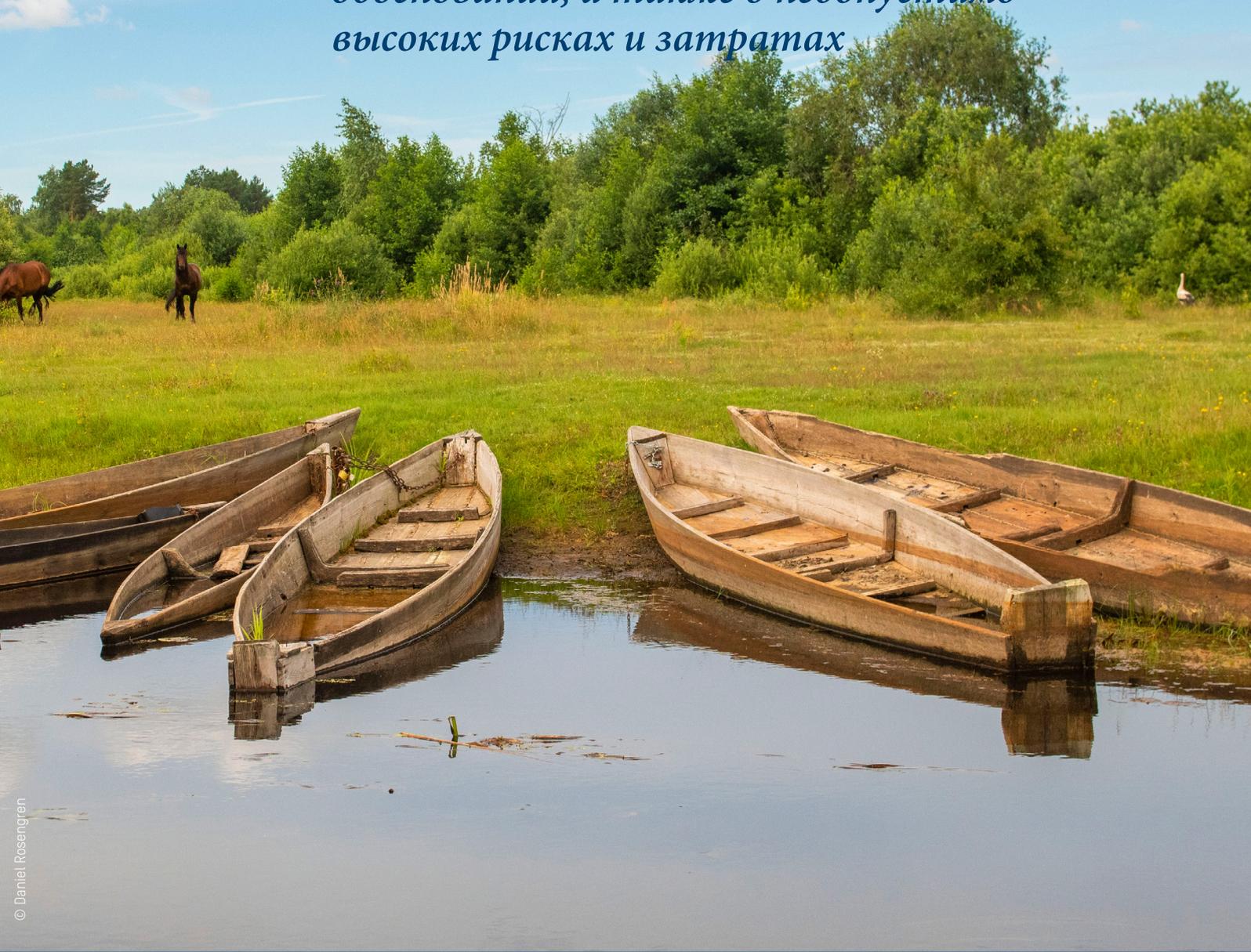


Новый водный путь через Полесье экономически не обоснован

*Оценка предложения строительства
водного пути E40 свидетельствует
об упущениях в технико-экономическом
обосновании, а также о недопустимо
высоких рисках и затратах*



© Daniel Rosengren

Краткий обзор

Экспертная экономическая оценка вскрыла необходимость огромных капитальных вложений, инвестиционных рисков и экологических последствий от предполагаемого строительства водного пути E40. В Польше и Беларуси потенциальные проблемы будут настолько серьезны, что строительство водного пути E40 вряд ли будет экономически жизнеспособным. Трезво оценивая ситуацию, только один участок водного пути E40 ниже по течению от Киева может быть экономически целесообразным – и только при отсутствии государственных дотаций. В этой связи эксперты считают, что правительствам и инвесторам следует признать весьма ограниченный экономический потенциал внутреннего водного пути E40 в Польше, Беларуси и Украине и вместо этого сосредоточиться на стратегической модернизации приоритетного дорожного и железнодорожного сообщения.

Эксперты пришли к следующим заключениям:

- экономическая оценка, проведенная в рамках технико-экономического обоснования, некорректна; стоимость работ в ней занижена;
- от водного пути E40 не стоит ожидать экономической выгоды, более того, ожидаются значительные финансовые и экологические риски, связанные со строительством и обслуживанием трассы;
- без субсидий водный путь E40 не сможет конкурировать с автомобильным и железнодорожным транспортом;
- социально-экономические и экологические последствия водного пути E40, в том числе увеличение выбросов парниковых газов, недопустимы;
- с водным путем E40 сопряжены множество инвестиционных рисков, в том числе риск радиационного загрязнения, и опосредованное воздействие на местные отрасли автомобильных и железнодорожных грузовых перевозок;
- водный путь E40 не будет соответствовать критериям Трансъевропейской транспортной сети (ТЭС-Т), в частности, требованиям по охране окружающей среды;
- существуют лучшие альтернативы, включая модернизацию существующей дорожной и железнодорожной инфраструктуры.

Справка: Полесье и водный путь E40

Полесье – огромный природный заповедник, раскинувшийся на территории Беларуси, Польши, России и Украины¹. Водный путь E40² является транснациональным проектом, направленным на создание судоходного соединения между Балтийским и Черным морем длиной примерно 2000 км, берущего начало в Гданьске (Польша) и оканчивающегося в Херсоне (Украина). Проект может иметь очень серьезные последствия для природного и культурного наследия и жителей Полесья, а также может оказать более пагубное влияние на экономику и мировой баланс углерода.

Несмотря на то, что планирование водного пути E40 по-прежнему находится на начальном этапе, в 2015 году было опубликовано технико-экономическое обоснование³. В нем указывается, что предполагаемый маршрут будет проходить через речные системы Вислы, Западного Буга, Пины, Припяти и Днепра (см. рис. 1). На большей части протяженности водного пути он будет проходить по незарегулированным рекам, при этом несколько участков придется спрямить, запрудить, углубить или обезводить. Несмотря на существование иных судоходных каналов, предлагаемая новая разработка является настолько масштабной, что может вызвать экологическую катастрофу в указанном регионе.

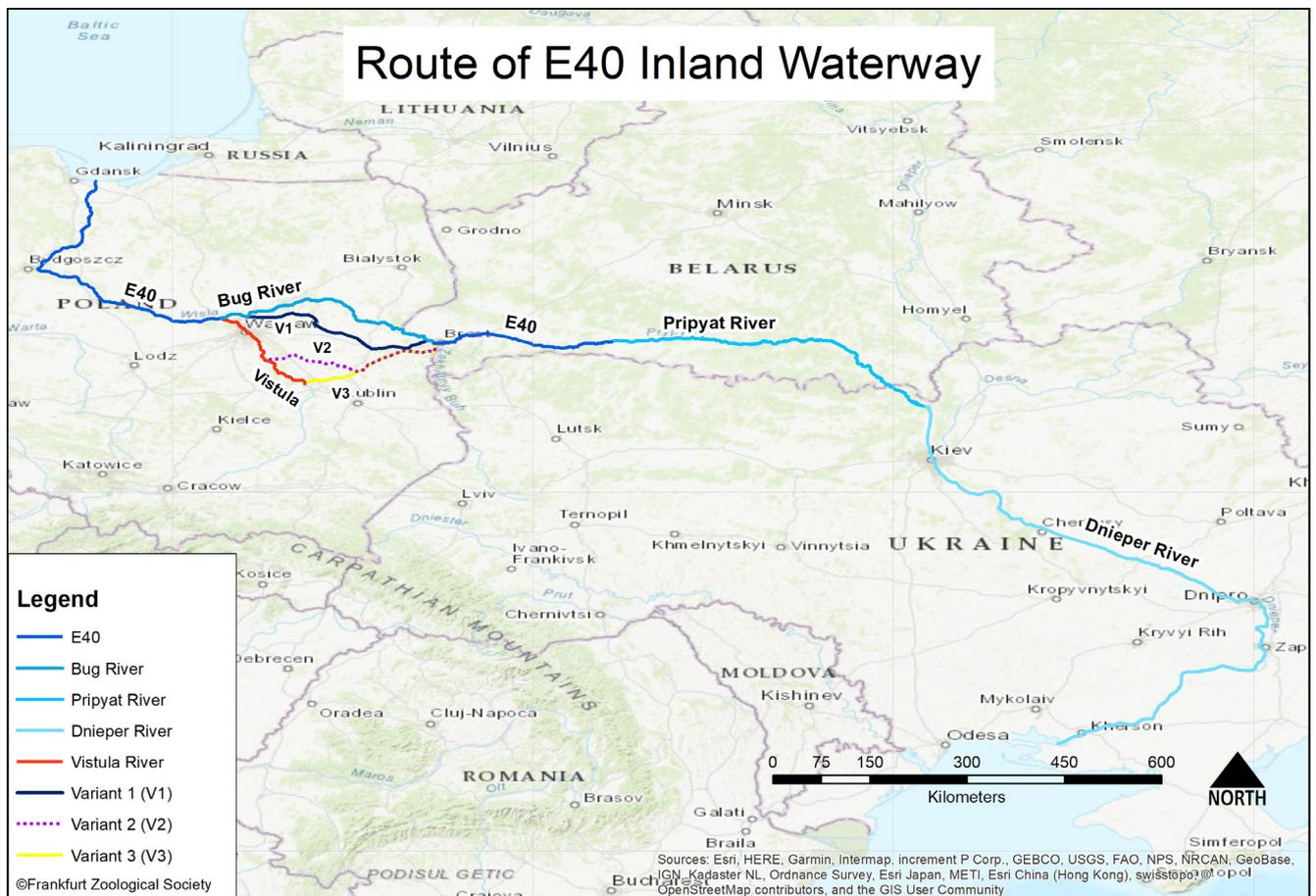


Рисунок 1. Общий вид водного пути E40 и речных каналов

- ¹ См. информационный бюллетень «Полесье – уникальный уголок девственной природы мирового значения».
- ² См. информационный бюллетень «Полесье под угрозой: как новый водный путь может уничтожить естественную окружающую среду Полесья».
- ³ Морской институт в Гданьске (2015). Восстановление внутреннего водного пути E40 Днепр – Висла: от стратегии к планированию. Итоговый отчет о технико-экономическом обосновании – Исправленный отчет (в соответствии с замечаниями и требованиями Виллема Зондага, правового и технического консультанта по перевозкам по внутренним водным путям). Гданьск, декабрь 2015 г.

Экспертные исследования

Чтобы лучше разобраться в потенциальных последствиях строительства водного пути E40 для региона Полесье, мы заказали исследование у ряда экспертов, которые изучили следующие факторы: гидрология, экономика транспорта, радиоактивность и потенциальные альтернативные сценарии развития Полесья. В этом информационном бюллетене представлены результаты экономической оценки. Исследование провели эксперты Бизнес союза предпринимателей и нанимателей им. Кунявского. Полный текст доклада размещен здесь⁴.

На что было направлено исследование

Эксперты детально проанализировали технико-экономическое обоснование 2015 года с экономической точки зрения.

Были рассмотрены следующие ключевые проблемы:

- качество обоснования;
- прогнозируемые экономические затраты и выгоды;
- конкурентоспособность водного пути E40 по сравнению с автомобильным и железнодорожным транспортом;
- общие социальные, экономические и экологические последствия;
- инвестиционные и экономические риски;
- соответствие основным требованиям, предъявляемым к международным перевозкам;
- потенциальные альтернативы.

Выводы

Экономическая оценка технико-экономического обоснования является в высшей степени некорректной

Эксперты установили, что экономический анализ в технико-экономическом обосновании был недостаточно подробным, чтобы сделать однозначные выводы. Он содержит различные методологические и фактические ошибки и не согласуется с соответствующими международными стандартами, в частности, стандартами Организации Объединенных Наций по промышленному развитию (ЮНИДО)⁵.

Технико-экономическое обоснование не содержит четкого значения общей суммы инвестиционных затрат и разбивки по категориям расходов. В описании некоторых компонентов проекта приведены цифры, общая сумма которых составляет чуть более 12 млрд евро, но, судя по всему, отдельные статьи расходов не учтены, а иные существенно недооценены. Например, документ содержит оценку стоимости создания дополнительной портовой инфраструктуры или реконструкции мостов. В связи с этим эксперты считают, что инвестиционные затраты на разработку украинского отрезка Днепра, за исключением реконструкции мостов, занижена почти на 100 млн евро. Они также утверждают, что инвестиционные расходы на белорусском участке, вероятно, занижены как минимум на 900 млн евро. Это позволяет предположить, что реальная стоимость проекта превысит 13 млрд евро.

Развитие водного пути E40 не принесет экономической выгоды

Проанализировав технико-экономическое обоснование и сравнив его с другими данными транспортной отрасли, эксперты пришли к выводу, что строительство всего водного пути E40 не предполагает явной экономической выгоды. Согласно анализу, один участок пути в низовьях Днепра в Украине может обеспечить некоторую экономическую отдачу, но только в случае если судоходство по внутренним водным путям не будет субсидироваться правительствами. Однако существует множество экономических и экологических рисков от развития всех остальных участков водного пути E40, в том числе и в Украине выше по течению от Киевского шлюза, а также белорусского и польского участков пути.

⁴ Бизнес союз предпринимателей и нанимателей имени профессора М.С.Кунявского, Республиканский союз промышленников и предпринимателей, Белорусская научно-промышленная ассоциация (2019). Экономическая оценка планов по реконструкции международного водного пути E40. Минск, февраль 2019 г.

⁵ Руководство по подготовке промышленных технико-экономических исследований. Публикация доступна по ссылке <http://www.bfm-ua.com/UNIDO.pdf>

Имеется вероятность, что перевозки по водному пути E40 будут неконкурентноспособны по сравнению с перевозками автомобильным и железнодорожным транспортом

Эксперты пришли к выводу, что анализ рынка транспортных услуг в Беларуси, Польше и Украине в технико-экономическом обосновании не соответствует действительности. Они выяснили, что для большинства товаров расчетные тарифы для перевозок по внутренним водным путям в Беларуси и Украине проигрывают тарифам, установленным для железнодорожного транспорта. Специалисты также убедились, что перевозки по предлагаемому маршруту E40 будут менее конкурентоспособны из-за низкой скорости доставки, наличия сезонных ограничений, таких как лед и низкий уровень воды, и необходимости дополнительных перевалок, например, перемещение грузов между судами из-за различий в пропускной способности канала.

Социально-экономические и экологические последствия развития водного пути E40 недопустимы

По оценкам экспертов, землям общей площадью около 2000 кв.км в Польше и Беларуси, расположенным преимущественно в долинах рек Вислы и Припяти, грозят серьезные гидрологические изменения. Это может оказать значительное влияние на зависимые от воды секторы экономики, в частности, сельское хозяйство. Кроме того, будет нанесен вред особо охраняемым природным территориям; строительство и эксплуатация пути негативно скажется на обеспечении основных экосистемных услуг, таких как противопаводковая защита.

Любое перемещение грузов с железнодорожного на внутренний водный транспорт может увеличить выбросы парниковых газов. Новые водохранилища, которые будут неотъемлемой частью развития, также могут стать дополнительными источниками выбросов. Расчеты показывают, что на польском и белорусском участках водного пути E40 выбросы могут превышать 600 000 тонн CO₂ в год. Согласно рекомендованным Европейской комиссией методам оценки, к 2050 году ущерб от такого воздействия на климат может составить 150 млн евро в год.

С развитием водного пути E40 сопряжено множество инвестиционных рисков и экономических угроз

Эксперты считают, что вследствие значительных инвестиционных затрат и рисков радиационного загрязнения в зоне отчуждения Чернобыльской АЭС вся трасса E40 становится нежизнеспособной. В частности, они считают, что запланированное строительство промежуточного порта в Нижних Жарах в Беларуси не является практически реализуемым решением. Эксперты также отмечают, что если перевозки по водному пути E40 будут субсидироваться, действующие железнодорожные и автомобильные транспортные компании могут столкнуться со значительным снижением доходов, что может привести к кризису в этих секторах.

Согласно технико-экономическому обоснованию 2015 года, ожидается, что затраты на эксплуатацию водного пути E40, такие как обслуживание шлюзов, будут компенсированы. Однако эксперты отмечают, что в исследовании не учитываются капитальные затраты, необходимые для развития водного пути. Они считают, что такой подход нарушает принцип платности природопользования, при этом расходы на развитие перекладываются на налогоплательщиков. В связи с этим эксперты утверждают, что, хотя в краткосрочной перспективе на экономику трех стран может быть оказано позитивное влияние, в среднесрочной и долгосрочной перспективах экономический эффект, вероятно, будет нулевым или даже отрицательным.

Водный путь E40 не будет соответствовать критериям Трансевропейской транспортной сети (ТЕС-Т)

Водный путь E40 не сможет соответствовать критериям классов судоходных путей (IV класс), что является необходимым для включения трассы в ТЕС-Т к 2023 году. Эта проблема касается, в частности, польского участка. Дальнейшие планы развития водного пути E40 противоречат условию соответствия проектов ТЕС-Т требованиям ЕС по охране окружающей среды⁶ (в частности, природоохранным директивам, рамочной директиве по водной среде, директиве по оценке воздействия на окружающую среду⁷) и обязательствам в области изменения климата⁸.

⁶ Правовая основа ТЕС-Т, доступна по ссылке https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en, в частности, Регламент (ЕС) № 1315/2013.

⁷ Природоохранные директивы доступны по ссылке https://ec.europa.eu/environment/nature/legislation/index_en.htm; Рамочная директива по водной среде доступна по ссылке <http://www.caresd.net/iwrm/new/doc/direct.pdf>; Директивы по оценке воздействия на окружающую среду и стратегической экологической оценке доступны по ссылке https://ec.europa.eu/environment/eia/index_en.htm

⁸ Стратегии в области изменения климата и целевые показатели https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies_en

Есть лучшие альтернативы

По мнению экспертов, следующие проекты очень важны и имеют значительный потенциал для развития:

- модернизация пограничных переходов и таможенных терминалов;
- модернизация существующих и строительство новых дорог, увеличение их предельной скорости;
- модернизация железных дорог с целью повышения пропускной способности и скорости поездов;
- совершенствование логистической инфраструктуры, адаптированной для транспортировки товаров в рамках трансграничной торговли.



Contact for more information

Dr Helen Byron, Save Polesia Project Coordinator – email: byron@zgf.de
Find out more on www.savepolesia.org

Что такое «Сохраним Полесье?»

В нашу коалицию входят шесть организаций из четырех стран.



АПБ — «Ахова птушак Бацькаўшчыны»

Миссией АПБ является сохранение биологического разнообразия в интересах нынешнего и будущих поколений и вовлечение людей в активную природоохранную деятельность.

БАГНА

«Багна», Беларусь

«Багна» ставит целью предотвращение дальнейшей деградации окружающей среды и сохранение естественных сред обитания и биологического разнообразия Беларуси.



ФЗС — Франкфуртское зоологическое общество, Германия

ФЗС инвестирует в природные заповедники мирового значения, в «унаследованные ландшафты» – территории эстетической и природной ценности с нетронутыми ландшафтами, важными экосистемными процессами или участки экосистемной ценности, где водятся эндемичные и исчезающие виды.



НЭЦУ — Национальный экологический центр Украины

НЭЦУ — неправительственная организация с отделениями в десятках украинских городов. НЭЦУ добивается включения учета экологических соображений в любой процесс принятия решений.



ОТОР — Польское общество охраны птиц

Миссия общества – охрана птиц и их местообитаний, а также создание и управление новыми орнитологическими резерватами. Организация ведет мощную просветительскую работу в целях повышения общественной поддержки сохранения природы.



ТОП — Украинское общество охраны птиц

Миссия ТОП состоит в сохранении биоразнообразия Украины посредством спасения птиц, местообитаний и биотопов.



Свяжитесь с нами для получения дополнительной информации

Д-р Хелен Байрон, координатор проекта «Сохраним Полесье» —
электронная почта: byron@zgf.de

Больше информации на сайте www.savepolesia.org