5qt1M3g>

## Хто такі «Save Polesia»?

Наша коаліція включає шість організацій з чотирьох країн.



АПБ («Ахова птушак Бацькаўшчыны») – Birdlife, Білорусь  
Місія АПБ – це збереження біологічного різноманіття на благо теперішніх та майбутніх поколінь та залучення людей до активної природоохоронної діяльності.

## БАГНА

Багна, Білорусь

Метою Багни є запобігання подальшої деградації довкілля та збереження природних середовищ існування та біорізноманіття Білорусі.



ФЗТ – Франкфуртське зоологічне товариство, Німеччина  
ФЗТ інвестує у райони дикої природи, що мають глобальне значення – "успадковані ландшафти" – з естетичною та природною цінностями, недоторканими ландшафтами, важливими екосистемними процесами або цінностями, а також ендемічними видами, що знаходяться під загрозою зникнення.



НЕЦУ – Національний екологічний центр України

НЕЦУ – громадська організація, яка має представництва у десятках міст України та працює над тим, щоб внести екологічні аспекти до основи прийняття будь-яких рішень.



ПТОП – Польське товариство охорони птахів

Місія ПТОП полягає в охороні птахів і їх середовищ існування, створення і управління новими заповідниками птахів. Організація проводить активну просвітницьку роботу з метою підвищення суспільної підтримки діяльності з охорони природи.



ТОП – Українське товариство охорони птахів

Місія ТОП – зберегти біорізноманіття України, рятуючи птахів, ділянки та біотопи.



Контактна для отримання додаткової інформації  
**Dr Helen Byron**, проектний координатор кампанії Save Polesia  
email: [byron@zgf.de](mailto:byron@zgf.de) Find out more on [www.savepolesia.org](http://www.savepolesia.org)