

4 Žinios

Nereikia
pervertinti vienos
gamyklos

Lenkų koncerno „PKN Orlen“ atstovas Dawidas Piekarzas teigia, kad nesusitarus su Lietuvos valdžia dėl Klaipėdos naftos terminalo „Mažeikių naftos“ perdirbimo įmonė („ORLEN Lietuva“ - VŽ) gali būti parduota.



▶ RAIMONDAS KUODIS

Esą dabartinė padėtis koncerno netenkina. Pasak ministro pirmininko kanclerio Deivido Matulionio, „PKN Orlen“ retorika glumina. Anot jo, Lietuva tiesiog dar nėra pasirengusi parduoti Klaipėdos naftos terminalą. Tačiau Raimondas Kuodis, Lietuvos banko Ekonomikos departamento direktorius, pažymi, kad „Mažeikių naf-

tos“ reikšmė apskritai yra pervertinama. „Tai, kad Vyriausybė kalba apie šiuos reikalus, rodo, kad klausimas yra politinis. Tai sena Lietuvos bėda. „Mažeikių naftos“ strateginė reikšmė nuolat pervertinama. Benzinas nėra tiek svarbi prekė, kiek duona“, - pabrėžia p. Kuodis. (lrt.lt, VŽ)

VŽ skaičius

0,6

▶ **TIEK PROCENTŲ** Europos Sąjungos statistikos tarnybos „Eurostat“ duomenimis, praėjusių metų gruodį, palyginti su lapkričiu, brango Lietuvos pramonės produkcija. Pagal šį rodiklį Lietuvą ES aplenkė tik Bulgarija (0,9% brangimas) ir Švedija (0,8%), o didžiausias kainų smukimas buvo Maltoje ir Danijoje (atitinkamai 0,7% ir 0,6%). (vz.lt)

Pasaulis nuvažiavo, Lie

Transportas Per dešimt metų „Rail Baltica“ projektą pavyko sėkmingai palaidoti

JUSTINA JURŠYTĖ
justina.jursyte@verslozinios.lt

Nuo „Rail Baltica“ projekto, turėjusio Helsinkų sąjungti su Berlynu, pradžios praėjo beveik 10 m. Pasauliui investuojant į traukinius, galinčius važiuoti iki 300 km/h greičiu, Lietuva dabar planuoja palyginti vėžlio greitį - 110 km/h.

Kelios galimybių studijos per dešimtmetį nepadėjo apsispręsti, kur turi būti geležinkelio trasa, nenuspręsta, ar bėgiai bus tiesiami nauji, ar rekonstruojami senieji, nežinia, kokia trasa ves ir iki Latvijos sienos. Aišku tik kad 180 km/h keleiviniai traukiniai nevažiuos, kaip buvo planuota anksčiau. Į Varšuvą geriausiai atveju teks bėdėti 110 km/h - lėčiau nei dabar važiuoja traukinys Vilnius-Kaunas.

„Tiksiai deklaruojami, daromos galimybių studijos, bet realiai niekas nevyko“, - mįglas nepučia Kęstutis Sadauskas, Europos Komisijos atstovybės Lietuvoje vadovas.

Atsisakyti arba taupyti
Susisiekimo ministras Eligijus Masiulis aiškina, kad sunkmetis privertė pakoreguoti ir būsimus geležinkelio planus - statyti naują pylimą, kuris reikalingas greitajam traukiniui, galinčiam važiuoti 180 km/h - per brangu. Todėl veikiausiai teks rekonstruoti senąją vėžę - tačiau ji nebus tinkama greitiesiems traukiniams.

„Apsisprendėme visiškai

VŽ skaičius

2015 m.

▶ **GERIAUSIU ATVEJU** tals metals Lietuvoje pradės riedėti traukiniai europine vėže. Greitųjų traukinių linija jau nebeprojektuojama dėl lėšų stygiaus, valstybės nesusugebėjimo išpirkti valstybės reikmėms žemės ir nesugebėjimo susitarti su savivaldybėmis dėl teritorijų, per kurias turi driektis „Rail Baltica“ greitasis geležinkelis.

kitaip organizuoti „Rail Baltica“ europinės vėžės tiesimą iki Kauno. Esminis skūrtumas tas, kad mes didžiąja dalimi šią vėžę matome nutiestą ant jau esamo pylimo, o ne ant naujos žemės, kaip planuota ankstesniame etape“, - dėsto p. Masiulis.

Pasak jo, imtis radikalių sprendimų nuspręsta įsitikinus, kad dirbant pagal senąjį projektą „Rail Baltica“ iš viso nebūtų baigtas.

„10 metų buvo daugiau deklaracijų ir įvairių politinių susitarimų, bet realiai darbai nebuvo pajudėję. Priėžastys kelios, o viena pagrindinių yra ta, kad tas projektas labai brangus, o Lietuva, dar papuolusi į ekonominę duobę, nebūtų pajėgi surinkti tokių lėšų. Vykdamas darbus pagal senąjį projektą, būtų reikėję beveik 2 mlrd. Lt, o iš Europos institucijų buvo galima tikėtis iki 30% finansavimo. Akivaizdu, kad nei AB „Lietuvos geležinkeliai“, nei vals-

tybės biudžetas nėra pajėgus“, - kalba p. Masiulis.

Anot jo, politinis sprendimas sujungti Baltijos šalis europine vėže galbūt buvo per daug optimistinis.

Pasak ministro, intensyviai bendraujant su tarptautinių projekto koordinatoriumi p. Telička, paskirtu Europos Komisijos, reikėjo apsispręsti, ar iš viso šį projektą išbraukti iš sąrašų, ar iš esmės reorganizuoti planą ir bandyti pakankamai greitai įgyvendinti antrą variantą, kuris, preliminariais skaičiavimais, bus pigesnis apie 1 mlrd. Lt.

Pasak p. Masiulio, po šiuo metu prancūzų bendrovės atliekamos techninės ekspertizės kovą turėtų paaiškėti, kokie darbai kokiame ruože bus reikalingi, tačiau akivaizdu, kad greitis bus gerokai mažesnis nei planuota anksčiau.

„Dėl visų techninių parametru paaiškės parengus studiją, tačiau jau dabar žinoma, kad europinės vėžės tiesimas ant esamo pylimo kai kuriais atvejais gali sumažinti greitį“, - pripažįsta p. Masiulis.

Jis dėsto, kad artimiausiu metu ketinama vykti į Briuselį suderinti naują „Rail Baltica“ statybos planą, derėtis ir susitarti dėl finansavimo porcijų.

Dar neaišku

„2013 m. pabaiga ir yra tas terminas, iki kada turime realizuoti šį projektą“, - naujus terminus brėžia ministras.

Kol niekaip neįgyvendina-

mas pirmasis „Rail Baltica“ tiesimo etapas, dar sunkiau kalbėti apie kito etapo - nuo Kauno iki Lietuvos ir Latvijos pasienio - darbus.

„Lietuvos, Latvijos ir Estijos ekspertai dabar organizuoja studijos rengimą, kaip toliau turi eiti ši europinė vėžė per likusią Lietuvos teritoriją, Latviją ir Estiją, tad kol kas sunku ką nors tiksliau pasakyti dėl tolesnės plėtros, juo lab kad mes žinome, jog Latvija yra pareiškusi, kad užšaldo šio projekto vykdymą. Manau, šuo metu yra svarbu, kad Lietuvos transporto infrastruktūra turėtų dar vieną alternatyvią kryptį ir kol kas koncentruojamės į tai, kad europinė vėžė ateitų į Kauną, susiejant ją su Kauno viešojo logistikos centro atsiradimu“, - kalba p. Masiulis.

Kalbos apie partnerius

Ponas Masiulis svarsto, kad įgyvendinant šį projektą turi atsirasti ir ekonominis interesas, bendrovės, kurios būtų suinteresuotos vežti krovinius šia kryptimi, o atsiradus verslininkams visi kiti infrastruktūriniai projektai bus įgyvendinami.

„Kalbant apie tolesnę plėtrą, tai ir neatidėliotinių veiksmų plane numatyta viena iš priemonių, kad AB „Lietuvos geležinkeliai“ galbūt su privačia kompanija, kuri turėtų eksploatuoti šį maršrutą, galėtų steigti bendrą šio projekto plėtros kompaniją. Įsiliejus privačiai vadybai šis projektas irgi įgytu-

pagreitį“, - mano p. Masiulis.

Vytautas Levickas, Lietuvos nacionalinės ekspeditorių asociacijos „Lineka“ prezidentas, svarsto, kad europinė vėžė reikalinga, tačiau priduria, kad šio projekto įgyvendinimas užtruko, o sprendimų negirdėti.

„Ir dabar mes turime tam tikrų krovinių, o vien tik perkrovimas nėra tinkamai organizuotas“, - vertina jis.

Ponas Levickas taip pat mano, kad kuo toliau, tuo daugiau krovinių bus vežama geležinkeliais.

„Keliai apkrauti, galų gale vis svarbesni tampa ir ekologiniai klausimai. Matome, koks susidomėjimas „Vikingu“, o tas „Vikingas“ paskui būtų pratęstas ir į kitą pusę“, - sako p. Levickas.

Reikia, net jei negreitas

Ponas Sadauskas įsitikinęs, kad Lietuvai reikalinga europinė vėžė, net jei ja traukiniai tegalės važiuoti tik iki 110 km/h. Visų pirma todėl, kad keleivių vežimas nuostolingas, o krovinius vežančiam verslui svarbiausia, kad nereikėtų stoti prie Lietuvos sienos ir perkrauti krovinių ant rusiškos vėžės - taip sugaištant dieną ar net parą.

„Net jei turėsime greitąjį traukinį - kelionė per Lietuvą truks apie keliasdešimt minučių trumpiau. O europinė vėžė kainuos milijardus. Verslui daug svarbiau, kad ties Lietuva nereikėtų gaišti dienų perkraunant krovinius“, - įsitikinęs p. Sadauskas.

VŽ info



▶ **SIIMASKALLAS**, Estijos delegatas Europos Komisijoje, kuruojantis transporto klausimus:

„Rail Baltica“ projektas atspindi šalių narių ambicijas, kurios nėra labai didelės. Mes stengsimės daryti spaudimą, kad šitas projektas judėtų į priekį.



▶ **KĘSTUTIS SADAUSKAS**, Europos Komisijos atstovybės Lietuvoje vadovas:

„Meigu deklaruoji tikslą, bet nesukuri įstatymų, kurie leistų tą tikslą pasiekti, natūralu, kad realybė tokia.

**„Baltikos“
pardavimai smuko**

Estijos drabužių prekybos grupės „Baltika“ konsoliduotos pajamos sausį sudarė 66,13 mln. EEK (14,59 mln. Lt), t. y. 22% mažiau nei pernai pirmą mėnesį. Mažmeninės prekybos apimtis atitinkamu laikotarpiu sumažėjo 22%, iki 59,06 mln. EEK (13,03 mln. Lt). (vz.lt)



**Propaguoja
kastuvus**

Meteorologams pranašaujant naujas pūgas, Vilniaus meras tikina, kad sniegą sostinėje stengiamasi valyti, o gyventojai raginami patys nusikasti daugiabučių kiemus. „Miestas yra tvarkomas visomis išgalėmis, bus išvalytos pagrindinės gatvės ir įvažiavi-



▶ VILIUS NAVICKAS

mai į kiemus, tačiau labai kviečiu gyventojus pačius tvarkyti savo namų prieigas. Taip bendromis pajėgomis kiemus valo didžioji dalis Europos miestų. Todėl prašau vilniečių supratingumo ir aktyvumo“, – vaker skatino sostinės meras Vilius Navickas, raginantis miesto gyventojus šeštadienį kasti sniegą. (lrt.lt)

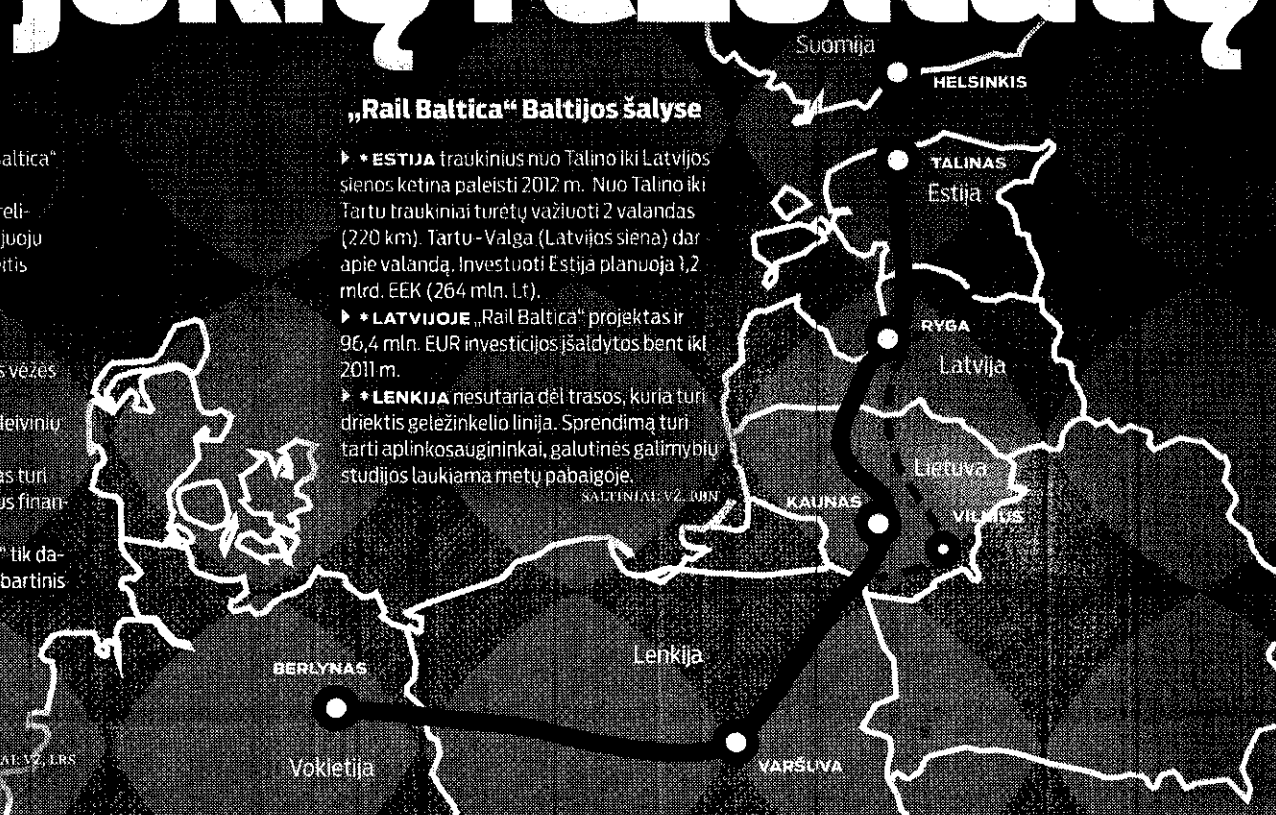
tuvoje – jokių rezultatų

„Rail Baltica“ Lietuvoje

- ▶ **2001 M.** Baltijos šalių susisiekimo ministrai pasirašė tarpvalstybinį „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimo susitarimą.
- ▶ **2002 M.** Vokietijos konsultacinė bendrovė „PLANCO Consulting“ baigia preliminarų „Rail Baltica“ projektą. Planuojama projekto pabaiga – 2015 m. Naujuoju geležinkeliu kursuotu greitaigiai keleiviniai ir kroviniai traukiniai, kurių greitis siektų atitinkamai 180 km/h ir 140 km/h.
- ▶ **2003 M.** „Rail Baltica“ patenka tarp prioritetinių ES projektų.
- ▶ **2005 M.** projekto koordinatoriumi skiriamas Pavelas Telička.
- ▶ **2005 M.** Danijos bendrovės „Cowi“ ekspertai pradėjo analizuoti europinės vėžės geležinkelio projektą. Pabaiga atidedama iki 2016 m.
- ▶ **2006 M.** nuspręsta, kad geležinkeliu vyks mišrus eismas maksimaliais keleivinių traukinių greičiais 250 km/h, krovinių traukinių – 140 km/h.
- ▶ **2006 M.** koordinatorius p. Telička konstatuoja, kad „Rail Baltica“ projektas turi esminių spragų: trūksta solidarumo tarp jį įgyvendinančių valstybių, neaiškūs finansavimo šaltiniai, dar nėra nuspręsta ir tikslūs šio geležinkelio maršruto trasa.
- ▶ **2006 M.** apsisprendžiama, kad Lietuvoje tiesiant geležinkelį „Rail Baltica“ tik dalis jo atitiktų europinės vėžės standartus, o likusioji būtų – rekonstruotas dabartinis geležinkelis.
- ▶ **2007 M.** su Lenkija ir Latvija susitariama dėl sienos kirtimo taškų.
- ▶ **2007 M.** paskelbtas darbių viešasis konkursas.
- ▶ **2009 M.** Latvija iki 2011 m. sustabdo projektą.
- ▶ **2010 M.** iki kovo mėn. Lietuva turi apsispręsti dėl vėžės ir skiriamų lėšų.
- ▶ **2011 M.** iki birželio mėn. turi būti atlikta dar viena galimybių studija.

„Rail Baltica“ Baltijos šalyse

- ▶ *** ESTIJA** traukinius nuo Talino iki Latvijos sienos ketina paleisti 2012 m. Nuo Talino iki Tartu traukiniai turėtų važiuoti 2 valandas (220 km). Tartu – Valga (Latvijos siena) dar apie valandą. Investuoti Estijoje planuoja 1,2 mlrd. EEK (264 mln. Lt).
- ▶ *** LATVIJOJE** „Rail Baltica“ projektas ir 96,4 mln. EUR investicijos išaldytos bent iki 2011 m.
- ▶ *** LENKIJA** nesutaria dėl tramos, kuria turi driekties geležinkelio linija. Sprendimą turi tarti aplinkosaugininkai, galutinės galimybių studijos laukiama metų pabaigoje.



VZ Info

Ištraukia Amerika ir Rusija

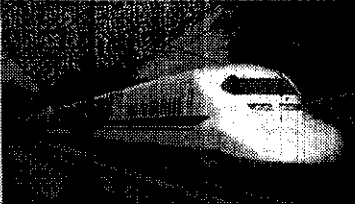
▶ **JAV PREZIDENTAS** Barackas Obama nusprendė skirti 8 mlrd. USD (19,76 mlrd. Lt) greitųjų traukinių linijoms plėtoti mažiausiai dešimtyje JAV regionų, jis pabrėžė, kad kelionės greitaisiais traukiniais ataitoje turėtų tapti vis svarbesnės ir iš dalies galėtų pakeisti susisiekimą lėktuvais tarp valstijų. Tai turėtų palengvinti ir padėti perkrautuose šalies pagrindiniuose keliuose bei sausakimšuose oro uostuose.

▶ **„KO MUMS reikia – tai tobulo transporto sistemos 21-ame amžiuje“, – „New York Times“ cituoja p. Obama.**

▶ **MINETUS 8 mlrd. USD** ketinama išleisti per ateinančius dvejus metus.

▶ **ANOT JAV prezidento,** Amerikos greitieji traukiniai toli atsilikę nuo traukinių sistemų Japonijoje ir Prancūzijoje, kur traukiniai pasiekia atitinkamai 360 km/h ir 240 km/h greitį.

▶ **RUSIJA PIRMAJĮ** savo komercinį greitąjį traukinį paleido praėjusio gruodžio viduryje. Traukinys „Sapsan“ galintis važiuoti 250 km/h greičiu iš Maskvos į Sankt Peterburgą (650 km), keleivius nuvežė beveik per keturias valandas. Bilietas, priklausomai nuo kelionės klasės, kainuoja nuo 192 Lt iki 481 Lt. Bilietas lėktuvu kainuoja nuo 24 EUR (82,8 Lt), skrydis (nuo oro uosto iki oro uosto) trunka 1 val. 25 minutes. Per pirmąjį mėnesį traukinys „Sapsan“ vežė apie 77.000 keleivių.



▶ **KINIA ARTIMIAUSIŲ** metų ketina turėti didžiausią greitųjų traukinių tinklą pasaulyje, per artimiausią dešimtmetį čia ketinama investuoti per 800 mlrd. Lt, kurie bus investuoti į keliasdešimt

naujų traukinių linijų, 13.000 kilometrų trasoje traukiniai jau 2013 m. važinės 350 km/h greičiu – kelionė per pusę šalies traukiniais sutrumpės nuo dešimties iki trijų valandų.

▶ **TRAUKINIAI IŠ** Pekino į Šanchajų važinės kas penkias minutes, praneša „The Newsweek“, taip per dieną bus vežama apie 200.000 keleivių.

▶ **VERSLAS SKAIČIUOJA** ir ekonominį efektą: Pekino gyventojai pasiryžę sumokėti maždaug 20 Lt už pusvalandžio kelionę į už 120 km esantį Tianjino miestą, kad čia pigiau apsipirktų.

▶ **ES** iš viso yra 210.000 km geležinkelių, kuriais tarptautiniais maršrutais vežami keleiviai. Per kelias šalis 5.000 km ilgio geležinkelio linijomis kursuoja greitieji traukiniai, išvystantys iki 320 km/val. greitį.

▶ **200 KM/H** ir greičiau važiuojančius traukinius Europoje turi bent 15 valstybių.

Atsipūskite nuo įprastų banko mokesčių



Naujiems verslo klientams banko mokesčiai visus šiuos metus net iki 50 proc. mažesni!

Pasiūlymas galios įmonėms, tapusioms banko SNORAS klientėmis iki 2010 03 31.



Daugiau informacijos: filialuose ir filialų skyriuose, nemokamu tel. 8 800 27 272, www.snoras.lt