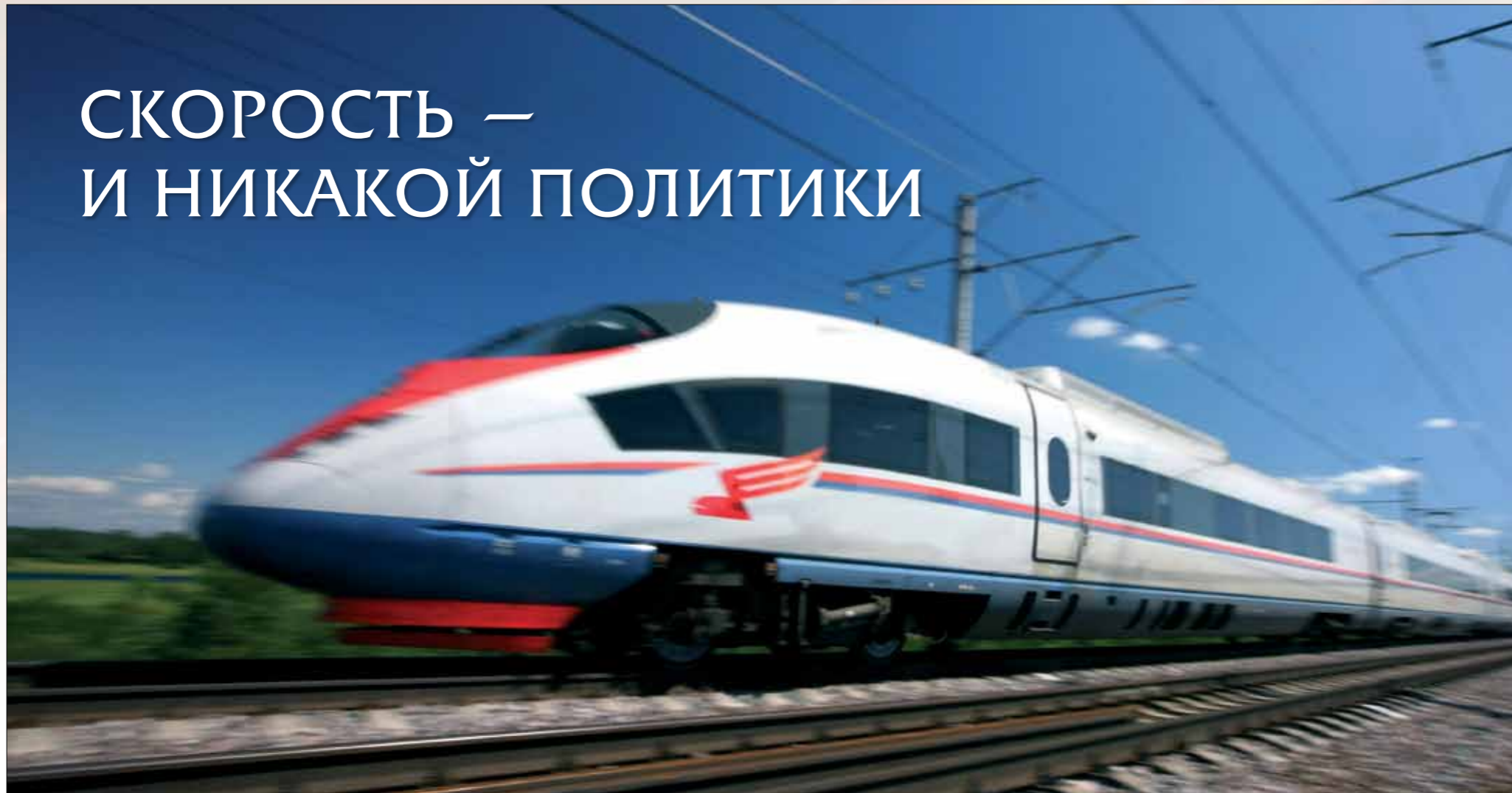


# СКОРОСТЬ – И НИКАКОЙ ПОЛИТИКИ



**П**ути сообщения между государствами – те вены, по которым каждодневно и ежечасно пульсирует энергия взаимовыгодных отношений. Так происходит и между Латвией и Россией, хоть иногда и с трудом. Об этих непростых взаимоотношениях можно судить по визиту в Латвию министра транспорта России Игоря Левитина, его встречам с руководителями министерств и ведомств Латвии. Представляем вниманию читателей две точки зрения на проблему развития межгосударственных путей сообщения.

## ИГОРЬ ЛЕВИТИН, министр транспорта России

Как бы стараясь расставить все возможные точки в диалоге Россия – Латвия, министр российского транспорта сразу определил формат диалога, пояснив, что обе стороны рассматривают только транспортное сообщение между странами. И в этой сфере нет и не должно быть никаких элементов политики.

Торговый оборот Латвии и России в прошлом году вырос на 42%, составив 6,4 млрд долларов США (3,2 млрд латов). Эти данные министр транспорта Игорь Левитин привел уже после встречи со своим коллегой – министром экономики Латвии Артисом Кампарсом.

Левитин напомнил, что состоявшийся в декабре минувшего года визит президента Латвии Валдиса Затлерса в Москву, во время которого был

подписан ряд межгосударственных договоров, вывел отношения между Латвией и Россией на новый уровень. Министр уверен, что латвийско-российские отношения имеют большой потенциал. И это действительно так. К примеру, пассажиропоток в

*Соседей, как известно (впрочем, как и родителей), не выбирают. Следовательно, надо и впредь стремиться к взаимопониманию и сохранению исторического и культурного наследия.*

прошлом году составил почти 500 тыс. человек. При этом по железной дороге было перевезено почти 250 тыс. человек, на автомобильном транспорте 130 тыс., а самолетами – 60 тыс. пассажиров. И эти цифры, по мнению Игоря Левитина, в 2011 году будут иметь только одну тенденцию – к росту.

За счет чего подобное ускорение? Российский министр исключает наличие некоего универ-

сального фактора. Тут, по его словам, налицо совокупность причин. Во-первых, увеличение пассажиропотока объясняется тем, что после визита в Москву Валдиса Затлерса значительно улучшилась атмосфера не только государственных, но и чисто человеческих взаимоотношений.

Во-вторых, сложившиеся традиции добрососедства. Соседей, как известно (впрочем, как и родителей), не выбирают. Следовательно, надо и впредь стремиться к взаимопониманию и сохранению исторического и культурного наследия. Кроме того, заманчивые предложения исходят и от латвийских предпринимателей для их потенциальных партнеров на востоке. Поэтому нет ничего удивительного в том, что бизнес-сообщество заинтересовано в полномасштабном передвижении людей и грузов между Латвией и Россией. А это, естественно, способствует модернизации и дальнейшему развитию транспортного сообщения между РФ и всеми странами Балтии.

Игорь Левитин подчеркнул, что речь идет не только о совершенствовании пассажирского сообщения. Устарели и система межгосударственного путепровода, и вся его инфраструктура в целом, полагает российский министр.

Обратите внимание, напомнил он, на колоссальные очереди грузовиков на обеих границах. Таможня, несмотря на новые методы обслуживания грузопотока, тоже зачастую не всегда справляется с объемом взаимных перевозок.

По существу, аналогичная ситуация складывается и на железнодорожном транспорте. Колея, проложенная еще в начале прошлого века, безнадежно устарела, несмотря на стремление транспортных служб поддерживать ее в рабочем состоянии. До сих пор между Москвой и Ригой (расстояние более

900 километров) есть участки, по которым составы идут лишь по одной колее. Более того, не везде на маршруте используется и электрическая тяга.

Вот почему сегодня актуальным становится вопрос о строительстве скоростной магистрали. Решение этой глобальной задачи позволит стремительно увеличить грузопоток между двумя соседними странами.



Министр обратил внимание и на тот факт, что РФ постоянно наращивает экспорт своих товаров в различные страны. Цепочка «железная дорога – порт – паром» сегодня особо востребована на внутреннем и внешнем рынках. Вот почему, утверждает Левитин, доставка продукции к морским причалам на Балтике, как и их отправка по существующим магистралям, требуют новых технических и технологических решений.

Отвечая на упреки отдельных масс-медиа о политической, а не экономической подоплеке новых проектов между Россией и Латвией, Игорь Левитин откровенно признал, что база проекта скоростного железнодорожного коридора Москва – Рига позволяет реализовывать его по модели частно-государственного партнерства, а не исключительно за государственный счет.

Здесь все надо просчитать, согласился российский министр. Если выгодно строить дорогу, соединяющую Западную Европу с Балтией, то, несомненно, ее и надо строить. Словом, все преимущества и недостатки в наших транспортных отношениях, как и их разрешение зависят исключительно от нас самих. Будет политическая и экономическая воля развивать эти отношения – будут у нас и скоростные дороги, и современный транспорт, а значит, и новые виды услуг, иные объемы перевозок и новые туристические маршруты и доходы...

### УЛДИС АГУЛИС, министр сообщений Латвии

Сложность взаимоотношений двух стран в сфере транспорта связана прежде всего с неразвитостью инфраструктуры. Именно здесь предстоит еще многое сделать.

Само собой разумеется, что сегодня важен вопрос, который наши страны пытаются решить быстро и качественно – строительство четырехполосной шоссейной дороги от Риги до Москвы. С продолжением этого маршрута до латвийских портов Лиепая и Вентспилса. Это задача непростая, но решаемая. Общие затраты со стороны Латвии на реконструкцию составят 96,7 млн латов. 15% затрат по проекту планируется покрыть из государственного бюджета, а 85% – из Фонда выравнивания Евросоюза. Но вопрос этот еще пока не решен. Строительство дороги Рига – Москва – проект не на один день. И реализовывать его придется с учетом тех тенденций, которые происходят в мире. То есть необходимо постоянно рассматривать возможные перспективы развития проекта. Тем более, что таких дорог в последнее время вообще не строилось.

Требует коренной перестройки и железнодорожное сообщение.

Улдис Агулис высказал озабоченность тем, что пропускная способность железной дороги на

прямом коридоре Рига – Москва уже близка к предельной и некоторые грузы направляются через Белоруссию, что удорожает перевозку. Ну а Латвия теряет клиентов.

В связи с попытками политизировать строительство как шоссейного пути, так и создания скоростной ветки железной дороги он заметил, что не следует после двадцати лет независимости и семи лет в ЕС оперировать абсурдными заявлениями о «руке Москвы». Это выглядит даже не как популизм, т.к. сегодня это просто смешно.

А все дело в том, что сейчас существуют два железнодорожных проекта, которые лоббируют разные экономические и политические группы. Как в Латвии, так и в Евросоюзе.

Первый из них – проект строительства железной дороги под названием Rail Baltica. На вопрос, про-

*Строительство трассы Рига-Москва – проект не на один день. И реализовывать его придется с учетом мировых тенденций.*

гнозируется ли сейчас на линии Rail Baltic грузопоток в объеме 8 пар поездов в сутки (условие экономической эффективности любой железной дороги), знающие эксперты ответили отрицательно. Оказывается, что пока можно рассчитывать на 2 пары поездов. А одна пара – это один миллион тонн. Большого пока нет и в ближайшее время не прогнозируется. Потенциальные транзитные грузы – это белорусские товары, идущие в эстонские порты, и немного товаров из эстонских портов в Белоруссию. В будущем это могут быть только скандинавские грузы, которые пойдут прямо на юг или тоже в Европу. Это в основном контейнерные поезда. Но, как говорят эксперты, в краткие сроки увеличение грузопотока Rail Baltica нереально.

Второй проект – это строительство железнодорожного скоростного полотна между Ригой и Москвой. Его реализация наконец-то поможет соединить Латвию с Россией надежным и, главное, скоростным железнодорожным сообщением. По этому маршруту планируется запустить скорые поезда типа «Сапсан». Интерес Латвии к проекту запуска скоростного поезда по маршруту Рига – Москва понятен. Этот поезд, не важно, как он будет называться в конечном варианте, действительно ускорит пассажиропоток между Россией и Латвией и оживит многие другие процессы, которые до времени были заморожены. К примеру, развитие инфраструктуры, создание ремонтной базы для этих составов. Что в конечном итоге приведет к уменьшению безработицы.

Несмотря на все жесткие заявления Латвия, тем не менее, начнет прокладку второго железнодорожного пути на маршруте Рига – Москва. Планируется на эти цели инвестировать более 50 млн латов. Будут, хоть и в меньших, чем планировалось ранее, темпах, продолжены работы по обновлению рельсового пути, созданию современной инфраструктуры.

Понятно, что реконструкция и строительство новых дорог – не самоцель. Жизнь сегодня выдвигает такие требования. И тот, кто опоздает с реализацией этих идей, тот может отстать навсегда. Тем более что, например, только квартальный грузооборот Рижского порта показывает довольно обнадеживающие результаты. Он вырос на 7,5%. И это, заметьте, за три месяца 2011 года. Больше всего в этом году перевалено сыпучих грузов – бо-

лее 4 млн тонн. Наливных грузов – более 2 млн тонн, генеральных грузов – почти 1,5 млн тонн.

И еще немаловажная деталь. Сегодня в Рижский порт приходят грузы для армии США, воюющей в Афганистане. По соглашению с Россией эти грузы можно перевозить через ее территорию. Что, в общем-то, и делается. Выгодно это всем. Конечно же цель начала таких сверхдальних перевозок – Казахстан, а далее Китай. Только вот опять проблема – малая пропускная способность латвийской, да и российской железной дороги.

С такой же ситуацией недавно столкнулись и немецкие железнодорожники. Все дело в том, что Европа сегодня тоже «больна» Китаем. А путь по железной дороге, несомненно, короче и дешевле. Но немецкие железнодорожники пускают пробные поезда через Белоруссию. Этот путь хоть и длиннее, но по крайней мере может пропустить все заявленные поезда. Вот в наши дни и вырисовалась задача латвийских транспортников – сделать путь через Латвию комфортным, скоростным и выгодным всем. Решаемо? Несомненно. Надо только отбросить в сторону обиды, а главное – политику, и тогда возобладает здравый смысл. А скорость принятия решений, как и скорость транспорта, значительно увеличится. В общем-то, к обоюдному удовлетворению.

**Валерий ГОРБОВ,  
Волдемар ЗАКС**