

Ekonomika un ģeopolitika – “Rail Baltica” projekts krustcelēs

03.04.2012 16:43



“Krievijas dzelzceļa” plāni, kas paredz veco padomju platuma sliežu izbūvēšanu līdz pat Berlīnei.

Roberts Zīle, Eiropas Parlamenta deputāts (ECR – TB/LNNK)

Raksts publicēts portālā lr.lv 2012. gada 30. martā.

Pēdējo mēnešu laikā Latvijas publiskajā telpā aizvien pieaug “Rail Baltica” dzelzceļa projekta pretinieku aktivitātes, argumentācijai parasti pielietojot īstermiņa ekonomiskā izdevīguma principu un mēģinot “Rail Baltica” pretnostatīt Latvijas iedzīvotāju un uzņēmēju interesēm. Diemžēl aiz dažu biznesa interešu grupu rošības bieži vien paliek nepamanīts plašāks – proti, Latvijas ilgtermiņa ekonomiskās attīstības, kā arī ģeopolitisks šī jautājuma konteksts. Tādēļ es nolēmu raksturot pašreizējo situāciju ap “Rail Baltica” virzību, kā arī daudzu līmeņu draudiem tā īstenošanai.

Pirmkārt, ir jāsaprot, ka “Rail Baltica” projekta iekļaušana Eiropas Komisijas “*Connecting Europe Facility*” (“Eiropas Savienības Instrumenti”, CEF) programmā ir tikai Latvijai dota iespēja šo projektu īstenot. Turklāt, ņemot vērā Latvijas budžeta kapacitāti, šī iespēja var tikt īstenota tikai gadījumā, ja, atbilstoši Komisijas sākotnējai idejai, CEF līdzekļiem tiek pieslēgts arī Kohēzijas fonda finansējums. Tas nodrošinātu, ka projekts, kura Latvijas daļa varētu kopumā izmaksāt ap 1,2 miljardiem eiro, 85% apmērā tiktu realizēts par Eiropas naudu. Taču tam ir nepieciešams viennozīmīgs trīs Baltijas valstu un Polijas valdību atbalsts, spiediens Eiropas līmenī par Kohēzijas fonda līdzekļu izmantošanu CEF projektiem, un skaidra un aktīva rīcība projekta priekšizpētē un sagatavošanā.

Diemžēl valdības pozīcijā, iespējams, manis jau piesaukto biznesa interešu grupu ietekmē, ir ienācis jauns elements, proti, ideja par Latvijas Austrumu-Rietumu koridora pievienošanu t.s 5. TENT-T koridoram, kas savieno Helsinkus ar Valletu Maltā caur Zviedriju, Dāniju, Vāciju u.t.t. līdz pat Itālijas dienvidiem un Maltai. Abi koridori pēc idejas autoru ieceres saslēgtos Zviedrijā.

Pēc manām domām, no ekonomiskā viedokļa ideja ir pilnīgi absurda. Krievijas kravas, caur Latvijas teritoriju nonākot Rīgas, Ventspils vai Liepājas ostās, gluži loģiski ar kuģiem tālāk mēro savu ceļu uz “plašākiem ūdeņiem”, – parasti kādu no lielajām Rietumeiropas ostām. Kāda būtu vajadzība tās ar kuģiem pārcelt pāri uz Zviedriju, lai pēc tam ar vilcienu sūtītu dienvidu virzienā, ir grūti saprast.

Līdz ar to man ir bažas, ka idejai par pieslēgšanos Helsinku – Valletas koridoram drīzāk ir cits mērķis – bombardēt “Rail Baltica” projektu, radot sajukumu par Latvijas patiesajiem nodomiem ierobežotā ES budžeta apstākļos. “Latvijas dzelzceļš” jau ir prezentējis savus plānus par 1,5 miljardu eiro vērtu projektu, kas ietvertu gan Austrumu-Rietumu virziena dzelzceļa līnijas elektrifikāciju, gan ritošā sastāva pielāgošanu elektrificētajai līnijai. Domājams, ka šī virziena attīstītajiem pastāv bažas, ka “Rail Baltica” projekts šo ideju varētu izgāzt to pašu ierobežoto ES līdzekļu dēļ.

Te es gribētu uzsvērt – neskatoties uz pastāvošo mītu par mani kā Austrumu-Rietumu virziena elektrifikācijas pretinieku, es visnotaļ atbalstu ideju par šīs līnijas elektrifikāciju modernizāciju. Arī tas ir svarīgi Latvijas ekonomikai, turklāt lieliski veido sinerģiju ar “Rail Baltica” projektu. Arī šis virziens ir iekļauts ES TEN-T pamattīkla projektos, un arī tas var saņemt CEF naudu. Kādēļ gan kravas no/uz Krieviju Rīgā nevarētu pārslēgt no Austrumu-Rietumu koridora uz Ziemeļu-Dienvidu jeb Baltijas – Adrijas?

Diemžēl Latvijā kādu nesaprotamu mērķu labad izskan šai loģikai pretēji viedokļi pat no tām pusēm, kas būtu tieši ieinteresētas Rīgas kā šāda mēroga dzelzceļa mezgla izveidē, piemēram, Rīgas lidostai, kuras vadītāja Arņa Luhses vārdiem, ātrvilciena savienojums ar lidostu tai neko nedotu (!). Es šeit tikai gribētu vēlreiz Austrumu-Rietumu kā vienīgā virziena atbalstītājiem atkārtot – “Rail Baltica” “norakšana” nav neviena Latvijas pilsoņa vai uzņēmuma interesēs. Visas TEN-T jeb Eiropas nozīmes transporta sistēma mērķis, pirmkārt, ir panākt labākus savienojumus ES iekšienē, likvidējot “vientuļās” salas ES ģeogrāfijā transporta jomā.

Situāciju ap “Rail Baltica” nākotni sarežģītāku padara procesi Eiropas līmenī. Daudzas dalībvalstis sākušas aktīvu lobēšanas darbu, lai tiktu likvidēts Eiropas Komisijas vadošais princips transporta tīklu koridoru noteikšanā, likvidēti koridori kā tādi un atlaisti no darba Eiropas Komisijas koordinatori šo koridoru attīstībai. Respektīvi, tiktu pārsvītrotā jau esošā TEN-T karte, CEF finansējums un lēmumus par transporta infrastruktūras projektiem, kā arī to koordināciju uzņemtos dalībvalstis. Es domāju, ka šīs pieejas pamatā ir valstu vēlme kārtot liela mēroga projektus savā “nacionālajā stilā”, proti, līdzīgi kā Latvija par ES naudu ir veiksmīgi “atjaunojusi” daudzus autoceļus, kurus pēc pāris gadiem, izrādās, atkal ir “jāatjauno”. Vai arī tikpat “veiksmīgi” noorganizējusi pasažieru vilcienu iepirkumu. Es šaubos, vai nacionālās pieejas ieviešana Transeiropas projektos būtu dalībvalstu nodokļu maksātāju interesēs, un es stipri šaubos, vai pie šīs pieejas “Rail Baltica” jebkad tiktu īstenots.

Par laimi, vienlaikus pastāv arī pretēji viedokļi. Tikko man nācās piedalīties Eiropas Parlamenta Transporta komitejas vizītē Itālijā, kurā itāliešu puse pauda nepārprotamu atbalstu Baltijas-Adrijas koridoram (Helsinki-Venēcija), kura sastāvdaļa ir arī “Rail Baltica”. Itāliešu nākotnes vīzija ir Ķīnas kravas, kas caur Suecas kanālu nonāk Vidusjūrā un tālāk caur Venēciju pa dzelzceļu virzās caur Vidusaustrumeiropu uz ziemeļiem. Pamatota ideja, neskatoties uz dažu aktivistu nesen portālā “Delfi” aprakstīto karikatūru, ka “Rail Baltica” neesot jēgas, jo Ķīnas kravas taču neies ar kuģiem apkārt Eiropai, un tad caur Tallinas ostu uz Viduseiropu. Šādi tik tiešām neies!

Un te nu atkal jāatgriežas pie Latvijas un pie argumentiem, ka Ziemeļu-Dienvidu virziens kravu

pārvadājumos Latvijā nav būtisks. Jau bez tālākas nākotnes vīzijām jāuzsver, ka, atbilstoši “Valsts autoceļu” statistikai, 2010. gadā vidēji dienā kravas auto plūsma uz Latvijas – Lietuvas robežas Grenctāles robežpunktā bija 1834 kravas auto dienā un papildus Elejas robežpunktā 494 kravas automašīnas dienā. Salīdzinoši, Terehovas robežpunkts ieraudzīja 611 un Grebņevas robežpunkts 199 kravas auto dienā! Es nemaz nerunāšu par firmas AECOM pētījumā par “Rail Baltica” iekļauto Baltijas valstu nākotnes ekonomiskās attīstības prognozi, ienākumu pieaugumu (kas palielinās maksātspējīgo pasažieru plūsmu), kā arī visā pasaulē pierādīto praksi, ka jaunas infrastruktūras parādīšanās neapšaubāmi stimulē pieprasījumu arī tur, kur tas iepriekš nav bijis.

Tomēr, vislielāko satraukumu “Rail Baltica” pretnieku neizraisa pat vietējo interešu grupu lobētāji, lai gan viņu loģika ir apšaubāma. Marta sākumā medijos parādījās ziņa, ka Latvijā ir reģistrēta dzelzceļa kompānija “Euro Rail Trans“, kuras dibinātāji ir Krievijas dzelzceļa meitasfirma “Russian Railways Logistics” un kāds “īgauņu” uzņēmums, kas faktiski nodarbojas ar pasažieru reisu apkalpošanu starp Rīgu un Maskavu. “Šī dzelzceļa kompānija plānojsi nodarboties ar kravu pārvadājumiem, taču mēs par to neuztraucamies, jo esam tikai priecīgi par veselīgu konkurenci un jaunu spēlētāju ienākšanu” – tā šo faktu portālam nozare.lv komentēja “Latvijas dzelzceļā”.

Šī bezrūpība gan nav saprotama. Eiropas Parlamentā šobrīd tiek skatītas izmaiņas t.s ES dzelzceļa liberalizācijas likumdošanas paketē, viens no aspektiem kurā ir trešo valstu piekļuve ES dzelzceļa infrastruktūrai. Parlamentam sākotnēji izdevās šajā paketē saglabāt Eiropas Komisijas iestrādāto principu, ka ES licences saņemšanai vismaz 50% no dzelzceļa uzņēmuma kapitāla ir jābūt ES izcelsmes. Diemžēl Eiropas Padomē šis princips no likumdošanas projektiem tika izņemts.

Ko tas ekonomiski un, galu galā, arī ģeopolitiski nozīmē Latvijai? Pie galēji liberalizēta ES dzelzceļa tirgus Krievijas dzelzceļam vairs nebūs nekādu problēmu uzsākt kravu pārvadājumu biznesu Latvijas teritorijā, un, ir maz šaubu, ka ņemot vērā lielākās daļas kravu izcelsmi, “Latvijas dzelzceļa” kravu uzņēmums Ldz Cargo agri vai vēlu tiks izspiests no tirgus. Ja turklāt vēl būs īstenots Austrumu-Rietumu virziena atbalstītāju mērķis – pilnībā modernizēta šī virziena infrastruktūra – mūsu lielajam kaimiņam lielā iespēja būs nodrošināta. “Krievijas dzelzceļš” šī gada sākumā demonstrēja savus plānus Eiropas Parlamentā Briselē – tajā parādījās arī karte ar nosaukumu “*Bridging Eurasia – working with the EU through TEN-T*” (Eirāzijas savienošana ar tiltiem, strādājot ar ES TEN-T projektiem”, skat. foto zemāk). Vienkārši lieliski – izmantojot atvērto ES tirgu un par ES nodokļu maksātāju naudu Krievijas valsts dzelzceļa uzņēmums varēs veiksmīgi savienot Vladimira Putina iecerēto ES alternatīvu – Eirāzijas savienību!



Ko šajā gadījumā vajadzētu saprast un darīt Latvijai? Pirmkārt, jādara viss iespējamais, lai CEF finansējumam “Rail Baltica” projektam, un, ja izdodas, arī Austrumu-Rietumu virziena elektrifikācijai, tiktu pievienota arī Kohēzijas fonda naudu ar augsto ES līdzfinansējuma pakāpi.

Otrkārt, jāstrādā ES līmenī pie tā, lai netiktu izjaukta jau esošā transporta koridoru karte un, lai dzelzceļa liberalizācijas paketē parādītos vismaz t.s. reciprocity jeb apmaiņas princips – proti, trešo valstu uzņēmumiem iegūstot pieeju tirgum ES, tiktu prasīts, lai ES valstu uzņēmumi varētu iegūt pieeju šo valstu tirgiem. Lai ne tikai “Krievijas dzelzceļš” varētu uzsākt kravu pārvadājumus Latvijā, bet, lai arī “Ldz Cargo” varētu brīvi darboties Krievijā.

Un, treškārt, ir jāatmet ilūzija, ka ar ES savienojošo projektu bremzēšana būs ilgtermiņā kaut kādā veidā izdevīga Latvijai. “Krievijas dzelzceļa” plāni, kas paredz, piemēram, veco padomju platuma sliežu izbūvēšanu līdz pat Vīnei (skat. foto raksta sākumā), līdz ar Krievijas jauno ārpolitisko koncepciju par Eirāzijas savienību skaidri rāda, ka dzelzceļš joprojām ir arī ģeopolitikas, ne tikai ekonomikas daļa. Latvijai šeit vajadzētu izvēlēties tās prioritātes, kuras mēs esam izvēlējušies jau kopš neatkarības atjaunošanas.