

#STOP_E40

экологические и экономические
последствия строительства
нового водного пути



Об инвестиционных рисках проекта по обустройству водного пути Е40

Алесь Герасименко

Пресс-секретарь Бизнес союза предпринимателей и нанимателей имени профессора М. С. Кунявского (БСПН); заместитель главного редактора еженедельника «Белорусы и Рынок».

herasimenka.br@gmail.com

По оценкам Бизнес союза предпринимателей и нанимателей им. М.С.Кунявского (БСПН), проект водного пути Е40 несет огромные инвестиционные риски. Расходы на инфраструктуру Е40, которые для белорусского участка по предварительным оценкам составляют около 150 миллионов евро, с большой долей вероятности не окупятся. Разработчики технико-экономического обоснования проекта предлагают рассматривать его как инфраструктурный: то есть делать ставку не на окупаемость капитальных затрат, а рассчитывать на мультиплицирующий эффект для экономики в целом. Однако, по оценкам БСПН, такой эффект, скорее всего, будет отрицательным.

Планируется, что для загрузки водного пути на него будут «переброшено» до 20% нынешнего грузопотока с железнодорожного и до 10 % – с автомобильного транспорта. В случае реализации сценария по «перехвату» грузов выпадающие доходы БелЖД могут составить порядка 250 миллионов долларов, а компаний автомобильного транспорта – 80 миллионов долларов в годовом исчислении.

При этом сектора железнодорожных и автомобильных перевозок критически важны для белорусской экономики: там созданы сотни тысяч рабочих мест, отрасли работают прибыльно, по рыночным законам, с минимальной поддержкой в виде бюджетных

субсидий. Внутренний водный транспорт – наоборот самый проблемный в транспортной системе и наименее конкурентоспособный по ряду факторов. В том числе по этой причине водный транспорт имеет наибольшую глубину субсидирования в расчете на единицу грузооборота. В 2015 году удельные бюджетные субсидии там составили 2,5 миллиарда неденоминированных рублей в расчете на 1 миллион тонно-километров грузооборота. Это почти в полторы тысячи раз больше (!), чем на автомобильном или железнодорожном транспорте, где субсидии составили соответственно 1,8 миллионов рублей и 1,7 миллионов рублей на 1 миллион тонно-километров грузооборота. По мнению аналитиков БСПН, при такой глубине субсидирования передел грузопотоков в пользу Е40 может повлечь лишь один «мультиплицирующий эффект» для страны – значительный рост ежегодных бюджетных расходов.

Есть риск, что для привлечения грузов на этот водный путь регулятор будет вынужден серьезно субсидировать тарифы на доставку водным транспортом, ведь, по оценкам БСПН, даже после модернизации Е40 доставка грузов по нему не будет предоставлять явных преимуществ по сравнению с железнодорожной и автомобильной перевозкой.

Аналитическая группа БСПН отмечает, что внутренний водный транспорт по ключевым параметрам конкурентоспособности уступает автомобильному и железнодорожному транспорту, в том числе в скорости доставки, возможности оперировать малыми объемами грузов, использовании гибких схем логистики, наличии сезонных ограничений. Кроме того, при движении по внутренним водным путям, как правило, в цепочке поставки появляются дополнительные

звенья по перегрузке товаров, замедляющие грузоперевозку и отягощающие ее себестоимость.

По мнению БСПН, правительству и инвесторам следует смириться с угасающей ролью внутренних водных путей и сосредоточиться прежде всего на дальнейшем совершенствовании автодорожной и железнодорожной логистики.



Оценка документа «**Restoration of Inland Waterway E40 Dnieper-Vistula: from Strategy to Planning. Final Feasibility Study Report**»

Святослав Волосюк

Научный сотрудник Варшавского университета, экономист.

svalasiuk@wne.uw.edu.pl

По просьбе неправительственных организаций Беларуси и Польши мы с коллегой Миколаем Чайковским, профессором Варшавского университета, проанализировали документ «Восстановление магистрального водного пути E40 на участке Днепр–Висла: от стратегии к планированию» и пришли к выводу, что его содержание не позволяет судить о целесообразности этого проекта.

Наши основные замечания связаны с нарушениями методологии анализа выгод и затрат, вытекающими из понимания разработчиками концепции общественного благосостояния, не соответствующего современной экономической теории. Когда обсуждается целесообразность инвестиционного проекта, важного для всего общества, и выполняется анализ выгод и затрат, то ожидаемые выгоды сравниваются с суммарными затратами и потерями по проекту. Если на проект расходуется больше, чем он может дать обществу, это означает, что он уменьшает общественное благосостояние, а его реализация не является целесообразной.

- Разработчики не включили в баланс выгод и затрат многомиллиардные инвестиции в гидротехнические работы, необходимые для повышения класса судоходности рек, образующих водный путь E40, и обеспечения необходимых условий для навигации, финансировать которые предполагается из публичных некоммерческих источников

(госбюджетов стран-участниц и фондов ЕС). Главное, посчитали они, чтобы сборы с перевозчиков, взимаемые при шлюзовании судов, покрывали текущие затраты на обслуживание водного пути. Это логика коммерческого проекта, который рассчитывает на гарантированный бесплатный бонус на сумму порядка 9-12 миллиардов Евро для финансирования капитальных затрат. Однако сама данная публичная инвестиция при этом остаётся экономически необоснованной. Кроме того, основные выгоды в форме снижения себестоимости перевозок оказываются в частных руках (у перевозчиков), в то время как затратами обременяется общество в целом и в первую очередь – налогоплательщики.

- Баланс выгод и затрат учитывает лишь затраты, связанные с двумя участками пути E40: Вислой в её нижнем течении и каналом, соединяющим Вислу с Мухавцем. Затраты связанные с другими участками, в том числе на территории Беларуси и Украины в анализе не учтены.

- Текущие операционные затраты по проекту приняты в размере 0,01% от инвестиционных затрат по проекту, что представляется существенным их занижением.

- В работе не оценены в явном виде экстерналии затраты проекта, в том числе связанные с риском деградации ценных речных и пойменных экосистем. Вопреки утверждению разработчиков, такая оценка вполне возможна методологически и выполняема на практике.

- Проектные решения с точки зрения сохранения биологического разнообразия выглядят непоследовательными. Так, основной причиной строительства канала Висла-Мухавец в обход Буга называется риск деградации прибужских ООПТ, в частности объектов сети Natura 2000. В то же время совершенно аналогичные объекты находятся, как в низовьях Вислы, так и на других участках перспективного пути E40, в частности на территории Беларуси и Украины.

- В работе использованы модели, основанные на многочисленных допущениях, а весь проект связан с высоким уровнем неопределенности. В то же время, разработчиками не проведен анализ чувствительности моделей к изменению допущений, а неопределенность не отражена в результатах моделирования.

- В качестве одной из выгод проекта указываются сокращения выбросов диоксида углерода по сравнению с другими видами транспорта. В то же время, известно, что удельные выбросы диоксида углерода связанные с внутренним водным транспортом сопоставимы с аналогичным показателем для железнодорожного транспорта.

Эти и другие замечания, на наш взгляд не позволяют рассматривать анализируемую работу в качестве аргумента в пользу реализации инвестиционного проекта водного пути E40.



Биологическая оценка последствий реализации проекта E40 и управление местами обитания редких видов птиц в пойме реки Припять

Наталия Карлионова

Кандидат биологических наук, ведущий научный сотрудник лаборатории орнитологии Научно-практического центра Национальной академии наук Беларуси по биоресурсам.

karlionova@tut.by

Павел Пинчук

Старший научный сотрудник Научно-практического центра Национальной академии наук Беларуси по биоресурсам, орнитолог, директор Белорусского центра кольцевания птиц.

ppinchuk@mail.ru

На белорусском участке водный путь E40 пройдет по реке Мухавец, Днепровско-Бугскому каналу, рекам Пина и Припять к белорусско-украинской границе.

Водный путь может повлиять на одни из самых ценных районов нашей страны: Национальный парк «Припятский», Полесский радиационный заповедник, 11 заказников республиканского значения и шесть местного значения. Из этих объектов 12 имеют международное значение – они охраняются Рамсарской Конвенцией и являются территориями, важными для птиц (ТВП).

Полесский пролётный путь, центральной осью которого является пойма реки Припять, – наиболее крупный из всех известных пролетных путей на территории Республики Беларусь. По пойме Припяти

проходит один из крупнейших в Европе путь весенней миграции гусей (30 000 – 50 000), свиязи (150 000 – 200 000), турухтана (до 400 000 особей), и других водоплавающих птиц – всего более 1,5 млн птиц. Помимо этого, пойма средней Припяти является уникальным в общеевропейском масштабе местом концентрации гнездящихся и мигрирующих видов птиц водно-болотного комплекса, в том числе – редких и имеющих международный охранный статус.

Водный путь E40 будет проходить и может повлиять на следующие ООПТ (Особо охраняемые природные территории):

- Национальный парк «Припятский»
- Республиканский заказник «Полесская долина реки Буг»
- Республиканский заказник «Средняя Припять»
- Республиканский заказник «Морочно» (через реку Горынь, приток Припяти)
- Республиканский заказник «Ольманские болота» (через реку Сдвига, приток Припяти)
- Республиканский заказник «Тырвовичи» (через реку Стырь, приток Припяти)
- Республиканский заказник «Стрельский»
- Республиканский заказник «Радостовский» (через надпойменную террасу Припяти)
- Республиканский заказник «Старый Жаден»
- Республиканский заказник «Званец»
- Трансграничную Рамсарскую территорию «Стоход-Припять-Простырь»
- Местный заказник «Алес»
- Местный заказник «Туровский луг»
- Местный заказник «Дывин-Великий Лес»
- Местный заказник «Непокойчицы»
- Местный заказник «Бугский»
- Местный заказник «Брестский»

●ТВП «Пойма Львы»

а также на территорию государственного природоохранного научно-исследовательского учреждения «Полесский государственный радиационно-экологический заповедник».

В настоящее время в бассейне р. Припять на территории Беларуси отмечено 54 вида рыб, 19 из которых в последние годы встречаются в промысловых уловах. Из амфибий встречается 13 видов, рептилий 7 видов: 1 вид черепах, 3 – ящериц и 3 – змей.

Наибольшим разнообразием среди позвоночных животных отличается фауна птиц. К настоящему времени на территории Полесья зарегистрировано более 90% от общего количества видов птиц Беларуси (329 видов птиц). Наибольшее значение для сохранения видов, находящихся под глобальной угрозой исчезновения в мире и в Европе, имеют низинные, верховые болота и пойменные луга Беларуси. На болотах и пойменных лугах Припятского Полесья обитает значительная часть мировой или европейской популяции глобально угрожаемых и приравняемых к ним видов: вертлявая камышевка (40% мировой популяции) – около 90% белорусской популяции обитает на трех болотах: Званец, Споровское и Дикое, большой подорлик – 15%, большой кроншнеп – 5%, большой веретенник – 5 %, дупель – 6%. В значительной степени негативные процессы, происходящие на этих экосистемах в Беларуси, отражают общую тенденцию деградации низинных болот и пойменных лугов в Восточной Европе. В результате значительного сокращения или прекращения традиционного использования низинных болот и пойменных лугов для сенокосения и выпаса скота, а также в результате нарушений гидрологического режима наблюдается прогрессирующее зарастание открытых болот и лугов кустарниками и тростниками. Изменение гидрологического режима и спрямление русла реки в результате реализации проекта может

значительно ускорить негативные процессы и привести к исчезновению ряда видов птиц.

Превращение Днепро-Бугского канала (ДБК) в часть воднотранспортного пути Е40 и увеличение интенсивности судоходства между водотоками бассейнов Балтийского и Черного морей, приведет к возрастанию темпов проникновения из одного морского бассейна в другой чужеродных гидробионтов – организмов, обитающих в воде. Это явление, которое необходимо не допускать и предотвращать. По заключениям международных экспертов, инвазии чужеродных видов в глобальном масштабе являются второй по значимости (после антропогенного загрязнения среды) причиной вымирания аборигенных видов и потери биоразнообразия в целом.

Общественная кампания «Стоп E40!»

Позиция НГО, госорганов, местных жителей

Александр Винчевский

Директор общественной организации «Ахова птушак Бацькаўшчыны», орнитолог.

a.vintchevski@gmail.com

“Проект E40 для меня аналогичен проекту по повороту северных рек в пустыни юга: дивиденды – небольшой группе разработчиков и строителей, и необратимые масштабные последствия для природы Полесья. Кто-то из местных жителей получит работу на E40, но большинство будет страдать от искусственных изменений экосистем региона. Полесье – территория глобальной значимости и защитить её от катастрофического вмешательства можно только объединившись: экологистам, полешукам, туристам, рыбакам, охотникам и другим группам населения.”

В марте 2017 года была создана коалиция экологических организаций, которые выступают против восстановления водного пути E40 для перемещения грузов и значительного вмешательства в экологические системы Полесья. В коалицию вошли следующие организации:

- ОО «Багна»,
- ОО «Ахова птушак Бацькаўшчыны»
- ОО «Экодом»
- Товарищество «Зеленая сеть»
- Учреждение «Центр экологических решений»
- ОО «Время Земли»
- Фонд «За чистую Припять»

В июне 2017 года к нам начали обращаться

местные жители с просьбой организовать сбор подписей в регионе Полесья, где может пройти водный путь E40. На данный момент собрано 200 подписей. Под меморандумом против строительства водного пути E40 подписались 20 экологических организаций Беларуси, Украины и Польши.

В 2017 году от оргкомитета кампании были направлены официальные обращения с просьбой высказать свою позицию по проекту строительства водного пути E40 в следующие государственные органы: Управление делами Президента Республики Беларусь, Гомельский и Брестский областной исполнительный комитеты, Министерство природных ресурсов и охраны окружающей среды, ряд других министерств, ЦНИИКИВР, районных исполнительных комитетов, администрации национального парка «Припятский», Полесского радиационно-экологического заповедника и ряд заказников республиканского значения. Против строительства водного пути E40 высказалась администрация национального парка «Припятский», Полесского радиационно-экологического заповедника и ЦНИИКИВР. Остальные государственные органы сообщали, что не могут пока высказать свою позицию, так как проект находится на стадии планирования.

Чтобы ознакомиться с полными ответами каждой из перечисленных организаций, обращайтесь к Константину Чикалову, зампреда ОО «Багна» – aglokos@gmail.com.

3 и 4 июня 2017 года на Полесье прошла акция «Припять, дай пять!» в защиту реки Припять, приуроченная ко Всемирному дню окружающей среды. Байдарочники Беларуси провели масштабный сплав на байдарках по

Житковичскому району Гомельской области. Своей акцией участники хотели обратить внимание властей, СМИ, а также местных жителей на угрозу для природы Полесья и проблемы, с которыми они могут столкнуться в связи с реализацией проекта водного пути Е40. В акции приняло участие более 50 человек: активисты, журналисты, а также байдарочники-туристы из Гомеля и Минска. Сплав проходил по двум рекам Случь и Припять, а завершился в старинном городе Турове.

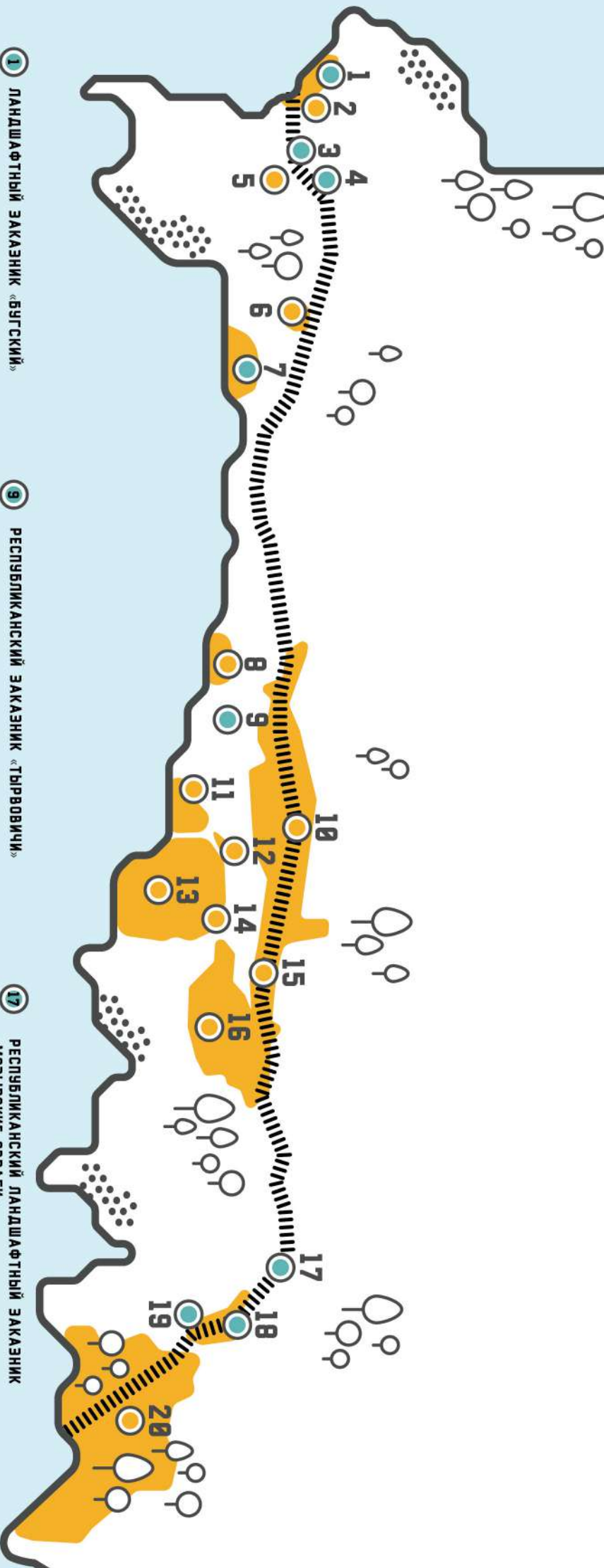
С начала 2017 года в СМИ было опубликовано более 20 статей, касающихся планов строительства проекта Е40, уникальной природы Полесья и возможных последствий строительства нового водного пути.

За полным списком статей обращайтесь к Константину Чикалову, зампреда ОО «Багна» – aglokos@gmail.com.

При освещении темы строительства водного пути Е40 просим вас и ваше СМИ использовать следующие хештеги:

#припятьдайпять #водныйпутьЕ40
#каналЕ40 #припятьживи #stopЕ40
#Е40waterway #Е40waterchannel
#Е40pripiatdestruction





- 1 ЛАНДАФТНЫЙ ЗАКАЗНИК «ВУГСКИЙ»
- 2 РЕСПУБЛИКАНСКИЙ ЛАНДАФТНЫЙ ЗАКАЗНИК И БИОСФЕРНЫЙ РЕЗЕРВАТ «ПОДЕССКАЯ ДОЛИНА РЕКИ БУГ»
- 3 БИОЛОГИЧЕСКИЙ ЗАКАЗНИК «НЕПОКОЙЧИЦЫ»
- 4 БИОЛОГИЧЕСКИЙ ЗАКАЗНИК «ВРЕСТСКИЙ»
- 5 БИОЛОГИЧЕСКИЙ ЗАКАЗНИК «ДВЯВИН-ВЕЛИКИЙ ЛЕС»
- 6 РЕСПУБЛИКАНСКИЙ ЛАНДАФТНЫЙ ЗАКАЗНИК «ЗВАНЕЦ»
- 7 РЕСПУБЛИКАНСКИЙ ЛАНДАФТНЫЙ ЗАКАЗНИК «РАДОСТОВСКИЙ»
- 8 РЕСПУБЛИКАНСКИЙ ЗАКАЗНИК «ПРОСТЫРЬ»
- 9 РЕСПУБЛИКАНСКИЙ ЗАКАЗНИК «ТЯРВОВИЧИ»
- 10 РЕСПУБЛИКАНСКИЙ ЛАНДАФТНЫЙ ЗАКАЗНИК «СРЕДНЯЯ ПРЯМТЬ»
- 11 РЕСПУБЛИКАНСКИЙ ЗАКАЗНИК «МОРОЧНО»
- 12 ТВП МЕЖДУНАРОДНОГО ЗНАЧЕНИЯ «ПОЙМЫ ЛЬВЫ»
- 13 РЕСПУБЛИКАНСКИЙ ЗАКАЗНИК «ОЛЫМАНСКИЕ БОЛОТА»
- 14 РЕСПУБЛИКАНСКИЙ ВОДНО-БОЛОТНЫЙ ЗАКАЗНИК «СТАРЫЙ ЖАДЕН»
- 15 ЗАКАЗНИК МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ «ТУРОВСКИЙ ЛУГ»
- 16 НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПАРК «ПРИПЯТСКИЙ»
- 17 РЕСПУБЛИКАНСКИЙ ЛАНДАФТНЫЙ ЗАКАЗНИК «МОЗЫРСКИЕ ОВРАГИ»
- 18 РЕСПУБЛИКАНСКИЙ ЛАНДАФТНЫЙ ЗАКАЗНИК «СТРЕЛЬСКИЙ»
- 19 ВОДНО-БОЛОТНЫЙ ЗАКАЗНИК МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ «АДЕС»
- 20 ПОДЕССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ РАДИАЦИОННО-ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ ЗАПОВЕДНИК





БАГНА

ЗЯЛЁНАЯ
СЕТКА



ВРЕМЯ
ЗЕМЛИ 



e40stop@gmail.com