

КОЛЕСНИК К.Е., к. іст. н., доцент

Український державний університет залізничного транспорту

м. Харків, Україна

ПРОЕКТ RAIL BALTICA: РОЗБУДОВА ТА ГЕОПОЛІТИЧНЕ ЗНАЧЕННЯ

Проблеми перебудови інфраструктури на пострадянському просторі згідно з технічними вимогами Євросоюзу мають важливе значення для України. Взятий Україною курс на європейську інтеграцію вимагає від нашої держави проведення масштабної перебудови інфраструктури. Досвід країн Балтії, які вже давно є повноправними членами європейської спільноти, повинен дати Україні приклад проблем, з якими доведеться зіткнутись, та шляхів їх вирішення.

З іншого боку, подібні інфраструктурні проекти спрямовані не лише на вирішення суто економічних проблем, але й мають важливе геополітичне значення, сутність якого полягає у переході країн пострадянського простору від поля тяжіння Росії до європейської орбіти.

Одним з ключових інфраструктурних проектів Євросоюзу на пострадянському просторі є проект Rail Baltica. Це постійний проект залізничної інфраструктури, що зв'яже Фінляндію (на поромі), Естонію, Латвію, Литву та Польщу із залізничною лінією європейського стандарту. Його метою є надання пасажирських та вантажних послуг між країнами-учасницями та покращення залізничного сполучення між Центральною та Північною Європою. Крім того, він має стати каталізатором для побудови економічного коридору на північному сході Європи. Проект передбачає постійне залізничне сполучення з Таллінна (Естонія) до Варшави (Польща). Він складається із сполучень через Ригу (Латвія), Каунас та Вільнюс (Литва). Rail Baltica – один із пріоритетних проектів транспортного підрозділу Європейського Союзу Трансєвропейські транспортні мережі (TEN-T).

Вперше ідея проекту була озвучена в 1994 р. в політичному документі "Бачення і стратегія навколо Балтійського моря 2010" як важливий фактор просторового розвитку регіону.[1]

20-21 вересня 2001 р. ідея проекту «Rail Baltica» була включена до переліку пріоритетних проектів просторового планування Декларації Вісмара, підписаних міністрами держав Балтійського моря, відповідальних за розробку просторового планування, що було проаналізовано та визначено в звіті „Програма дій з просторового розвитку для регіону Балтійського моря” (VASAB 2010+).[2]

1 жовтня 2003 року проект Rail Baltica був включений до списку пріоритетних проектів відповідно до пропозиції, поданої Раді Європи Європейською Комісією.

У квітні 2004 р Європейський парламент і Рада Європи прийняли рішення про розробку проекту, який позиціонувався як пріоритетний проект TEN 27. Згідно з рішенням генерального директора ЄС з регіональної політики № 884/2004/ЄС було застосовано положення Співтовариства щодо розвитку TEN-T. [3]

Дослідження доцільності реалізації проекту Rail Baltica на замовлення Європейської комісії з листопада 2005 р. по грудень 2006 р. було виконано датською компанією COWI. У ньому були розглянуті загальна потреба і потенціал розвитку залізничної лінії; розроблені і оцінені варіанти реалізації проекту; визначені терміни, технічні параметри і організація будівництва.

Проведене дослідження констатувало, що Прибалтійські держави слабо використовують залізничний транспорт в зв'язках між собою і з іншими державами Євросоюзу. За оцінкою авторів дослідження, існуюча на даному напрямку мережу залізниць має низьку якість, рівень обслуговування, а швидкість руху поїздів також незадовільна. [4]

В результаті було прийнято рішення про створення проекту залізниці із європейською стандартною колією, яка повинна з'єднати Країни Балтії, Східну (Польща) та Західну Європу.

В жовтні 2013 року було прийнято рішення про збільшення кількості транс'європейських транспортних коридорів до 10, коридор №2 NorthSea-BalticCorridor був запланований за маршрутом Хельсінкі – Варшава – Антверпен. [5]

Бенефіціарами проекту Rail Baltica є міністерства трьох країн Балтії – Міністерство економіки та зв'язку Естонії, Міністерство транспорту Латвії та Міністерство транспорту та зв'язку Литви. У 2014 році вони створили спільне підприємство RB RAIL AS, яке буде головним координатором та виконавцем проекту з метою завершення залізниці та розвитку проекту Rail Baltica. Його основна діяльність – проектування, будівництво та маркетинг залізниці.

У 2017 році всі три парламенти Балтії ратифікували Міжурядову угоду щодо проекту Rail Baltica, підтверджуючи тим самим свою довгострокову прихильність до проекту Rail Baltica. [6]

Етап планування Rail Baltica проходив з 2010 по 2017 рік. На попередньому етапі обговорювалося близько 20 варіантів проекту. Після їх аналізу з оцінкою перспективних обсягів пасажирських і вантажних перевезень, розмірів інвестицій, наслідків впливу на довкілля з урахуванням узгодження проблем, пов'язаних з наявністю в регіоні залізничних колій з європейської і

російської шириною колії, до подальшого розгляду були залишені три інвестиційних пакета.

Перший інвестиційний пакет Rail Baltica I передбачав використання на основних ділянках залізниць трьох Балтійських республік колії шириною 1520 мм і лише на ділянці від Каунаса до литовсько-польського кордону будівництво нової лінії з європейської шириною колії, що працює на тепловозній тязі. На всій ділянці від Таллінна до Варшави мінімальна проектна швидкість руху поїздів була запланована на рівні 120 км/год. Крім того, передбачалось будівництво перевантажувальної станції на стику ліній з російської та європейської шириною колії або створення логістичного центру в районі Каунаса.

На виконання цього проекту відбулось будівництво європейської колії залізниць від польсько-литовського кордону до Каунаса в Литві. Вона була урочисто відкрита 16 жовтня 2015 року. Проект, який побудував одну колію європейської стандартної колії поряд із існуючими російськими коліями колії, коштував 380 млн євро. Лінія довжиною 119 км передбачає використання дизель-поїздів, пасажирські поїзди рухаються зі швидкістю до 120 км/год, а вантажні – до 80 км / год. Більш високі швидкості залежатимуть від майбутньої електрифікації та нової системи сигналів. У червні 2016 року Литовські залізниці та Przewozy Regionalne розпочали послугу пасажирських поїздів у вихідні дні між Каунасом та Білостоком.

В Естонії та Латвії реалізація проекту Rail Baltica I передбачала модернізацію існуючих залізничних ліній у регіоні. Російська колія довжиною 66 кілометрів від Тарту до Валги (на кордоні з Латвією) в Естонії була відремонтована між 2008 і 2010 роками. Робота виконана фінською групою VR за вартістю 40 млн. євро. Ділянка залізниці від м. Шяуляй до Латвії (з використанням широкої колії) була закінчена в 2015 році з вартістю 270 млн. євро. У Латвії завершено існуюче оновлення залізниці між Ригою та Валкою вартістю 97 млн. євро. ЄС вклав близько 25% вартості для трьох частин.

Другий та третій інвестиційні пакети – більш значущі по набору заходів щодо реалізації проекту Rail Baltica. На всьому протязі лінії від Таллінна до Варшави намічено реалізувати швидкість руху поїздів не менше 160 км/год. Передбачається використання лінії з європейської шириною колії на всій її довжині. Залізничну лінію між Таллінном і Ригою намічено прокласти по найкоротшому шляху через Пярну, а ділянку Рига-Каунас – також найкоротшим шляхом через Радвилишкіс. Від Каунаса до литовсько-польського кордону нова лінія буде забезпечувати швидкість поїздів до 200 км/год. Польська частина лінії через Елк вже модернізована і дозволяє

здійснювати рух поїздів зі швидкістю в 160 км/год, а ділянку від польсько-литовського кордону до Білостока електрифіковано.

Залізничний проект забезпечить інтермодальність та мультимодальність (тобто перевезення вантажу двома або більше способами транспортування). Rail Baltica включає плани щодо трьох мультимодальних вантажних терміналів, які будуть розташовані в гавані Мууга (Естонія), Саласпілсі (Латвія) та Каунасі (Литва). До проекту включені 7 міжнародних пасажирських станцій (у Таллінні, Пярну, Ризі, аеропорту Риги, Паневежисі, Каунасі, Вільнюсі) з потенційними регіональними станціями та сполученнями з аеропортами та морськими портами. [7]

Rail Baltica буде побудована як нова, загальнодоступна, швидка звичайна двоколійна (чотиримісна колія, якщо залізниця курсуватиме вантажні поїзди) електрифікована та обладнана ERTMS (Європейська система управління перевізним процесом на залізницях) залізнична лінія з максимальною швидкістю 249 км/год для пасажирських поїздів та 120 км/год для вантажних поїздів. На початковому етапі планується досягнення швидкості 160 км/год (в подальшому вона була скорегована до 120 км/год). Нова залізнична лінія буде спроектована колією 1435 мм.

Ділянку від Гельсінкі до Таллінна обслуговуватимуть існуючі комерційні пороми. У майбутньому запропонований Гельсінкі талліннський тунель може забезпечити залізничне сполучення між двома містами. Протяжність залізниці між Таллінном та Варшавою становитиме щонайменше 950 кілометрів. Загальна довжина залізничної частини Балтії складе 870 км. [8]

Аналіз витрат та вигід Rail Baltica Global Project був проведений експертами Ernst&Young та Atkins International, базуючись на керівних принципах Європейського Союзу, що доводить, що проект є фінансово здійсненним та життєздатним, а його вимірні переваги перевищать витрати. Згідно з дослідженням, проведеним компанією Ernst&Young, вимірні соціально-економічні вигоди оцінюються у 16,2 мільярда євро. Оцінений ефект мультиплікатора ВВП, який створив би Глобальний проект Rail Baltica, становить додаткові 2 мільярди євро. [9]

Плани побудови залізниці враховують екологічні фактори – уникнення заповідних зон, встановлення бар'єрів проти шуму, побудову спеціальних проходів для тварин.

Будівництво інфраструктури Rail Baltica розпочалось в 2019 році і повинно бути завершене в 2026 році.

Одним з пріоритетних проектів будівництва Rail Baltica є будівництво залізничної станції в аеропорту Риги. Станція магістралі Rail Baltica в міжнародному аеропорту Рига стане першим в країнах Балтії пересадочних

центром, що з'єднає високошвидкісний залізничний і повітряний транспорт. Активні будівельні роботи по проекту Rail Baltica почнуться в кінці 2020 року з станції Рига-Центральна. Міжнародний тендер, оголошений в листопаді 2019 р., передбачає поряд із зведенням самої станції спорудження залізничної ділянки довжиною 6 км, шляхопроводів, включаючи естакаду довжиною 113 м, під'їзних автодоріг. Підписання контракту, вартість якого оцінюється в 250-280 млн євро, намічено на кінець 2020 року, початок робіт – на 2021 рік. [10]

Разом з тим, будівництво проекту зіткнулось зі значними проблемами. Після парламентських виборів 2019 року Фінляндія призупинила свою участь в проекті Rail Baltica. [11] Часті зміни керівництва компанії АО RB Rail, яка здійснює будівництво, навіть примусили співробітників компанії звернутись з відкритим листом до прем'єр-міністрів та міністрів транспорту країн Балтії, вказуючи на недоліки в корпоративному управлінні та конфлікті інтересів керівників компанії. [12]

Значним ударом для будівництва стала епідемія коронавірусу, яка поставила під загрозу заплановані обсяги перевезення вантажів та пасажирів. Крім того, в ході будівництва виявилось, що запланованих видатків в розмірі 5,8 млрд євро недостатньо для завершення будівництва. Уряди країн Балтії були вимушені в 2020 році запросити у Євросоюзу додаткове фінансування проекту Rail Baltica в розмірі 664 млн євро. [13] Голосуванням 16 липня 2020 року Комітету Механізму підключення Європи (CEF), проекту Rail Baltica Global у країнах Балтії було надано додаткові 184 мільйони євро фінансування CEF, що будуть інвестовані в реалізацію проекту до 2024 року. На додаток до гранту ЄС на 184 мільйони євро для секцій Rail Baltica у країнах Балтії, 422 мільйони EUR було надано секціям Rail Baltica у Польщі. [14]

Таким чином, незважаючи на ряд об'єктивних і суб'єктивних проблем, масштабний інфраструктурний проект Rail Baltica, який має ключове значення для економіки країн Балтії, продовжує впроваджуватись. Успішне здійснення проекту сприятиме поглибленню інтеграції країн Балтії в європейську спільноту, швидкому економічному розвитку та збільшенню інвестиційної привабливості балтійських країн.

Список використаної літератури

1. «Vision and Strategies around the Baltic Sea 2010. Towards a Framework for Spatial Development in the Baltic Sea Region» (VASAB 2010). URL: <https://vasab.org/home/about/ministerial-conferences/tallinn-1994/>
2. 5th Conference of Ministers for Spatial Planning and Development, Wismar, 20-21 September 2001 URL: <https://vasab.org/home/about/ministerial-conferences/wismar-2001/>

3. TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK EUROPEAN COMMISSION TEN-T priority axes and projects 2005. URL:https://web.archive.org/web/20111118010338/http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/maps/doc/ten-t_pp_axes_projects_2005.pdf
4. New EU transport infrastructure policy – background. URL:https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/evaluation/railbaltica/concl_en.PDF
5. «Corridor descriptions - European Commission - Europa EU». URL:<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/tenders/doc/specifications/2013/s133-229455-appendix1-corridor-descriptions.pdf>
6. Agreement between the government of the republic of Latvia the government of the republic of Estonia, and the government of the republic of Lithuania on the development of the Rail Baltic/Rail Baltica railway connection. URL: https://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2017/05/Intergovernmental_Agreement_2017.pdf
7. Rail Baltica – Project of the Century. URL: <https://www.railbaltica.org/about-rail-baltica/>
8. Rail Baltica, Trans Europe. URL: <https://www.railway-technology.com/projects/rail-baltica-trans-europe/>
9. Rail Baltica Global Project CostBenefit Analysis Final Report 30 April 2017. URL: https://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2017/04/RB_CBA_FINAL_REPORT_0405.pdf
10. В тендере на строительство ж/д станции в аэропорту Риги участвуют 11 компаний из 8 стран мира. URL: https://cfts.org.ua/news/2020/05/13/v_tendere_na_stroitelstvo_zh_d_stantsii_v_aeroportu_rigi_pouchastvuyut_11_kompaniy_iz_8_stran_mira_58674
11. Финляндия решила сойти с поезда RailBaltic. URL: <https://rus.postimees.ee/6829520/finlyandiya-reshila-soyti-s-poezda-rail-baltic>
12. Работники RB Rail: проект RailBaltica – в критическом состоянии. URL: http://www.baltic-course.com/rus/es_baltija/?doc=152776&output=d
13. Страны Балтии попросили у ЕС дополнительные 664 млн евро на проект RailBaltica. URL: https://cfts.org.ua/news/2020/02/28/pribaltiyskie_strany_poprosili_u_es_dopolnitelnye_664 mln_evro_na_proekt_rail_baltica_57551
14. Rail Baltica receives next round of funding. URL: <https://www.railbaltica.org/rail-baltica-receives-next-round-of-funding/>