

Raport ewaluacyjny programu
wieloletniego pod nazwą „Budowa
drogi wodnej łączącej Zalew
Wiślany z Zatoką Gdańską”

ABSTRAKT

Gdynia, 13 maja 2014 r.

ABSTRAKT

Konstrukcja Programu jest zgodna z wymaganiami określonymi w art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (t.j. Dz. U. 2009 r. nr 84, poz. 712 z późn. zm.). Zawiera ona wystarczającą ilość informacji do identyfikacji celów, zadań inwestycyjnych, ich lokalizacji, zarządzania procesem inwestycyjnym, podmiotów odpowiedzialnych za realizację Programu oraz działań jakie należy podjąć w przypadku konieczności podjęcia dodatkowych interwencji (np.: zmiana harmonogramu rzeczowo-finansowego). Co prawda można mieć wątpliwości odnośnie do ustalenia jego horyzontu czasowego w perspektywie wykraczającej poza rok 2020, jednakże z uwagi na specyfikę procesu inwestycyjnego nie można realnie oczekiwać, aby planowane inwestycje zostały zakończone w tej dacie.

Cele Programu zostały ujęte w sposób potwierdzający, iż potrzeby społeczne i skutki realizacji Programu zostały przeanalizowane w sposób kompleksowy. Odpowiadają one zdiagnozowanemu problemowi, a ich realizacja powinna stanowić jego rozwiązanie. Ich osiągnięcie jest realne. Tym samym programowana interwencja jest adekwatna do zdiagnozowanego problemu.

Zidentyfikowane cele są zbieżne i stanowią przejaw realizacji polityk, strategii i programów o charakterze europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym. Wykroczenie horyzontem czasowym Programu poza ramy niektórych z tych dokumentów nie umniejsza faktu istnienia zgodności z tymi opracowaniami (co znajduje potwierdzenie w treści strategii o charakterze długookresowym – tj. do lub w perspektywie do 2030 r.). Stanowi to o silnym umocowaniu jego realizacji w procesach rozwoju i modernizacji regionu, kraju i Unii Europejskiej. Treść przeanalizowanych dokumentów strategicznych wskazuje wręcz, iż nieosiągnięcie celów Programu stanowiłoby przejaw umniejszania zdiagnozowanych w nich problemów i rekomendowanych działań zaradczych (proporcjonalnie do zasięgu terytorialnego danego dokumentu, gdyż wyznaczone w nich cele mogą być realizowane różnych lokalizacjach).

Jak wskazano realizacja Programu współgra z realizacją innych programów i projektów. W tym zakresie należy zwrócić szczególną uwagę na synergię z:

- a) projektem „Pętla Żuławska - rozwój turystyki wodnej” oraz
- b) programem „Kompleksowe zabezpieczenie przeciwpowodziowe Żuław do roku 2030”.

Realizacja Programu stworzy także perspektywę połączenia przybrzeżnego szlaku wodnego E-60 i śródlądowej drogi wodnej E-70. Droga wodna E-70 została zaliczona do sieci TEN-T i ma ona łączyć Rotterdam – Berlin – Kostrzyn – Bydgoszcz – Zalew Wiślany – Kaliningrad (tj. Europę Zachodnią przez berliński węzeł dróg wodnych śródlądowych i przez północną Polskę z rejonem

Kaliningradu i dalej z systemem drogi wodnej Niemna). Na terenie Polski prowadzi ona od kanału Odra – Havela do śluzy Hohensaaten dolnym odcinkiem Odry przez Kostrzyn (E 30), następnie drogą wodną Warty i Noteci do Kanału Bydgoskiego, rzeką Brdą i odcinkiem dolnej Wisły (E 40) przez Nogat na Zalew Wiślany i do Kaliningradu, dalej Pregołą i Dejną do Kłajpedy. Jednocześnie wzdłuż Mierzei Wiślanej od strony otwartego Morza Bałtyckiego przebiega paneuropejska droga wodna E60 prowadząca od Cieśniny Gibraltarskiej wzdłuż wybrzeży Europy poprzez Sankt Petersburga i dalej rzeką Newą oraz jeziora Ładoga i Onega aż do Morza Białego. Należy przyjąć, iż główny strumień masy ładunkowej w obrocie międzynarodowym portu w Elblągu będą stanowiły towary w relacji z Obwodem Kaliningradzkim. Ponadto, przy założeniu użeglugowania drogi wodnej E 70, port w Elblągu mógłby obsługiwać ruch tranzytowy w układzie wschód – zachód. W tym pomiędzy Niemcami a Obwodem Kaliningradzkim jak również krajami nadbałtyckimi (Litwą, Łotwą i Estonią). Istnieje także możliwość obsługi tranzytu towarów z Ukrainy i Białorusi do portów Skandynawii (Danii, Szwecji i Finlandii). Ponadto, przy założeniu realizacji stanu docelowego (IV klasa żeglowności) na trasie E 70 mogą w przyszłości zaistnieć warunki do transportu ładunków skonteneryzowanych w relacjach z Elblągiem. Na tej podstawie należy wnioskować, że budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną otworzyłaby możliwość prowadzenia niezakłóconej wymiany handlowej w relacjach wschód-zachód oraz południe-północ. Ocena towarzyszących jej potencjalnych korzyści powinna być jednak podejmowana w ramach rozważania działań inwestycyjnych w ramach drogi wodnej E-70 (realizacja Programu powinna je wydatnie zwiększyć).

Dobór zadań inwestycyjnych składających się na Program oraz ich lokalizacja wydają się adekwatne do przyjętych celów. Realizacja pierwszych trzech przedsięwzięć (tj.: budowa kanału żeglownego (przekopu) przez Mierzeję Wiślaną wraz z infrastrukturą towarzyszącą, budowa toru wodnego od ujścia Zatoki Elbląskiej do utworzonego kanału oraz pogłębienie kotwiczowiska na Zalewie Wiślanym) stanowi bezpośrednią realizację zadań ustawowych administracji morskiej. Pozostałe zadania stanowią zaś warunek konieczny dla wdrożenia celów związanych z tymi zadaniami ustawowymi. Działania te są ponadto zbieżne z i stanowią dopełnienie „Koncepcji przebudowy wejścia do Portu Elbląg wraz z pogłębieniem torów podejściowych do portów Zalewu Wiślanego”.

Mierniki osiągnięcia zamierzonych celów uwzględniają specyfikę celów i zadań składających się na Program. Pozwalają one sprawdzić i ocenić stopień ich realizacji oraz ustalić korzyści płynące z tego tytułu. W tym sensie powinny one zostać uznane za dobrane prawidłowo. Wykonanie planowanych zadań inwestycyjnych powinno skutkować osiągnięciem celów Programu.

Z uwagi na terytorialny zakres działania i zakres kompetencji Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni dobór wykonawcy programu w postaci Urzędu Morskiego w Gdyni należy pochylić jako optymalny. Nazbyt rozbudowana struktura

po stronie wykonawcy przybierająca postać konsorcjum Urzędu Morskiego w Gdyni z innymi podmiotami mogłaby bowiem wpłynąć na efektywność zarządzania Programem i określonymi w nim zadaniami inwestycyjnymi.

Wdrożenie Programu znajduje silne oparcie w lokalnych uwarunkowaniach społecznych (współczesne i historyczne). Należy bowiem przyjąć, iż od XIII wieku Elbląg wielokrotnie stawał się prężnie rozwijającym się ośrodkiem miejskim. Pozycja ta możliwa była dzięki istnieniu swobodnego dostępu do otwartego Morza Bałtyckiego. Ograniczenia w tym zakresie powodowały zaś negatywne konsekwencje dla jego rozwoju oraz potencjału gospodarczego. Jako, że miasto to stanowi największy ośrodek miejski w rejonie Zalewu Wiślanego okoliczność ta oddziaływała także na pozostałe miejscowości. Ostatni okres znaczącego rozwoju miał miejsce przed wybuchem II wojny światowej. Po jej zakończeniu nie udało się jednak odbudować pozycji Elbląga. Wśród zasadniczych przyczyn tego faktu należy wskazać całkowitą degradację zakładów przemysłowych oraz działających ówczesnie przedsiębiorstw, jak również brak faktycznej swobody przepływu między portami zlokalizowanymi na Zalewie Wiślanym a otwartym Morzem Bałtyckim. Istnienie takiej swobody otworzyłoby nowe możliwości i ułatwiłoby rewitalizację regionu. Tym samym utworzenie toru wodnego od portu w Elblągu do otwartego morza - niezależnego od sytuacji międzynarodowej, w pełni kontrolowanego przez Rzeczpospolitą Polską - otworzyłoby perspektywę stabilnego rozwoju regionu Zalewu Wiślanego. W kontekście historycznym i obecnej sytuacji międzynarodowej¹ nie należy mieć oczekiwań, iż jest lub będzie to możliwe przy wykorzystaniu Cieśniny Piławskiej. Oznacza to, iż jedynym sposobem na zapewnienie pełnej i trwałej swobody przepływu pomiędzy analizowanymi akwenami jest stworzenie połączenia między nimi w granicach Rzeczypospolitej Polskiej.

Sytuacja na rynku pracy w rejonie Zalewu Wiślanego jest jedną z najtrudniejszych nie tylko w skali województw pomorskiego i warmińsko-mazurskiego, lecz także Polsce i Unii Europejskiej. Wdrożenie Programu może ją w zasadniczy sposób poprawić. Realizacja Programu (faza budowy) spowoduje powstanie nowych miejsc pracy. Jednakże jest to efekt krótkookresowy (kilka lat). Dużo istotniejsze są miejsca długookresowe wygenerowane przez rozwój sektora morskiego, transportowego i przemysłowego, oraz rozwój turystyki. Dzięki nim możliwa jest poprawa sytuacji gospodarczej i spadek bezrobocia w regionie.

Województwo Warmińsko-Mazurskie cechuje się jednym z najniższych udziałów w ogólnym PKB Polski (w 2012 roku 2,7%). Elbląg na tle innych miast analizowanego regionu może być postrzegany, jako jeden najprężniej rozwijających się ośrodków miejskich. Niemniej tamtejsza infrastruktura nie jest w pełni wykorzystywana. Ponadto istnieją rezerwy pozwalające na jej rozbudowę.

¹ M.in. wydarzenia związane z działaniami Federacji Rosyjskiej na rzecz aneksji Krymu.

Realizacja Programu ma szansę nie tylko utrwalić istniejące powiązania gospodarcze, lecz także umożliwić zagospodarowanie niewykorzystywanego potencjału oraz dać asumpt do jego powiększenia.

Zrównoważony rozwój Elbląga i regionu Zalewu Wiślanego wymaga rozwiązania sprawy dostępności do Bałtyku zarówno portu Elbląg jak i całego akwenu Zalewu Wiślanego. Program pozwala na uzyskanie suwerennego dostępu Elbląga i pozostałych portów Zalewu Wiślanego do Morza Bałtyckiego, a także doskonale wpisuje się w politykę Unii Europejskiej zakładającą wspieranie żeglugi krótkiego zasięgu oraz przenoszenie przewozów towarowych z dróg kołowych na transport wodny.

Program budowy drogi wodnej przez Mierzeję Wiślaną jest szansą dla zwiększenia potencjału Elbląga, jako centrum logistycznego i turystycznego. Miasto uzyskałoby bezpośrednie połączenie z Morzem Bałtyckim, co przyczyniłoby się znacząco do rozwoju ruchu pasażerskiego i rozwoju żeglarstwa na Zalewie Wiślanym, a przede wszystkim zwiększyłoby możliwości przeładunkowe portu elbląskiego nawet do 3-4 mln rocznie. Obecnie parametry jednostek wchodzących do portu wynoszą: 2 metry zanurzenia maksymalnego, nośność maksymalna do 1 tyś. ton DWT. Po wybudowaniu kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną i pogłębieniu torów wodnych zanurzenie dopuszczalne osiągnie 4 metry². Realizacja Programu umożliwi pełne wykorzystanie potencjału portu elbląskiego. Istnieje potrzeba budowy suwerennego korytarza transportowego, który umożliwi komunikację pomiędzy portami leżącymi na terytorium Unii Europejskiej tj. portem Elbląg a portami w Gdańsku, Gdyni, Kłajpedzie, Windawie, Rydze, Tallinie, Kilonia, Lubeka, Rostock. Wydatnie wpłynie to na zmniejszenie zanieczyszczeń wprowadzanych do środowiska przez transport drogowy na odcinku Gdańsk – Elbląg. Dzięki możliwości transportu drogą morską z innych portów bezpośrednio do Elbląga zamiast pośrednictwa portu w Gdańsku nie będzie potrzeby transportu tych towarów drogą lądową z Gdańska do Elbląga. Należy pamiętać, że Elbląg jest węzłem drogowym, który może być przekształcony w skuteczny węzeł drogowo-wodny.

Budowa kanału przez Mierzeję Wiślaną to nie tylko stworzenie nowego szlaku transportowego, lecz także istotny czynnik aktywizacji gospodarczej gmin nadzalewowych, które (z wyjątkiem Krynicy Morskiej) należą do najuboższych w kraju (wynagrodzenia stanowią ok 76% średniej krajowej). Zapewnia bowiem integrację przestrzenną Zatoki Gdańskiej z Zalewem Wiślanym. Otwiera nowe możliwości dla turystyki i rekreacji morskiej. Dotyczy to zarówno pasażerskiej żeglugi turystycznej jak i żeglarstwa. Pozwoli to lepiej wykorzystać

² Raport o stanie zaawansowania prac nad budową infrastruktury liniowej oraz punktowej w strefie korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk w Polsce na rok 2012. Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego Gdańsk 2012

istniejące nad zalewem przystanie żeglarskie i stanie się impulsem do powstania nowych. W sumie należy oczekiwać wzrostu zatrudnienia w nowych specjalnościach, co jest szczególnie pożądane wobec ograniczenia rybołówstwa na Zalewie Wiślanym. Miejscowości nadbrzeżne dopiero wtedy będą mogły w pełni wykorzystać walory położenia nad akwenem morskim. Wiadomo, że podstawowy warunek rozwoju każdego obszaru to jego dostępność.

Identycznie ma się sprawa z atrakcjami żeglarsko-turystycznymi powiązanymi z Zalewem Wiślanym, a należą do nich między innymi niedawno utworzona Pętla Żuławska oraz kanał Elbląsko-Ostródzki pozwalający na żeglugę z Zalewu na pojezierze Iławskie. Dzięki możliwości bezpośredniego dotarcia własnym jachtem w sposób wygodny wielu europejskich żeglarzy zdecyduje się podjąć wyprawę na jeden z najciekawszych zabytków hydrotechnicznych, jakim jest kanał Elbląsko Ostródzki, a następnie pożeglować po pojezierzu Iławskim. Dla turystów korzystających z żeglugi pasażerskiej realny staje się jednodniowy rejs z Gdańska do Elbląga wodolotem, odbycie wycieczki po kanale Elbląsko Ostródzkim statkiem żeglugi Ostródzkiej i powrót tego samego dnia do Gdańska. Kanał żeglugowy stanowić będzie „otwarte wrota” nie tylko dla Zalewu Wiślanego, ale także dla wszystkich obszarów i atrakcji turystycznych dostępnych drogą wodną z akwenu Zalewu Wiślanego.

Lokalizacja kanału żeglugowego przez Mierzęję Wiślaną rozważana była w wariantach Skowronki, Nowy Świat, Przebrno, Piaski. Rozważano także wariant alternatywny, tj. modernizacji dróg wodnych łączących Port w Elblągu z Zatoką Gdańską poprzez Szkarpawę i Wisłę (dla statków o zanurzeniu do 2,5 m) i budowie toru wodnego do Cieśniny Pilawskiej (dla statków o zanurzeniu do 4 m). W ujęciu środowiskowym najkorzystniejszymi na etapie budowy są: Nowy Świat i Piaski. Dla etapu eksploatacji, najbardziej korzystnym jest wariant Nowy Świat. Należy przy tym zauważyć, że choć na etapie budowy zakres oddziaływania na większość zmiennych będzie silniejszy niż na etapie eksploatacji, to podczas eksploatacji będzie ono długoterminowe lub stałe. W pozostałym zakresie najdogodniejszym położeniem kanału żeglugowego jest Nowy Świat (wynika to w szczególności z różnic w długości torów wodnych do pogłębienia/budowy i związanych z tym kosztów, w tym kosztów eksploatacji).

Realizacja Programu powinna skutkować usunięciem zdiagnozowanych barier w rozwoju rejonu Zalewu Wiślanego. Stworzenie infrastruktury będącej przedmiotem składających się nań zadań inwestycyjnych powinno skutkować:

1. otwarciem suwerennego dostępu do Morza Bałtyckiego dla miast i gmin nadzalewowych oraz umożliwieniem dostępu do Portu Morskiego w Elblągu jednostek morskich o długości do 100m szerokości 20 m i zanurzeniu 4m, a także dostępu do portów Zalewu Wiślanego jachtom od strony morza;
2. rozwojem sektora transportu morskiego. Przewiduje się wzrost w ilości ładunków towarów przewożonych transportem morskim, do co najmniej 1,5 mln ton rocznie. Stanowi to 5-krotny wzrost względem obecnego

- poziomu przeładunków. Rozbudowując port w Elblągu możliwe będzie dalsze zwiększenie przeładunków nawet do 3,5 – 4,0 mln ton/rok (ponad 10-krotny wzrost przeładunków);
3. rozwojem transportu intermodalnego. Bardzo ostrożne analizy wykazują, że jest możliwe przeniesienie na transport wodny około 20 mln ton ładunków (w okresie 2023-2045r.). Transport intermodalny (przeniesienie części ładunków z transportu drogowego na morski) wygeneruje oszczędności środowiskowe rzędu 86,5 mln zł i oszczędności finansowe około 1,3 mld zł. (w okresie 2023-2045 r.);
 4. otwarciem nowej drogi wodnej, skracającej drogę morską o 52 Mm, co umożliwi skrócenie czasu przepływu pomiędzy Elblągiem i portami w Gdańsku lub Gdyni o około 9,5 godz. Skrócenie czasu przepływu dla jednostek morskich to około 300 tys. godzin, co przekłada się na oszczędności finansowe rzędu 490 mln zł. (w okresie 2023-2045 r.);
 5. rozwojem żeglugi pasażerskiej. Szacuje się, że dzięki realizacji programu liczba pasażerów wzrośnie ponad pięciokrotnie – z około 40 tys. osób obecnie, do 150 tys. osób w roku 2045. W okresie 23 lat stanowi to około 800 tys pasażerów;
 6. rozwojem gospodarczym regionu. Istniejące i planowane centra logistyczne w obszarze miasta Elbląga, dzięki dobremu powiązaniu komunikacyjnemu z portem będą mogły zwiększyć przeładunki. Przyrost funkcji przeładunkowej (związany tylko z portem elbląskim) szacuje się na około 4,1 mln ton, co wygeneruje przychody rzędu 88,4 mln zł. (w okresie 2023-2045 r.). Także sektor przemysłowy będzie mógł rozwijać się bardziej intensywnie. Przyrost przychodów w sektorze przemysłowym związany z realizacją Programu szacuje się na 360,3 mln zł. (w okresie 2023-2045 r.);
 7. poprawą sytuacji na rynku pracy – szacuje się przyrost miejsc pracy na poziomie 3300 (do roku 2045), w tym około 170 w sektorze transportu morskiego, 390 w sektorze logistyki, 33 w sektorze przemysłu oraz 2750 w sektorze turystyki. Należy zauważyć, że w sektorze przemysłu, należy się liczyć z sukcesywnym spadkiem miejsc pracy (rozwój technologii, wzrost wydajności pracy), zatem Program będzie w tym przypadku wpływał raczej na utrzymanie miejsc pracy;
 8. wzrostem przychodów i oszczędności budżetowych traktowanych jako wzrost podatków CIT, PIT, zmniejszenie zasiłków dla bezrobotnych i zasiłków społecznych, które oszacowano na ok. 1,16 mld zł (lata 2023-2045);
 9. rozwojem sektora usług turystycznych i okołoturystycznych. Szacuje się, że dzięki Programowi nastąpi wzrost liczby turystów o co najmniej 100% – z około 120 tys. osób rocznie do około 250- 264 tys. osób rocznie. Wygeneruje to przychody rzędu 1,5 mld zł. w okresie 23 lat. Wzrost liczby turystów spowoduje rozbudowę bazy noclegowej i gastronomicznej. Oszacowano, że w okresie 2023-2045 r. przybędzie ok. 13 tys miejsc

noclegowych i ok. 10 tys miejsc gastronomicznych, inwestycje tym sektorze oszacowano na 750 mln zł.

Tabela 1 Rezultaty Programu

Kwantyfikacja - Rezultaty Programu	Jedn.	Nie robimy nic	Robimy coś tj. Program - Nowy Świat
Sektor transportu morskiego w tym transport intermodalny (lata 2023-2045)			
Przeniesienie części transportu drogowego na morski (lata 2021-2040)- transport intermodalny	tyś ton	13791,0	33912,3
Przyrost ilości towarów przeniesionych z transportu drogowego na wodny			20121,3
Koszty środowiskowe transportu ładunków	mln zł	3129,7	3043,2
Oszczędności środowiskowe - transport intermodalny	mln zł	0,0	86,5
Oszczędności finansowe - transport intermodalny	mln zł	0,0	1307,4
Czas przepływu	tyś godz.	496,7	193,5
Skrócenie czasu przepływu	tyś godz.	0,0	303,2
Koszty finansowe związane z czasem przepływu	mln zł	801,7	312,3
Oszczędności finansowe ze skrócenia czasu przepływu	mln zł	0,0	489,3
Liczba pasażerów - ruch pasażerski	tyś. osób	1794,0	2594,9
Przyrost liczby pasażerów - ruch pasażerski	tyś. osób	0,0	800,9
Sektor logistyki i przemysłu (lata 2023-2045)			
Przyrost funkcji przeładunkowo - transportowej w sektorze logistyki z uwagi na połączenia morskie - port Elbląg	tyś ton	0,0	4163,1
Przyrost przychodów w sektorze logistyki z uwagi na połączenia morskie - port Elbląg	mln zł	0,0	88,4
Przyrost przychodów w sektorze przemysłu z uwagi na połączenia morskie - port Elbląg	mln zł	0,0	360,3
Sektor turystyki i usług około turystycznych (lata 2023-2045)			
Liczba turystów	tyś. osób	2760,0	4554,0
Przyrost liczby turystów	tyś. osób	0,0	1794,0
Przyrost przychodów w sektorze turystyki z uwagi na realizację Programu	mln zł	0,0	1542,4

Przyrost inwestycji w sektorze usług okołoturystycznych (baza noclegowa i gastronomiczna)	mln zł	0,0	749,1
Nowe miejsca noclegowe	szt	0,0	13090,9
Nowe miejsca gastronomiczne	szt	0,0	10472,7
Sektor rynku pracy (lata 2023-2045)			
Przyrost liczby miejsc pracy - sektor transportu morskiego	os	0,0	169,0
Przyrost liczby miejsc pracy - sektor logistyczny	os	0,0	390,0
Przyrost liczby miejsc pracy - sektor przemysłu	os	0,0	33,0
Przyrost liczby miejsc pracy - sektor turystyczny	os	0,0	2750,0
Razem przyrost liczby miejsc pracy	os	0	3342
Dochody i oszczędności budżetowe (lata 2023-2045)			
Podatki od działalności gospodarczej (CIT)	mln zł	0	94,3
Zmniejszenie zasiłków dla bezrobotnych	mln zł	0	195,7
Zmniejszenie zasiłków społecznych	mln zł	0	469,6
Podatki od osób fizycznych (PIT)	mln zł	0	497,9

Dokonując zestawienia planowanych kosztów i spodziewanych rezultatów Programu korzyści społeczno-ekonomiczne projektowanych działań inwestycyjnych w lokalizacji Nowy Świat przewyższają koszty, w tym koszty środowiskowe:

- Koszty zdyskontowane $_{\text{Nowy Świat}} = 781,1$ mln zł
- Przychody zdyskontowane $_{\text{Nowy Świat}} = 1117,2$ mln zł
- Przychody (-) koszty zdyskontowane (ENPV) = 98,5 mln zł
- Wewnętrzna ekonomiczna stopa zwrotu (ERR) $_{\text{Nowy Świat}} = 6,22\%$.

Nakłady inwestycyjne (w cenach zmiennych) są szacowane na ok 878,24 mln zł, zaś koszty operacyjne szacowane w roku 2023 na ok 6,02 mln zł.

Analiza wykazała, że efektywność społeczno-ekonomiczna Programu jest wrażliwa na zmiany nakładów inwestycyjnych. Wzrost nakładów inwestycyjnych o 15% nadal będzie generował dodatnią wartość Programu (ERR=> 5%), natomiast wzrost nakładów o 20% spowoduje że wskaźniki społeczno-ekonomiczne (ERR) będą poniżej oczekiwanych, będą oscylowały w granicach 4,64%.

Tabela 2 Przychody i koszty - efektywność społeczno-ekonomiczna Programu

Przychody i Koszty Programu	Jedn.	Wartość zdyskontowana (2015r-2045r)	Suma (bez dyskonta) lata 2015r-2045r
Budowa drogi wodnej wraz z pogłębieniem i regulacją kanału na rzece Elbląg			
Koszty skorygowane	mln zł/rok	781,1	1184,4
Nakłady inwestycyjne Program "Budowa drogi wodnej..."	mln zł/rok	656,60	878,24
Koszty eksploatacji - skorygowane o efekty fiskalne	mln zł/rok	59,08	152,40
Koszty utraty i defragmentacji siedlisk	mln zł/rok	65,43	153,80
Przychody	mln zł/rok	1117,2	3169,4
Przychody ze sprzedaży	mln zł/rok	0,00	0,00
sektor morski	mln zł/rok	712,07	1 907,82
Oszczędności środowiskowe transport multimodalny	mln zł/rok	34,16	86,55
Oszczędności w kosztach transportu (skrócenie drogi morskiej)	mln zł/rok	181,00	489,34
Oszczędności finansowe - transport multimodalny - zmiana środka transportu	mln zł/rok	487,82	1 307,42
Podatki z działalności gospodarczej (CIT)	mln zł/rok	4,47	12,06
Wzrost wartości firmy (podmioty w sektorze morskim)	mln zł/rok	0,15	0,40
Efekty wzbudzone - sektor morski	mln zł/rok	4,47	12,06
sektor logistyczny	mln zł/rok	1,77	5,39
Podatki z działalności gospodarczej (CIT)	mln zł/rok	0,87	2,65
Wzrost wartości firmy (podmioty w sektorze logistyki)	mln zł/rok	0,03	0,09
Efekty wzbudzone - sektor logistyki	mln zł/rok	0,87	2,65
sektor przemysłu	mln zł/rok	8,40	21,98
Podatki z działalności gospodarczej (CIT)	mln zł/rok	4,13	10,81
Wzrost wartości firmy (podmioty w sektorze przemysłu)	mln zł/rok	0,14	0,36
Efekty wzbudzone - sektor przemysłu	mln zł/rok	4,13	10,81
sektor turystyczny	mln zł/rok	24,22	71,04
Podatki od działalności gospodarczej (CIT)	mln zł/rok	23,44	68,74
Wzrost wartości firmy (podmioty w sektorze turystyki)	mln zł/rok	0,78	2,29
Efekty wzbudzone - sektor	mln zł/rok	0,00	0,00

turystyki			
zatrudnienie	mln zł/rok	370,70	1 163,16
liczba miejsc pracy - sektor portowy	os	0	169
liczba miejsc pracy - sektor logistyczny	os	0	390
liczba miejsc pracy - sektor przemysłu	os	0	33
liczba miejsc pracy - sektor turystyczny	os	0	2750
Razem zatrudnienie	os		3342
Zmniejszenie zasiłków dla bezrobotnych	mln zł/rok	62,35	195,67
Zmniejszenie zasiłków społecznych	mln zł/rok	149,63	469,61
Podatki od osób fizycznych (PIT)	mln zł/rok	158,72	497,87
Przychody (-) Koszty	mln zł/rok	98,5	1004,3
ENPV	mln zł	98,46	
ERR	%	6,22%	
B/C	jedn.	1,43	
Stopa dyskonta	5%		

Biorąc pod uwagę aspekty społeczne, środowiskowe i ekonomiczne należy przyjąć, iż potrzeby leżące u podstaw ustanowienia Programu zostały zdiagnozowane w sposób trafny. Opisane problemy są realne, stałe, wielopłaszczyznowe i mają wymiar wręcz historyczny. Przyjęte cele są adekwatne do sytuacji społeczno-ekonomicznej, a ich realizacja powinna przynieść zamierzone skutki. Programowana interwencja jest skonkretyzowana i ograniczona do zadań, których wykonanie wydaje się być warunkiem niezbędnym do osiągnięcia zamierzonych celów. Jej zakres mógłby być szerszy, jednakże biorąc pod uwagę, iż realizacja Programu powinna stanowić asumpt do aktywizacji regionu na tym etapie nie było to wskazane (ewentualne późniejsze działania inwestycyjne powinny być odpowiedzią na potrzeby społeczne ujawnione po zakończeniu analizowanych prac inwestycyjnych). Lokalizacja działań inwestycyjnych jest optymalna nie tylko pod względem ekonomicznym (przede wszystkim z uwagi na najniższe koszty eksploatacji spośród możliwych wariantów), lecz także środowiskowym. Wariant Nowy Świat, choć będzie znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000, to jednak poddaje się kompensacji przyrodniczej, a za jego realizacją przemawiają względy nadrzędnego interesu publicznego. W kontekście stworzenia nowych dróg ewakuacji i zarządzania kryzysowego może być ona także postrzegana jako uzasadniona z punktu widzenia bezpieczeństwa powszechnego (szczególnie w przypadku połączenia dróg wodnych E-60 i E-70). Jednocześnie brak jest realnych alternatyw tak dla przyjętych celów, jak i lokalizacji działań inwestycyjnych. Przewidywane korzyści pozostają w adekwatnym związku przyczynowym z zamierzoną interwencją. Należy je

ocenić jako realne, wieloaspektowe, długoterminowe i stałe. Dodatkowo będą one podlegały dalszej akumulacji w perspektywie wykraczającej poza ramy wyznaczone przeprowadzoną analizą. Dzięki temu można przyjąć, iż poniesienie kosztów realizacji Programu jest uzasadnione, a potrzebne środki finansowe zostaną wydane w sposób efektywny. Obrazuje to porównanie stanów po wykonaniu Programu ze stanem, w którym nie podjęto objętych nim działań. W przypadku nie podjęcia żadnych działań oprócz utraconych korzyści konieczne będzie poniesienie zwiększonych kosztów bądź niepoczynienie oszczędności - np.: w związku z transportem intermodalnym, czy czasem przepływu (przy założeniu, że z woli Federacji Rosyjskiej byłby on możliwy). Niezależnie od tego zaniechanie działania może skutkować petryfikacją trudnej sytuacji regionu, bądź wręcz prowadzić do jej pogorszenia (np.: postępująca prowincjonalizacja, wyludnianie się, strukturalne bezrobocie, brak inwestycji). Z uwagi na powyższe realizacja Programu jest celowa i uzasadniona.