



Издаётся с 17 января 1997 года  
Выходит по четвергам

www.obzor.lt

2025

25 сентября –  
1 октября

№ 39 (1498)

1,70 евро  
(в редакции - 0,80 евро)



## Плюс электрификация всего пути

Прежде чем приступить к изложению очередной статьи, которую в прежние времена называли передовицей, поскольку она была «впереди» всей газеты, хотелось бы обратить внимание читателей на то, что у газеты, выходящей раз в неделю, есть своя специфика, в том числе и в отношении передовиц.

В редакции «Обзора» при выборе очередной темы для будущей статьи учитывают не только то, насколько она актуальная в день выбора, то есть в конце недели перед выпуском свежего номера, но и то, насколько она будет актуальна в тот день, когда читатель возьмёт газету в руки.

Но в этот раз в редакции решили пойти другим путём: обратить внимание на то, что в четверг, 25 сентября, а тем более в последующие дни про выбранную нами тему наверняка никто уже и не вспомнит.

На прошлой неделе представители Литвы, Латвии и Эстонии в литовской столице подписали соглашение об электрификации железной дороги европейской колеи Rail Baltica. Стоимость данного проекта - 1,77 млрд евро (без НДС).

Подчеркнём: не всей железной магистрали, а именно её электрификации.

Сразу после этого знаменательного события (подписания, а не электрификации) руководитель совместного предприятия стран Балтии RB Rail Марко Кивила сообщил журналистам, что в общей сложности будет электрифицировано 2,4 тысячи километров железной дороги, установлено 50 тысяч опор и 10 электростанций.

«В соглашении мы обязались завершить первый этап проекта в 2030 году – это цель, которую мы преследуем во всех трёх странах. Этот контракт будет сопряжён с вызовами», – сказал М.Кивила, не уточняя, какие же именно вызовы он имеет в данном случае в виду.

Только в Литве стоимость работ по электрификации составит 818 млн евро.

Входят ли в эту сумму работы на участке Вильнюс – Каунас никто не стал отдельно оговаривать. Возможно, потому, что и сегодня по нему ездят электропоезда. Так что, не исключено, что дополнительных вложений сюда почти и не потребуются.

Вот только в июне 2025 года министр транспорта Литвы Эугениус Сабутис говорил о том, что участок железной дороги европейского стандарта Rail Baltica до Вильнюса будет построен после 2030 года, когда будет завершено строительство основной линии.

А до строительства участка европейского стандарта между Вильнюсом и Каунасом будет использоваться механизм сменных рельсов.

Если кто не сталкивался с этим термином раньше, поэтому может подумать, что всякий раз перед проездом поезда с осями другой ширины рельсы будут укладывать заново, но не стоит беспокоиться: на насыпи уже лежат рядышком две колеи разной ширины. Следовательно, поезда будут пускать по тому пути, какой им нужен.

Вот только тогда, в июне, Э.Сабутис попутно заметил, что участок Rail Baltica до Вильнюса будет построен, как только будет обеспечено необходимое финансирование после завершения строительства основной линии.

Одним словом, всё будет, если будет достаточно денег. А пока колея неправильной ширины будет исправно использоваться литовскими железнодорожниками.

Возможно, именно этот вызов (наличие не ожидаемых, а уже имеющихся на руках средств) и подразумевал М.Кивила, говоря об электрификации магистрали.

Но поводом для передовицы послужил не только данный факт.

Автор этих строк лет десять назад (за давностью лет точная дата уже подзабылась) присутствовал на открытой части заседания RB Rail, проходившего в конференц-зале вильнюсской гостиницы Best Western, то есть совсем рядом с редакцией «Обзора».

Тогда журналисты прослушали небольшую лекцию о всевозможных успехах в рамках реализации данного проекта, но потом, спустя какое-то время, просочилась информация о разногласиях в руководстве этого общепалтийского органа.

В Литве, в основном говорилось о претензиях к главе RB Rail Байбе Рубесы, а в

Латвии больше на слуху была версия самой Байбы Рубесы, утверждавшей, что Литва и Эстония стараются тянуть одеяло на себя (использовать евросоюзные деньги, прежде всего, в интересах своей страны, а не проекта в целом).

Латвийский портал Delfi в феврале 2018 года потом опубликовал большое интервью, где, в частности, были такие слова: «Латвия, Литва и Эстония демонстрируют хроническую неспособность работать вместе и ставить общие интересы над частными. Интервью на Delfi TV началось с обмена риторическими вопросами. Один из них из уст Байбы Рубесы звучал так: «Назовите мне хоть один совместный проект стран Балтии, который закончился успешно?».

Если кто-то из читателей «Обзора» уже успел решить, что наша статья посвящена только этому выводу, то он явно поторопился.

«Обзор» просто в очередной раз поднимает тему личной ответственности политиков и чиновников, которым государство доверяет реализацию больших проектов за счёт не менее большого финансирования из кармана налогоплательщиков. И речь в данном случае идёт не только и не столько о Rail Baltica.

И тот факт, что львиную долю финансирования данного проекта обеспечивают деньги Евросоюза, ничего не меняет: эти средства тоже представили налогоплательщики стран ЕС, в том числе и Литвы.

Кстати, общая стоимость проекта Rail Baltica на сегодняшний день оценивается примерно в 15,3–15,4 млрд евро для первого этапа, который планируется завершить к 2030 году. Однако общие затраты на весь проект (включая второй этап после 2030 года) могут достичь 23,8 млрд евро или более.

Сроки запуска магистрали Rail Baltica переносились уже не раз. Нынче старт действительно намечен на 2030 год. Хотя уже сейчас Латвия заявляет, что, возможно, и не успеет завершить свою часть трассы к 2030 году. В Риге считают более реалистичным сроком 2035 год.

Не получится ли так, что магистраль будет электрифицирована к 2030 году, а вот рельсы на ней к тому времени будут не везде?

Дмитрий ЗАХАРОВ

### В номере:

стр. 18, 23



Богиня  
музыкального гения

### А также:

## Телепрограммы

с понедельника по воскресенье

Кроссворды, сканворды,  
судоку, головоломки

### Наш календарь

26 сентября - Европейский день языков. Международный день борьбы за полную ликвидацию ядерного оружия. Всемирный день контрацепции.

27 сентября - Всемирный день туризма. День астрономии. Воздвижение Честного и Животворящего Креста Господня у православных. День социальных работников в Литве.

28 сентября - День основателя Вильнюса, Великого князя Литовского Гядиминаса. День машиностроителя. Международный день глухих. Всемирный день борьбы против бешенства. День рождения Конфуция в Китае. День памяти жертв Тускуленай.

29 сентября - Всемирный день сердца.

30 сентября - Международный день переводчика. День уютного вязаного пледа.

1 октября - День образования КНР. Международный день пожилых людей. Международный день музыки. День саке в Японии. Всемирный день вегетарианства.

2 октября - Международный день ненасилия. Международный день социального педагога. Ганди Джаянти - день рождения Махатмы Ганди. День ангела-хранителя, или День полиции в Литве. Йом Киппур (Йом Кипур).

## NORFA

**Неразрезанное солёное филе атлантического лосося с кожей, 1 кг**

**Только 12,99€**

Акция действительна с 24 по 28 сентября  
Только в отделах свежезамороженной рыбы  
магазинов NORFA

