



Издаётся с 17 января 1997 года
Выходит по четвергам

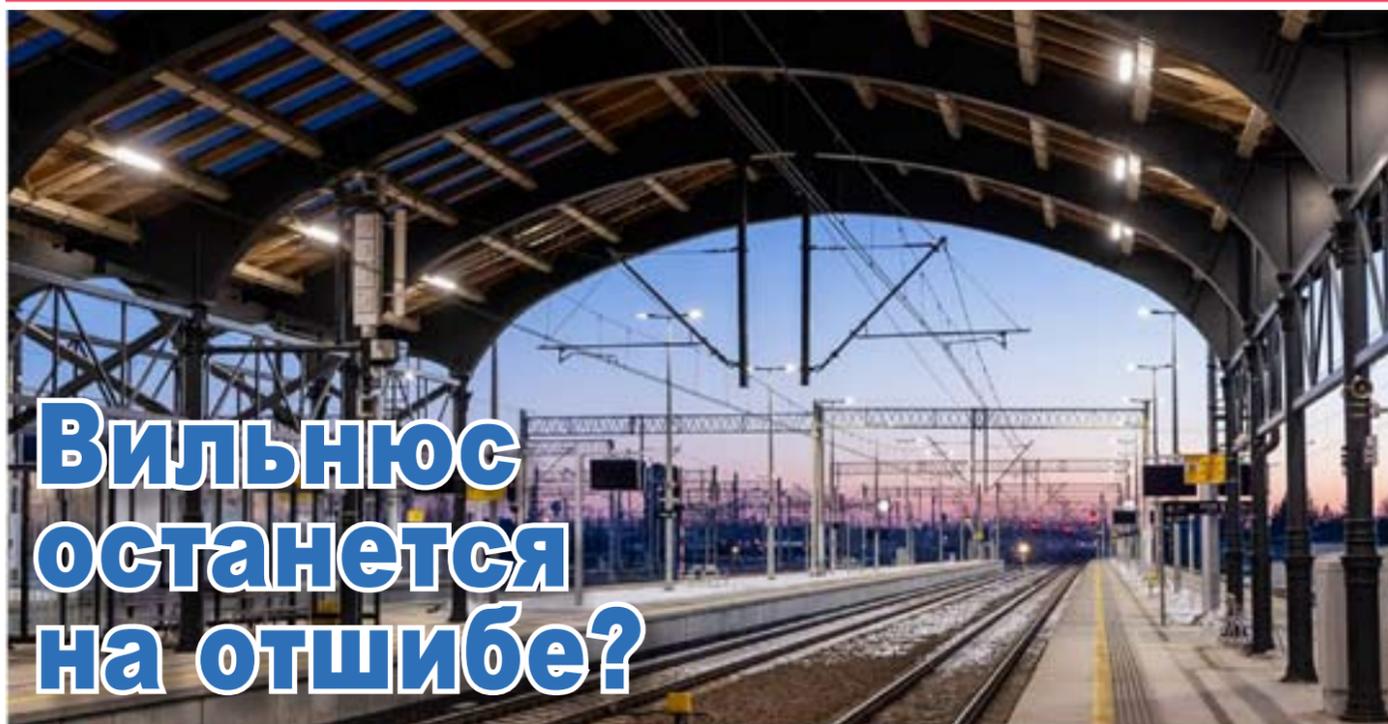
www.obzor.lt

2025

19 – 25
июня

№ 25 (1484)

1,70 евро
(в редакции - 0,80 евро)



Вильнюс останется на отшибе?

Даже далёкие от реальной экономики на большом – государственном – уровне, наверняка, прекрасно понимают её суть: любой проект или крупный объект это как ступенька к чему-то оправданно разумному.

Неважно, кто вкладывает средства в любое дело, частник или государство, каждый из них надеется, что инвестиции удовлетворят потребности общества и позволят на этом ещё и заработать неплохо. И все, по идее, должны быть довольны – и те, кто вкладывает деньги, и те, кто пользуется результатом таких инвестиций.

На примере железнодорожной магистрали Rail Baltica, которую Евросоюз решил строить ещё в 2011 году, это должно выглядеть как быстрое пассажирское сообщение жителей стран Балтии со странами-старожилами Евросоюза, выгодные грузоперевозки и, конечно же, новые рабочие места, новые поступления в госбюджет.

К слову, сегодня, пожалуй, стоит уже напомнить, что проект Rail Baltica был задуман как быстрая двухпутная (!) железнодорожная магистраль с максимальной проектной скоростью пассажирских перевозок 249 км/час и грузовых перевозок 120 км/час.

Полностью электрифицированная новая линия будет работать на европейской колее с шириной 1435 мм. В странах Балтии запланировано семь железнодорожных станций: Таллин, Пярну, Рига-Центральная, Рига-Аэропорт, Панявежис, Каунас, Вильнюс, а также три мультимодальных грузовых терминала в каждой из стран: Мууга, Саласпилс, Каунас.

Кстати, о военном значении этой магистрали пошли разговоры ещё в 2015 году. Это уже потом, в декабре 2022 года, координатор проекта Rail Baltica в Еврокомиссии Катрин Траутманн заявила, что война России против Украины коренным образом изменила функцию Rail Baltica – проект стал важным не только для региональной экономики, но и для обороны.

Поначалу проект в СМИ освещался исключительно позитивно. Потом стали то и дело появляться сообщения об удорожании проекта, о запаздывании с его реализацией: совсем недавно ещё говорилось, например, что поезда помчат по правильным рельсам уже в 2026 году. А теперь срок сдвинулся к 2030 году. И то без каких-либо твёрдых гарантий, что это последний раз. В Латвии, например, с этим проектом большие проблемы.

«Представьте себе, изначально в 2011 году пассажиропоток Rail Baltica планировался на уровне 3,26 млн пассажиров к 2040 году. В последних документах за 2024 год вы найдёте уже 51 млн пассажиров - к 2056 году», - обратил внимание в марте нынешнего года латвийский политик Андрис Кулбергс на портале Pietiek.com.

«Никто не может объяснить, как может быть такой разброс в данных. Но я могу: это данные, которые были приведены для того, чтобы сделать проект Rail Baltica прибыльным при стоимости, которая и так трагически высока. Это необходимо для того, чтобы получить поддержку ЕС, потому что ЕС не будет финансировать убыточный проект», - писал А.Кулбергс. - В результате завышенные пассажиропотоки выливаются и в технические требования, ведь для того, чтобы обслуживать такое количество пассажиров, необходимо строить здания, станции, терминалы».

К слову, депутат Сейма Латвии Андрис Кулбергс возглавлял парламентскую комиссию по расследованию дела Rail Baltica, но даже при его осведомлённости у него остаётся очень много вопросов.

Большой ясностью, похоже, не может ныне похвастаться и Литва. Вот на прошлой неделе министр транспорта Литвы Эугениус Сабутис заявил, что не будет добиваться европейского финансирования для участка железной дороги Rail Baltica до Вильнюса, поскольку Евросоюз не готов выделять средства на нашу, литовскую, часть проекта.

Мало того, министр новостной службе TV3 также сообщил, что необходимые средства на оборудование евроколеи между Каунасом и Вильнюсом не заложены также и в государственном бюджете Литвы.

«Если строить Rail Baltica в большем масштабе, то дополнительное финансирование может приблизиться к четырём миллиардам евро. Это огромная сумма, но сегодня у нас такой суммы нет, и Евросоюз не готов выделить её специально на этот проект», - сказал Сабутис.

«Инициативу в отношении финансирования должны проявить мы. Но сегодня я не хочу её проявлять, поскольку всё же основное сосредоточение - пока на сообщении Таллин - Варшава», - отметил министр транспорта.

По его словам, старая железнодорожная колея между Каунасом и Вильнюсом в настоящее время функционирует хорошо и вполне пригодна для сообщения.

«Определённо, рано или поздно придётся менять её на европейскую колею. Но ответ на этот вопрос – позже», - сказал Сабутис.

Примечательно, что в некоторых странах ЕС (Финляндия, Испания, Португалия) ширина имеющейся там железнодорожной колеи отлична от условно общих стандартов стран ЕС, но пока что-то не слышно, будто упомянутой троице это как-то мешает.

Что же касается финансирования трассы правильной ширины между Вильнюсом и Каунасом, то мэр Вильнюса Валдас Бенкункас в интервью TV3 News назвал отказ от него «большим предательством и отступничеством от Вильнюса».

Как сообщало агентство BNS, в конце мая министры транспорта Литвы, Латвии и Эстонии подписали совместное заявление, согласно которому страны Балтии будут совместно вести переговоры о долгосрочном финансировании ЕС и дополнительных источниках финансирования для ускорения строительства Rail Baltica.

А ранее Сабутис говорил, что заимствование для проекта рассматривается с гарантией того, что кредит будет погашен из будущего финансирования от ЕС.

В феврале этого года руководитель компании Rail Baltica statyba Арениус Яцкус сказал BNS, что участок от Каунаса до Вильнюса не будет сдан в эксплуатацию до 2030-х годов, когда Литва планирует завершить строительство основной линии.

Хотя эта часть проекта может быть реализована и быстрее, если будет договорено о партнёрстве с частным сектором, а также временно может быть установлен механизм переменной колеи.

В совместном отчёте, опубликованном в июне прошлого года, аудиторы стран Балтии заявили, что для реализации запланированных работ в трёх наших странах может потребоваться ещё 10-19 млрд евро, а в одной только Литве – 8,7 млрд евро.

Премьер-министр же Литвы Гинтаутас Палуцкас говорил, что на весь проект Rail Baltica в настоящее время не хватает около 11 млрд евро.

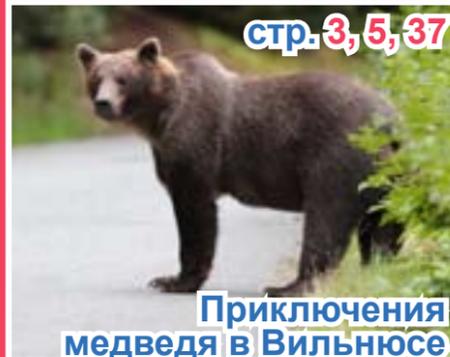
По данным LTG Infra, Литва, как сообщает BNS, на данный момент обеспечила себе 1,6 млрд евро финансирования проекта Rail Baltica, из которых 289,6 млн евро уже использовано, 250,5 млн евро из них пошло на строительные работы.

Весь проект Rail Baltica, соединяющий страны Балтии с Европой, нынче планируется завершить в 2030 году, а железнодорожные пути Литвы и Польши, как ожидается, будут соединены в 2028 году.

Впрочем, в мае стало известно, что Латвия, возможно, и не успеет завершить свою часть трассы к 2030 году. В Риге считают более реалистичным сроком 2035 год.

Дмитрий ЗАХАРОВ

В номере:



стр. 3, 5, 37

Приключения
медведя в Вильнюсе

А также:

Телепрограммы

с понедельника по воскресенье

Кроссворды, сканворды,
судoku, головоломки

Наш календарь

- 21** июня - Международный день йоги. Международный день празднования солнцестояния. Всемирный день гидрографии. Международный день скейтбординга. Всемирный день гуманизма. День селфи.
- 22** июня - День памяти и скорби - день начала Великой Отечественной войны (1941 год).
- 23** июня - Международный Олимпийский день. День балалайки - международный праздник музыкантов-народников. Международный день вдов. День июньского восстания в Литве. Иванова ночь.
- 24** июня - Йонинес (Расос) в Литве. Рождество Иоанна Крестителя у западных христиан.
- 25** июня - День моряка (День мореплавателя). День дружбы и единения славян.
- 26** июня - Международный день борьбы с употреблением наркотиков и их незаконным оборотом. Международный день в поддержку жертв пыток. Новый год по Хиджре у мусульман.
- 27** июня - Всемирный день рыболовства. День микро-, малых и средних предприятий.

**Охлаждённые куски
камчатской радужной
форели, 1 кг**

Только 9,99 €

Акция действительна с 18 по 22 июня
Только в отделах охлажденной рыбы
больших магазинов NORFA