

Обзор



Издаётся с 17 января 1997 года
Выходит по четвергам

www.obzor.lt

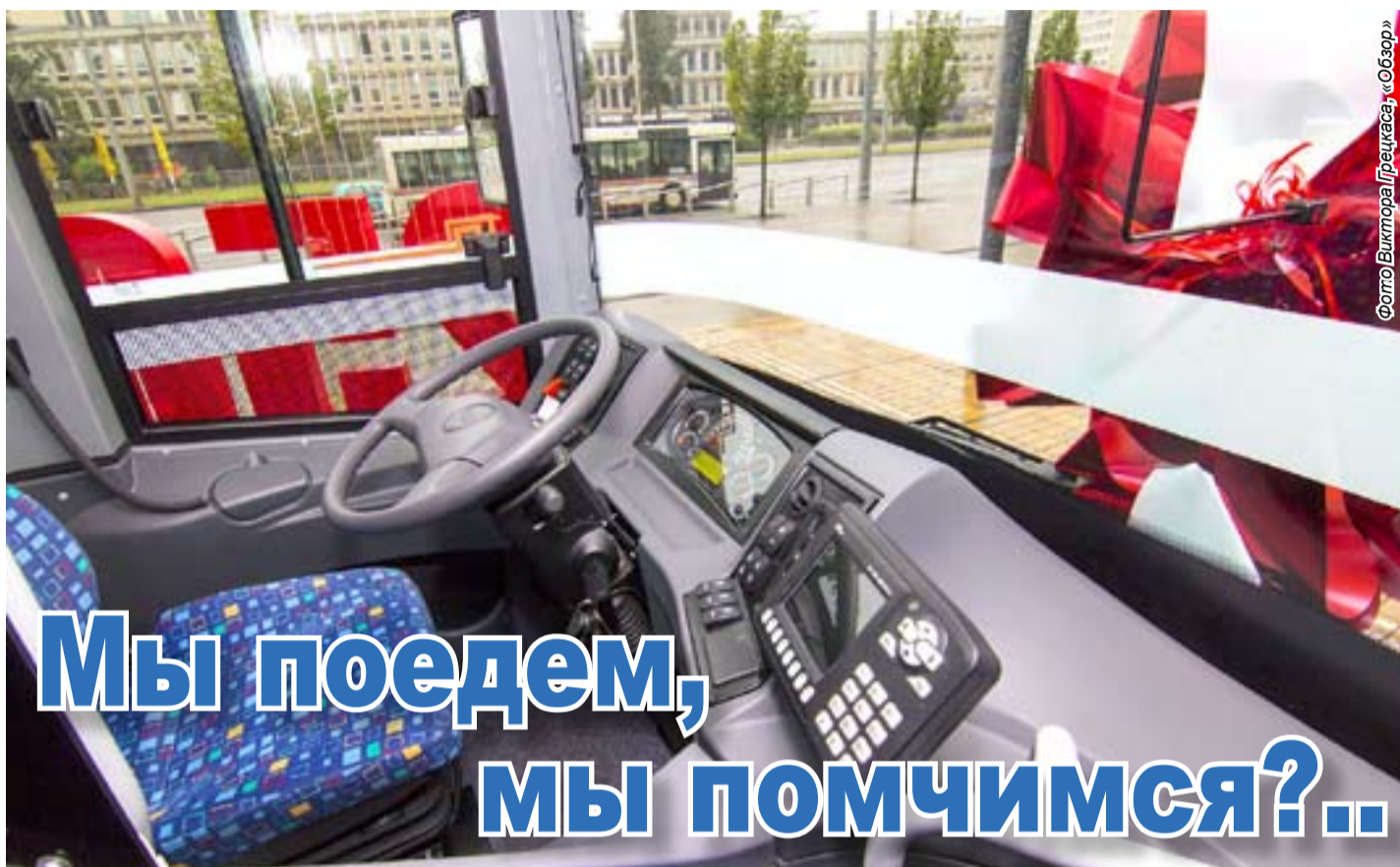
2022

3 - 9
марта

№ 9 (1312)

1,00 евро
(в редакции - 0,50 евро)

8 марта - Международный женский день



Мы поедем, мы помчимся?..

Двухлетнее владычество коронавируса наложило сильный отпечаток на всю нашу жизнь. Но вирус, как уже можно предположить сегодня, будет оказывать косвенное влияние на неё и после окончания пандемии. Тем более что «помогут» ему в этом резкое подорожание энергоресурсов, переход на более дорогие, но более щадящие окружающую среду модели, например, того же общественного транспорта. Скажутся, наверняка, и другие факторы.

Общественный транспорт в данном случае выделен не случайно, поскольку он оказался в числе наиболее пострадавших от ковида. Сначала людей призывали не пользоваться без особой нужды общественным транспортом, работать, по возможности, удалённо, то есть оставаться дома, поэтому количество пассажиров в карантин значительно сократилось, напоминает madeinvilnius.lt.

Как показывают данные Департамента статистики Литвы, в первые три квартала 2021 года, по сравнению с тем же периодом «нормального» 2019 года, количество пассажиров железной дороги, перевезённых по Литве, сократилось на 31%, городского и пригородного транспорта - наполовину, дальнего сообщения - на 61%, на международных маршрутах - на 87%, на заказных рейсах - на 64%. Правда, на 17% увеличилось количество пассажиров спецрейсов, таких как перевозка работников на работу или учеников в школы.

Президент Литовской ассоциации перевозчиков пассажиров (ЛАПП) Гинтарас Накутис сказал, что ситуация у предприятий пассажирского транспорта ухудшается из-за глобальных факторов - подорожания энергетических ресурсов, повышения зарплат, и плюс ковидная ситуация.

Сославшись на данные, полученные от 21 предприятия, он указал, что потребление электроэнергии у них увеличилось в 1,4 раза, расходы на теплоэнергию - в 3,3 раза.

Себестоимость проезда в один километр из-за повышения цен на топливо также увеличилась в 1,3 раза. И эти цифры Г.Накутис

озвучил ещё до того скачка цен на бензин и солярку, что произошёл на днях.

Заработная плата работников также увеличилась, как и минимальная заработная плата, устанавливаемая государством.

«Кроме того, пассажирские перевозчики, пострадавшие, пожалуй, больше всех от пандемии, так и не получили «ковидных» компенсаций за потери при организации автобусного сообщения дальнего следования. В такой ситуации доходы перевозчиков постоянно снижаются: в период пандемии люди отвыкли от общественного транспорта, они с большим удовольствием выбирают поездку на своём авто», - заметил Г.Накутис.

Помимо подорожания ресурсов, которого избежать невозможно, ситуацию накаляют и принятые в 2020 году решения властей. Например, налог на загрязнение в последнее время увеличился более чем в 3 раза, а для некоторых видов транспорта - в 5 или даже в 10 раз, хотя в отношении легковых автомобилей этот налог так и не был утверждён.

Генеральный директор компании «Kaipo autobusai» Миндаугас Григялис сказал, что, если сравнивать прошлый и позапрошлый годы, то налог на загрязнение для их компании увеличился в 2,2 раза, хотя пробег транспорта снизился на 10%.

В итоге, по его словам, расходы на 1 км пути увеличились на 32%, а результаты деятельности компании, естественно, ухудшились. Выйти из такого положения за счёт подорожания билетов вряд ли получится, поскольку это может подтолкнуть многих пассажиров к поездкам только на своём личном автомобиле, который далеко не всегда отвечает экологическим требованиям, озвученным литовскими властями.

По словам Г. Накутиса, налог на загрязнение должен быть дифференцирован в соответствии с требованиями стандартов Euro, установленных для автодвигателей. «Некоторые решения в этой области просто непонятны, например, освобождение от налога автомобилей не старше трёх лет и при этом отмена более низких налогов на старые автомобили, соответствующие всё тому же стандарту Euro 6. Если двигатель - Euro 6, то не важно, произведён ли он сейчас или 8 лет назад, он загрязняет среду одинаково», - говорит президент ЛАПП, основываясь на информации, предоставленной производителями.

По его словам, беспокойство у предприятий, занимающихся пассажирскими

перевозками, вызывают и планы властей, связанные с введением новых налогов - за использование дорог (e-tolling), повышение акциза на топливо и др.

«Согласно предварительным подсчётам, некоторым компаниям за дороги придётся платить в 10 раз больше, чем сейчас. Если из-за растущих расходов перевозчики будут вынуждены повышать плату за билеты, то это точно не сделает общественный транспорт популярнее», - заметил Г.Накутис.

Генеральный директор Клайпедского автобусного парка Вайдас Раманаускас прогнозирует, что повышение платы за использование дорог приведёт к тому, что в год за один автобус, курсирующий по маршруту Клайпеда - Вильнюс, компании придётся заплатить около 7,5 тыс. евро, или в 10 раз больше, чем компания платит сейчас.

«Пассажирские перевозки на дальних маршрутах - не очень прибыльный бизнес, мы получаем прибыль только летом, в сезон, а зимой работаем в убыток. Если плата за дороги вырастет так резко, как прогнозируется, то и билеты должны будут стать дороже. Таким образом, мы получим обратный результат тому, что декларирует государство: мы будем пересаживать пассажиров не в автобусы, а в собственные машины, потому что люди не смогут платить за билеты столько, чтобы маршрут для перевозчика окупился. В конечном итоге это очень дорого обойдётся государству, которое будет вынуждено субсидировать эксплуатацию убыточных междугородних маршрутов, как это уже происходит в Латвии. В настоящее время междугородние пассажирские перевозки в Литве не стоят государству ни цента», - напоминает глава клайпедской компании.

Даже если допустить, что руководитель клайпедского предприятия по вполне понятным причинам слегка сгущает краски (себестоимость поездки одного человека между Клайпедой и Вильнюсом на легковушке вряд ли сравнится с себестоимостью перевозки того же человека на том же маршруте на автобусе с 30 другими пассажирами), однако не видеть того, что данная проблема реально существует, нельзя.

А давайте не будем забывать и о Зелёном курсе, объявленном одним из приоритетов предстоящего развития Литовского государства. Он тоже потребует денег, как уже писал «Обзор», и немалых.

Дмитрий ЗАХАРОВ

В номере:

стр. 8



Главное
событие недели

стр. 18, 23



Катерина Шпица -
о партнёрах

А также:

Телепрограммы

с понедельника по воскресенье

Кроссворды, сканворды, судоку, головоломки

Наш календарь

- 5 марта - День выключенных гаджетов.
- 6 марта - Прощёное воскресенье у православных. Международный день зубного врача. Национальный день замороженных пищевых продуктов в Америке. Международный день детского телевидения и радиовещания.
- 7 марта - начало Великого поста у православных.
- 8 марта - Международный женский день.
- 9 марта - Всемирный день ди-джея.
- 10 марта - Всемирный день почки.
- 11 марта - День восстановления независимости Литвы.

Обращение

На сайте литовской государственной телерадиокомпании lrt.lt во вторник, 1 марта, была размещена публикация «Русская культурная и научная интеллигенция Литвы: Мы всем сердцем с Украиной!».

В ней говорится, что представители основанного в 1988 году в Вильнюсе Русского культурного центра, старейшей русской общественной организации Литвы, обратились «с призывом незамедлительно выразить своё осуждение военных действий России в независимой Украине».

«В XXI веке люди, вовсе не знающие языка друг друга, с помощью современных технологий могут мирно и оперативно обо всём договориться в любой точке планеты. Это тем более возможно, когда дело касается родственных языков и ближайших соседей, веками живущих бок о бок друг с другом, переплетённых многочисленными культурными и человеческими связями», - цитирует LRT слова Татьяны Ясинской, одного из авторов и инициаторов обращения.

Полный текст публикации
на сайтах lrt.lt и obzor.lt.

