

Europos Komisijos
Regioninės politikos generalinis
direktoratas

Geležinkelio „Rail Baltica“ galimybių studija

Svarbiausios išvados ir rekomendacijos

2007 m. sausis

COWI



NEA
a member of Panteia



Universität Karlsruhe



Šią studiją parengė konsorciumas, vadovaujamas kompanijos COWI A/S Europos Komisijos Regioninės politikos generalinio direktorato užsakymu. Konsultantas prisiima atsakomybę už studijos turinį ir pateiktą nuomonę.

Europos Komisijos
Regioninės politikos generalinis direktoratas

Geležinkelio „Rail Baltica“ galimybių studija

Svarbiausios išvados ir rekomendacijos

2007 m. sausis

Ataskaita Nr. 4
Išleidimo Nr. 2
Išleidimo data 2007 m. sausis

Parengė KSP, EWI, TOD, MPN
Tikrino KSP, MBI
Tvirtino KSP

Turinys

1	Svarbiausios išvados ir rekomendacijos	1
1.1	„Rail Baltica“ politiniu ir planavimo aspektu	1
1.2	Ekonominė plėtra ir tolimesnis transporto poreikis	2
1.3	Galimi plėtros variantai	3
1.4	Trijų investicijų paketų analizė	9
1.5	Rekomenduojama plėtros ir investavimo strategija	14
1.6	Plėtros strategijos įgyvendinimas	17

1 Svarbiausios išvados ir rekomendacijos

Geležinkelio linijos „Rail Baltica“ Strateginė studija buvo rengiama nuo 2005m. lapkričio mėn. iki 2006 m. gruodžio mėn. Europos Komisijos Regioninės politikos generalinio direktorato užsakymu. Šios studijos tikslas įvertinti strateginį geležinkelio linijos „Rail Baltica“ plėtros poreikį bei plėtros potencialą ir pateikti rekomendacijas dėl projekto įgyvendinimo ir tinkamiausio plėtros varianto pasirinkimo, įvertinant geležinkelio trasą, techninius standartus ir organizacinę veiklą.

„Rail Baltica“ tai numatomas strateginis, subalansuotas šiaurės-pietų geležinkelio projektas, sujungiantis Taliną Estijoje - per Latviją ir Lietuvą - su Varšuva Lenkijoje. Nepaisant to, kad „Rail Baltica“ yra vienas prioritetinių transeuropinio transporto tinklo TEN-T projektų, paaiškėjo, kad projekte dalyvaujančiose šalyse yra atlikta mažai planavimo darbų ir analizės.

Kitose šiuo metu rengiamose studijose taip pat nagrinėjama, kaip svarbu priimti sprendimus dėl „Rail Baltica“ plėtros, pavyzdžiui Europos Komisijos INTERREG IIIB studijoje „*„Rail Baltica“ – daugiašalė integracija koordinuotos infrastruktūros ir regioninės plėtros pagalba*“. Šios studijos tikslas išanalizuoti „Rail Baltica“ geležinkelio jungtį erdvinio planavimo ir regioninės plėtros aspektu ir skleisti informaciją Baltijos jūros regione apie patrauklios geležinkelio linijos naudą.

1.1 „Rail Baltica“ politiniu ir planavimo aspektu

Kaip nurodyta sprendime Nr. 884/2004/EK, papildžiusiame Europos Komisijos TEN-T tinklo plėtros gaires, „Rail Baltica“ buvo pripažintas transeuropinio transporto tinklo prioritetiniu projektu Nr. 27. Šį sprendimą priėmė Europos Parlamentas ir Taryba 2004 m. balandžio mėn. „Rail Baltica“ yra dalis I transporto koridoriaus, kurį taip pat sudaro Via Baltica (automobilių kelias) ir A atšaka į Kaliningradą (Via Hanziatica).

Šiuo metu Baltijos valstybėse keleivių ir krovinių vežimas geležinkelių transportu šiaurės-pietų kryptimi yra mažai naudojamas. Esamas šiaurės-pietų tinklas yra prastos kokybės. Paslaugų lygis yra žemas, greitis - mažas, o standartų skirtumas ir ypač skirtinga geležinkelio vėžė yra kliūtis suderinamumui su kitais ES geležinkelių tinklais.

Baltijos jūros regiono šalių vizija ir strategija buvo parengta 9-ojo dešimtmečio pradžioje, o „Rail Baltica“ projekto idėja buvo pristatyta 1994 metais bendrajame politiniame dokumente „Baltijos jūros šalių vizija ir strategija iki 2010 metų“ kaip svarbus erdvinio planavimo elementas Baltijos jūros regione. Paskutinį kartą dokumentas buvo atnaujintas 2001 m. Vėliau, 2003m. rugsėjo 15 d., „Rail Baltica“ koordinacinė grupė (kurią sudarė Lenkijos, Lietuvos, Latvijos ir Estijos atstovai) susitarė dėl pagrindinių aspektų, kurie turėtų būti nagrinėjami būsimose „Rail Baltica“ investicijų studijose. Ir visai neseniai, 2006m. kovo 27 d., keturių projekto dalyvių ir Suomijos transporto ministrai pasirašė Ketinimų deklaraciją.

Pagrindinė „Rail Baltica“ projekto idėja išvystyti aukštos kokybės geležinkelio liniją keleivių ir krovinių vežimui tarp Baltijos valstybių ir Lenkijos, o taip pat tarp Baltijos valstybių ir kitų ES šalių per Varšuvą. Nutiesus geresnės kokybės geležinkelio linijas pagerės susisiekimas sausumos transportu tarp Baltijos ir Šiaurės šalių (ypač Suomijos), o tolimoje ateityje gal būt ir toliau – su Centrine Azija. Modernizuotos geležinkelio jungtys neturės neigiamo poveikio aplinkai, padės sumažinti automobilių spūstis Europos kelių tinkle, pagerins susisiekimą su Baltijos valstybėmis ir galimai pagerins sąlygas sparčiai regioninei plėtrai.

Gera ir ekonomiškai transporto sistema yra išankstinė sąlyga sparčiam ekonomikos augimui išlaikyti ir Europos integracijai palengvinti.

1.2 Ekonominė plėtra ir tolimesnis transporto poreikis

Šiuo metu projekte dalyvaujančiose šalyse, dėl sparčios ekonominės integracijos į ES, ekonomikos augimo lygis yra aukštas, todėl transporto sektoriuje pastebimas spartus eismo augimas.

Ateityje transporto poreikio dydis ir tipas priklausys, iš vienos pusės, nuo ekonominės ir demografinės plėtros „Rail Baltica“ šalyse ir kitose Europos šalyse ir, iš kitos pusės, nuo teikiamų transporto paslaugų tipo ir jų kokybės. Paslaugų tiekimas yra susijęs su investicijomis į transporto sektorių, o taip pat su Europos politika finansavimo/apmokestinimo, harmonizavimo, subalansuotos aplinkos ir regioninės plėtros srityje.

Tolimesnis bendrasis transporto poreikis apskaičiuojamas kompleksinės Europos prekybos ir eismo modelio prognozavimo sistemos pagalba, kuri apima visą Europą. Tolimesnis šiaurės-pietų geležinkelių eismas Baltijos šalyse yra susijęs su bendruoju transporto poreikiu, ir ypač su siūlomomis transporto paslaugomis. Tolimesnis geležinkelio paslaugų poreikis „Rail Baltica“ geležinkelio linijoje buvo analizuojamas lyginant situaciją, jeigu geležinkelio infrastruktūra šiaurės-pietų koridoriuje nebus realiai modernizuota, su situacija šiandien¹. Tada buvo atlikta eismo analizė kiekvienam plėtros variantui/investicijų paketui ir apskaičiuotas eismo sudėties pokytis, įgyvendinus šiuos variantus.

¹ Daroma prielaida, kad likusi transporto infrastruktūros dalis bus tobulinama pagal šalyje parengtus investicijų planus. Tai vadinama *pradine situacija*.

1.3 Galimi plėtros variantai

Transeuropinio transporto tinklo išsidėstymo schemoje matyti galima „Rail Baltica“ koridoriaus trasa. Ši schema - pagrindas galimiems „Rail Baltica“ geležinkelio trasos variantams nustatyti. Projekto šalys yra apsvaustę visą eilę trasos ir techninių plėtros variantų, o iš viso yra daugiau nei 20 plėtros variantų kombinacijų.

Buvo atlikta variantų kombinacijų atranka, atsižvelgiant į šiuos kriterijus: preliminarūs investiciniai kaštai, preliminarus eismo potencialo įvertinimas, aplinkosaugos klausimai ir poreikis svarstyti abiejų – Rusijos ir europinio standartos vėžės sprendimus. Ekonominei ir finansinei analizei atrinkti trys investicijų paketai.

1.3.1 1 paketas. Mažiausias projektinis greitis - 120 km/h

Pirmojo paketo sprendimas - užtikrinti iš Talino į Varšuvą minimalų projektinį 120 km/h greitį.

Šiame pakete situacija yra tokia: Estijoje, Latvijoje ir Lietuvoje yra paliekamas rusiškojo standarto geežinkelis, išskyrus ruožą nuo Kauno iki Lietuvos/Lenkijos sienos, kuriame tiesiama nauja europinio standarto (neelektrifikuota) linija pagal jau suderintus standartus. Šiame pakete tiesiama 185 km dalinai nauja ir tiesesnė linija iš Jonišio per Radviliškį į Kauną. Be to, esama linija gali būti modernizuojama/pratęsiama. Ši galimybė nagrinėjama kaip pirmojo paketo subvariantas.

Šiame pakete krovinių perkrovimo stotis ar logistikos centras turi būti statomas Kauno rajone.

Paveikslas Nr. 1.1 1 paketas. Grafinis trasos vaizdas.



Pastaba: Pirmajame pakete geležinkelio ruožas nuo Kauno iki Lenkijos/Lietuvos sienos būtų neelektrifikuotas.

1.3.2 2 paketas: Mažiausias projektinis greitis - 160 km/h

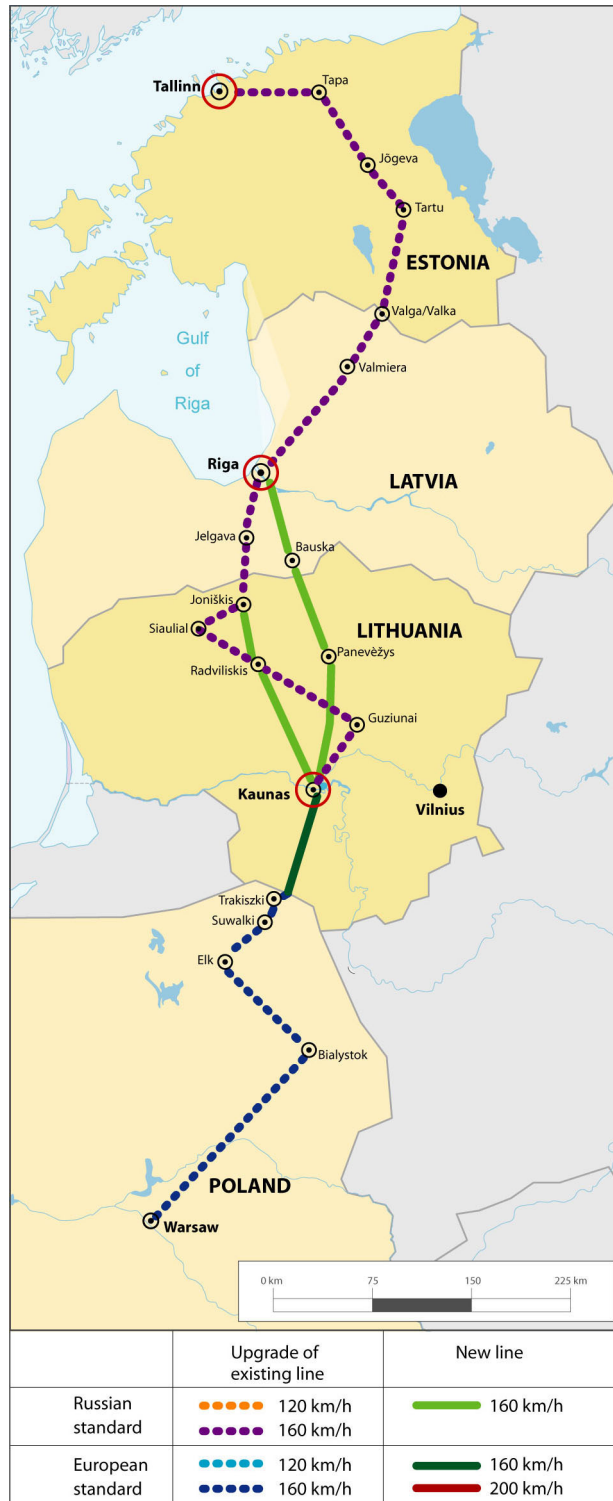
Antrajame pakete numatytas gana ambicingas „Rail Baltica“ įgyvendinimo planas šiaurės-pietų kryptimi, užtikrinant mažiausią projektinį 160 km/h greitį.

Šiame pakete taip pat tiesiama nauja linija nuo Kauno iki Lietuvos/Lenkijos sienos pagal europinius standartus (neelektrifikuota). Krovinių perkrovimo stotis ar logistikos centras turi būti statomas Kauno rajone.

Pagal pagrindinį variantą tiesiama nauja ir tiesesnė linija iš Joniškio per Radviliškį į Kauną, bet kaip ir pirmajame pakete, svarstomas ir subvariantas, t.y. esamos geležinkelio linijos tarp šių miestų modernizavimas.

Svarstomas ir kitas subvariantas, t.y. nutiesti naują liniją iš Rygos - per Bauskę ir Panevėžį - į Kauną.

Paveikslas 1.1 2 paketas. Grafinis trasos vaizdas.



Pastaba: Antrajame pakete geležinkelio ruožas nuo Kauno iki Lenkijos/Lietuvos sienos būtų neelektrifikuotas.

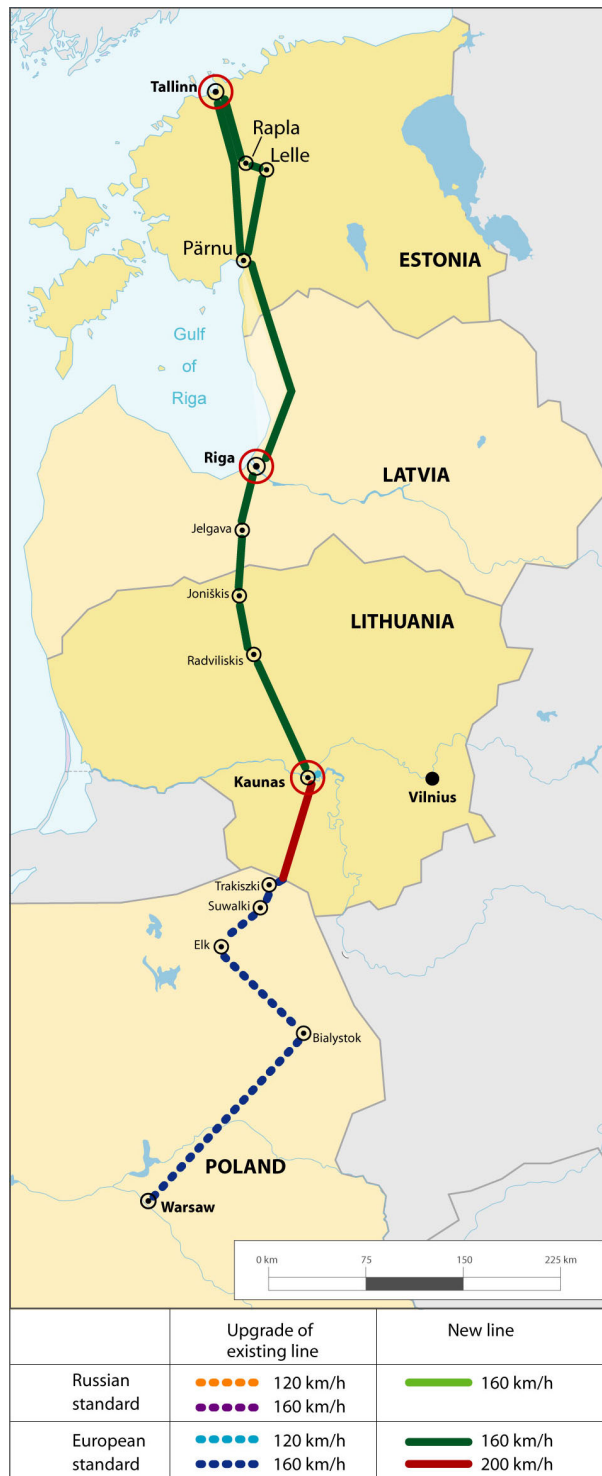
1.3.3 3 paketas: europinio standarto vėžė

Trečiajame pakete numatytas pats ambicingiausias „Rail Baltica“ įgyvendinimo planas, t.y. nutiesti europinės vėžės geležinkelį visuose šiaurės-pietų krypties ruožuose.

Geležinkelio trasa tarp Talino ir Rygos drieksis per Piarnu (trumpiausiu maršrutu), o ruožas tarp Rygos ir Kauno eis per Radviliškį (trumpiausiu maršrutu). Nuo Kauno iki Lietuvos/Lenkijos sienos tiesiama nauja geležinkelio linija, kurioje projektinis greitis būtų 200 km/h. Lenkiškoji geležinkelio dalis (per Elką) modernizuojama, kad užtikrinti iki 160 km/h greitį, o ruožas nuo Bialystoko iki Lietuvos/Lenkijos sienos yra elektrifikuojamas.

Trečiasis investicijų paketas turi du subvariantus. Pirmasis – nutiesti naują liniją per Lelle/Piarnu vietoje tiesios linijos iš Talino į Piarnu, o antrajame subvariante svarstomos tolimesnės elektrifikacijos atsisakymo pasekmės.

Paveikslas 1.2 3 paketas. Grafinis trasos vaizdas.



Pastaba: Trečiajame pakete geležinkelio ruožas nuo Kauno iki Lenkijos/Lietuvos sienos būtų elektrifikuotas. Antrajame subvariante į šiaurę nuo Bialystoko elektrifikacijos nėra.

1.4 Trijų investicijų paketų analizė

Buvo atlikta trijų investicijų paketų analizė, įvertinant poveikį keleiviniam ir kroviniam transportui ir lyginant su situacija, jei į „Rail Baltica“ koridorių nebūtų investuojama, t.y. lyginant su *pradine situacija*. Įvertintos finansinės ir ekonominės minėtų paketų įgyvendinimo galimybės, lyginant su pradine situacija, ir atlikta atranka privalomam poveikio aplinkai vertinimui.

1.4.1 Eismo analizė

Eismo modeliavimas atliktas geležinkelių tinkle, apimančiame ES ir kaimynines šalis rytuose, tokias kaip Baltarusiją ir Rusiją. Taigi, išanalizuotas „Rail Baltica“ geležinkelio infrastruktūros modernizavimo poveikis visam tinklui.

Keleivių vežimas

Išskiriamos šios dabartinio geležinkelio keleivių srauto ypatybės:

- Ypač Latvijoje ir Estijoje geležinkelių transporto dalis rinkoje yra nepaprastai maža.
- Tarptautiniai geležinkelio keleivių srautai „Rail Baltica“ koridoriuje yra nedideli, dominuoja kelių transportas.
- Vienintelis „Rail Baltica“ ruožas, kuriame yra žymus geležinkelio keleivių srautas, tai Varšuva - Bialystokas.

Igyvendinus pirmąjį investicijų paketą, „Rail Baltica“ koridoriuje prognozuojamas keleivių srauto padidėjimas, kurį sąlygos perėjimas prie kitos transporto rūšies ir kitų maršrutų pasirinkimas. Be to, prognozuojama, kad pirmojo investicijų paketo įgyvendinimas sąlygos nedidelį keleivių poreikio padidėjimą linijose „maitinančiose“ „Rail Baltica“ koridorių, tokiose kaip Liepoja – Jelgava ar Klaipėda – Šiauliai. Poveikis pietinėje „Rail Baltica“ dalyje yra reikšmingesnis nei šiaurinėje koridoriaus dalyje. Viena priežasčių yra ta, kad ruožą Tartu – Talinas numatoma rekonstruoti nepriklausomai nuo nagrinėjamų variantų. Prognozuojama, kad 2034 m. tarp Bialystoko ir Elko bus apie 1,9 milijono keleivių per metus, Lenkijos/Lietuvos sieną kirs 1,2 milijonai keleivių, o naujoje geležinkelio linijoje tarp Kauno ir Radviliškio važiuos 1,5 milijono keleivių per metus.

Antrojo paketo investicijos turėtų ir toliau didinti pietinės „Rail Baltica“ koridoriaus dalies poreikį. Naujoje linijoje tarp Kauno ir Radviliškio 2034 metais prognozuojama metinė keleivių apyvarta yra 1,6 milijono.

Trečiajame pakete prognozuojama keleivių apyvarta „Rail Baltica“ trasoje turėtų būti šiek tiek mažesnė nei antrajame pakete. Palyginus maža geležinkelio keleivių apyvarta prognozuojama naujoje geležinkelio jungtyje Ryga – Piarnu – Talinas. 2034 m. numatoma keleivių apyvarta šiuose ruožuose bus nuo 0,3 iki 0,5 milijono keleivių per metus.

Krovinių vežimas

Nors Baltijos šalys yra nedidelės savo plotu, tankumu ir ūkiu lyginant su kitomis ES šalimis ir kaimynėmis, jų tinklai sutalpina didelius tarptautinio ir tranzitinio krovinių vežimo srautus. Šiuo atžvilgiu Lenkija yra didele dalimi tranzitinė šalis Baltijos krovinių srautams į ir iš kitų 25 ES šalių ir ne ES šalių pietryčių Europoje. Apskritai, dideli krovinių vežimo srautai šiose šalyse yra aiškiai orientuoti rytų-vakarų kryptimi (išskyrus Estiją).

Igyvendinus pirmąjį investicijų paketą, prognozuojama, kad geležinkelių transportas perims apie 1,5 milijono tonų krovinių iš kelių transporto.

Antrojo investicijų paketo įgyvendinimas tik šiek tiek padidins krovinių traukinių greitį, lyginant su pirmuoju investicijų paketu, kadangi krovinių traukinių galimybės išnaudoti didesnio greičio potencialą yra ribotos. Kai kuriuose ruožuose „Rail Baltica“ trasa eis tais pačiais bėgiais kaip ir gana intensyvus eismas rytų-vakarų kryptimi, link Baltijos jūros uostų. Antrajame pakete transporto srautai yra didele dalimi panašūs į pirmąjį paketą.

Igyvendinus trečiąjį investicijų paketą, geležinkelių tinklas pasikeis, kadangi visa „Rail Baltica“ linija turės to pačio standarto vėžę ir bus išvengta krovinių perkrovimo. Traukinių greitis bus gana didelis, o trasa - tiesesnė. Tinkamai funkcionuojant krovinių traukinių eismui „Rail Baltica“ trasoje (t.y. premium klasės traukiniai) geležinkelių transportas perimtų daugiau nei 4 mln. tonų krovinių iš kelių transporto. Vykdam konkurencingą kainų politiką efektas galėtų būti dar didesnis. Eismas Suomijos kryptimi galėtų būti vienas didžiausių „kandidatų“ šiam transporto rūšies pakeitimui.

1.4.2 Investiciniai kaštai

Toliau pateikti infrastruktūros kaštai „Rail Baltica“ projektui įgyvendinti. Lentelėje pateikti apskaičiuoti investiciniai kaštai (statybai, reikalingiems įrenginiams, žemės įsigijimui), kurie yra būtini įgyvendinant tris pagrindinius investicijų paketus ir trečiąjį paketą be tolimesnio elektrifikavimo. Į išlaidų sąmatas neįtraukti rekonstrukcijos kaštai miestuose ar nauji terminalai, nes šie darbai bus įtraukti į stambesnius projektus, kurių tikslai bus dar didesni nei „Rail Baltica“. Be to, riedmenų kapitaliniai kaštai įtraukti kaip kapitalinių išlaidų riedmenims elementas, o ne kaip infrastruktūros investiciniai kaštai.

Lentelė 1.1 Infrastruktūros investiciniai kaštai (MEUR, 2006 m. kainomis)

	1 paketas	2 paketas	3 paketas	3 paketas be elektrifikacijos
Investiciniai kaštai	979	1546	2369	1830

Pastaba: be PVM ir kitų mokesčių.

Išlaidų vertinimas rodo, kad elektrifikacijos kaštai sudaro gana didelę trečiojo paketo įgyvendinimo kaštų dalį. Esamos geležinkelio linijos Lietuvoje, į šiaurę nuo Kauno, modernizavimas, lyginant su naujos linijos statyba, sumažintų investicijų kaštus apie 150 MEUR.

Atsižvelgiant į tai, kad projektas yra tik pradiniam planavimo etape ir investicijų paketai nėra detaliam apibrėžti, šis vertinimas gali turėti daug neaiškumų.

Numatoma, kad grynieji statybos kaštai tam tikrą laiką išliks santykinai pastovūs realiomis kainomis, tačiau žemės įsigijimo kaštai yra visai neaiškūs dėl daugelio faktorių, įskaitant neaiškumus dėl tolimesnių žemės nusavinimo įstatymų. Išlaidų vertinimas rodo, kad žemės kaina sudaro tik nedidelę bendrųjų investicinių kaštų dalį.

1.4.3 Finansinis ir ekonominis vertinimas

Išanalizuotas finansinis ir ekonominis investicijų paketų įgyvendinamumas. Atlikta inkrementinė analizė, t.y. investicijų paketai buvo vertinami lyginant su pradiniu scenarijumi. Visos keturios šalys įvertintos kaip visuma, nustatyti visi poveikiai bendram keturių šalių geležinkelių tinklui, taigi, ne vien tik „Rail Baltica“ geležinkelio linijai.

Finansinėje analizėje pateikta investicijų finansinių srautų apžvalga, eksploatacinės išlaidos ir pajamos projekto įgyvendinimo metu, apskaičiuota finansinė vidinė grąžos norma visoms investicijoms (FVGN/I) ir nuosavam kapitalui (FGN/K), darant prielaidą, kad ES parama sudarys 60% visų investicinių kaštų. Finansinėje analizėje išlaidos ir pajamos nagrinėtos iš trijų valdytojų pozicijų, tai:

- 1 Infrastruktūros valdytojo.
- 2 Keleivinių traukinių operatoriaus.
- 3 Krovinių traukinių operatoriaus.

Lentelė 1.2 Finansinės analizės rezultatai (FGDV: MEUR)

	1 investicijų paketas	2 investicijų paketas	3 investicijų paketas
<u>Geležinkelio valdytojas</u>			
Finansinė GDV (FGDV)	-10	-109	-274
FVGN nuosavam kapitalui (FGN/K)	4,7%	3,4%	2,6%
<u>Keleivinių traukinių operatorius</u>			
Finansinė GDV (FGDV)	-26	-105	-96
<u>Krovininių traukinių operatorius</u>			
Finansinė GDV (FGDV)	33	39	70

Pastaba: Visuose paketuose finansinis trūkumas viršija 60% investicinių kaštų. Tikslių skaičių dėl galimos ES paramos nėra, tačiau 60% yra reali prielaida.

Finansinė analizė rodo, kad nei vienas iš investicijų paketų nėra dominuojantis. Taigi, skirtingos finansinės perspektyvos yra susiję su skirtingomis investicijų paketo preferencijomis.

Lyginant su pagrindiniais 3 paketo rezultatais, šio paketo subvariantas be elektrifikacijos finansinį rezultatą geležinkeli valdytojui pagerina taip, kad VGN yra 3,4%.

Atsižvelgiant į dabartines prielaidas ir eismo analizės rezultatus, nei vienas iš investicijų paketų nėra finansiškai įgyvendinamas geležinkelių valdytojui, darant prielaidą, kad ES parama sudarys 60% visų investicinių kaštų, taigi finansavimo trūkumas visuose paketuose yra daugiau nei 60% investicinių kaštų. Iš geležinkelio valdytojo pozicijos patraukliausias yra pirmasis paketas, o trečiasis paketas yra mažiausiai patrauklus. Didesnės pajamos iš naudotojo mokesčio antrajame ir trečiajame pakete, lyginant su pirmuoju paketu, negali nusverti didesnių investavimo kaštų.

Keleivinių traukinių operatoriui nei vienas iš investicijų paketų ar subvariantų nėra finansiškai įgyvendinamas. Tai reiškia, kad, norint išlaikyti keleivių vežimo paslaugas, numatytas eismo poreikio analizėje, reikės papildomų valstybės subsidijų. Visgi, pirmajame pakete gryniesi nuostoliai yra mažiausi.

Visi investicijų paketų variantai yra finansiškai įgyvendinami krovininių traukinių operatoriui. Pelningiausias būtų trečiasis paketas, o pirmasis paketas būtų mažiausiai patrauklus. Tačiau, atsižvelgiant į didelį neapibrėžtumą, trijų pagrindinių paketų rezultatai yra beveik vienodi.

Reikia pabrėžti, kad aukščiau pateiktos išvados didele dalimi priklauso nuo daromos prielaidos, kad įkainiai ir mokesčiai už infrastruktūros naudojimą išliks tokia pačia lygyje realiomis kainomis. Be to, nėra apibrėžti faktiniai priežiūros kaštai geležinkelio valdytojui ir faktiniai eksploatacijos ir priežiūros kaštai operatoriui.

Ekonominėje analizėje įvertinta ne vien tik projekto finansinė grąža, t.y. nauda vartotojui ir išoriniai kaštai (oro tarša, CO₂ emisijos ir avarijos), bet ir pateiktas duomenys apie projekto kaštus ir naudą. Kaštų-naudos analizės ekonominiai rezultatai išreikšti grynąja dabartine verte (GDV), vidine grąžos norma (VGN) ir naudos-kaštų santykiu (N/K).

Lentelė 1.2 Ekonominės analizės rezultatai

	1 investicijų paketas	2 investicijų paketas	3 investicijų paketas	3 investicijų paketas be elektrifikacijos
Ekonominė GDV (MEUR)	1044	1304	1496	1856
Ekonominė VGN	13,3%	10,8%	9,0%	10,9%
N/K santykis	2,8	2,3	1,9	2,5

Ekonominė analizė rodo, kad visi trys investicijų paketai yra ekonomiškai naudingi.

Pagal GDV geriausias yra trečiojo paketo rezultatas, po to antrojo paketo ir galiausiai pirmojo paketo. Vertinant VGN ir N/K santykį, geriausias rezultatas yra pirmojo paketo, po to antrojo paketo ir galiausiai trečiojo paketo. Tačiau, jeigu trečiajame pakete nebūtų elektrifikacijos, apskaičiuota vidinė grąžos norma būtų tokia pati kaip ir antrajame pakete.

Taigi, priimtinausias sprendimas priklausys nuo turimo investicinio kapitalo ir alternatyvių investicijų grąžos.

Didžiausia investicijų teikiama nauda tai keleivių laiko santaupos. Naudotos laiko santaupų vertės atitinka pastaraisiais metais ES atliktų tyrimų rekomendacijas, tačiau jos yra didelės lyginant su tomis, kurios paprastai naudojamos įvairiose šalyse. Taikant nacionalines vertes visų paketų ekonominis pagrindimas *bus žymiai mažesnis*, tačiau šie paketai vis dar bus ekonomiškai įgyvendinami (trijų paketų VGN yra atitinkamai 7,7%, 5,3% ir 6,3%).

Krovinių vežimo laiko santaupos ir išaugę pajamos iš geležinkelio įkainių geležinkelio operatoriams taip pat bus labai naudingos.

Keleivių laiko santaupos pirmajame ir antrajame pakete yra didesnės nei investiciniai kaštai. Visuose paketuose krovinių vežimo laiko santaupos dar padidina projekto naudą. Krovinių vežimo laiko santaupos yra ypač didelės trečiajame pakete, kadangi sutrumpėja laukimo laikas perkraunant krovinius iš rusiškos į europinę vėžę.

Pajamos geležinkelio operatoriui didėja dėl padidėjusio keleivio km ir tonkilometrų skaičiaus bei dėl padidintų įkainių. Padidėjus pajamoms įkainiai geležinkelio naudotojams nesumažės.

Poveikis išoriniams kaštams yra labai ribotas. Visuose trijuose paketuose yra teigiama grynoji nauda iš išorinių kaštų, kurią sąlygoja santaupos dėl sumažėjusio avarijų skaičiaus ir sumažėjusios oro taršos. Galiausiai, yra nedidelė grynoji nauda dėl sumažėjusių CO₂ emisijų.

1.4.4 Poveikio aplinkai vertinimas

Aplinkos požiūriu bet kuris infrastruktūros plėtros variantas, kurio įgyvendinimui reikalingas žemės įsigijimas „Rail Baltica“ trasai, turės įtakos aplinkai. Todėl kalbant apie galimą poveikį aplinkai, didžiausią poveikį turės naujos geležinkelio linijos tiesimas (trečiasis paketas). Geležinkelio linijos tiesimas šalia esamų bėgių turės mažesnę poveikį, o esamos geležinkelio linijos modernizavimo poveikis aplinkai bus pats mažiausias. (Tam tikrais atvejais modernizavimas gali netgi pagerinti kai kurių rūšių gyvenimo sąlygas).

Antra vertus, įgyvendinus bet kurią iš trijų investicijų paketų, sumažėtų oro tarša ir CO₂ emisijos iš transporto priemonių, kadangi būtų pereita iš kelių transporto į geležinkelių transportą.

Galima daryti išvadą, kad aplinkosauginiai apribojimai gali tapti pagrindine kliūtimi įgyvendinant kai kurias „Rail Baltica“ dalis, tačiau, jei bus skiriama pakankamai dėmesio pagrindiniams poveikiams, galima bus sumažinti ir bendrą poveikį aplinkai. Naujos trasos statyba turės didžiausią poveikį aplinkai, po to - papildomos vėžės įrengimas esamame koridoriuje ir rekonstrukcija esamos trasos ribose.

Paaikėjo, kad didžiausi aplinkosauginiai apribojimai būtų taikomi trasos variantui iš Kauno į Varšuvą „per Sokolką“.

Už strateginį poveikio aplinkai vertinimą ir detalų poveikio aplinkai vertinimą (PAV) atsakingos nacionalinės aplinkos apsaugos institucijos. „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimo metu bus rengiami atskiri detalieji projektai.

1.5 Rekomenduojama plėtros ir investavimo strategija

Ekonominiai rezultatai

Visi trys investicijų paketai yra ekonomiškai, bet ne finansiškai, pagrįsti. Nei vienas iš jų nėra aiškiai dominuojantis, tačiau pirmasis paketas duoda didžiausią investicijų gražą, todėl laikomas labiausiai pagrįstu ekonominiu požiūriu. Taigi, strategiškai, būtina nuspręsti, *ar geležinkelio linijos „„Rail Baltica““ plėtra turi būti vykdoma tobulinant ir modernizuojant esamą plačiosios vėžės geležinkelio sistemą ar kaip nauja savarankiška geležinkelio sistema su europine vėže.*

Ekonominiai rezultatai rodo, kad visi trys investicijų paketai yra panašūs, jų VGN yra tame pačiame lygyje. Pirmojo paketo VGN yra šiek tiek didesnė nei antrojo ir trečiojo paketo be elektrifikacijos, o dviejų pastarųjų VGN yra tame pačiame lygyje. Todėl, primygtinai rekomenduojama apsvastyti, ar trečiajame pakete būtų galima atsisakyti elektrifikacijos, o šio klausimo sprendimą atidėti iki to laiko, kol elektrifikacijos klausimas bus svarstomas daug plačiau šalies kelių tinklo požiūriu.

Finansinės sąlygos

Lėšos, kurios gali būti investuojamos į „Rail Baltica“ projektą iš nacionalinio biudžeto, Sanglaudos fondo bei TEN-T biudžeto 2007-2013 metų laikotarpiu, yra ribotos. Be to, Europoje yra buvę daug sunkumų su investicijomis į geležinkelio infrastruktūrą, pritraukiant privatų kapitalą, kadangi dažnai šios investicijos asocijuodavosi su visišku neapibrėžtumu. „Rail Baltica“ nėra vertinamas kaip realus „kandidatas“, kuris artimiausiu ar vidutinės trukmės laikotarpiu pritrauktų privatų kapitalą ir kuris prisiimtų pajamų riziką. Svarbiausias faktorius ateinančiais metais yra noras ir sugebėjimas investuoti į „Rail Baltica“ projektą valstybines lėšas.

Norint pagerinti finansinę situaciją ir geležinkelių operatoriams ir geležinkelių infrastruktūros valdytojams – nepriklausomai nuo to, kuris investavimo variantas bus pasirinktas – rekomenduojama atlikti specialią analizę ir įvertinti, ar dabartinis geležinkelių transporto naudojimas ir geležinkelio tarifai yra optimalūs infrastruktūros valdytojams, geležinkelio operatoriams ir vartotojams.

Keleivių vežimas geležinkelių transportu gali būti finansiškai nenaudingas, taigi, norint užtikrinti prognozuojamą keleivių srauto padidėjimą, šalys turi turėti noro subsidijuoti geležinkelio operatorius dabartinių ES įstatymų ribose.

Dvigubos vėžės eksploatacija

Pagrindinis europinės vėžės geležinkelio privalumas yra jo suderinamumas su Europos geležinkelių tinklu, kuris padidintų transporto rinkos liberalizavimo potencialą ir infrastruktūros komponentų panaudojimą konkurencingesnėmis kainomis.

Pagrindinis europinės vėžės geležinkelio trūkumas yra tas, kad jis taps „izoliuota sistema“ šalies vidaus tinkluose ir bus nesuderinamas su svarbiu krovinių vežimu iš ne ES šalių bei su pagrindine vidaus tinklų dalimi. Daugelis šalių dėl kainos ir eksploatacinių priežasčių vengia naudoti dvigubos vėžės geležinkelį savo vidaus tinkluose, kur vežami ir kroviniai ir keleiviai, taigi šių dvigubų sistemų panaudojimo patirtis yra labai ribota ir jos nepalengvins geležinkelio operacijų optimizavimo.

Suderinamumą su esamu tinklu galima pagerinti įsteigiant papildomas perkrovimo stotis ar logistikos centrus, tokius kaip Kauno rajone.

Valdymas ir organizavimas

Keturiuosiuose projekte dalyvaujančios šalys turi gerai parengtas koordinavimo priemones, taigi, yra pagrindas sukurti jungtinę valdymo struktūrą, kuri padėtų įgyvendinti suderintus plėtros planus.

Bendras darbas yra privalomas įgyvendinant ypač trečiąjį paketą, kur reikalingas labai detalus bendras planavimas ir vadovavimas, susitarant dėl techninių sąlygų ir trasos variantų, ir kas ypač svarbu, susitarant dėl atskirų geležinkelio ruožų tiesimo termino ir dėl glaudaus bendradarbiavimo rengiant finansavimo planus. Daugiašaliam valdymui rekomenduojama speciali organizacinė struktūra, kurią sudarytų visų dalyvaujančių šalių atstovai. Tokiai struktūrai turi vadovauti politinis komitetas, turintis įgaliojimus priimti reikalingus sprendimus.

Lyginant su trečiuoju paketu, reikalavimai integruotam planavimui ir finansavimui bus žymiai mažesni įgyvendinant pirmąjį ir antrąjį paketą, kadangi šiuose paketuose geležinkelio ruožų plėtra gali būti vykdoma savarankiškai tol, kol bus susitarta dėl aiškių ir ilgalaikių šiaurės-pietų geležinkelio linijos tikslų.

Pirmiausia rekomenduojama suderinti:

- detalių galimybių studijų, poveikio aplinkai vertinimo ir kt. planą;
- sprendimų priėmimo tvarką.

Be to, rekomenduojama skirti didelį dėmesį šiaurės-pietų geležinkelio patrauklumui išlaikyti ar didinti per ateinantį 5-10 metų plėtros laikotarpį ir taip užtikrinti gerą pagrindą investicijų į „Rail Baltica“ projektą panaudojimui.

Rizika

Žemiau išvardinti patys svarbiausi rizikos elementai, galintys įtakoti investicinius kaštus ir terminus:

- investicinių kaštų eskalavimas – labai didelė rizika;
- eismo poreikis – labai didelė rizika;
- patirties trūkumas eksploatuojant dvigubos vėžės geležinkelį;
- aplinkos rizika - gali būti didelė;
- nacionalinio planavimo rizika - gali būti didelė;
- daugiašalio koordinavimo rizika - gali būti didelė;
- finansavimo trūkumas - taip pat gali būti rizikingas.

Apskritai, didėjant pasirinkimo variantų mastui ir sudėtingumui, rizika taip pat didėja: pirmojo paketo rizika yra didesnė nei antrojo, o antrojo - didesnė nei trečiojo.

1.6 Plėtros strategijos įgyvendinimas

Veiksmų pasirinkimas

Kadangi nei vienas plėtros variantas ekonominiu požiūriu nėra dominuojantis, daugiašalėje suderintoje „Rail Baltica“ plėtros ir investavimo į šį projektą strategijoje reikalingas balansas tarp:

- investicijų ekonominio efektyvumo;
- lėšų trūkumo;
- rizikos supratimo;
- techninio suderinamumo tarp geležinkelio tinklų;
- transporto ir regioninės politikos prioritetų;
- aplinkos apsaugos klausimų.

Pigiausias investicijų paketas (1) turi didžiausią VGN ir N/K santykį ir yra vertinamas kaip tvirčiausias sprendimas, kurį galima ilgainiui plėtoti, atsižvelgiant į augančius poreikius. Be to, tai greičiausiai ir nesudėtingai įgyvendinamas variantas, tačiau jo nauda krovinių vežimui yra ribota.

Ambicingiausias ir brangiausias yra trečiasis paketas, vertinamas kaip turintis didžiausią visų elementų riziką, tačiau suteikiantis didžiausias galimybes perimti krovinių vežimą iš kelių transporto ir, jei ateityje kelių transportui būtų nustatyti dar didesni apribojimai, tai būtų geriausias sprendimas.

Bet kurio išanalizuoto plėtros varianto sėkmingas įgyvendinimas tai priemonė realizuoti ilgalaikę plėtros viziją: *paversti „Rail Baltica“ iš numatomo ir politiškai svaraus Europos projekto į strateginį ir subalansuotą, tačiau pragmatišką geležinkelio koridorių šiaurės-pietų kryptimi, kuriame teikiamos ekonomiškos vežimo paslaugos dalyvaujančioms šalims, atsižvelgiant į šių paslaugų poreikį.*

Norint, kad susisiektas geležinkeliu šiaurės-pietų kryptimi išliktu realiu artimiausiu ar vidutinės trukmės laikotarpiu, rekomenduojama investuoti kaip galima greičiau.

Įvertinus ekonominius ir finansinius rodiklius, finansinius trūkumus ir riziką, pirmasis investicijų paketas ar jo subvariantas atrodo kaip tinkamas pasirinkimas, kurį galima ilgainiui plėtoti, atsižvelgiant į eismo augimą.

Įgyvendinimas

Pasirinkto investicijų paketo įgyvendinimas gali būti atliekamas įvairiais būdais, priklausomai nuo pasirinktos konkurso organizavimo strategijos ir valdymo pajėgumų. Manoma, kad visų trijų paketų įgyvendinimo planai būtų parengti praėjus 4 - 8,5 metų nuo šios galimybių studijos parengimo datos, tarkime 2007 m. sausio 1 dienos. Pasiūlytas terminas yra gana optimistinis, žinoma, jei nebus gaištamasis laikas planavimo procese.

Daugiausia neaiškumų kelia įvairūs terminai, per kuriuos turės būti priimti sprendimai šalies vyriausybėje ir Europos Komisijoje, taip pat sugebėjimas valdyti keletą veiklų vienu metu. Akivaizdu, kad įgyvendinant trečiąjį investicijų paketą, statybos etapas truks ilgiau nei daug paprastesnį pirmąjį paketą.

Laipsniškas įgyvendinimas

Akivaizdu, kad europinės vėžės sistema turės būti plėtojama iš pietų į šiaurę, nes tik tai bus prasminga, tačiau, jei „Rail Baltica“ plėtra bus vykdoma tobulinant esamą plačiosios vėžės sistemą, rekomenduojama atlikti detalius tyrimus ir nustatyti optimaliausią investavimo į geležinkelių tinklą seką.

Ši analizė rodo, kad būtų optimalu suteikti prioritetą:

- ruožams aplink didesnius miestus, kadangi didžiausia naudos dalis yra siejama su regioniniu transportu;
- ruožams, kurie naudojami kartu ir rytų-vakarų transportui, nes šis projekte dalyvaujančiose šalyse užima didelę dalį geležinkelio transporto.

Be to, būtų optimalu pradėti modernizuoti esamą šiaurinės dalies infrastruktūrą, kadangi eismo intensyvumas šiaurinėje koridoriaus dalyje yra didesnis.