



СУДОХОДСТВО ИЛИ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА?

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ
УСТОЙЧИВОГО ТРАНСПОРТА В
ПОЛЬШЕ ДО 2050 ГОДА

РЕЗЮМЕ ОТЧЕТА ВСЕМИРНОГО ФОНДА ДИКОЙ
ПРИРОДЫ (ПОЛЬША)

СУДОХОДСТВО ИЛИ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА?

15 декабря 2016 года польский парламент (Сейм) принял закон о ратификации Европейского соглашения по важнейшим внутренним водным путям международного значения (Конвенция СМВП). **24 января 2017 года** президент Республики Польша подписал этот закон, и уже 17 февраля он вступил в силу. Вместе с ним начали действовать и положения Конвенции СМВП, которые в Польше применяются к судоходным путям в пределах страны. В Польше они распространяются на три судоходных маршрута:



Водный путь E30

ведущий в Польше в основном по реке Одра от Щецина до Халупок, с ответвлением до Гливиц с перспективой строительства соединения Одра-Дунай.

Водный путь E70

ведущий в Польше от Костшина-над-Одрой по рекам Одре, Варте и Нотеци до Быдгоща, а затем по рекам Висле и Ногату до Эльблонга.

Водный путь E40

ведущий по Польше от Гданьска вверх по Висле до окрестностей Демблина и дальше по Висло-Бугскому каналу до Бреста (маршрут по Беларуси в Конвенции не уточняется), а затем в направлении Черного моря по рекам, протекающим в Украине.

В ЕВРОПЕЙСКОМ СОЮЗЕ
по железной дороге перевозится

 **18%** ТОВАРОВ

речной транспорт перевозит

 **6%** ТОВАРОВ

В ПОЛЬШЕ
по железной дороге перевозится

 **15%** ТОВАРОВ

речной транспорт перевозит

 **<1%** ТОВАРОВ

ПРОТЯЖЕННОСТЬ СЕТИ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА В ПОЛЬШЕ



источник: В. Шимальски, Я. Вишневецки, Отчет WWF Польша: «Судоходство или железная дорога? Перспективы развития устойчивого транспорта в Польше до 2050 года», Варшава 2020, стр. 31.

На долгосрочные инвестиции в водные пути уйдут миллиарды злотых, но до сих пор неясно, есть ли стороны, заинтересованные в использовании этих путей. Современная модель экономики требует доставки «от двери к двери» в течение одних-двух суток. А перевозка грузов на баржах абсолютно не отвечает потребностям рынка и потребителей: баржи находятся в пути несколько дней (они в 7 раз медленнее поездов) и курсируют только несколько месяцев в году. Перевозимые баржами грузы в любом случае приходится перегружать и дополнительно перевозить на значительные расстояния другими видами транспорта. Поэтому железная дорога, ввиду своей скорости, более низких затрат на техническое обслуживание, важных для всего общества дополнительных функций и отсутствия столь грубого вмешательства в окружающую среду, является гораздо лучшим решением.

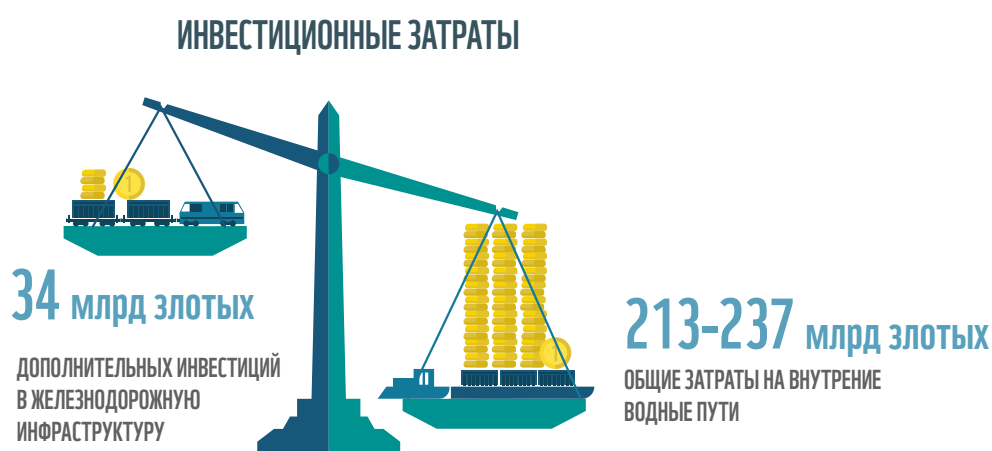
СРАВНЕНИЕ МАКСИМАЛЬНОЙ СКОРОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ КОНТЕЙНЕРОВ ПО ТРАНС-ЕВРОПЕЙСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ, ТЕН-Т, (АВТОМАГИСТРАЛИ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ЛИНИИ, ВОДНЫЕ ПУТИ)



источник: В. Шимальски, Я. Вишневецки, Отчет WWF Польша: «Судоходство или железная дорога? Перспективы развития устойчивого транспорта в Польше до 2050 года», Варшава 2020, стр. 31.

ИНВЕСТИРОВАТЬ В ВОДНЫЕ ПУТИ НЕВЫГОДНО!

Строительство водных путей на реках в несколько раз дороже модернизации и расширения железных дорог, которые к тому же служат всему обществу для передвижения по стране. Правительство называет сумму в **76 миллиардов злотых**, а эти средства нужно будет потратить на одно лишь регулирование рек, чтобы сделать их пригодными для выполнения функции водных путей. Авторы отчета WWF Польши подсчитали все расходы, необходимые для функционирования водных путей, например, стоимость увеличения высоты мостов и подготовки инфраструктуры. **Суммарные инвестиционные затраты будут в несколько раз выше и составят 213-237 миллиардов злотых, а на содержание всей инфраструктуры придется ежегодно выделять субсидии.** Следует подчеркнуть, что в этой ситуации расходы понесем мы – граждане, а прибыль получают только частные транспортные компании. В то же время, затраты на инвестиционную программу, которая **обеспечит конкурентоспособность грузовых железнодорожных перевозок в Польше и адаптирует их к современным требованиям получателей**, оцениваются менее чем в **34 миллиарда злотых.**



МОГУТ ЛИ ПОЛЬСКИЕ РЕКИ СТАТЬ МЕЖДУНАРОДНЫМИ ВОДНЫМИ

ПУТЯМИ И КАКОВЫ БУДУТ ПОСЛЕДСТВИЯ?

В соответствии с требованиями Конвенции СМВП международные водные пути должны иметь как минимум IV класс судоходности, то есть соответствующую глубину фарватера (не менее 2,8 м) и постоянно гарантированную минимальную ширину 40 м, чтобы два судна, идущие навстречу, могли без проблем разминуться.

На данный момент польские водные пути, перечисленные в Конвенции, практически не соответствуют параметрам IV класса судоходности, соответствуя необходимым условиям только на небольших участках.



Общая протяженность водных путей (разных классов) в Польше – **3660 км**



Общая протяженность водных путей международного значения IV и V классов в Польше – **208 км**



Общая протяженность железнодорожной сети в Польше – **18 000 км**

РАБОТЫ И ИНВЕСТИЦИИ, НЕОБХОДИМЫЕ ДЛЯ ДОСТИЖЕНИЯ НУЖНЫХ ПАРАМЕТРОВ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ПУТИ МЕЖДУНАРОДНОГО ЗНАЧЕНИЯ:



- Каждые несколько десятков километров построить плотины (и шлюзы) для перегораживания реки и подъема ее уровня.
- Расширить русло реки и обеспечить правильный радиус ее излучин. На большинстве участков необходимо выкопать новый речной канал, что связано со спрямлением участков реки, укреплением берегов и тем самым приведет к уничтожению многих прибрежных местообитаний.
- Для более широкой и глубокой, канализированной реки требуется больше воды, ее запасы должны быть сбалансированы, а предполагаемый вододефицит — восполнен. Во многих случаях необходимо будет перенаправлять воду из более полноводных рек или строить дополнительные водохранилища, чтобы удерживать воду при ее избытке и снабжать ею водные пути при падении уровня вод. Все это предполагает строительство плотин, насыпей, каналов, водосливов, насосных станций и т.д.
- Также нужно будет перестроить мосты для обеспечения достаточной высоты подмостового габарита. Такое вмешательство скажется на окружающих территориях: потребуются реконструкция многих километров дорог, снос мешающих зданий, строительство насыпей, которые могут отрезать расположенные ниже участки от дорожной сети, и т.д.
- Строительство плотин препятствует движению влекомых наносов (в частности гравия и песка) по реке, из-за чего они будут скапливаться перед плотиной, а ниже плотины в процессе водной эрозии они будут вымываться со дна до уровня, угрожающего устойчивости плотины. Все это может привести к нарушению уровня подземных вод как выше, так и ниже плотины. Возле каждой плотины необходимо будет провести дноуглубительные работы, а между плотинами нужно будет восполнять наносы для стабилизации состояния дна и уменьшения энергии водной эрозии. Эти работы должны будут проводиться постоянно, что повлечет за собой дополнительные финансовые и экологические затраты.

ПОВЫШАЕТ ЛИ ПРОИЗВОДСТВО ЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ НА ПЛОТИНАХ

КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА?

Использование строимых плотин для производства так называемой чистой электроэнергии часто приводят в качестве аргумента о превосходстве судоходства над железной дорогой. Однако гораздо сложнее говорить о рентабельности и экологичности гидроэлектроэнергии, если принимать во внимание все проблемы, связанные со строительством плотин: огромные затраты на строительство и эксплуатацию (с учетом количества воды для нужд электростанции), значительные выбросы метана из водохранилищ и серьезное вмешательство в окружающую среду.

Часто приводимый аргумент в пользу необходимости строительства плотин заключается в том, что на них затем построят гидроэлектростанции, а это улучшит энергетический баланс страны. Потенциал для производства электроэнергии на гидроэлектростанциях в масштабе страны составляет около 6,38%, но вмешательство в окружающую среду будет необратимым. К счастью, существуют альтернативы, которые наносят гораздо меньше урона окружающей среде, сопоставимы или превосходят ГЭС с экономической точки зрения и обладают гораздо большим потенциалом для удовлетворения энергетических нужд страны. Это установки (включая гибридные), основанные на технологиях преобразования и использования возобновляемых источников энергии, таких как солнечная и ветровая энергия, а также биогаз.¹

¹ Я. Попчик, К. Бодзек, Отчет WWF Польша: «Альтернатива планируемой гидроэлектростанции в Сяжеве в контексте энергетической безопасности», Варшава 2020.

ПОЛЬСКИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ — ОГРОМНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ

НА НЕСКОЛЬКО МЕСЯЦЕВ В ГОДУ

В случае Одры и Вислы – самых крупных польских рек, хотя и относительно небольших по сравнению, например, с Рейном или Дунаем – предполагается, что для обеспечения требуемого для нужд грузового судоходства количества воды необходимо преобразовать русла этих рек в ряд водохранилищ с плотинами. На Висле пришлось бы построить 7–8 дамб, а на Одре – от 26 до 30. Но даже несмотря на такое жесткое регулирование, ни Висла, ни Одра как водные пути никогда не будут судоходными круглый год из-за нехватки водных ресурсов в Польше уже сейчас.

Это означает, что ежегодно на протяжении многих месяцев ни один из водных путей на которые будет потрачено 213-237 миллиардов злотых, не будет судоходным.

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ СНИЖАЕТ ВЫБРОСЫ? МИФ!

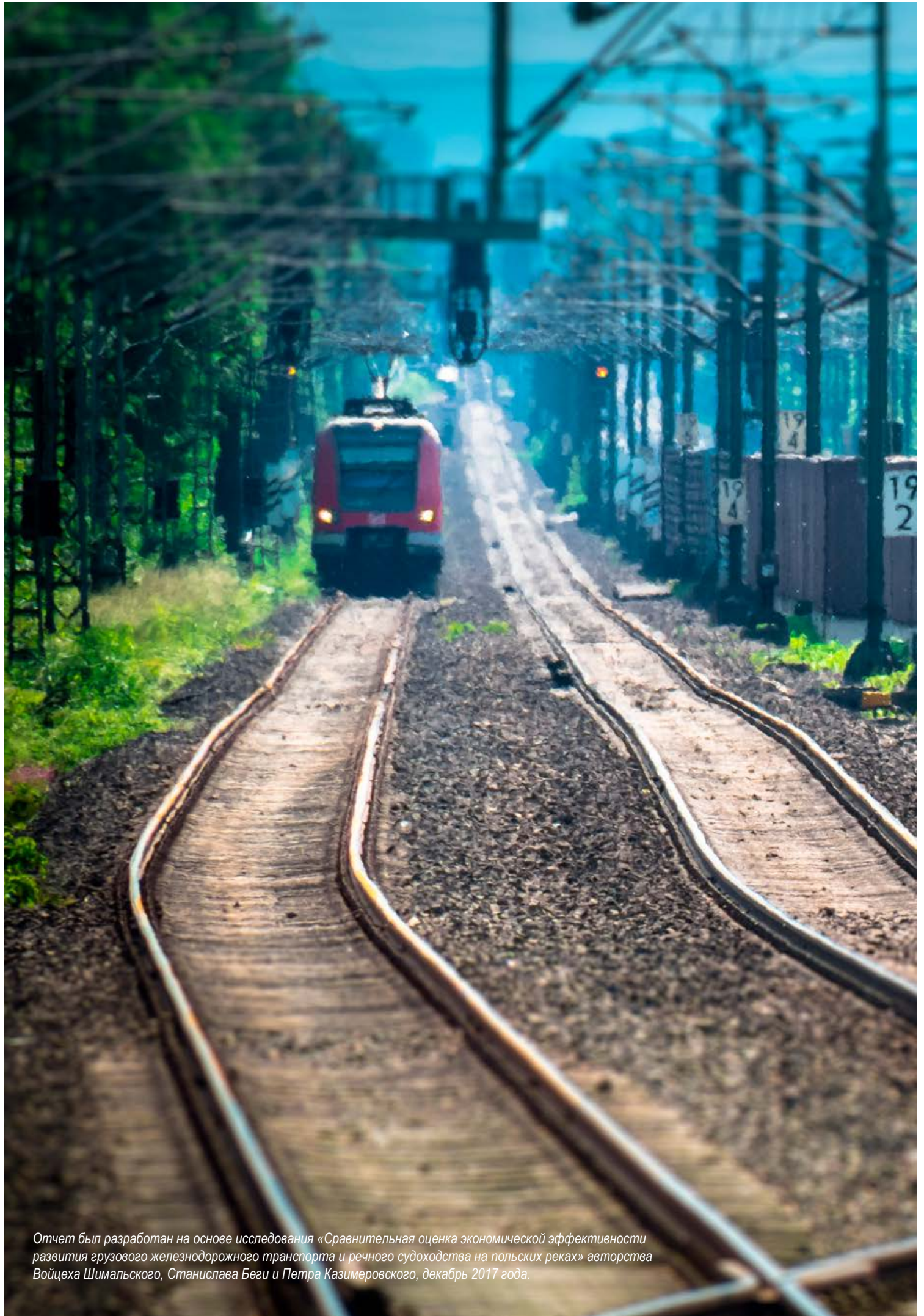
Частый аргумент, что водный транспорт якобы уменьшит выбросы CO₂ от автомобильного транспорта, также крайне неудачен. Многомиллиардные инвестиции, разрушающие польскую природу, способствуют снижению выбросов всего на 1-2%. Более того, увеличатся выбросы метана от отложений, накапливающихся на дне водохранилищ, построенных для нужд судоходства. В поддержку развития экологичного транспорта – железной дороги, выступают и результаты научных исследований. По всем исследованным параметрам железная дорога выбрасывает меньшее количество вредных веществ, чем внутреннее судоходство.



источник: В. Шимальски, Я. Вишнеwski, Отчет WWF Польша: «Судоходство или железная дорога? Перспективы развития устойчивого транспорта в Польше до 2050 года», Варшава 2020, стр. 66.

В текущей ситуации в Польше расходы на водную инфраструктуру из-за ее неконкурентоспособности (более длинный маршрут, средняя скорость передвижения 10 км/ч, отсутствие пассажирских перевозок) и огромного вмешательства в окружающую среду являются худшим из возможных предложений по использованию бюджетных средств. Это будет примером крайнего расточительства и необоснованным протезированием групп, чьи интересы связаны с внутренним водным транспортом. Возникнет патологическая ситуация, когда государство вкладывает деньги граждан, чтобы частные инвесторы получали прибыль. Программа строительства водных путей на реках создает угрозу для экономики Польши, так как в результате кредитов, оформленных для осуществления абсолютно убыточных вложений, она приведет к необоснованному росту государственного долга.

Представленные в данном отчете (очень оценочные) затраты, не учтенные в плане развития внутренних водных путей, показывают, что инвестиции такого масштаба не принесут никакой прибыли в течение следующих 30–50 лет, относительно понесенных инвестиционных расходов, экологических издержек, потерь в других секторах экономики и расходов для граждан.



Отчет был разработан на основе исследования «Сравнительная оценка экономической эффективности развития грузового железнодорожного транспорта и речного судоходства на польских реках» авторства Войцеха Шимальского, Станислава Беги и Петра Казимеровского, декабрь 2017 года.