

Inwestycje w drogę wodną E40 są skazane na niepowodzenie – dowodzi ekspercki raport

*Ocena propozycji dotyczących drogi wodnej E40
ujawnia niedopuszczalnie wysokie ryzyko i koszty*



© Daniel Rosengren

Abstrakt

Ekspertyzy ekonomiczne wykazały, że budowa drogi wodnej E40 będzie wiązała się z ogromnymi nakładami, dużym ryzykiem inwestycyjnym oraz poważnymi konsekwencjami dla społeczeństwa.

Opublikowana w lutym 2022 r. analiza przeprowadzona przez holenderską firmę konsultingową *Langhout Ecologisch Advies* ujawnia, że ogromne nakłady na budowę drogi wodnej E40 na terenie Polski nigdy się nie zwróci. Polski odcinek, który zakłada budowę nowego kanału żeglugowego od Dębina do Brześcia w Białorusi, jest kluczowy dla funkcjonowania tej międzynarodowej drogi wodnej. Ukraińskie Ministerstwo Infrastruktury już zapowiedziało, że przystąpi do projektu tylko, gdy polski odcinek zostanie zrealizowany.

Nawet zakładając pozytywne prognozy, długoterminowe (65 lat) straty netto związane z konstrukcją polskiego odcinka znacznie przekroczą miliard euro. Najbardziej prawdopodobny scenariusz przewiduje straty na poziomie ponad 6.5 miliarda euro. Wyraźnie widać, że droga wodna E40, czy to w najtańszym wariantcie szacowanym na co najmniej 9.8 miliarda euro, czy najbardziej realnym rzędu 12 miliardów euro, jest zbyt kosztowna, aby była ekonomicznie uzasadniona. Dodatkowo, inwestycja konkuruwałaby z innymi rodzajami transportu, jak ekologiczny transport kolejowy, powodując jednocześnie kosztowne szkody w środowisku. W rzeczywistości, straty szacowane w raporcie mogą być znacznie większe z uwagi na to, że szacunki kosztów na infrastrukturę transportową zwykle wzrastają w stosunku do początkowych założeń.

Wcześniejsza niezależna analiza ekonomiczna drogi wodnej E40 opublikowana przez *Business Union of Entrepreneurs and Employers in Belarus* (BUEE) pochodziła z lutego 2019 r. Wskazywała ona, że rzeczywisty koszt planowanej drogi wodnej po stronie białoruskiej i ukraińskiej był niedoszacowany o co najmniej 1 miliard euro, oraz że realizacja międzynarodowego projektu liniowego małymi odcinkami wiąże się z poważnym ryzykiem środowiskowym i społecznym.

Oba opracowania potwierdzają raczej potrzebę inwestowania w istniejące połączenia kolejowe i infrastrukturę drogową oraz priorytetowe potraktowanie rozwoju nowoczesnych, ekologicznych, zelektryfikowanych kolei.

Co więcej – jedna z analiz ekonomicznych¹, wykonanych w 2018 r. na zlecenie ówczesnego Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, także wykazała, że droga wodna E40 będzie „niekorzystna z punktu widzenia społeczeństwa”. Pomimo to autorzy analizy, wbrew interesowi publicznemu, zalecają kontynuowanie tego projektu. Dokument ten nie był publicznie dostępny i dopiero Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków (partner „Ratujmy Polesie”) dotarło do niego po długich staraniach w ramach prawa dostępu do informacji publicznej. Partnerstwo „Ratujmy Polesie” uważa, że jest to wysoce niepokojące, iż decyzje wiążące się z tak wielkimi kosztami dla polskiego (i nie tylko) społeczeństwa, biorąc pod uwagę wnioski analiz sfinansowanych także ze środków publicznych, są podejmowane bez szerokiej dyskusji ze społeczeństwem.

Ekspertcy ustalili, że:

- Droga wodna E40 nie przyniesie korzyści ekonomicznych, za to spowoduje poważne zagrożenia finansowe i środowiskowe, związane z budową i utrzymaniem szlaku towarowego.
- Szczegółowa analiza dla kluczowego odcinka pomiędzy Gdańskiem a Brześciem w Białorusi ujawniła, że projekt spowoduje znaczącą stratę środków publicznych.
- Analiza ekonomiczna zamówiona przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej: droga wodna E40 będzie „niekorzystna z punktu widzenia społeczeństwa”.
- Jest wysoce prawdopodobne, że droga wodna będzie konkutować z transportem kolejowym o przewozy niektórych towarów. Przeniesienie tych ładunków z torów na drogi wodne będzie jednak oznaczać podwyższone koszty ekonomiczne, ponoszone przez społeczeństwo.
- Oddziaływania socjo-ekonomiczne oraz środowiskowe drogi wodnej E40, w tym zniszczenia środowiska naturalnego, zanieczyszczenie powietrza i wzrost emisji gazów cieplarnianych, są nie do zaakceptowania.
- Z realizacją inwestycji związane są liczne ryzyka inwestycyjne wzdłuż jej trasy, jak chociażby skażenie radioaktywne czy opóźniony w czasie wpływ na sektor kolejowych przewozów towarowych.
- Dostępne są lepsze rozwiązania alternatywne, w tym modernizacja istniejącej infrastruktury kolejowej.

¹ „Analizy sektora transportu wodnego śródlądowego w zakresie wynikającym z modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Drogi Wodnej Rzeki Wisły” [Etap IV, pełny raport końcowy, Wersja 2, Warszawa, grudzień 2018 r.] wykonany przez WYG International Sp. z o.o. na zlecenie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

Kontekst: Polesie i droga wodna E40

Polesie to rozległy obszar dzikiej przyrody rozciągający się na terenie Białorusi, Polski, Rosji i Ukrainy². Droga wodna E40³ 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. Może to mieć bardzo poważny wpływ na dziedzictwo przyrodnicze i kulturowe mieszkańców Polesia, może mieć także znaczące skutki dla gospodarki i globalnego bilansu węglowego.

Chociaż planowanie drogi wodnej E40 jest wciąż na wczesnym etapie, w 2015 r. zostało opublikowane studium wykonalności⁴. Proponuje się w nim, by trasa przebiegała przez systemy rzeczne Wisły, Bugu, Piny, Prypeci i Dniepru (ilustr. 1). Przez większą część swojego biegu droga wodna prowadziłaby przez rzeki swobodnie płynące, a liczne odcinki wymagałyby prostowania, spiętrzenia, pogłębienia lub osuszenia. Pomimo tego, że istnieją już pewne kanały żeglugowe, zakres proponowanych zmian jest tak duży, że grozi to katastrofą ekologiczną w regionie.



Ilustracja 1. Projektowana droga wodna E40

² Zobacz: „O Polesiu. Unikalny obszar dzikiej przyrody o znaczeniu globalnym.”

³ Zobacz: „Polesie zagrożone. Jak nowa droga wodna może zniszczyć naturalne środowisko Polesia. http://drogawodnae40.pl/wp-content/uploads/2020/12/PL_SavePolesia_Factsheet_E40_niszczenie-srodowiska_v1.pdf”

⁴ „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.

Ekspertyzy

Dla lepszego zrozumienia potencjalnego wpływu drogi wodnej E40 na Polesie, partnerstwo „Ratujmy Polesie” zleciło ekspertom dwie analizy kosztów i korzyści drogi wodnej E40.

Pierwsza z nich, opublikowana w lutym 2019 r., została wykonana przez ekspertów z białoruskiej *Business Union of Entrepreneurs and Employers*⁵. Opracowanie dotyczyło takich zagadnień związanych z drogą wodną E40 jak: hydrologia, ekonomia transportu, radioaktywność oraz możliwe alternatywne scenariusze rozwoju gospodarczego dla Polesia. Odnosiło się ono także do Studium wykonalności opracowanego w 2015 r. na zlecenie Instytutu Morskiego z Gdańska.

Druga analiza ekonomiczna, opublikowana w lutym 2022 r., została przeprowadzona przez holenderską firmę konsultingową *Langhout Ecologisch Advies*. Jest to pogłębiona analiza kosztów i korzyści kluczowego odcinka drogi wodnej E40 pomiędzy Gdańskiem a Brześciem w Białorusi. Dokument przeszedł audyt w brytyjskiej firmie konsultingowej Eftec, gdzie wszystkie jego wnioski zostały pozytywnie zweryfikowane⁶.

Czego dotyczyła ocena?

Ekspertcy szczegółowo przeanalizowali:

- przewidywane koszty i korzyści ekonomiczne;
- konkurencyjność drogi wodnej E40 wobec transportu drogowego i kolejowego;
- wpływ na społeczeństwo, gospodarkę i środowisko;
- ryzyka dla inwestorów zainteresowanych realizacją projektu;
- zgodność z kluczowymi wymogami dla transportu międzynarodowego;
- możliwe alternatywy.

Ustalenia

Budowa drogi wodnej E40 nie przyniosłaby korzyści ekonomicznych

Po przeanalizowaniu dostępnych danych i porównaniu ich z danymi dla innych sektorów transportu, 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 na Ukrainie, o ile śródlądowy transport wodny nie będzie dotowany przez władze. Jednak z budową wszystkich innych odcinków drogi wodnej E40 wiąże się wiele zagrożeń ekonomicznych i środowiskowych, w tym z odcinkiem w górę od śluzy kijowskiej na Ukrainie oraz z całym odcinkiem w Białorusi i w Polsce.

Droga wodna E40 jest kosztowna w założeniach, a może okazać się jeszcze droższa

Liczyby dotyczące niektórych elementów projektu dają już kwotę ponad 12 miliardów euro, jednak wygląda na to, że niektóre koszty są pomijane, a inne niedoszacowane. Wg. ekspertów koszt ukraińskiego odcinka E40 na Dnieprze jest niedoszacowany o prawie 100 milionów euro, białoruskiego odcinka o przynajmniej 900 milionów euro. Wskazuje to, że budżet całego projektu przekroczy 13 miliardów euro.

Ekspertcy krytykują także pomijanie kosztów zewnętrznych, które pojawiają się jako konsekwencja budowy drogi wodnej. Dotyczy to kosztów do poniesienia przez całe społeczeństwo w związku z ogromnymi zniszczeniami przyrodniczymi czy kosztami zaopatrzenia w wodę obszarów zurbanizowanych. Błędem jest także pomijanie kosztów związanych ze skutkami globalnych zmian klimatu i potrzeby adaptacji do kryzysu klimatycznego podczas szacowania inwestycji odtworzeniowych.

⁵ Business Union of Entrepreneurs and Employers (2019) „Economic Assessment of Reconstruction Plans for the Inland waterway E40.” Minsk, February 2019.

⁶ Langhout Ecologisch Advies (2022) „Cost-benefit analysis of the E40 waterway in Poland.” Rotterdam, February 2022.

Pogłębiona analiza dotycząca polskiego odcinka drogi wodnej E40 z Gdańska do granicy z Białorusią koto Brześcia wskazuje, że projekt będzie marnotrawstwem publicznych pieniędzy

Część analizy kosztów i korzyści, dotycząca odcinka drogi wodnej E40 od Gdańska do Brześcia wskazuje, że wszystkie zakładane warianty są ekonomicznie nieopłacalne. Z szacunku wartości netto wynika, że projekt będzie „pod kreską” we wszystkich rozpatrywanych wariantach. Nawet w najlepszym przypadku rezultatem będą straty na poziomie ponad miliarda euro. Według ekspertów strata ta będzie prawdopodobnie znacznie większa (nawet powyżej 6,5 miliarda euro) w razie przyjęcia innych scenariuszy. Każde przeniesienie towarów z kolei na drogę wodną może zwiększać koszty zewnętrzne np. te związane z emisjami gazów cieplarnianych. Raport podsumowuje, że realizacja idei drogi wodnej E40 jest ekonomicznie nieopłacalna i nie leży w interesie publicznym, stąd projekt nie powinien być kontynuowany.

Nawet w najbardziej optymistycznym scenariuszu, okresie 65 lat, perspektywa jest jedna: znaczące straty. Autorzy ekspertyzy zwracają uwagę, że w żadnym ze scenariuszy ruch towarowy na drodze wodnej E40 nie będzie tak znaczący, by zrównoważyć ogromne koszty budowy, funkcjonowania i utrzymania szlaku, dodatkowo uwzględniając konkurencyjność kolei. Analiza zwraca uwagę, że w początkowym okresie funkcjonowania inwestycja może napotkać nieprzewidziane wcześniej problemy związane z niedoborem floty i personelu, niekorzystnymi warunkami meteorologicznymi i hydrologicznymi czy wyzwaniem natury logistycznej.

Analiza ekonomiczna zamówiona przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej: droga wodna E40 będzie „niekorzystna z punktu widzenia społeczeństwa”.

Wszystkie warianty wskazują na straty netto dla społeczeństwa. Pomimo braku jasnego uzasadnienia ekonomicznego, autorzy polskiej analizy rekomendują realizację projektu. Spowoduje to obciążenie społeczeństwa kosztami, znacząco przekraczającymi korzyści. Dokument ten nie był publicznie dostępny i dopiero Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków (partner „Ratujmy Polesie”) dotarło do niego po długich staraniach, w ramach prawa dostępu do informacji publicznej.

Analiza wykonana w 2018 r. dla ówczesnego Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wskazuje kolejne zagadnienia związane z drogą wodną E40 w Polsce:

- dodatkowe wysokie koszty budowy nowych nabrzeży w portach i przebudowy istniejących mostów tak, aby zmieściły się pod nimi duże jednostki pływające;
- służy jako „wąskie gardło”, powodujące opóźnienia w transporcie i w efekcie małą wydajność i wyższe koszty wodnego transportu śródlądowego,
- polska rzeczna flota towarowa ma małą ładowność i jest przestarzała. Brakuje nowoczesnych jednostek pływających, obecnie używane są za małe i nieprzystosowane do niektórych typów ładunków.

Te informacje zostały ujawnione dopiero po zakończeniu w lutym 2022 r. analizy *Langhout Ecologisch Advies*. Jakkolwiek, wszelkie wskaźniki sugerują, że sytuacja ekonomiczna projektu będzie jeszcze gorsza i co za tym idzie prognozowane wcześniej straty mogą być tylko zaniżone.

Wg partnerstwa „Ratujmy Polesie” jest to poważnie niepokojące, że decyzje, które mogą skutkować tak poważnymi konsekwencjami dla społeczeństwa, są podejmowane bez szerokiej debaty publicznej. Tym bardziej, że część prezentowanych wyżej wniosków płynie z opracowań sfinansowanych z publicznych pieniędzy.

Towarowa żegluga śródlądowa jest czasochłonna i skomplikowana logistycznie

Wg ekspertów wodny transport śródlądowy na szlaku E40 wypada bardzo słabo z powodu małej prędkości przewozów, okresowych ograniczeń związanych ze zjawiskami lodowymi (zamarzanie) czy stanem wody (niżówki, powodzie), a także koniecznością dodatkowych przeładunków między statkami, aby dostosować ładunki do możliwości kanałów żeglugowych. Transport wodny z Gdańska do Brześcia jest wyliczony na 61 godzin, podczas gdy drogami można tę odległość pokonać w 13 godzin, a koleją w 19 godzin.

Oddziaływania socjo-ekonomiczne oraz środowiskowe drogi wodnej E40 są nie do zaakceptowania

Szacuje się, że obszar o powierzchni około 2,000 km² na terenie Polski i Białorusi, głównie w dolinach Wisły i Prypeci, jest zagrożony zmianami hydrologicznymi. Może to mieć znaczący wpływ na sektory gospodarki zależne od wody jak np. rolnictwo. Dodatkowo zniszczone zostaną obszary prawnie chronione, a kluczowe usługi ekosystemowe jak np. ochrona przeciwpowodziowa, poważnie ograniczone.

Planowane, nowe zbiorniki wodne stanowiące szlak żeglowny, mogą stać się dodatkowym źródłem emisji gazów cieplarnianych. Wg. obliczeń, emisje CO₂ z polskiego i białoruskiego odcinka E40 mogą przekroczyć 600.000 ton/rok. Zgodnie z metodologią ocen rekomendowanych przez Komisję Europejską, szkody płynące z takich oddziaływań na klimat do 2050 mogą osiągnąć poziom 150 milionów euro/rok.

Kolejnym zagadnieniem jakie musi zostać wzięte pod uwagę jest fakt, że aktualna polska flota towarowa jest poważnie przestarzała, co potwierdza analiza wykonana dla polskiego rządu. Zagrożeniem jest także to, że inwestorzy sprowadzą z zachodniej Europy używane statki, które też będą przestarzałe i emitujące znaczne zanieczyszczenia.

Liczne poważne ryzyka inwestycyjne i zagrożenia ekonomiczne związane z drogą wodną E40

Wg ekspertów znaczące koszty inwestycji oraz zagrożenia związane z zanieczyszczeniem radioaktywnym z Czarnobylskiej Strefy Zamkniętej czynią budowę całego szlaku drogi wodnej E40 nierealnym. W szczególności są przekonani, że budowa intermodalnego portu w Niżnych Żarach w Białorusi nie jest wykonalna.

Analiza ekonomiczna sugeruje, że droga wodna E40 na Białorusi i Ukrainie będzie niekonkurencyjna bez jej dotowania. Eksperti natomiast zauważają, że subsydowanie transportu drogą wodną E40 może spowodować znaczącą redukcję przychodów kolejowych i drogowych firm transportowych, co potencjalnie może nawet spowodować kryzys w tych sektorach. Wg nich nie nakładanie na jednostki pływające po E40 pełnych opłat za korzystanie ze szlaku, stoi w sprzeczności z zasadą „użytkownik płaci” i przenosiłoby koszty na podatników.

Droga wodna E40 bez politycznego wsparcia Unii Europejskiej?

Dalsze plany rozwoju drogi wodnej E40 stoją w konflikcie z unijnymi wymogami dla „zielonego dofinansowania”. Droga wodna jest niezgodna z wymaganiami ochrony przyrody obowiązującymi w Unii Europejskiej⁷ (takimi jak dyrektywy przyrodnicze, ramowa dyrektywa wodna czy dyrektywa ocenowa⁸) oraz zobowiązaniami na rzecz klimatu⁹. Ostatnia analiza wykonana dla Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej sama wskazuje, że ochrona przyrody w ostojach Natura 2000 jest problemem dla żeglugi śródlądowej.

Istnieją lepsze rozwiązania

Analizy ekonomiczne z obu opracowań, jak również analiza zamówiona przez Ministerstwo Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej, wszystkie wskazują drogę wodną E40 jako inwestycję niekorzystną z punktu widzenia społeczeństwa. Przeniesienie ładunków towarowych z kolei na żeglugę śródlądową będzie prowadzić do wzrostu kosztów po stronie społeczeństwa.

Większy ekonomiczny sens mają alternatywne inwestycje. Analiza z 2022 r. przeprowadzona przez *Langhout Ecologisch Advies* wskazuje jasno potencjał zelektryfikowanych kolei jako lepsze rozwiązanie niż E40. Zwiększenie zdolności przewozowych i prędkości jak również redukcja hałasu przewozów kolejowych wydają się być lepszymi ekonomicznie kierunkami inwestycji. Rozważyć trzeba też inwestycje mające na celu redukcję kosztów zewnętrznych transportu drogowego, jak bezpieczeństwo drogowe czy pojazdy ekologiczne.

W opinii ekspertów, następujące projekty mają duże znaczenie i wysoki potencjał rozwojowy:

- modernizacja przejść granicznych i terminali odprawy celnej;
- modernizacja kolei w kierunku zwiększenia zdolności przewozowych i prędkości, pełnej elektryfikacji systemu połączeń kolejowych aż po Ukrainę w celu redukcji kosztów zewnętrznych towarowych przewozów kolejowych;
- poprawa infrastruktury logistycznej w celu dostosowania do potrzeb towarów w przewozach międzynarodowych.

⁷ TEN-T legal basis, available from https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en, in particular Regulation (EU) No 1315/2013.

⁸ Nature Directives available from https://ec.europa.eu/environment/nature/legislation/index_en.htm;

Water Framework Directive from https://ec.europa.eu/environment/water/water-framework/index_en.html; Environmental Impact Assessment and Strategic Environmental Assessment Directives available from https://ec.europa.eu/environment/eia/index_en.htm

⁹ Climate change strategies and targets available from 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 na 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 Górską, 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

Więcej informacji: www.drogawodnaE40.pl