

«RAIL BALTICA 2» – БУДУЩИЙ МОСТ МЕЖДУ БАЛТИЙСКИМИ НАРОДАМИ

28 октября 2014 года был дан официальный старт проекту «Rail Baltica 2», который соединит страны Балтии железной дорогой европейской колеи. В тот день в столице Латвии Риге был подписан договор об учреждении совместного литовско-латвийско-эстонского предприятия «RB Rail», ответственного за координацию и администрирование международного проекта. Беседовавшие с журналом BRM эксперты дали положительную оценку объединившим свои силы для совместного проекта Литве, Латвии и Эстонии, однако вместе с тем подчеркнули, что это – только начало огромной работы.

Третьей частью акций предприятия будет владеть патронируемое АО «Летувос гляжинкяляй» предприятие «Rail Baltica статиба», двумя другими в равных долях – латвийское предприятие «Eiropas Dzelzcela Linijas» и эстонское «Rail Baltic Estonia». Создание совместного предприятия «RB Rail» было необходимо, прежде всего, для того, чтобы Европейской Комиссии своевременно были представлены документы для получения финансирования из европейских фондов.

Совместное предприятие «RB Rail» будет действовать в Риге. Об учреждении совместного предприятия эстонцы, латыши и литовцы договорились ещё в июне 2014 года. Некоторое время подписание договора откладывалось. Например, министр транспорта и коммуникаций Литвы Римантас Синкявичюс раньше ожидал, что договор будет подписан в августе, позднее его подписание было запланировано на сентябрь. Процесс тормозила Эстония, не спешившая учредить своё предприятие.



СБЛИЗИТ ЭСТОНЦЕВ, ЛАТЫШЕЙ И ЛИТОВЦЕВ

В разговоре с журналистом BRM Р. Синкевичюс сказал, что создание «RB Rail» является большим началом пути транспортников стран Балтии. «Я говорил уже и в Риге во время подписания документа о создании совместного предприятия, что без начала никогда не будет и конца. Думаю, что «RB Rail» является первым, но крайне важным шагом. Теперь нас ожидает работа, связанная с подачей заявок на получение помощи Европейского Союза, началом планирования и проектирования территорий и так далее. Работы у нас действительно будет – и надолго», – утверждал министр транспорта и коммуникаций Литвы.

Созданию «RB Rail» был рад и патриарх транспорта Литвы, бывший руководитель компании «Летувос гяляжинкялай» Йонас Биржишкис. «Я всегда высказывался за то, чтобы Литва железнодорожными путями была не просто так, а надежно соединена с остальной частью Европейского Союза. Если уж мы почти четверть века являемся



Spalījau buvo atlikta 50 proc. projekto „Rail Baltica 1“ tiesimo darbū. / В октябре уже было выполнено 50 % работ по прокладке «Rail Baltica 1».

частью Сообщества, то у нас должна быть и надежная инфраструктура, которая связала бы нас. Это и газопроводы, и смычки между электросетями, и сухопутные пути, и железные дороги», – говорил собеседник журнала BRM.

Й. Биржишкис уверен, что с появлением железной дороги европейской колеи «Rail Baltica», которая соединит столицы стран бассейна Балтийского моря – от Берлина до Хельсинки, значительно оживятся экономические связи между Западной Европой, Поль-

шей, странами Балтии и даже расположенным глубже на Востоке государствами. «По своим объемам железнодорожные грузоперевозки заметно превосходят другие виды транспорта во всем мире. И страны Балтии, соединенные скоростной железной дорогой, станут ближе друг к другу, их хозяйствственные отношения станут еще теснее. Важно и то, что, сев на поезд в Литве, литовцы, в конце концов, колеей «Rail Baltica» смогут достичь любого места в Европейском Союзе. Теперь чаще всего поездки со-

Stasys Dailydka: „Pradėjus veikti Palemono intermodaliniam terminalui, jau po kelerių metų į Kauną atkeliaujančių krovinių metinis kiekis galėtų paaugti iki kelių milijonų.” / Стасис Дайлидка: «После начала эксплуатации интермодального терминала в Палемонасе уже через несколько лет годовое количество прибывающих в Каунас грузов могло бы возрасти до нескольких миллионов».

вершаются на самолётах и личных автомобилях, но такой способ путешествия дорог. Создание «RB Rail» означает начало реального соединения железнодорожной системы стран Балтии с железными дорогами Сообщества. Строительство «Rail Baltica» должно больше сблизить и три балтийских народа, которые до этого времени не осуществляли вместе таких крупных совместных проектов, а экономические цели преследовали по отдельности», – отметил Й. Биржишкис.

Общая длина трассы «Rail Baltica» в Литве должна достигать около 360 км (с веткой на Вильнюс – 460 км), в Латвии – немногим более 300 км, в Эстонии – около 300 километров. Согласно различным подсчетам, общая стоимость проекта будет составлять 13–18 млрд. литов. Европейская Комиссия могла бы профинансировать 85 % стоимости проекта. Железная дорога европейской колеи соединит Хельсинки, Таллин, Ригу, Каунас, Вильнюс и Варшаву с продолжением до Берлина.

ПРОРЫВ – ПОСЛЕ ВКЛЮЧЕНИЯ В ПРОЕКТ ВИЛЬНЮСА

По словам министра транспорта и коммуникаций Литвы Р. Синкевичюса, основными функциями предприятия «RB Rail» являются подача заявок на получение



финансовой помощи ЕС и координирование строительства «Rail Baltica 2». «И то не полностью», – беседуя с журналистом BRM, добавил министр.

Ещё до учреждения «RB Rail» советник Отдела по связям с общественностью Министерства экономики Эстонии Расмус Рууда отметил, что важно как можно скорее создать совместное предприятие, поскольку до 31 июля 2015 года необходимо подать заявку в Европейскую Комиссию, которая могла бы финансировать до 85 % стоимости проекта. По словам министра транспорта Латвии Аириса Матиса, имеется вероятность того, что новое «RB Rail» подаст заявку ещё в конце нынешнего года или в начале 2015-го. «Это важная задача совместного предприятия и сложная работа, которая должна быть выполнена за короткое время. Нам не может не повезти, ведь если заявка не будет подана нами на

этот этапе (имеется в виду завершающийся финансовый период ЕС 2007–2013 гг.), то в будущем нам придется соперничать с другими проектами, и мы потеряем выделенные деньги», – сказал Р. Рууда.

Эстонцы долго сопротивлялись включению в проект «Rail Baltica 2» железнодорожной ветки в направлении столицы Литвы, соседи, по сути дела, лишь в последнюю минуту учредили общество «Rail Baltic Estonia», представляющее их интересы в совместном эстонско-латвийско-литовском предприятии. Эстония заверяла, что ей непонятна позиция Литвы, когда вначале представители нашей страны согласились прокладывать «Rail Baltica» только через Каунас, а позднее стремились присоединить к ней ещё и Вильнюс. А литовцы удивлялись, почему, присоединяя к европейской колее столицы всех участвующих в проекте стран, Вильнюс хотят оставить в стороне.

Эстония утверждала, что согласится на участие в проекте «Rail Baltica» только в том случае, если международные консультанты подтверждают пользу для проекта ветки на Вильнюс. В конце октября проводившая исследования международная компания «Аесом» именно это и сделала. Её эксперты подтвердили, что ветка Каунас – Вильнюс является экономически выгодной и будет стоить около 850 млн. евро (2,9 млрд. литов). «Экономическая рентабельность проекта возрастет – ветка будет генерировать дополнительные пассажиропотоки, а соотношение предоставляемой пользы и расходов увеличится», – сказал руководитель компании «Аесом» в странах Балтии Арнис Какулис. Вскоре после оглашения выводов исследования эстонцы учредили своё предприятие «Rail Baltic Estonia».

Литва уже прокладывает первый отрезок «Rail Baltica I» от литовско-польской границы до Каунаса. Работы идут без перебоев – в декабре будет выполнено 62 % всего объема работ. Крайний срок завершения работ по строительству железнодорожного участка с европейской колеей – до июля 2015

года. Как сказал журналу BRM министр транспорта и коммуникаций Литвы Р. Синкявичюс, работы над «Rail Baltica 2», за исключением ветки Каунас – Вильнюс, должны быть выполнены до 2024-го. «Ещё через год между литовско-польской границей и Таллином должны курсировать поезда. Для всех трёх стран Балтии это будет далеко не лёгкий период», – отметил собеседник BRM.

«Ближайшая работа предприятия «RB Rail» – до 26 февраля 2015 г. подать Европейской Комиссии заявку на финансирование «Rail Baltica», – говорит Даийюс Будрис, руководитель «Rail Baltica статиба», являющегося участником совместного предприятия.

По его словам, пока не ясно, о каком объеме финансовой помощи пойдет речь, так как учрежден-

ное предприятие будет решать, для каких отрезков трассы на данном этапе необходимо просить финансирования.

Работы по прокладке ответвления на Вильнюс могут запоздать, поскольку до сих пор не решен вопрос финансирования проекта. Звучат предположения о том, что, скорее всего, европейское финансирование этой ветки будет получено уже из следующего финансового периода ЕС 2014–2020 годов.

ПОЛЬЗА ОЧЕВИДНА УЖЕ СЕГОДНЯ

До завершения проекта «Rail Baltica I» остается чуть больше полугода, а исполнитель проекта компания «Летувос гляжинкялай» уже подсчитывает будущую пользу. «Открытый отрезок европейской железной дороги дополнит VIII трансъевропейский транспортный коридор, который начинается в Роттердаме (Голландия) и после прокладки «Rail Baltica I» достигнет Каунаса. С появлением «Rail Baltica 2» коридор протянется до Хельсинки (Финляндия). Уже теперь по коридору из Познани (Польша) в Смоленск (Россия) контейнерным поездом «Шяштокай Экспресс» мы перевозим 0,5 млн. тонн грузов в год, хотя мешает строительство пути, и пропускная способность грузового терминала в Шяштокай также не слишком велика», – рассказал журналу BRM генеральный директор «Летувос гляжинкялай» Стасис Даилинка.

По его мнению, многое изменится к лучшему с началом ввода в действие интегрального терминала в Палямаисе (Каунас), к которому подведена колея «Rail Baltica». В Палямаисе будет возможно очень быстро и в большом количестве перегружать контейне-

„Artimiausias įmonės „RB Rail“ darbas – iki 2015 m. vasario 26 d. Europos Komisijai pateikti paraišką dėl „Rail Baltica“ finansavimo“, – sakė bendros įmonės dalininkės „Rail Baltica statyba“ vadovas Dainius Budrys / «Ближайшая работа предприятия «RB Rail» – до 26 февраля 2015 г. подать Европейской Комиссии заявку на финансирование «Rail Baltica», – говорит Даийюс Будрис, руководитель «Rail Baltica статиба», являющегося участником совместного предприятия.



AKTUALIJOS / ЭТО АКТУАЛЬНО

ры с прибывших по европейской колее платформ на платформы поездов, следующих по колее российского стандарта, и наоборот. «Я полагаю, что после начала эксплуатации интермодального терминала

в Палямонасе уже через несколько лет годовое количество прибывающих в Каунас грузов могло бы возрасти до нескольких миллионов, а еще через несколько лет – и до 5 млн. тонн в год. Это составляет

около 10 % нынешнего грузооборота компании «Летувос гяляжинкялай», – отметил С. Дайлидка.

Видмантас Ужусетис

Фото Риты Станкевичюте, Ромаса Юргайтиса и архива BRM