

Nacionalinio saugumo ir gynybos komiteto posėdis

2017 m. lapkričio 22 d.

V. BAKAS (LVŽSF). Ką gi, galime tada tęsti, ar ne? Ačiū, gerbiamas Eligijau. Galbūt teko girdėti, kad mes atliekame parlamentinį tyrimą dėl, sakysim taip, jeigu pavadinsime bendrai, dėl verslo neleistinos, neteisėtos įtakos politikams, politiniams sprendimams, politinėms partijoms. Vienas iš jo epizodų yra „Lietuvos geležinkeliai“, ten vykusios investicijos, susijusios su technologijų įdiegimu, konkrečiai „Klub-U“ sistema. Mus domina tiesiog, kuri, kaip paaiškėjo, yra nesuderinama su nacionalinio saugumo interesais, mums tiesiog įdomu, kadangi jūs buvote susisiekimo ministras 2008–2012 metais, įdomu išgirsti apie tai, ar jums buvo žinoma apie tą sistemą, ar jums buvo žinoma apie pirkimus, ar jums buvo žinoma apie rizikas, ar jūs gaudavot kokią nors informaciją iš specialiųjų tarnybų kaip ministras, ar tie įsigijimai buvo aptariami ministerijos ar Vyriausybės lygiu? Kokia buvo ministerijos pozicija, nes jums vadovaujant buvo pasirašytas ir įsakymas dėl tų „Klub-U“ sistemų naudojimo? Iš esmės, jeigu trumpai, tiek. Jeigu yra klausimų, sakykite, bet siūlymas toks – laisva forma tiesiog pasakyti, kas jums žinoma, o mes jau toliau pasiklausime. Jeigu tinka? Aš taip tradiciškai. Ačiū.

E. MASIULIS. Kiek čia laiko? Reglamento neturim? (*Balsai salėje*)

V. BAKAS (LVŽSF). Prašom.

E. MASIULIS. Gerai. Tai aš labai pasistengsiu trumpai, centruotai. Tai dar kartą labai ačiū už pakvietimą. Iš tikrųjų per viešą erdvę pirmiausia sužinojau, kad toks tyrimas yra inicijuotas, kad yra laikinoji komisija sudaryta, kad Nacionalinio saugumo ir gynybos komitetui pavesta atlikti šią komisijos vaidmenį.

Tai galbūt iš karto galėčiau ir pasakyti, kad iš tikrųjų susisiekimo ministro pareigas pradėjau eiti 2008 metų pabaigoje. Aš, kaip ministras, be jokios abejonės, pirmiausia buvau atsakingas už susisiekimo politikos formavimą. Jeigu mes kalbame apie „Lietuvos geležinkelius“, natūralu, kad aš buvau iškėlęs tris labai aiškius strateginius tikslus „Lietuvos geležinkeliams“.

Pirmas strateginis tikslas buvo iš tikrųjų maksimaliai greitai, kiek leidžia galimybės, integruoti plačiosios vėžės erdvę į Europos Sąjungos, Vakarų Europos Sąjungos, reiškia, siaurosios vėžės erdvę. Čia mes turime turbūt tą „Rail Baltics“ klausimą, kuris jau čia per daugelį Vyriausybių eina ir ne taip sparčiai, kaip norėtusi, bet visgi buvo tam tikri klausimai, kuriuos mes laikėme prioritetiniais. Mano dėmesys ir mano visa koncentracija buvo būtent ta tema.

Antra strateginė kryptis, kalbant apie „Lietuvos geležinkelius“, buvo, be jokios abejonės, suvaldyti įmonės situaciją kalbant apie efektyvesnį įmonės valdymą, nes reikia prisiminti, kad patekome kaip tik tuo laikotarpiu į didelę pasaulinę ekonominę krizę. Galiu pasakyti, kad 2008 metais dar „Lietuvos geležinkeliai“ pervežė apie 55 mln. tonų krovinių, o 2009 metais jau

44 mln. tonų. Tai netgi esant tokiam stipriam krovinių kritimui pavyko šitą įmonę išlaikyti pelningą ir ilgainiui, aš galiu pasakyti, jau kalbant apie 2009, 2010, 2011 metus, šita įmonė buvo ta, kuri sumokėdavo tikrai ženklia sumą dividendų į valstybės biudžetą. Jeigu pažiūrėtume nuo 1990 metų iki dabar, manau, kad tas laikotarpis yra rekordinis, kalbant apie „Lietuvos geležinkelių“ įnašą į bendrą valstybės biudžetą dividendų pavidalu.

Trečia mano strateginė tokia, sakykim, politinė nuostata ir kryptis buvo, remiantis Europos Sąjungos direktyvom, atlikti pilnai, iki galo įgyventi „Lietuvos geležinkelių“ veiklą atskyrimą, arba, kitaip tariant, reorganizaciją, atskiriant krovinių pervežimus nuo keleivių pervežimų, nuo infrastruktūros ir t. t.

Koncentrausi į tas tris kryptis. Iš tikrųjų tiesiogiai įmonės, sakykim, taip valdyme, kada ėjo kalba apie kokius nors ūkinius, finansinius pirkimus, viešuosius pirkimus, įsigijimus, niekada nedalyvavau ir niekada iš tikrųjų tiesiogiai to nedariau ir netiesiogiai nedariau. Įmonė iš tikrųjų turėjo savo vadovybę, įmonė turėjo savo administraciją, be jokios abejonės, buvo įmonės valdyba, kuri priimdavo, sakykim, tuos svarbesnius įmonės sprendimus. Mes, kaip ministerija, į metus vieną kartą turėdavome išplėstinį tokį kolegijos posėdį, mes ją vadinome kolegija, kurioje dalyvaudavo, sakykime taip: įmonės vadovybė, dalyvaudavo pagrindinių ministerijos departamentų vadovai, kancleris, ministras, viceministrai, ir ten mes aptarinėdavome įmonės iš esmės metinius ateities, sakykim, artimiausių metų finansinius rodiklius ir rezultatus, kokių mes tikėdavomės ir planuodavome, ir trejų metų perspektyvas.

Tose kolegijos posėdžiuose iš tikrųjų jokių investicinių detalių planų mes neanalizavome, bendri, aišku, investiciniai skaičiai būdavo pateikiami kiekvienais metais, bet tikrai nebuvo jokių išskleistų, sakykime, pirkimų, kalbant apie kokių nors konkrečių prekių ar paslaugų įsigijimą.

Dabar ar man buvo žinoma? Aš galiu pasakyti turbūt taip, kad iš esmės apie lokomotyvuose diegiamą šitą sistemą turbūt sužinojau galbūt 2012 metais. 2012 metų, na, į kadencijos pabaigą (kada iš tikrųjų teko pasirašyti ministro įsakymą, kuriuo, berods, 2012 metų balandis, kiek aš ten pasižiūrėjau, kadangi gana senas laikas, tai tiksliai nebeatsimenu, bet, atrodo, balandžio mėnesį), jame iš tikrųjų buvo jau įteisinta arba įtvirtinta... Aš sakyčiau, tai techninio pobūdžio įsakymas, kurio metu jau buvo įtvirtinta esama situacija „Lietuvos geležinkeliuose“, ir iš tikrųjų tas įsakymas buvo... Bent jau tuo metu jokių papildomų aplinkybių arba kokių nors, sakykime, komentarų dėl šio įsakymo rengimo... Jis buvo rengiamas įprastine tvarka, kaip ir kiekvieną rytą ateidamas į ministeriją pas referentę rasdavau visą krūvą įvairių įsakymų projektų, kuriuos skaitydavau ir po to pasirašydavau. Tai buvo suderinta su visais reikiama ministerijos pareigūnais pagal esamą tuometinę ministerijos tvarką, ir čia tikrai kokių nors aplinkybių arba kokių nors papildomų raštų, kurie būtų prie to įsakymo, kiek aš atsimenu, neteko matyti.

Dabar kalbant apie situaciją aš iš tikrųjų noriu pasakyti, kad dirbdamas ministru turėjau galimybę susipažinti su įvairaus lygio įslaptinta informacija, ir tikrai kaip ministras gaudavau reguliarias pažymas, kurios buvo rengiamos Valstybės saugumo departamento, paprastai tai būdavo savaitinės pažymos, kiek aš atsimenu, paskui lygtai jos rečiau buvo pradėtos rašyti, tai galiu vėlgi aiškiai pasakyti, kad per tuos ketverius metus iš tų institucijų, kurios Lietuvoje atsakingos už nacionalinį saugumą, už jo grėsmes, už, sakykime, kokius nors prevencinius dalykus, tokių, sakykim, įžvalgų, pastebėjimų ar kokių nors netgi užuominų, kad ta diegiama sistema gali iš tikrųjų kirstis su nacionaliniu saugumu, tikrai nesu gavęs.

Pasirašydamas tą įsakymą iš esmės aš ir nelabai turėjau kokių nors, sakykim, oficialių prielaidų, rimtų prielaidų, pavyzdžiui, nepasirašyti šito įsakymo, pirmiausia dėl to, kad ir mano kompetencija, matyt, neleido iki galo įvertinti šitos visos sistemos Lietuvos nacionalinio saugumo interesų atitikimo, o antras dalykas – aš tiesiog neturėjau jokių, sakykim, nei oficialų, nei neoficialų, nei žodine forma, nei kokia nors kitokia forma pateiktų pažymų.

Noriu pasakyti, kad ne tik Valstybės saugumo departamentas domėjosi transporto sektoriaus situacija, buvo ir Užsienio reikalų ministerijoje sukurtas Ekonominio saugumo departamentas, kuris irgi tiek energetikos, tiek transporto sektoriuje, mes labai glaudžiai bendradarbiaudavome, bet vėlgi iš šito padalinio, šitos institucijos kažkokios informacijos man neteko gauti.

Vyriausybėje kiekvienas metais, aišku, mes tvirtindavome sąrašą grėsmių nacionalinio saugumo uždaramė posėdyje, tai vėlgi, tvirtinant tas grėsmes, tikrai nebuvo nė viename iš tų sprendimų, kad būtų kažkoks, bent aptakiau įvardinta, kad tokia grėsmė nacionaliniam saugumui yra. Vyriausybės, juo labiau, kai jūs klausiate, ar Vyriausybės posėdžių formatu, ar kažkokiu pasitarimų formatu aptarinėjome įsigijimą šitą konkretų, kalbant apie lokomotyvų valdymo sistemą, tai tikrai ne. Netgi ministrų pasitarimų lygmeniu šitų aptarinėjimų nebuvo, tiesiog, kaip aš minėjau, sužinojau apie tą visą situaciją, kad baigiama įdiegti šita valdymo sistema, 2012 metais. Ir šiuo atveju neturėjau jokio pagrindo ir jokių kompetentingų išvadų ar rekomendacijų, ar perspėjimų, ar pastebėjimų iš atitinkamų kompetentingų institucijų, kad galėčiau kažkaip tuos procesus bent jau atkreipti dėmesį, valdyti ir t. t. Nes iš esmės jau buvo situacija, kaip čia pasakyti... iš esmės realizuoti.

Nežinau, kiek komiteto nariams įdomu ir neįdomu, bet vėlgi nepatikrinti duomenys, bet nežinau, ar jūs domėjotės, kas po 2012 metų vyksta. Mano nepatikrintomis žiniomis, dar šiais metais dviejuose lokomotyvuose tokia sistema buvo įdiegta, na, papildyta, kadangi lokomotyvų parką „Lietuvos geležinkeliai“... vis tiek tai nėra taip, kad nupirko iš karto visus lokomotyvus, senus išmetė, o naujus paėmė ir įdiegė. Akivaizdu, specifika yra tokia, kad po kažkiek kiekvienais metais tų lokomotyvų yra atnaujinama. Kiek man žinoma, kad dar šiais metais, jau esant naujai vadovybei, rodos, du lokomotyvai yra nauji, kuriuose taip pat buvo įdiegta šita sistema.

Kitaip tariant, dabar sudėtinga kalbėti, kaip būtų galima įdiegti kitokią sistemą dviejuose lokomotyvuose, kada visuose kituose veikia. Aš nesu šitos srities specialistas, bet visi lokomotyvai turi turbūt būti vienos kažkokios sistemos. Jeigu yra kažkokia galimybė, o jūs tas galimybes turite, aš manyčiau, kad irgi būtų prasminga pasidomėti. Jūsų tyrimo nebeapima tas laikotarpis, bet čia yra švieži dalykai, kur turėtumėte pasidomėti.

Gal tiek, gal į klausimus būčiau linkęs atsakyti.

A. ANUŠAUSKAS (*TS-LKDF*). A. Anušauskas. Mano klausimas šiek tiek šalia, ne apie „Klub-U“ sistemą, bet apskritai apie tą kibersaugumą, požiūrį tuo metu. Jeigu manęs atmintis nepaveda, man atrodo, 2010 metais Vidaus reikalų ministerija buvo paskirta Vyriausybės kaip atsakinga už kibernetinį saugumą, turėjo ruošti teisės aktus, kurių tiesiog nebuvo, rūpintis kritinės infrastruktūros sąrašo kūrimu, labai sunkiai ėjosi. Kadangi labai didelė dalis kritinės infrastruktūros buvo Susisiekimo ministerijos žinioje, koks tuo metu, 2011–2012 metais, nežinau, ar bendravimas, ar požiūriai, ar gal ten kas nors išsiskyrė, labai sunkiai, pamenu, ėjo šitoje srityje darbai. Kas ten tuo metu buvo iš Susisiekimo ministerijos, gal ėjo Vidaus reikalų ministerijoj kažkokie pasiūlymai... buvo atmetami. Nežinau aš tos situacijos.

E. MASIULIS. Iš tikrųjų, kiek dabar atsimenu, buvo pakankamai įtempta situacija tarp šitų dviejų žinybų, tarp Susisiekimo ministerijos ir Vidaus reikalų ministerijos, ir, matyt, esminė ir pagrindinė problema, kad nebuvo apsispręsta Vyriausybės lygiu, o galbūt net ir parlamentiniu lygiu, kuri gi viena institucija iš esmės turėtų būti atsakinga už turimą visą infrastruktūrą šioje srityje, nes taip jau atsitiko, kad dalis infrastruktūros, buvo prie Vidaus reikalų ministerijos „Infostruktūra“, atrodo, tokia įmonė, kuri valdė dalį, sakykime, valstybei svarbių tinklų. Dalį klausimų kuravo Susisiekimo ministerija, kaip žinome, buvo RAIN'o projektai, RAIN-1, RAIN-2, tie optiniai kabeliai, buvo taip pat telecentro įmonė, kuri buvo kuruojama irgi Susisiekimo ministerijos. Aš atsimenu, su ministru R. Palaičiu mes iš tikrųjų sulaužėme labai daug iečių. Taip pat Informacinės visuomenės plėtros komitetas, beje, buvo dar priskirtas prie Susisiekimo ministerijos.

Tai čia, mano galva, koją sklandžiam bendradarbiavimui pakišo tokie žinybiniai užsiėmimai, bandymai įrodyti, kad ne, pas mus čia viskas turi būti, ne, pas mus viskas turi būti. Aš atsimenu, su ministru R. Palaičiu mes tikrai ne vieną turėjome darbo grupę, kurios metu bandėme apsispręsti, deja, taip ir neradome sprendimo, kuris leistų vienoje institucijoje sukongreguoti visą situaciją. Iš to kilo tos pasekmės, kad strigo labai svarbių įstatymų projektų rengimai, buvo kaišiojami pagaliai į ratus vieni kitiems ir ta situacija tikrai buvo nekokia.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Norėčiau paklausti. To įsakymo, kuriuo buvo tarsi privalomai nustatyta tokia kaip techninis standartas „Klub-U“ sistema, atsiradimo aplinkybės. Na, vis tiek, ministre, jūs patyręs politikas, investicijos ten siekia ne kelis milijonus, daugiau negu 100 mln.

litų, apie 200 mln., atrodo, visa sistema kainuoja, ir to įsakymo vertė didelė buvo, ir ne tik su techniniais reikalavimais, bet ir su tam tikromis stambiomis investicijomis susijusios, ir su tam tikru tarsi protegavimu vienos sistemos. Ar buvo kokia diskusija tarp rengėjų, teisininkų, gal pastabų kokių nors, aptarimų, kodėl būtent ši sistema pasirinkta ir kodėl ji būtent 2012 metais buvo sureguliuota ministro įsakymu? Iki tol kaip vyko tas reguliavimas, kas privertė šitą įsakymą pasirašyti, kokios aplinkybės?

E. MASIULIS. Labai ačiū, pirmininke, už klausimą. Na, situaciją komplikuoja, matyt, tas dalykas, kad tas tiriamasis laikotarpis išeina į tokį platesnį laiko tarpą nuo 2006 metų iki 2012 metų, ir, aišku, vėlgi aš noriu pasakyti, kad, kalbant apie mano pasirašyto įsakymo aplinkybes, iš esmės tai jau buvo, kaip čia pasakyti, pastatymas prieš faktą. Kitaip tariant, didelėje dalyje tų lokomotyvų buvo įdiegta ta sistema, ir aš galėčiau tik spėlioti, kodėl tas yra. Aš nežinau visiškai ir neturiu supratimo, neturiu informacijos, kaip buvo iš viso parinkta šita įmonė ir konkrečiai šita sistema, nes vis tiek buvo specialistai kokie nors ar pačiuose geležinkeliuose, kurie, matyt, ieškojo kokios nors techninės specifikacijos, žiūrėjo, kas čia labiausiai tinka, netinka. Pagaliau, kaip įvyko tie pirmieji pirkimai, man tikrai būtų sudėtinga komentuoti, nes ne mano periodu šitie dalykai prasidėjo.

O tai, kad jau 2012 metais buvo priimtas, įsakymu įtvirtinta, aš nepavadinčiau to protegavimu. Protegavimas, matyt, būtų buvęs tada, jeigu aš būčiau ministru 2006 metais ir dar nesant jokio apsisprendimo aš būčiau iš anksto priėmęs kokį nors sprendimą ir nurodęs, kad kokia nors konkreti sistema turi būti įdiegta. Bet kai tu esi jau pastatytas prieš faktą ir kai informacija tokia, kad didžiojoje dalyje lokomotyvų šita sistema jau įdiegta, veikia ir t. t., tai mano tas įsakymas labiau yra traktuotinas kaip faktinės situacijos įtvirtinimas. Tai šiuo atveju, kaip sakoma, kai apie Neringos namus šnekama, tai vieni, kaip sako, davė leidimus statyti galbūt ten legaliai, nelegaliai, o kažkas kiti jau po to, po fakto, buvo priversti konstatuoti tik situaciją. Tai aš labiau šitą vertinu kaip situacijos konstatavimą. Aišku, kad tos investicijos irgi tam tikra prasme išsidėliojo per tą ilgesnį laiko tarpą. Aš vėlgi dar kartą pasakau, jeigu aš būčiau turėjęs bent kažką, sakykim, minimalią informaciją apie tai, kad tai gali būti.. nes tikrai nebuvo jokių mano ten susitikimų su kažkokiais ar gamintojais, ar ten kažkokiais tarpininkais, ar kažkokiom įmonėmis, kurios iš esmės diegia šitą sistemą, tai jeigu būtų buvusi kažkokia informacija, kad tai gali kelti grėsmę nacionaliniam saugumui, akivaizdu, kad aš būčiau reagavęs.

Dabar galima netgi, žinot, viską išversti į kitą pusę. Įsivaizduokim situaciją, jeigu aš būčiau pasakęs, kad šita sistema netinka, o rinkitės kažkokią kitą sistemą X. Nežinau, kas dar gamina tas sistemas. Tokiam kontekste vėlgi galima būtų sakyti, kad tu kažkokį konkretų interesą proteguoji. Man vienintelis ir dalykas, kuriuo aš visą laiką remdavausi ir kur yra nenuginčijamas koziris, tai yra kompetentingų institucijų kažkokie raštai. Aš negaliu pasakyti, kad su Valstybės

saugumo departamentu buvo kažkokie prasti santykiai. Mes iš tikrųjų turėjom pakankamai nemažai bendrų sąlyčio taškų, kalbant apie tai, kad, pavyzdžiui, kelių tiesimo sektoriuje, bendradarbiaudami su Valstybės saugumo departamentu, 2009 metais mes iš tikrųjų identifikavome Šilutės rajone, ten dar keliose, man atrodo, vietose irgi per mažus asfalto sluoksnius ir pareikalavome tada iš tų įmonių iš karto ten iš jų pinigų atitaisyti. Kiek aš žinau, ten buvo kažkokios dar ir teisinės pasekmės. Netgi diplomus įteikėm tuometiniams Valstybės saugumo vadovams, laikinai ėjo tada pareigas, užmiršau dabar pavardę to žmogaus. (*Balsas salėje*) Vaišnoras. To bendradarbiavimo kažkiek buvo, bet įdomu, kodėl šitoj srity jo... Nežinau, ar čia nebuvo užčiuopta, ar tuo metu nebuvo susivokta. Čia toks atsakymas.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Bet vis tiek aš noriu jūsų paklausti. Tai kas inicijavo tokį įsakymą? Vis tiek jums atneša įsakymą, kuriame nurodyta konkreti technologija, ir jūs žinote, kad tarsi iki tol ta technologija buvo naudojama, tai apskritai, kodėl reikėjo to įsakymo tada?

E. MASIULIS. Iki tol aš... Atvirai sakant, iki tol aš nelabai turėjau informacijos apie tą technologiją ir apie jos naudojimą. Iš esmės, kai tas įsakymas atsirado ant mano stalo, aš tada tikrai pradėjau domėtis, nes tokios informacijos man nebuvo suteikta. Aš nedalyvavau ten įmonių valdybų darbe. Manęs valdybos pirmininkai tuometiniai irgi, kiek atsimenu, neinformavo, nes čia buvo keli: pradžioj – Zumarienė, paskui, man atrodo, – Štaras, valdybos pirmininkai. Klausimas... Įsakymas atsirado, mano supratimu, bendra tvarka, tokia, kokia yra nustatyta ministerijos nuostatuose. Kas buvo pirminis iniciatorius, aš čia galiu tik spėlioti, bet čia reikėtų klausti tuometinės „Lietuvos geležinkelių“ vadovybės ir administracijos, ar tai, sakykim... Įprastai, kaip atsirasdavo įsakymai, tai dažnai...

V. BAKAS (*LVŽSF*). Ne, aš noriu... Procedūrą tai mes žinome, kaip įsakymai, bet konkrečiai šitą įsakymą... Keista. Įsivaizduokite, nuo 2006 metų tarsi diegiama įranga. Ateina 2012 metai ir staiga atsiranda įsakymas. Kodėl atsiranda poreikis tokį įsakymą pasirašyti ir kas inicijavo tokio įsakymo parengimą, gal jūs galėtumėte pasakyti?

E. MASIULIS. Aš neturiu žinių, kas konkrečiai inicijavo. Aš manau, kad vis tiek neišvengiamai buvo geležinkelius kuruojantis departamentas Susisiekimo ministerijoje, o jie rengė šitą projektą. Jie, matyt, vis tiek rengė pasitardami ar su „Lietuvos geležinkelių“ administracija.

O dar kartą noriu pasakyti, kad čia, matyt, buvo kažkoks... Bet čia vėlgi mano tikrai tokie samprotavimai arba spėlionės, kad galbūt tuo metu buvo susivokta, kad kažkaip reikėtų įteisinti šitą situaciją *de facto*, esančią situaciją įteisinti *de jure*. Kitaip tariant...

V. BAKAS (*LVŽSF*). Kur – ministerijoje ar geležinkeliuose susivokta?

E. MASIULIS. Manau, kad tie, kurie diegė šitą sistemą.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Gerai. Dabar tada vis tiek, matyt, teko jums spaudoj skaityti apie nepotizmo lygį „Lietuvos geležinkeliuose“. Iš tikrųjų mes tuo klausimu irgi domimės. Ar jums

buvo žinomas, sakysim, ar galbūt aptariami nepotizmo ir apskritai personalo patikimumo klausimai. Kalbu, kai sakote, bendradarbiavot su tarnybomis, tai vis tiek kažkokiais klausimais bendradarbiavote, gaudavote kažkokią pažymą, informaciją. Ar jūsų darbotvarkėje, ar diskusijose, ar sprendimuose jūs matėte nepotizmą kaip problemą „Lietuvos geležinkeliuose“ ir jo mastus? Ir ar buvo kaip nors sprendžiamas tas klausimas?

E. MASIULIS. Aš gal taip pasakysiu, kad esmės mano prioritentinė užduotis, pirmiausia užduotis buvo iš esmės daryti taip, kad šita įmonė iš tikrųjų susimažintų savo, sakykim, išlaidas ir efektyviau būtų valdoma. Prisimenu vieną turbūt iš pirmųjų mūsų pokalbių su tuometiniu „Lietuvos geležinkelių“ vadovu ponu S. Dailydka, kai aš jau buvau paskirtas ministras, apie tai, kad mes kalbėjome nuo pat to, kad pavaduotojų skaičius yra ženkliai išpūstas. Kiek atsimenu, buvo septyni ar aštuoni pavaduotojai, man pradedant dirbti, ir kai kurie pavaduotojai, net neaišku, ką jie veikia ir kokios jų atsakomybės ribos. Buvo nustatyta iš tikrųjų užduotis, sakykime, sumažinti pavaduotojų skaičių. Aišku, ten vėlgi sėkmingai kai kurie žmonės iš pavaduotojų pozicijų buvo kažkur įdėti į šeštos eilės lentynėlę, kur ten mažiau jie matosi, kalbu apie tą patį V. Ponomariovą, man atrodo, tuometis vienas iš pavaduotojų buvo, kurį... Iš tikrųjų buvo pavaduotojų skaičius sumažintas nuo septynių iki keturių, rodos.

Ir buvo iš tikrųjų kita didžiulė problema, buvo pareikalauta bendrai mažinti darbuotojų skaičių, nes, kaip jau sakiau, įmonė labai ženkliai praradinėjo pajamas, labai ženkliai krito įmonės apyvarta ir jeigu nebūtume... Netgi kuro normos, aš atsimenu netgi tokia labai įdomi kolegijoje svarstant kitų metų iš esmės finansinius geležinkelių planus, buvo mano pasakyta, nežinau, gal protokoluose kur nors ir turėtų būti, kad jūs turite ženkliai susimažinti savo kuro normas ir ten vien tik per kuro normų susimažinimą, man atrodo, tuo metu buvo 200 ar 300 mln. litų efektas. Kitaip tariant, aš rūpinausi pirmiausia įmonės efektyviu valdymu ir finansiniu stabilumu. Ir, aišku, kad tas klausimas apie nepotizmą, kad ten giminės, giminaičiai ir taip toliau, buvo, sakykim, na, buvo antraeilis klausimas. Tai nebuvo mūsų prioritetas, bet, aišku, tokios informacijos aš kažkiek turėdavau, kad... Bet, sakykim, tokios aiškos analizės, kokia čia buvo padaryta neseniai, kur skaičiau viešai, mes tuo metu neturėjome tokios analizės padarę.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Klausimas dėl įtakos jums tiesiogiai, kalbant apie „Lietuvos geležinkelių“ arba jos dukterinių įmonių įgyvendinamus projektus. Ar kas nors iš verslo grupių, verslininkų jums tiesiogiai darė įtaką arba per tarpininkus dėl atskirų projektų, dėl atskirų žmonių, dėl konkursų, dėl žmonių įdarbinimo ir panašiai?

E. MASIULIS. Pirmiausia aš noriu pasakyti dėl konkursų. Aš apskritai visiškai buvau atsietas kaip ministras nuo konkursų ir tikrai dar kartą užtvirtinu, kad tai nebuvo mano kompetencijos klausimas. Aš nei per kokius nors, sakykim, valdybos narius, nei tiesiogiai jokių veiksmų nedariau, kad paveikčiau vieno ar kito konkurso sprendimus.

Ar buvo interesų? Turbūt nereikia būti naiviam ir tų interesų, susijusių su „Lietuvos geležinkeliais“, buvo, yra ir bus. Klausimas yra, sakykim, kiek tie interesai yra, kaip sakoma, kaip čia pasakyti, kiek tie interesai iš tikrųjų nulemia kokius nors sprendimus ir įtakoja sprendimus ar neįtakoja. Tai aišku, kad tų interesų buvo. Interesas buvo, pavyzdžiui, tai, kad geležinkeliai turi po šiai dienai monopolį Lietuvos vidaus rinkos pervežimo, tai buvo interesų kompanijos ir dabar jos yra, kurios, pavyzdžiui, nori konkuruoti, privačios kompanijos su „Lietuvos geležinkeliais“, pervežinėdamos krovinius Lietuvos rinkoje. Tai aišku, kad tokių buvo. Arba uosto kompanijos, kurios nori mažesnių tarifų. Arba „Orlenas“, turėjome krūvą sutikimų su „Orlenu“ ir bandėme du ožius susodinti prie stalo, kad jie pagaliau rastų kokius nors sprendimus ir kompromisus, kad nenukentėtų valstybės interesai. Mano galva, interesų buvo įvairiausių, bet mano sprendimuose tų interesų išraiškos neturėjo jokios įtakos.

V. BAKAS (LVŽSF). Gerai, tada būtų toks klausimas. Dukterinės įmonės „Lietuvos geležinkelių“. Kai kurioms dukterinėms įmonėms vadovavo Š. Gustainis arba buvęs Seimo narys D. Budrys. Ar jums yra kas nors žinoma apie šitų žmonių įdarbinimą tose dukterinėse įmonėse, ar žinoma, kas juos pasiūlė, kaip jie apskritai atsirado tose pozicijose?

E. MASIULIS. Dėl Š. Gustainio galėčiau daugiau pasakyti, nes yra buvęs trumpu laiku ir mano patarėju. Aš po to matydamas, perorganizuodamas savo funkcijas kaip ministro, pavesdamas, persikirstydamas tas funkcijas viceministrams, numačiau, kad nereikia to patarėjo ir aš tiesiog tą patarėją atleidau kaip politinio pasitikėjimo pareigūną. Iš tikrųjų kaip Š. Gustainis susitarė, nesusitarė, jis, aišku, jau buvo įgavęs tam tikros patirties tame sektoriuje, nors ir neilgą laiką dirbo, matyt, kad tai visgi buvo Š. Gustainio ir tuometinės įmonės vadovybės susitarimas. Aš tikrai neprotegavau jo ir tikrai nelabai domėjausi, ar ten koks konkursas buvo į pareigas, ar nebuvo.

Dėl D. Budrio tai čia aš nelabai kažką daug galiu pasakyti. D. Budrys jau 2012 metais, kada baigėsi Seimo kadencija, iki 2012 metų jis buvo Ekonomikos komiteto pirmininku, berods, taip, jau kitos Vyriausybės, kurioje ministru buvo ponas Sinkevičius, ten vyko tie procesai, tai aš nelabai ką galiu pakomentuoti.

V. BAKAS (LVŽSF). Gerai. Ar turime dar klausimų? Ačiū jums.

(Kalba ne per mikrofoną, negirdėti)

V. BAKAS (LVŽSF). Sveiki dar kartelį. Galbūt jau teko girdėti, Nacionalinio saugumo ir gynybos komitetas atlieka parlamentinį tyrimą dėl verslo arba verslo grupių, tam tikrų interesų grupių įtakos, neleistinos įtakos politiniams procesams, politikams, politinėms partijoms. Vienas iš tų tyrimų, epizodų yra „Lietuvos geležinkelių“ veikla. Klausimas susijęs su „Klub-U“ sistemos atsiradimu, diegimu „Lietuvos geležinkeliuose“. Tai viena dalis. Mus domina aplinkybės, argumentai.

Kita dalis, susijusi su nepotizmu „Lietuvos geležinkeliuose“. Šiandien apie tai pasikalbėsime. Siūlyčiau gal, jeigu jums patogiu, tradiciškai, laisva forma papasakoti apie tai, kas jums žinoma apie tą „Klub-U“ sistemą, nuo ko viskas prasidėjo, kodėl ji buvo pasirinkta, ar buvo svarstomos alternatyvos, ar buvo vertinamos rizikos, kokios buvo atliekamos procedūros, turiu minty pirkimų procedūras.

Beje, kaip buvo bendradarbiaujama už nacionalinį saugumą atsakingomis institucijomis, ar gaudavote informaciją apie įvykius, apie situaciją transporto sektoriuje konkrečiai jūsų įmonėje. Tie klausimai ir, jeigu jums priimtina, galite papasakoti tiesiog laisva forma, ir mes paklausime.

S. DAILYDKA. Kadangi geležinkeliai tą problemą, galima sakyti, tų problemų iš tarybinių laikų paveldėjo labai daug, tai buvo archaiška, tokia primityvi sistema, ko gero, dėl to, kad Pabaltėje vis dėlto buvo centras Latvijoje, Rygoje. Ir technine, technologine prasme buvo užleista turbūt struktūra.

---. Tiesiog papildyti, nuo kada jūs...

S. DAILYDKA. Aš pradėjau dirbti „Lietuvos geležinkeliuose“ 2002 m. kovo 4 d. kaip keleivių vežimo valdybos tuometinėje struktūroje vadovas, o generalinis – nuo 2006 metų kovo pabaigos, dabar neatsimenu, 29, 30 diena. Žinau, kad buvo stresas toks, kad reikėjo staigiai pagal Europos Sąjungos direktyvas struktūrą sutvarkyti. Tapo tos... Vietoj valdybos atsirado trys direkcijos ir t. t. Tai šitą gerai įsidėmėjau, kad ten kažkur dvi savaites dirbom, kad sudėliotume staigiai (...).

Atėjus aš labiausia atsimenu, kadangi dirbau dar ir viceministru prie gerbiamo Biržiškio vadovaujamos ministerijos, tai man teko prisiliesti, ir labai daug. Ir su tais pačiais *jedinstvininkais* vargti, ir t. t., ir blokuoti jų veiksmus tam tikrus. Buvo tuo metu toks laikmetis, tai tas struktūras aš gerai žinau, nes buvau transportininkas, žinojau geriausiai turbūt autotransporto sistemą, transporte buvau tik gal Vilniaus karšte, Vilnius čia buvo toks aktyviausias... rimčiausias *jedinstvininkais*, kitose vietose nebuvo tokių problemų.

Bet galiu grįžti prie to, ką jūs klausėte. Kadangi ta keleivių vežimo struktūra tuo metu buvo tokia irgi labai sunykusi, ribota, kai aš atėjau buvo tik keleivinių, priklausė elektrinių traukinių depas, ir keleiviniai tarptautiniai vagonai, kurių neturėjo savo dar depo vienu metu, netgi ten buvo tik tas techninės patikros punktas prie pat pastato. Buvo atsakingi už keleivių vežimą plačiąja prasme, taip pat ir dyzeliniais traukiniais, bet dyzeliniai traukiniai buvo pagal tuometinę struktūrą riedmenų ūkio (aš dabar bijau pasakyti) tarnyba ar valdyba vadinosi, bet buvo dar tokia atskira struktūra. Ir to „Klub-U“ istorija, kiek aš jau žinau, nes atėjus dirbti, žinau, kad buvo, aišku, situacija labai sudėtinga, ponui J. Biržiškiui atėjus, tai tragiška, žinau, situacija buvo. Infrastruktūra buvo labai prastos būklės. Kiek žinau, jie ėmėsi staigiai tokių radikalių veiksmų at-

kuri eismą būtent per infrastruktūrą, kad pagerintų, nes buvo greičio apribojimų ten ir t. t. Reikėjo staigiai ieškoti būdų, kaip tą... nes ir atlyginimai žmonėms nuolat vėluodavo, neužtekdavo pinigų ir t. t. Aš jau, aišku, atėjau, kai situacija buvo ryškiai pagerėjusi, ir jau jie iš to, sakykim, infrastruktūrinių dalykų perėjo prie riedmenų atnaujinimo. Būtent riedmenų ta ūkio tuo metu valdyba ar tarnyba būtent ėmėsi tos... Matyt, gavo pavedimą iš vadovybės, kad traukos lokomotyvus, keleivinius traukinius pradėtų atnaujinti. Tuo labiau kad tuo metu ir padidėjo ryškiai pervežimai krovinių ypač, nes tai buvo pervežimai, kurie generavo pajamas iš esmės, ir visa gerovė, sakykim, viso šito tai buvo pajamos tik iš krovinių, nes keleivių vežimas generavo nuostolius.

Aš tuo metu, kai atėjau, gal apie 220–240 mln. litų maždaug buvo tokie nuostoliai, nes technika archaiška buvo ten, vos ne mano gimimo metų kai kurie dyzeliniai traukiniai. Šiek tiek jaunesni, aišku, bet dauguma atsimenate jūs su mediniais (...) tie vadinamieji vengriški dyzeliniai traukiniai buvo jau iš senesnių laikų. Naujesni buvo latviški, latvių gamybos, kurie irgi pakankamai nešiuolaikiški. Kiek atsimenu, maždaug žinau, kad buvo kažkoks ir dokumentas išėjęs. Jau dabar bijau pasakyti, kokio lygio, administracijos gal lygio ar tarybos lygio galbūt, buvo išėjęs dokumentas, kiek žinau, būtent dėl šitų sistemų diegimo, būtent automatinės lokomotyvo signalizacijos ir kartu saugos sistemos. 2003 metais (aš čia kažkur atgaminęs, gal aš truputį klystu plus minus kokį pusmetį) ta riedmenų valdyba kartu su Infrastruktūros valdyba tuometine irgi parengė pirkimų sąlygas, kažkokį raštą, dokumentą, kuris irgi kažkur turėtų būti, – gal pas senus darbuotojus dar gal ir yra, gal Diagnostikos centre, jeigu ten dar kažkas išsisaugojo, nes tokie dokumentai ilgai nesaugomi. Pirkimo sąlygas būtent šitai sistemai įsigyti... O tai buvo susieta ir kartu su riedmenų, savaime aišku, atnaujinimu.

Pirmieji, kiek atsimenu, modernesni lokomotyvai, nes tam pačiam keleivių vežimui buvo seni lokomotyvai TEP-60, kurie irgi turbūt 40 metų senumo. Jie dažnai sugesdavo, žinau, kad ir degė. Gerai baigdavosi tos bėdos. Išėjo konkursas ir buvo nupirkti TEP-70 jau naujos kartos BS, taip vadinosi, kiek aš atsimenu. Tie lokomotyvai dar su generatoriais papildomai, nes keleiviniuose vagonuose buvo galimybė pajungti aukštą įtampą siekiant nekūrenti anglimis vagonų ir spręsti tą, kaip sakyti, ekologinę problemą, ir visa kita. Bet buvo dar antra bėda, kad tie visi vagonai buvo iškomplektuoti, išardyti, vagys gretimuose... Kadangi, žinote, stoties rajone stovėdavo tie vagonai, niekas jų nesaugojo, tai mano tikslas buvo, aišku, imtis apsaugos tuo metu ir visa kita. Vogdavo šalimai gyvenantys tuose namuose Naujininkuose, prie pats stoties išplėsdavo mūsų aukštos įtampos laidus, kabelius, tiksliau sakant, o jie brangūs. Tai buvo ir antra problema – juos atstatyti. Ilgai vargom, kol atstatinėjom.

Taigi atėjo tie lokomotyvai, aš dabar bijau pasakyti, pirmieji atėjo gal 2005–2006 metais prieš man tampant (ar paraleliai) generaliniu direktoriumi, kad visas tas procesas buvo prieš tai užsuktas. Ką tai reiškia? Reiškia, kas čia buvo tokio, tai ta pati ALSN sistema (automatinė loko-

motyvų signalizacija), jiniai yra nepriklausomai nuo to, ar tai naujos kartos lokomotyvas, jiniai yra būtina tam, kad mašinistas galėtų gauti signalus kabinoje tam, jeigu rūkas ir visa kita, tai yra tokia pakartotinė galimybė matyti, koks tuo metu šviesoforo signalas, ir, savaime aišku, ir kitus dalykus dar užrašinėdavo, buvo toks mechaninis greičio matuoklis, kuris užrašydavo greitį ant juostos. Jau įgyvendinus vadinamąją naujos riedmenų politikos (...), vadinasi, būtent prie tos ALSN sistemos buvo įgyvendintas įdiegimas.

Tuo metu Rusijoje buvo pati pažangiausia „Klub-U“ sistema eismo saugumo, ją galima buvo įdiegti, nes jau atsirado lokomotyvo valdyme tos sistemos IT technologijos, taip vadinkime, ir jos davė galimybę tada moderniai, šiuolaikiškai valdyti lokomotyvą. Kiek aš atsimenu, buvo, kiek žinau, nagrinėtos ir kažkokios kitos, kiek atsimenu, taip pat ir vakarietiškos, na, aš neįsidėmėjau, tik vėliau sužinojau, kad yra tokia ERTM sistema, bet tuo metu, man atrodo, vadino visi (...) sistema. (...) tai yra vienas iš pagrindų, kai ant to vakarietiško bėgio dedama ta (...) su tokia kaip telefono kortele, kuri aktyvuojama ne pačioje (...), o nuo lokomotyvo. Jinai tik kaip skaitiklis veikiantis, sakykim, važiuoji per bėgius ir tas (...) atlieka skaitiklio formą. Bet, aišku, tuo metu, kiek žinau, ir dabar tą patį žinau, ta sistema turėjo vieną minusą, kad pagal mūsų visas eismo tvarkas, visa kita buvo viena problema, kad šita sistema nerodė stoties... tai yra kelio užimtumo arba to ruožo užimtumo. Ir tai buvo didelis minusas, nes Vakaruose truputį kiti principai ir dažniausiai vyrauja dvikelė, esmė pagrindinė šitos vakarietiškos sistemos – nepavyti, sakykim, traukinio. Dėl eismo intensyvinimo galima leisti labai trumpais tarpais, dėl to ta sistema labai sėkmingai duoda galimybę išvengti susidūrimo iš bet kokios...

Buvo, kiek atsimenu, tas nagrinėta, bet, matyt, tuo metu šita sistema atrodė, „Klub-U“, pati pažangiausia. Jinai yra, galiu pasakyti įdomumo dėlei, ją galima pasižiūrėti surinkus per guglą, apie poroje šimtų lapų gali būti aprašyta jiniai. Rusiškoje ten, turiu pasižymėjęs, man pademonstravo viena asmenybė. Surinkus tą „Klub-U“ tinklalapį, *rukovodstvo po eksplotaciji, ru*, ten galima susipažinti. Ji nėra slapta, ji, sakyčiau, gana vieša. Anksčiau nebuvo tos medžiagos, dabar ji išviešinta, matyt, čia jau verslas pasidarė iš to. Žinau, kad tuo metu nebuvo tokių problemų, ką jūs turite omeny šiais laikais, politinė situacija nebuvo tokia, gal kitokia buvo. Prasi-dėjo tuo metu, žinau, Kaliningrado tranzito problemos, kurias sprendė, kaip čia sėkmingai praleisti tuos traukinius. Mes gal mažiau dalyvavome, daugiau dėl technologinių dalykų būdavome pakviesti kaip ekspertai. Pasienis, Užsienio reikalų ministerija, Seimo atsakingi žmonės tuo metu sprendė, kaip praleisti keleivinį tranzitą ir panašiai. Iš esmės ta „Klub-U“ gamintoja – Iževsko radijo gamykla. Prie jos, kiek man žinoma, dar kažkoks projektavimo konstravimo biuras, man atrodo, yra. Aš nesu joje buvęs, bet mūsų specialistai ten dalyvavo, tą neblogai žino ir susipažinę. Gavome mes tą „Klub-U“, mano nuomone, pirmąją sistemą tai būtent su lokomotyvais 70 BS.

Kaip ta sistema dirba? Ji dirba paprastai, gauna tuos pačius signalus iš mūsų kelio signalizacijos (...), toliau naudojami kaip ir GPS vietos nustatymo, tai amerikietiški palydovai. Tuo metu, galiu pasakyti, apie tai niekas nemastė, kaip ten kas vyko, gal neturėjo ir kompetencijos mūsų specialistai iki galo. GLON tie palydovai (Rusijos) ir tos sistemos koordinatės patikslina, kiek suprantu. Tų palydovų, kiek man žinoma, kiek specialistai aiškino, bendra suma gali būti apie 50, jie tikslina buvimo vietą. Ir, aišku, pati sistema tikrai neblogo, pati tos sistemos idėja gana gerai sudėliota, kiek žinau, man dirbant generaliniam, vėlesniame etape mūsų specialistai ją dar kažkiek ištobulino mūsų iniciatyva, pagerino daug tokių tam tikrų dalykų, kurie... kad būtų daugiau praktiškumo ir naudos.

Esminis dalykas – funkcijas atlieka, perduoda būtent į mūsų Eismo valdymo centrą tvarkdariui visus signalus apie lokomotyvų judėjimo ir buvimo vietą, atlieka visų judėjimo parametrų registraciją ir bendrą mašinistų pulte visų funkcijų judėjimą. Anksčiau, sakykime, tuos visus garsus, greičius ir visa kita, ir apribojimus... vykdavo vos ne rankiniu būdu, užrašydavai į tą juostą greičius, po to šifruotojas įdėdavo šifrą ir žiūrėdavo, kaip ten, ar jis kažkur pažeidė, nepažeidė tam tikrame ruože greitį. Analogiškai įrašo, iš karto įdėdavo duomenis, kurioje vietoje apribojimai kokie. Anksčiau lapelius visur dalindavo, ten archajiška struktūra, reikėjo kiekvienoje stotyje vos ne siųsti telegramas, po to budėtojai teikdavo tas telegramas mašinistui, mašinistas, prisidėjęs tų lapelių, kabino ir turėdavo skaityti arba įsiminti labai gerai, kas kur vyksta ir t. t.

Šita sistema išsprendė visas problemas. Ir kartu galiu pasakyti, kad praktiškai tai veikia, pradėjo veikti gerai ta visa telemetrinė sistema, kuri surenka visus tuos duomenis. Net ir stabdo, jeigu tas greitis apribotas 60 kilometrų, tai mašinistas važiuoja didesniu greičiu, automatiškai stabdymas vyksta. Analogiškai – matomas šviesoforas, iki kurio, jeigu ten rūkas ar iš posūkio, ar panašiai, tai mašinistas gali kartais, kaip sakant, kai tampa pavojinga, tai jis žino tiksliai parametrus, kas, kiek, už kiek laiko ir panašiai, ko anksčiau niekuomet nebūdavo. Ir tas viskas būdavo, aišku, užrašoma į magnetofoną. Iš magnetofono tą juostą po kiekvienos pamainos išimdavo ir galėdavo pasižiūrėti, jeigu kyla koks įvykis ar ką, patikrinti, kas ten vyksta. Tai yra faktiškai tos informacijos greitas gavimas.

O kaip veikia ta sistema? Iš principo galiu populiariai paaiškinti. Priekyje stovi kelios ritės, dvi...

V. BAKAS (*LVŽSF*). Atsiprašau, apie veikimą patį mes išklausėme, žinome daugmaž...

S. DAILYDKA. Ne, tai aš taip trumpai paminėjau. Noriu dar keletą momentų pasakyti. Yra dar vienas geras variantas iš to, kad mašinistas dėvi apyranę, kuri pastoviai kontroliuoja jo būklę. Jeigu jis numirtų ar atsitiktų kas nors su sveikata, automatiškai taip pat blokuoja ir sustabdo. Čia jau mūsų buvo irgi tokia papildoma versija, ten 6 ar 8 versiją, neatsimenu, įdiegėme mūsų dėka. Tą išgerintą versiją po to, man teko girdėti, kad „Siemens“, teikdamas lokomotyvus

Sočio olimpinėms žaidynėms, įdiegė tą naujausią versiją. Tiksliau sakant, rusai pasinaudojo mūsų tais geresniais siūlymais ir panašiai. Na ir ten kaip paskutinis kritinis dalykas, jis irgi labai svarbus: užgrobiant traukinį ir panašiai, tai buvo išspręsta problema sustabdyti traukinį (...) iš Eismo valdymo centro gali.

Galiu pasakyti, kad daugumoje visi lokomotyvai, kurie gaminti, pirkti, tai pirkimo sąlygos, specialistų atitinkamai parengtos sutartys buvo, jie pirkdavo kartu su integruotu „Klub-U“, nes tai yra gana sudėtinga ir nėra taip paprasta. Tų komplektų ir kelių mašinose, ir tuose traukiniuose apie 200 turbūt yra sumontuota. O iškilus, ką jūs sakote, šioms visoms problemoms, aišku, tas iškilo man jau dirbant. Kai prasidėjo Ukrainos tie įvykiai, Krymo, mes, aišku, pradėjome domėtis, tuo metu įvairios tarnybos domėjosi, mes irgi pradėjome žiūrėti, kas čia gali būti kurioje vietoje pavojinga. Tai šita tema irgi bandėme dairytis, kas aplinkui, ką galima daryti. Buvome nuvykę į Estiją, ten irgi nieko gero, ten jie savos gamybos tokio mažo UAB sukūrė tokią irgi posilpnę sistemą, latviai rusišką KPD-3, primityvesnę, nes jų lokomotyvai senos kartos ir valdymo IT technologijų nėra, tai jie kažkokią supaprastintą sistemą sukūrė. Na ir aplink daugiau nėra kur žiūrėti, nes visur plačios vėžės, regione... Kadangi mes tą patį naudojame signalizacijos principą per bėgį, visi signalai ateina per bėgį, yra šuntuojamas kas du kilometrus... Ta šiuolaikinė sistema, ką noriu pasakyti, ta „Klub-U“ ir dar tokį vieną pliusą, kadangi, žinote, yra visokių trukdžių ir panašiai, tai šita sistema su tuo bloku KPU-1, KPU vadinkime, ten per tas rites, visa kita... ten ne tik koordinatės, bet ir visokius trukdžius, išmagnetinimus, gali galbūt nuo generatoriaus kokių trukdžių atsirasti ar dar kas nors, tai viską fiksuoja ir po to duoda galimybes. Diagnostikos centras, kuris prižiūrėdavo tas sistemas, ir ieškodavo būdų kaip ką. Dažnai, būdavo, toms problemoms spręsti ir KTU automatikos specialistus kviesdavomės į pagalbą, ir panašiai. Gal populiariai pabandžiau paaiškinti šiek tiek.

O kas liečia šitą sistemą, tai mąstėm ten mes įvairiai, kad galbūt atjungti, jeigu įmanoma, bandyti atjungti tuos (...) palydovus, bet mus pagąsdino, nes, žinot, profesionalumo neužtenka, gali būti koordinacių, t. y. pablogės, ten neparodys tiksliai, kiek iki šviesoforo, kiek iki dar kažko, gal signalas ne taip...

V. BAKAS (*LVŽSF*). Kas pagąsdino?

S. DAILYDKA. Aš neatsimenu dabar. Iš mūsų pačių gal kažkur, gal konsultavosi. Žinot, vyko tokios nekonkrečios kalbos. Niekas negąsdino, aš turiu omeny, iš šalies, bet iš vidaus, kad galbūt gali būti problemų su koordinacių tikslumu.

V. BAKAS (*LVŽSF*). O kada jūs tą bandėt daryti, atjunginėti?

S. DAILYDKA. Čia 2015 metais bandėm.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Vyriausybės nutarimas buvo?

S. DAILYDKA. Gal. Aš dabar, žinot, neatsimenu. kažkas tokio buvo, kai mes... Siunčiau aš tada. Dar ponas Zabarauskas buvo pas mus saugos vadovas, tada juos siunčiau. Ten su infrastruktūros, gal pavaduotojas su tam tikrais specialistais tuo metu važiavo, nagrinėjo. Bet, matot, mes daugiau eksploatacijos žmonės. To profesionalumo tokio konstravimo, projektavimo mes tokių dalykų... Išvis LG, kai dėl signalizacijos projektavimo, viso kito, mes tik pradėjom bandyt pas save panašiai 2015 metais jau tokius ten projektavimo, ir toj įmonėj kurt tokią grupę, kuri pradėtų. Lygiai taip pat kitą grupę praktikų tokių, GTC centrai, geležinkelių tiesimo centrai, kad jie galėtų irgi... Nes išvis monopolinė tokia struktūra buvo vienintelė Lietuvoje, kuri čia (...), buvo „Fima“, kuri irgi gal profesionalumo turėjo, bet buvo tokia, sakykim, užėmusi plačiai labai nišą, ir kažkaip norėjosi truputį išmušti ir plačiau šiek tiek patiems įsigilinti. Aišku, kažkiek jau atsiradę buvo žmonių ir jau kažką bandėm daryt, bet nežinau, kaip dabar ten, gal ir toliau vysto jie, man sunku pasakyti. Tokį iš (...), buvusį vieną iš projektų vadovų Baravyką paėmėm į darbą. Jis tos srities specialistas. Man atrodo, dirba dabar Geležinkelių tiesimo centre, anksčiau projektavimo toj grupėj, projektavimo įmonėj dirbo. Maždaug tiek.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Prašau.

A. ANUŠAUSKAS (*TS-LKDF*). Arvydas Anušauskas. Turiu klausimus tokius du. Kaip suprantu, alternatyvos irgi buvo svarstomos savo laiku, jos galbūt buvo prastesnės savo parametrais, tačiau sistemos priėmimo komisijos aktas buvo pasirašytas 2009 metais. Kiek supratau, tuos kelerius metus lokomotyvai buvo įsigijami, gaunami, bet pati sistema, matyt, nefunkcionavo ar kaip čia, jeigu ji buvo priimta eksploatuoti 2009 metų pradžioje. Kadangi jau čia buvo 2009 metai po visokių estiškų kiberatakų ir panašiai, kai jau šalyse stiprėjo toks susirūpinimas, ar negali būti, kad iš šalies kas nors kokią nors kibernetinę ataką įvykdytų, kad pakenktų šioms sistemoms, ar tuo metu, priimant šią sistemą, buvo vertinamos rizikos koku nors kampu? Tai nebūtinai nacionalinio saugumo, apskritai rizikos kokios nors buvo vertinamos?

S. DAILYDKA. Žinot, dabar man sunku ką nors pasakyti, kada tas aktas pasirašytas, šitas ar kitas. Man atrodo, po kiekvieno lokomotyvo atsiradimo, kitaip ir būti negalėjo, ir tos sistemos atsiradimo. Tam dar yra valstybinė inspekcija, kuri išduoda leidimus ir t. t.

A. ANUŠAUSKAS (*TS-LKDF*). Valstybinė inspekcija?

S. DAILYDKA. Geležinkelio. Ji sukurta senokai, veikia ten. Aš bijau pasakyti, nuo kurių metų. Kokiais turbūt 1993 metais įsikūrė. Iš pradžių Šiauliuose buvo, iš buvusios Šiaulių tos apygardos žmonės ten buvo sukomplektuoti, nes tais laikais tas geležinkelis buvo iš dviejų apygardų. Taip turbūt vadinosi tuo metu struktūros. Ta sistema, aš net neabejoju... Kadangi, matot, geležinkeliams irgi įstatymas galiojo, saugos sertifikatai buvo reikalingi, ten A daliai, licencijos, visa kita...

A. ANUŠAUSKAS (*TS-LKDF*). Tai čia viską Saugos inspekcija?..

S. DAILYDKA. Valstybinė inspekcija turėjo kontroliuoti, prižiūrėti ir, kiek aš žinau, ten mūsų specialistai, matote, aš kaip vadovas iki tokio lygio ten neidavau, dabar bijau net pasakyti, bet ta sistema veikė ir tie žmonės priduodavo, atitinkamus dokumentus teikdavo. Tie suteikdavo galimybę ar laikiną pradžioje leidimą išduodavo kuriam laikui tam riedmeniui, po to jau pereina tam tikras procedūras, tada jau duoda pastovų vadinamąjį leidimą, tai čia gali būti tas protokolas vienas iš dokumentų, kuris kokių nors metu, kokiais riedmenų grupei ar panašiai, matyt, buvo tas surašytas kažkoks aktas ar panašiai.

A. ANUŠAUSKAS (*TS-LKDF*). Čia rašo: sistemos priėmimo komisijos aktas.

S. DAILYDKA. Matot, ta sistema... gal čia buvo ta naujoji versija, ko gero, atnaujinta, aš taip galvoju, kad čia galbūt ta versija, tas šeštas, koks ten, šešta versija, aštunta. Nes iš pradžių buvo naudojama, sakykim, tuometinė klubo versija, ten tų kokių ketvirtų, matyt, šeštų metų, vėliau tobulėjo, nes tas klubas iš esmės istoriškai, kiek man žinoma iš tų laikų, aš įsidėmėjau, kad tai yra ne klubas, tai yra ALSN'as toks modernus, tai Rusijoje buvo įdiegtas, matyt, tam tikrose vietose net 1930 metais, bet pas mus, kadangi Lietuvoje viskas pabaigoje atėjo, tie dar ilgus metus... Mano vaikystėje, atsimenu, semaforai būdavo su viela, kur keldavo, ir muziejuje galima buvo pamatyti, kaip eismas buvo tvarkomas, irgi atsimenate. Kadangi aš prie geležinkelio gimiau ir išaugau, todėl gerai žinau. Tais tokiais dideliais kaip lankais su galu numesdavo, ten speciali tokia kaip kulka, įstatydavo į aparatą ir, kol aparatas negauna tos kulkos, tol neatsirado eismas ir t. t., ten buvo tokia senovinė sistema, o Rusijoje tas jau anksčiau prasidėjo.

Tai čia viskas tobulėjo, tik pas mus viskas daug vėliau atėjo, tai man dabar net ir sunku pasakyti, nes mes jau čia apie 2000-uosius, būtent prie pono J. Biržiškio jau buvo sukomplektuotų daugiau tokių stipresnių žmonių, aktyvesnių. Išaugo ir naujos kartos žmonių specialistų, jau čia Lietuvos aukštųjų mokyklų auklėtinių, nes visi studentai, visi pagrindiniai specialistai buvo arba Gomelio auklėtiniai, čia pat Baltarusija, arba Sankt Peterburgo, gal pavieniai kokie pasitaikydavo iš kokio Irkutsko, žinau, kad tokia viena moteris pagal paskyrimą ekonomiste dirbo ir panašiai, o taip daugiausia baltarusiai, turbūt diduma, ir tie patys mūsų lietuviai mokėsi arba Baltarusijoje, arba Sankt Peterburge, bet dauguma Baltarusijoje, Gomelyje, kiek man žinoma.

A. ANUŠAUSKAS (*TS-LKDF*). Galėčiau pasitikslinti vieną aplinkybę. Kai minėjote, dėl vėžių, kad ta plačioji vėžė yra, sakysim, Baltijos šalyse, Rusijoje, Baltarusijoje, į Rytus.

S. DAILYDKA. Taip, į Rytus.

A. ANUŠAUSKAS (*TS-LKDF*). Kiek tai?.. Ir minėjote, kad ta geležinkelių valdymo sistema, eismo valdymo sistema...

S. DAILYDKA. Eismo valdymo.

A. ANUŠAUSKAS (*TS-LKDF*). Taip. Yra, kaip sakoma, Rytuose, mes, kadangi su plačia vėže, tai irgi kaip ir mums ta jų valdymo sistema tinka, tai čia dėl valdymo ypatumų, kaip minėjote, kad kur su siaura vėže, ten...

S. DAILYDKA. Matot, su signalizacija susieta. Nuo seno čia buvo diegta plačioje vėžėje signalizacija per tą bėgį. Europoje...

A. ANUŠAUSKAS (*TS-LKDF*). Ten nėra.

S. DAILYDKA. Ne, Europoje išvis tokios sistemos nėra. Ir čia yra pagrindinis dalykas, reikia radikaliai keisti visą elektrinę vadinamąją centralizaciją, automatikos visus pagrindus, viską, viską radikaliai pakeisti. O kadangi dabar jau atsirado ir vadinamasis GSM-R ryšis, ir mano, aišku, ne mano čia idėja, bet kai aš tapau generaliniu, o prieš tai ir tas GSM-R atsirado prie pono J. Biržiškio – pirkimo sąlygas ir panašiai jie ten rengė – ir jau konkursas įvyko jau man atėjus, tik šeštais metais, man atrodo, kažkuriuo metu. To GSM-R idėja buvo... mano asmeninė svajonė buvo jį sustiprinti, sutankinti vėlesniam... Pradžioje buvo padaryta dėl radijo ryšio, kadangi mes anksčiau naudojome radijo ryšį tam tikru dažniu ir mes nuolat turėjome problemą su radijo dažnio struktūra, kad mes ne tokiais dažniais dirbame, ir mums reikia vieną kartą keisti. Tai mes tam, kad tas problemas išspręstume, domėjosi mūsų specialistai ir pateikė, kiek žinau... irgi čia vyko beveik vienu metu, kaip ir su „Klub-U“ ar kažkas panašiai. Specialistai teikė, kad įdiegus GSM-R ryšį, kurį pusę Europos jau buvo įdiegusi, gal nevisiškai, bet atskiruose ruožuose, ir tai yra perspektyvinės galimybės ateityje įdiegti net ir naujos kartos signalizaciją, vadinamąją ERTMS netgi trečio lygio, ne antro, o trečio lygio. Įdiegus GSM-R ryšį, jau iš karto atsirado galimybės pereiti į kitą lygį.

Tačiau kadangi tuo metu buvo skirta tik radijo ryšiui ir tankis tų bokštų ir visa kita nesudarė galimybės duomenų perdavimui tokiam srautui, kad eismas būtų valdomas visiškai, tai nepakanka ir reikia tankinti. Taip duomenis tik perduotų nuo bokšto, ties bokštu galima sėkmingai perduoti tuos duomenis. Tam reikia šiek tiek tankinti, čia analogiškai, kaip ir aviacijoje. Jeigu šiandien pastatytų prie kiekvieno oro uosto po antžeminę stotį, tai galima kilti lėktuvui analogiškai, leisti be piloto. Analogiškai ir traukinį galima valdyti – faktiškai be piloto.

Kompleksas visų tų priemonių, ką aš noriu pasakyti, mūsų tikslas ir buvo ateityje, dar gavus pinigų, įdiegti ERTMS, mes labai norėjome *ant* „Rail Balticos“ išbandyti ERTMS, bet čia įvyko didelis konfliktas. Aišku, kaltino, kad čia mes viskuo kalti, bet norėjo uzurpuoti, latviai perimti visas iniciatyvas ir blokavo. Mes būtume pabandę ERTMS diegimą *ant* siena–Kaunas ruožo, vėlesniu etapu buvo tikslas pradėti tiražuoti ir tvarkytis su šita signalizacijos... ypač dėl tų 2015 metų, kada išaštrėjo visos tos problemos. Ir, savaime aišku, tada ateityje atpigėtų, kadangi dar yra daug ruožų, kur automatikos ir signalizacijos nėra šiuolaikiškos, įrengta visuose ruožuose, tai praktiškai tuose ruožuose, kur nėra automatika pertvarkyta ar, vadinkime, sutvarkyta šiuo-

laikiškai, tai galima būtų jau iš karto diegti vakarietišką sistemą tuose ruožuose. Ateityje, kadangi vis dėlto sensta tos naujos technologijos, po kiek laiko IT technologijas reikia arba atnaujinti, arba keisti, o jų atnaujinimas kainuoja beveik panašiai, kokių 80 % reikia įdėti pinigų, nes tai labai nesudėtinga, galima ir pakeisti. Aš netgi buvau parodoje Almatoje, ten Kazachstano geležinkeliai buvo įdiegę viename ruože analogišką ryšį su (...) ir tik tam tikrame ruože, žiūrėjome kaip jis veikia, kaip sumontuota, kokia sistema, kas ten pastatyta ir panašiai... neatsimenu, kiek tai galėtų kainuoti, taip maždaug bandėme pažiūrėti. Tačiau jisai neveikė stotyse, stotyse veikė... Kadangi minėjau dėl tų tarpstočių, nerodo užimtumo, tai tuose lokomotyvuose, kurie važiuodavo dideliu atstumu, 300 kilometrų ar kiek, tai ten būdavo įdėta dviguba sistema, tai yra ir „Klub-U“ su ALSN ir kartu ta analogiška ERTMS. Ten ji truputį kitokia, bet Europoje ta sistema mažai kuo skiriasi, praktiškai analogija, ten ji truputį kitaip vadinosi, aš jau dabar nebeatsimenu. Mums specialiai, kai mes sužinojome, pademonstravo. Šitas variantas.

Ką noriu pasakyti? Kadangi kompleksas tų... kad jūs geriau suprastumėte, šito „Klub-U“ atsiradimas ir jo integravimas, vėliau atsirado kiti dalykai, (...) vadinamų, tai yra geometrijos ratų guolių šilimo diagnostinė įranga. Ją įdiegė austrai, čia su rusiška sistema nieko, na, yra ir rusiškos sistemos, konkursas buvo, stengėmės, kad būtų vakarietiška. Tokią sistemą ATLAS įsidiegė ir panašiai. Visų tų priemonių kompleksas davė galimybę vienu asmeniu vesti visus lokomotyvus, tai yra išsprendė dar antrą milžinišką bėdą, kuri buvo, žinote, nuo seno, tai kuro vagystės, nes tada neliko mašinistų padėjėjų ir faktiškai nebuvo kam. Kadangi jis būdavo laisvas, tai stengdavosi nupilti kuro, mašinistas vedė traukinį, o mašinisto padėjėjas tvarkydavo reikalus kitus. Tai tokia smulkmena buvo, bet ji mums stipriai padėjo, ir mes tą, man atrodo, jau nemažai metų, bijau pasakyti, gal būtent... (*Balsai salėje*) Ne, ne, bet čia ir yra, aktas gali būti susietas su tuo, kad mes pradėjome nuo 2009 metų vienu asmeniu važiuoti. Galbūt čia buvo užtvirtinimas, nes, kaip jūs dabar pasakėte, vienu asmeniu panašiu laiku galėjome važiuoti.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Ar dar turime klausimų? Aš turiu irgi keletą klausimų.

S. DAILYDKA. Prašom, jeigu tik žinosiu.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Vis dėlto grįžkime prie lokomotyvų „Klub-U“ sistemos kaip tokios pasirinkimo. Aš norėčiau, kad jūs patikslintumėte savo atsakymą. Ar buvo analizuojamos alternatyvos? Aš suprantu, kad su Rusija galbūt nebuvo tokios politinės situacijos 2006 metais kaip dabar, bet šiaip jau mes šitą integracijos kryptį, ekonominės integracijos, energetinės, transporto, apskritai politinės, buvome pasirinkę į Vakarus. Ir čia dabar, kai matome, kad valstybės politika tarsi sprendimuose atrodė vienaip, o faktiškai buvo įgyvendinama kitaip, tarkime, ir strateginės įmonės, ne tik jūsų, bet ir kitos, aš noriu paklausti, ar apskritai buvo padaryta kokia galimybių studija, analizė? Jūs, sakėte, lankėtės Alma Atoje, Latvijoje, bet...

S. DAILYDKA. Čia savo iniciatyva sužinojau.

V. BAKAS (*LVŽSF*). ...Bruselyje, Vokietijoje, kitose šalyse lankėtės? Juk tą sistemą buvo galima specialiai pagaminti, juk kainavo, kiek jos kaina...

S. DAILYDKA. Bijau ir pasakyti, kiek.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Milijonai, dešimtys milijonų?

S. DAILYDKA. Ne, ne. Pačios sistemos įdiegimas kiekvienam egzemplioriui, aš bijau pasakyti, matyt, įvairiu laiku skiriasi tos kainos, bet, aš galvoju, ne daugiau kaip 40 tūkst. eurų kainuodavo.

V. BAKAS (*LVŽSF*). 40 tūkst. eurų visų ar viena?..

S. DAILYDKA. Vienas komplektas. Reikia dauginti iš 200, grubiai 8 mln. eurų.

V. BAKAS (*LVŽSF*). 8 mln. eurai?

S. DAILYDKA. Taip. Maždaug apie 40 tūkst. Mano kaina netiksli, nes mes atskirai juos... galbūt tik atsargines detales pirkom, kokias nors medžiagas, o mes pirkome dažniausiai viską komplektu su lokomotyvu, tai yra integruota, nesvarbu, ar „Pesa“ gamino, ar „Škoda vagonka“ gamino, ar kas dar. Latviai modernizavo mums dyzelinius savo gamybos traukinius, kėlė iš šešių vagonų į tris, ten sukabino valdymo... variklių MTU, (...) pavarą vietoj rusiškų. Nesvarbu. Tai jiems buvo reikalavimai, kad jie sumontuotų, viską integruotų, nes mes tokio profesionalumo neturėjome.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Taip. Bet būtent pasirinkta sistema. Tai aš noriu paklausti...

S. DAILYDKA. Man sunku pasakyti. Žinote, kadangi tie sprendimai buvo priimti iki manęs, aš tik, sakykime, jau kaip vadovas perėmiau tą visą tolesnę vadovo misiją ir jau ta visa karuselė buvo įsisukusi, nes, matot, visi projektai, galiu pasakyti, bet kokie projektai vykdomi maždaug penkerius metus nuo idėjos iki galutinės realizacijos. Nesvarbu, ar tai bus „Rail Baltica“ tiesimas, kurią mes irgi mano iniciatyva...

V. BAKAS (*LVŽSF*). Gal grįžtam prie lokomotyvų? Jums atėjus buvo įdiegta į keturis lokomotyvus sistema. Tikrai keturis.

S. DAILYDKA. Jau gavom keturis. Man atrodo, toliau buvo... Latvijoje dar riedmenų tarnyba priklausė, skėlė kažkokius, dabar bijau pasakyti, keturis dyzelinius šešiavagonius traukinius, vadinamąsias latvių gamybos DR'kes. Jie perdirbo taip pat jį, modernizavimo, irgi dėjo. Toliau atsirado PESA, atsirado elektriniai, atsirado lokomotyvai, tiesa, dar anksčiau, 2007 metais.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Grįžkim į Lietuvą. Ar buvo atliekama alternatyvų analizė?

S. DAILYDKA. Negaliu atsakyti, žinokit. Tikrai aš negaliu atsakyti. Neatsimenu tokių dalykų, ar ten buvo. Kažkokie nagrinėjimai vyko. Tai yra techninės tarybos vyko, iki manęs buvo sukurtos. Matot, nebuvo taip, kad generalinis direktorius ar koks nors kitas vienas galėjo priimti sprendimą. Jau iki manęs buvo sukurta techninė taryba, kuriai tuo metu, man atrodo, oficialiai vadovo, aš dabar galvoju, gerbiamas Senūta. Jis buvo generalinio direktoriaus pavaduo-

tojas ir jis buvo profesionalas. Jis baigęs Sankt Peterburge, kiek atsimenu, nors nedirbo jis daug metų geležinkely, dirbo kažkur projektavime, dirbo „Granito“ susivienijime su pono Biržiškiu, bet turėjo pagrindus, aš turiu omeny, kad geležinkelietiškus.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Bet jūs pats buvot susitikęs diegiant 2006 metais... pradėjęs eiti pareigas ir apsisprendžiant diegti toliau tas sistemas, nes jūsų laiku jau buvo nuspręsta toliau diegti likusius ten 190?

S. DAILYDKA. Matot, nebuvo išeities: ar palikti archajišką (...), kuris su šituo šviesoforu tokiu, kuris per vidurį kabinos, kur stovi...

V. BAKAS (*LVŽSF*). Gerai. Aš noriu jūsų paklausti. Aš suprantu...

S. DAILYDKA. ...ir nedaryti nieko, dėl ko...

V. BAKAS (*LVŽSF*). Pone Stasy, galite atsakyti?

S. DAILYDKA. O greičiai ir visa kita atsirado.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Aš noriu, kad jūs atsakytumėte į klausimus. Aš suprantu, kad nebuvo išeities, reikėjo diegti lokomotyvų valdymo sistemas. Mano klausimas: kodėl pasirinkta būtent „Klub-U“ sistema? Kodėl?

S. DAILYDKA. Nežinau.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Kodėl buvo sudarytos išskirtinės sąlygos „Klub-U“, nes į pirkimų dokumentus, vėliau į įsakymus buvo įtraukta būtent šita sistema?

S. DAILYDKA. Tuo metu Rusijoje buvo pats specialistų... kiek aš atsimenu, tas dokumentas kažkoks išėjo netgi keturženkliai, žinau, registracijos... Buvo tuo metu dar senovinė ta... kažkokių keturženkliai registracijos numeriai. Aš esu matęs tą dokumentą kaip valdybos viršininkas, kad jame buvo būtent jau užfiksuota, kad eina tuo keliu, geriausias variantas. Tai ruošė, matyt...

V. BAKAS (*LVŽSF*). Kas tą nusprendė, kad geriausias variantas?

S. DAILYDKA. Man sunku pasakyti. Specialistai dirbo, tuo metu buvo atsiradę jau jaunų energingų žmonių ir toje vadinamojoje riedmenų tarnyboje, ar valdyboje. Kartu infrastruktūros... nes tas klausimas susijęs ir su infrastruktūra, ir su riedmenų ūkiu, tai šitos dvi struktūros buvo *vedančios* šiais klausimais. Toliau, mano manymu, buvo, matyt, techninė taryba. Į techninę tarybą įeidavo įvairūs specialistai. Taip pat techninėje taryboje galėjo dalyvauti ir kiti specialistai, kurie nori pažiūrėti, išsiaiškinti, gali net pasisakyti. Tokia buvo mūsų tvarka. O prie manęs mes dar įkūrėme ir strateginę tokią tarybą, kuri dar giliau pažiūrėdavo siauresniam rate, ar išvis tai naudinga, ar tai nebus pavojinga ir panašiai. Bet jau čia vėlesnis, o tuo metu turbūt techninės tarybos ir tų specialistų...

Kitas dalykas. Niekada dėl tų veiksmų geležinkeliuose nei generalinis pats nusprendžia iki galo, nieko... dar yra valdyba. Kada pirkimo dokumentus teikia, ten parengtos visos sąlygos,

sudėliota, viskas išaiškinta. Jeigu tik, nebent tos valdybos narys nenori skaityti arba nesigilina, arba jam neįdomu, tai jis gali nieko nežiūrėti, bet paprastai žinau, kad valdybose ten vykdavo visuomet dėl pirkimų karšti dalykai. Visi domėdavosi. Būdavo ministerijos ir departamento net atstovai tose valdybose. Jie ne valdybos nariai, bet dalyvaudavo.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Tai dėl „Klub-U“ sistemos sprendimą priėmė valdyba?

S. DAILYDKA. Bijau pasakyti, kas priėmė. Aš to dokumento nemačiau. O kai pirkdavo jau prie manęs, dokumentus, tai pirkdavo... reiškia patvirtindavo tik valdyba, nes visi tokie rimti pirkimai, būtent riedmenų, eidavo, kadangi čia sumos didelės, tik su valdybos leidimu. Arba valdybos leidimas, kaip sakyti, pritarimas, tai yra...

V. BAKAS (*LVŽSF*). Bet tai yra labai svarbu, nes priklausomai nuo to...

S. DAILYDKA. O toliau, kaip aš jums sakau, ir Valstybinė inspekcija priimdavo, tas sistemas žiūrėdavo, ar mes nepažeidžiame, ar tai nekenkia eismo saugumui, ir taip toliau.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Suprantu. Dabar domina įsigijimo momentas, nes...

S. DAILYDKA. O įsigijimo tai eidavo tikrai per valdybą. Čia jau yra geležinis reikalas.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Supratau. O jūs pats esate 2006 metais, apskritai, ar pats esate lankęsis Iževsko gamykloje?

S. DAILYDKA. Ne, niekada.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Ar esate susitikęs su Iževsko gamyklos atstovais?

S. DAILYDKA. Su Iževsko atstovais esu vieną kartą susitikęs kažkuriais metais, kokiais, kaip jūs sakote, aštuntais, ar kuriais. Buvo atvykę, kadangi atvažiuoja specialistai, juos iškviedavo dėl vienokių ar kitokių problemų, ar dėl kokių nors reklamacinių, ar gal kokių kitų dalykų išlisdavo, žinote, visuomet, tai buvo atvykę iš to PKP biuro, man atrodo, kažkoks instruktorius, man atrodo, ar vyriausiasis inžinierius, neatsimenu, trys žmonės buvo, pas mane užvedė tris žmones. Bet tai buvo daugiau mandagumo toks vizitas, gal taip galima sakyti.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Galime dar tęsti, nes yra dar keletas klausimų? (*Balsai salėje*) Kaip? (*Balsai salėje*) Vis dėlto kas jums rekomendavo diegti būtent „Klub-U“ sistemas visuose likusiuose lokomotyvuose?

S. DAILYDKA. Niekas nerekomendavo. Specialistų buvo toks sprendimas ir tas ke-
lias buvo...

V. BAKAS (*LVŽSF*). Specialistų geležinkelių?

S. DAILYDKA. Geležinkelių, taip. Ir po to buvo priimta, kaip aš jau minėjau, tais ankstesniais metais buvo kažkoks dokumentas, kuriuo remiantis jau buvo, tik man tęstinumą reikėjo įvykdyti.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Supratau, bet vis tiek galutinį sprendimą jūs priėmėte ar sutartį pasirašinėjote?

S. DAILYDKA. Ne, tai sutartį... Mane valdyba įgalioja, aš privalau pasirašyti.

V. BAKAS (LVŽSF). Supratau. Tai ar prieš įgyvendindamas valdybos sprendimą jūs nagrinėjote kokias nors alternatyvas, kalbu apie Vakarų Europos sprendimus arba lietuviškus sprendimus.

S. DAILYDKA. Mes ne tik...

V. BAKAS (LVŽSF). Kaip ėjo Estija, tuo keliu, Lenkija...

S. DAILYDKA. Mūsų specialistai ištaisai domėdavosi, mokydavosi, gilindavosi, nes...

V. BAKAS (LVŽSF). Bet jūs pats, pavyzdžiui, kokios nors prezentacijos, kokie nors variantai, kuriuos galima pasirinkti?

S. DAILYDKA. Matot, dėl vieno bėgio sistemos signalizacijos tai alternatyvų nebuvo. Europoje tokių nėra. Nėra.

V. BAKAS (LVŽSF). O Estija?

S. DAILYDKA. Estija irgi. Ji nėra tokia, jinaį jų vietinės gamybos pagaminta, todėl, kad tuo metu rusai... Aš bijau pasakyti, kodėl jie darė šita, matyt, kad amerikiečiai buvo nupirkę visą geležinkelio įmonę su infrastruktūra, ir jiems nebuvo išeities. Jie pasigamino su vietinės savo įmonės vienu iš darbuotojų, kuris dabar jau, sakė, kad nebedirba, kiek domėjausi, tai pagamino iš atskirų dalių, bet ALSN'as tas pats, jis dalyvauja, o tik tą vadinamąją kitą dalį, kuri yra žymiai primityvesnė, tą smegenų, vadinkim, dalį...

V. BAKAS (LVŽSF). Bet kodėl jie tokį sprendimą pasirinko?

S. DAILYDKA. Nežinau. Aš gi negaliu atsakyti už juos. Jie pasigamino, todėl... Matot, aš nežinau, amerikiečiai tuo metu buvo šeimininkai, ir jie įdiegė tada, kai amerikiečiai perėmė, nes buvo jau pas juos irgi pasenęs parkas, amerikiečiai atsivežė *amerikoniškus* irgi senus lokomotyvus, kurie buvo irgi archajiški ir „Klub-U“ techniškai vargu ar jie galėjo įdiegti. Todėl buvo pasirinktas greičiausiai jų vietinis variantas, kuris padėjo šiek tiek valdyti sistemą tobuliau tam, kad būtų pagerintas eismo saugumas, nes primityvus valdymas, kuris su ALSN'u, tik šviesoforas tas papildomas ir kita, matyt, jų netenkino. Aš manau, kad Amerikoje turbūt sistemos buvo aukštesnio lygio, tik čia atsivežė pasenusius lokomotyvus ir darė verslą, po to sėkmingai pardavė už dvigubai didesnę sumą, nei pirkto tą geležinkelį. Čia jau yra verslo, jų problemos.

V. BAKAS (LVŽSF). Gera. Noriu paklausti apie bendradarbiavimą su specialiosiomis tarnybomis. Ar per jūsų vadovavimo laikotarpį specialiosios tarnybos arba jūsų vadovai ministerijoje, viceministrai, ministrai buvo kaip nors informavę, įspėję, pranešę apie galimas rizikas, susijusias su apskritai valdymo sistemomis?

S. DAILYDKA. Tokių specialių nieko nebuvo tikrai per visą laikotarpį, bet tos tarnybos žmonės atskiri dirbo su mumis, atvažiuodavo, domėdavosi, gilindavosi, bendraudavo, klausdavo, kas jiems reikėjo. Tai nebuvo milžiniškas paslaptis, atskiri žmonės. Vienu metu gal ir aukštesnio

lygio žmonės domėdavosi, net ir pavaduotojų lygio, VSD. Man atrodo, dabar tas žmogus yra Briuselyje ar kažkur kitur išvykęs. Tai jie ten domėdavosi mūsų informacinių technologijų centru arba duomenų banku, kaip ten vyksta viskas ir t. t. Tokių visokių visuomet būdavo, bet grynai konkrečiai dėl šito tai tikrai nebuvo, net tokių minčių nebuvo kilę.

Tik vieninteliais 2015 metais, matyt, dėl grėsmių kažkas tokio buvo, įsakymas ar kas buvo išėjęs koks galbūt, dabar neatsimenu, kas ten tokio buvo, bet mes tada pradėjome daugiau gilintis, žiūrėti, kas čia kur ir kokie gali būti pavojai. Tiksliau sakant, buvo kažkas tokio, ar ministerijos laiškas, kad pažiūrėtume grėsmes. Būtent mes visi ir nukreipėme, ir man nuo (...) šitas ir eina iš seno, kad tas „Klub-U“ galbūt čia yra pavojingas. Tai čia mūsų pačių buvo, kadangi mes nelabai gaudomės, ar tai gali būti, nors ten buvo nagrinėjama, nes šitas įrenginys tik paima koordinatas, bet neveikia kaip... Jis dirba uždaroje kitoje sistemoje ir neveikia kaip siųstuvas. Šiandien niekas negali pasakyti, ar galima, ar yra pavojus baisus, ar nėra to pavojaus. Aišku, yra tam priemonės, buvo tuo metu mąstyta, kad jeigu būtų koks nors pavojus, kad tą „Klub-U“ mašinistas galbūt galėtų pats išjungti, padaryti tas jungtis, buvo kitų kažkokių minčių. Bet specialistai iki galo to neparengė, nes neužtenka kompetencijos.

V. BAKAS (LVŽSF). Pirmą kartą apie vizitą kelintais metais išgirdote, kada jums tą?..

S. DAILYDKA. Būtent su Ukrainos įvykiais. (*Balsai salėje*) Tiksliai. Taip, pirmą kartą tik tada. Iki to laiko dėl tos sistemos net minčių niekam nekilo.

V. BAKAS (LVŽSF). Ar jūs gavote kokios nors informacijos ar rekomendacijų personalo patikimumo? Kalbu apie žmones, kurie priima sprendimus.

S. DAILYDKA. Dėl personalo irgi tik atsirado... personalo patikimumo irgi susieta su paskutiniaisiais metais. Buvo mokymai ir vadovų lygiu, ir žemesniu lygiu instruktažai, mokymai. Iš VSD gal skyriaus viršininkas, neatsimenu pavardės to pareigūno, vedė mums mokymus, instruktažą dėl įvairių pavojų susitikimuose, įvairiose kitose vietose ir panašiai.

V. BAKAS (LVŽSF). (...) konkrečių asmenų, vadovų, dukterinių įmonių, valdybos narių, departamentų vadovų?

S. DAILYDKA. Šitą darbą mes patys savo nuožiūra, kaip čia pasakyti, turėjome saugos struktūrą ir bandydavome... Dirbo žmonės iš...

V. BAKAS (LVŽSF). VSD neteikė jums jokios informacijos, Užsienio reikalų ministerija?

S. DAILYDKA. Ne, aš neatsimenu, nebent tie žmonės tiesiai gaudavo kokią informaciją. Aš tokios informacijos negaudavau, bet tie mūsų žmonės aktyviai bendradarbiaudavo su visom struktūrom – su muitine, su pasieniu ir su VSD, su Policijos departamentu, buvo net ir tam tikruose susitarimuose bendradarbiavimo, stipriai padėjome per saugą, ypač muitininkams, pasieniečiams kovoti su kontrabanda ir visokia kitokia velniava.

V. BAKAS (LVŽSF). Gerai, čia jau kita tema.

S. DAILYDKA. Taip, bet turiu omeny, kad dirbome tik šitoje plotmėje aktyviai.

V. BAKAS (LVŽSF). Gerai, aš noriu jūsų paklausti. Keliamės šiek tiek į kitą temą, į nepotizmą. Matyt, girdėjote, kad nepotizmo lygis „Lietuvos geležinkeliuose“ bent jau pagal tą analizę, kuri padaryta, siekė beveik 40 %, t. y. žmonės, kurie susieti giminystės ryšiais. Noriu jūsų paklausti, kokių principu jūs steigdavote dukterines įmones ir kaip rinkotės ir skyrėte vadovus į pozicijas, į pareigas tose įmonėse? Savo pavaduotojus...

S. DAILYDKA. Jeigu taip žiūrėtume dėl dukterinių, ta aš jas beveik visas paveldėjau.

V. BAKAS (LVŽSF). Bet vis tiek...

S. DAILYDKA. Iki praeitų metų gruodžio pradžios, prieš metus. Įvairiai. Pagal kompetenciją, pagal tam tikrus įvairiausius kitus parametrus. Personalo ir įvairūs kiti žmonės atitinkamai surinkdavo medžiagą, peržiūrėdavome pagal jo galimybių kompetenciją, išsilavinimą, ruošėme... matote, kai aš atėjau į tą įmonę, tai vidutinis amžius buvo, jeigu aš neklystu, 55 metai. Kai išeidinėjau buvo 44. Per tą laiką buvom (...) politika, aš kai keleivių vežimų valdyboje dirbau, tai užlaužęs buvau visu skietai mokytis, nes buvo labai daug žmonių ir rusko govoriaščich ir visa kita.

V. BAKAS (LVŽSF). Grįžkime į paskyrimą. Aš jau minėjau. Kokių principu jūs skirdavote dukterinių įmonių vadovus, departamentų pačiuose geležinkeliuose, valdybos narius, žmones, kuriuos...

S. DAILYDKA. Buvo pagrindinis dalykas – kompetencija, nes reikėjo aktyviai imtis veiksmų, konkurencija milžiniška, problemų daug ir imdavome žmones, kurie turi jau šią tokią rimtesnę patirtį, turi gerą galimybę savo išreikšti, turi išsilavinimą ir daugiausia taip...

V. BAKAS (LVŽSF). O kas jums pasiūlydavo ar jūs pats skambindavote, imdavote žmones? Ką reiškia imdavome žmones?

S. DAILYDKA. Na, kaip imdavome? Aš turiu omeny, žmonės mokydavosi universitetuose, atitinkamai pagal profesiją kreipdavosi į mus, atrinkdavome, pažiūrėdavome, pasidomėdavome universitetuose, katedros vedėjo, pažiūrėdavome, koks jis yra ir, jeigu pagirdavo, kad jis tikrai vykęs, tai ir paimdavome. Tas žmogus pradeda nuo kokių nors žemesnių pareigų, žiūrėkite, jis greitai tampa net ir... daug jaunų žmonių tapo net ir departamentų direktoriais, nelaukiant pensijos... tai yra 30... vienas iš generalinių pavaduotojų, kuris Amerikoje mokslus baigęs, Montrimas, Lietuvoje ir krepšį žaidęs, ir jaunimo rinktinėje, ir ėjo pas mus įvairias pareigas. Augo augo, kol palyginti labai greitai tapo generalinio direktoriaus pavaduotoju infrastruktūrai.

V. BAKAS (LVŽSF). Tai buvo galima jums parašyti laišką kažkokį...

S. DAILYDKA. Ne, ne, kokį laišką, jūs juokaujate.

V. BAKAS (LVŽSF). Jūs pats atrinkdavote ar personalo agentūra, konkursai kokie buvo?

S. DAILYDKA. Matote, mes nesamdėme tų agentūrų, nieko. Tiesiog personalo žmonės dirbo savo darbą, mes turėjome personalo tarnybas visuose padaliniuose, tie žmonės dirbdavo su

konkrečiomis asmenybėmis. Mes gi neimdavome iš šalies, kuris neturi išsilavinimo, kuris neturi pagrindų, kuris nežino kaip. Daugelį perspektyvių žmonių spausdavome, kad daktarines... aš atėjau pradžioje, tai gal dirbo kokie trys mokslų daktarai, o kai išėjau – turbūt 30. Kai kurie tų vadovų buvo, man atrodo, dar mano pavaduotojai trys buvo su daktariniu... du ir t. t.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Gerai. Apie konkrečių žmonių kompetencijas. Gal galite prisiminti, kaip atsitiko, kaip buvo paskirti į pareigas dukterinėse įmonėse, pavyzdžiui, Š. Gustainis, D. Budrys, buvęs Seimo narys, kokios čia, pavyzdžiui, jų kompetencijos sužavėjo? Ar skiriant tuos žmones, taip pat kitus žmones buvo atsižvelgiama į politikų nuomonę arba ministerijos žmonių, partijų lyderių ar kokių nors narių nuomonę, kokią įtaką turi apskritai politikai jūsų personalo, jūsų apsisprendimui skiriant į pareigas žmones? Konkrečiai tuos du atvejus gal galėtumėte pakomentuoti?

S. DAILYDKA. Dėl Š. Gustainio mano apsisprendimą mano apsisprendimo čia jokio nebuvo, ir tiek. Tuo metu valdyba turbūt rekomendavo jį. Aš jo gerai nežinojau, buvau matęs jį keletą kartų, kai jis ten patarėju vaikščiodavo, iš ministerijos kartais ateidavo labai jau taip *unoravas* ir t. t. Labai kažko aš apie jį nei žinojau, nei ką, bet dirbo jis labai prastai, vos vos jo atsikratėme iš tos dukterinės įmonės.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Kas tada iš valdybos rekomendavo?

S. DAILYDKA. Aš dabar neatsimenu. Valdyboj jau buvo dauguma visuomet ministerijų žmonių ir rekomendavo.

Antras dalykas. Aš jo nežinojau, ar jis blogas, ar geras. Jeigu aš būčiau žinojęs, kokia jo kompetencija... Bet jis gal ir galėjo dirbti, bet jis tiesiog nepersistengdavo. Jis ne man sakydavo, bet kitiems žmonėms sakydavo, kad jis nesieja savo karjeros su šita įmone. Matyt, jis svajojo apie Seimą. Taip ir įvyko vėliau.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Bet tai kas atsakingas buvo už žmonių paskyrimą... personalo skyrius?..

S. DAILYDKA. Matot, šituos visus žmones vis tiek valdyba... Dukterinėse įmonėse jau ir valdyba, jos irgi buvo kompetencija, ne vien mano.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Aišku. O D. Budrys?

S. DAILYDKA. Ypač, man atrodo, griežčiau buvo prie ministro R. Sinkevičiaus. Jau tada daugiau valdyba ėmėsi iniciatyvos, O D. Budrys...

V. BAKAS (*LVŽSF*). Prie ministro R. Sinkevičiaus, jūs patikslinkite, ką reiškia valdyba ėmėsi?

S. DAILYDKA. Ne, valdyba daugiau... Ten, man atrodo, buvo net kažkokie dokumentai į teismą, kad aš turėjau derinti... T. y. teikti ir valdybos narius, ir įmonės vadovus turėjau teikti valdybai ir valdyba tada arba patvirtina, arba nepatvirtina. Taip buvo.

O dėl D. Budrio, kadangi, matot, čia ta dukterinė įmonė... Ministerija, nenorėdama tiesiai dalyvauti, kaip latviai, estai, sumąstė geležinkelio sąskaita finansuoti visą šitą „Rail Baltica“ ko-finansavimo problemas, visa kita, kaip ir eilinį kartą bandydavo vis mums užmesti. Šitoje vietoje, aišku, reikėjo asmens, daugiau gal politinio, nes šita įmonė nieko neturėjo. Ji daugiau atlikdavo tokią bendrą politinę misiją dėl bendros įmonės, sukurtos trijų valstybių, kuri atliktų, są-kykim, koordinavimo veiksmus ir panašiai. Čia ir buvo tikslas, nes tas žmogus, padirbęs Seime ir visa kita, būtent Ekonomikos komitete, jis turėjo tokį potencialą ir galimybes atlikti sėkmingai tokį darbą.

V. BAKAS (LVŽSF). O kas jį rekomendavo? Kaip jis atsidūrė ten tose „Rail Baltica“ statybose?

S. DAILYDKA. Aš dabar neatsimenu, kaip jis atsirado. Atsirado... Jis dirbo pas mus... Tiesa, buvo jau įsidarbinęs mūsų Plėtros departamente kažkokiu gal vyresniuoju specialistu. Kadangi niekas labai... Man atrodo, jis pats pasisiūlė, niekas labai ten į tokią neaiškią įmonę, kuri nevykdė jokios veiklos ir panašiai, nelabai veržėsi, savaime aišku, jis pasisiūlė, nors jis pa-našų atlyginimą gavo ir specialisto. Ten ir atlyginimas, man atrodo, buvo ne per didelis. Matyt, mes teikėme valdybai, valdyba turbūt patvirtino ir jis tapo tuo vadovu, nes tai buvo toks, są-kyčiau, daugiau tokia ne dalykinė įmonė, daugiau bendrapolitinė.

V. BAKAS (LVŽSF). Gerai. Tada klausimas dėl...

S. DAILYDKA. Ir ten dirbo tik keli žmonės.

V. BAKAS (LVŽSF). ...to, ar apskritai jūs... Kaip jūs galėtumėte apibūdinti politikų įtaką, politikų ir tarnautojų ministerijų jūsų sprendimams personalo srityje? Ar ji tokia buvo, ar buvo prašymų priimti žmones, ar jūs jų dažnai sulaukdavote? Ir taip pat, ar buvo politikų įtaka kalbant apie įvairius vykdomus įmonės projektus – viešųjų pirkimų arba vidaus sandorius, dėl konkrečių įmonių, ar buvo proteguojamos konkrečios įmonės, verslininkai, grupės ir panašiai?

S. DAILYDKA. Dėl kadru politikos, kaip aš minėjau, jeigu tik per valdybą būdavo kokias nors jų nustatyta vienokia tvarka, tai ten mes derindavome, o visa kita mes pagal savo vidaus tvarką sprenddavome. Dažniausiai, jeigu tai būdavo žemiau nei mano pavaduotojas, tai pavaduotojų lygiu sprendavo dėl atitinkamų žmonių, kuriuos kaip paims. Aš galiu pasakyti, nei Seimo nariai, nei kokie nors kitokie, nei kokie nors ministerijų aukšti pareigūnai, na, gal nedrįsdavo ma-nęs spausti. Gal jie galėdavo tiesiogiai kur nors pabendrauti, paprašyti, gal kokių ir buvo tokių, bet manęs konkrečiai vengdavo. Nežinau, ar aš nepatikdavau, ar žinojo, kad aš nesu labai lengvai stumdomas ir panašiai, tai tokių dalykų neatsimenu nė vieno atvejo.

V. BAKAS (LVŽSF). Kas priimdavo sprendimą skirti į pareigas, pavyzdžiui, dukterinių įmonių vadovais? Kas – jūs ar jūsų pavaduotojai?

S. DAILYDKA. Pagal kuravimo sritis mes buvome padalinę tą veiklą, kuruodavo ką nors, sakykim, vienas ar kitas pavaduotojas. Kokį nors GTC ir projektavimą kuravo Infrastruktūros direkcija, sakykim, VLRD, tą su lokomotyvais – Krovinių direkcija, „Gelsauga“, visa kita, tuo metu buvo departamentas su V. Zabarausku priešaky. Tai jie daugiausia tą kuravo, rūpinosi, teikė siūlymus.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Direkcijų vadovai?

S. DAILYDKA. Direkcijų vadovai, nes jie kuravo, jie buvo atsakingi. Bet kai kurie buvo, sakau, pavyzdžiui, VLRD vadovas jau buvo, aš palikimą gavau, jis nuo nulio atėjo, sukūrė tą įmonę iš buvusio depo. V. Stadalnykas. Tai buvo iš Pramonės ministerijos paimtas žmogus, buvo specialiai surastas. Jis labai gerai išmanė, kaip reikia kurti pramonę, kaip organizuoti būtent tokią pramoninį darbą, nes mes gi eksploatacijos žmonės ir su pramone geležinkeliai niekados neturėjo jokių reikalų.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Gerai, atsakėte į šitą klausimą.

Dabar noriu paklausti apie jūsų paskyrimo, kadencijos pratęsimo aplinkybes, atrodo, 2012 metais, taip? Kada jūsų kadencija...

S. DAILYDKA. Kažkur girdėjau, skaičiau, kad čia buvo kažkokia problema. Aš nežinau, ar buvo problema. Man niekas to niekada nesakė.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Noriu jūsų paklausti, ar jūsų paskyrimu rūpinosi kokios nors verslo grupės, verslininkai, politikai, ar kreipėtės pagalbos konkrečiai į verslininkus, verslo grupes?

S. DAILYDKA. Čia 2012 metai. Koks ministras buvo, dabar tik įdomu, aš dabar galvoju.

V. BAKAS (*LVŽSF*). R. Sinkevičius.

S. DAILYDKA. R. Sinkevičius. Tikrai ne. Niekas absoliučiai nei prašė, nei reikėjo.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Ir neaptarinėjote savo kadencijos pratęsimo?

S. DAILYDKA. Absoliučiai, absoliučiai. Atėjo laikas, teikė mūsų Teisės departamentas, kuris kuravo ir personalą, tiksliau sakant, Teisės ir Personalo departamentų tą struktūrą, teikė valdybai, kiek atsimenu, visą medžiagą, valdyba apsvaistė, priėmė sprendimą ir viskas. Su manimi kažkas kad bandytų ar aš ką nors – aš tokių minčių nekėliau.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Supratau.

S. DAILYDKA. Ir neįsakyčiau kokio nors pavojaus, atvirai šnekant.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Galėtumėte pakomentuoti? „Gelsauga“ rūpinosi saugos klausimais jūsų?..

S. DAILYDKA. Ne tik saugos. Saugos klausimais jie... ne saugos, gal čia galima kitaip pasakyti. „Gelsauga“ pirmiausia užsiėmė apsauga, tai yra turto apsauga buvo labai aktuali, vagystės, visa kita, ir tai buvo pagrindinis darbas.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Gerai. Gal galėtumėte paaiškinti, kaip „Gelsauga“ laimėdavo per vidaus sandorius... ne laimėdavo, per vidaus sandorius dalyvaudavo statybų konkursuose?

S. DAILYDKA. Statybų konkursų nebuvo. Jeigu tiesioginis sandoris, kaip ir dabar...

V. BAKAS (*LVŽSF*). Statybose.

S. DAILYDKA. Tą aš ir noriu sakyti. „Gelsaugos“ atsiradimas su statybų reikalais, tai visų pirma prasidėjo nuo pirmos būtinybės, kadangi tais laikais turėdavome labai daug apleistų objektų, ir operatyvine prasme, kol konkursą pravedi, jau būna blogai, ypač Vilniaus geležinkelio stotyje būdavo kokie viešieji tualetai, kokie ten, žinote, kiti objektai. Įvyksta kas nors, kol tu ten ką suorganizuoji, amžinai skundai, amžinai problemos. Tai pradėjome nuo to, kad „Gelsauga“ pradėjo tuos operatyvinius statybinius darbus tiesioginių sandorių, po to, aišku, išsivystė, norai atsirado, sukomplektavo aukštos kvalifikacijos statybos specialistus, turinčius atestatus ir t. t., ir prasidėjo jų vystymasis. Tas, aišku, mums nelabai patiko, mes tada, kada gavome dovanų bankrutavusį „Geležinkelių projektavimą“ iš Susisiekimo ministerijos, tai mes jį atkūrėme ir bandėme per jį sukurti alternatyvą tam, kad ir projektuotų, ir statybos darbus... kad tarp vidaus sandorių atsirastų konkurencija. Idėja buvo tokia.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Gerai, ačiū. Tada noriu paklausti dėl „MG Baltic“. Ar jūs buvote kada nors susitikę su koncerno „MG Baltic“ ar jo dukterinių įmonių, pavyzdžiui, „Mitnijos“, vadovais, ar esate pažįstamas?

S. DAILYDKA. Su „Mitnijos“ vadovais niekados nebuvo susitikęs ir net nepažįstu.

V. BAKAS (*LVŽSF*). O paties koncerno?

S. DAILYDKA. O su koncerno vadovais... atsitiktinumas tas, kad aš 1997 metais pakliuvau dirbti, kažkada buvau „Linavos“ prezidentas, čia kaip visuomeninės pareigos, buvome sukūrę „Linavos“ draudimą, vadinamąjį „Lindrą“, ir kai mus 1997 metais iš „Lietuvos geležinkelių“ visus atleido galvodami, kad mes čia irgi dideli kenkėjai, prie R. Pakso, kuris turėjo tuo metu daug ambicijų aviacijoje, tai atėjau aš ten dirbti, į tą pastatą Jasinskio g. 16, kur jie jau buvo aplink privatizavę. Mūsų buvo tik gabaliukas (tos „Lindros“) nuosavybės, šalimais buvo, man atrodo, „Invalidos“ dar...

V. BAKAS (*LVŽSF*). Bet būdamas vadovu?

S. DAILYDKA. Ne, ne, geležinkelių vadovu... aš su juo gal daugiau buvau susitikęs tokiose, su Kurlianskiu būtent, tai daugiau gal... Su „Mitnijos“ tikrai ne, o su Kurlianskiu. Gal jis dalyvaudavo tose bendrose priemonėse, kai objektus kokius pridavome, tuose vadinamuosiuose fursetuose. Aš jį pažinojau ir tuos kitus, kadangi mes turėjome bendrą teritoriją, bendrą pastatą. Kadangi aš ten dirbdamas daugiau buvau atsakingas už tokią ūkinę pusę irgi, tai dažnai reikėdavo tai sistemą žiemai paruošti, tai kažkokį kiemą patvarkyti, tai dar kažkas...

V. BAKAS (*LVŽSF*). Buvo kažkokių pokalbių apie konkrečius darbus, apie konkrečius projektus?

S. DAILYDKA. Ne, šito, galiu pasakyti, aš jau ne jaunuolis, nuo piemens metų... 23 metų tapau įmonės vadovu, Pakruojo autotransporto įmonės, pradėjau nuo Švenčionių eismo saugumo inžinieriaus ir t. t.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Sakykite tik „taip“ ar „ne“ ir...

S. DAILYDKA. Sakau ne.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Supratau. Ir paskutinis, kolegos, labai svarbus klausimas. Tiksliau, du. Vienas. Galėtumėte paaiškinti, kodėl, dėl kokių priežasčių 2012 metais buvo teikiamas tuometiam susisiekimo ministrui Masiuliui įsakymas, kuriuo buvo legalizuota „Klub-U“ sistema, arba ji įtraukta į privalomas charakteristikas lokomotyvams? Kodėl tai įvyko, kas inicijavo tą įsakymą?

S. DAILYDKA. Kas? Kas, aš net ir nežinau, neįsivaizduoju, kas ten buvo tokio. Man sunku dabar atsakyti.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Įsakymas, kuriuo buvo numatyta...

S. DAILYDKA. Kas tą įsakymą rengė ar kas ten, aš nežinau.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Aš noriu paklausti, kaip jis, nes jis lietė būtent...

S. DAILYDKA. Aš to nežinau, neatsimenu nieko. Tikrai nieko nežinau.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Nežinote apie tą įsakymą, kuriame buvo...

S. DAILYDKA. Gal kokia Valstybinė inspekcija teikė, aš nežinau, kas, negaliu pasakyti, pirmą kartą girdžiu.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Aišku. Gerai. Ir paskutinis klausimas dėl, na, visgi to nepotizmo masto. Kaip jūs jį galite paaiškinti? Va, jūs sakote, ieškojote ten talentų universitetuose, bet vis dėlto 40 % vien giminaičių „Lietuvos geležinkeliuose“? Mes nešnekame apie pažįstamus, ta prasme kaip tai paaiškinsite?

S. DAILYDKA. Supratau. Suprantate, čia nežinau, ar čia minusas, ar čia plusas, nuo seno senovės, jūs puikiai žinote, geležinkeliuose dinastijos nuo caro laikų turbūt dirbo, labai daug žmonių, kurie iš tikrųjų pagal tas dinastijas dirba. Aš nežinau, ar minusas, ar blogybė. Į tuos dalykus labai daug nekreipdavome dėmesio, daugiau profesionalumo žiūrėdavome ir geranoriškumo. Netgi netiesiogiai gal daugiau žiūrėjome, kad praskiestume rusiškai kalbančius tam tikruose objektuose, kad šiek tiek juos... ne dėl to, kad jie galbūt nelojalūs, o dėl to, kad jie nesumąstytų ko nors ir panašiai. Tuos klausimus neoficialiai, personalo tam tikrų žmonių ir mano vadovų... Mes tą taisyklę stengiamės šiek tiek pakoreguoti. Bet nebuvo drastiškumo kokio ar panašiai, ypač gal pradžioje mes karščiau žiūrėjome, kai aš keleivių vežimo valdyboje dirbau. Ten buvo, išryškinome, kad dirbančių... ir KGB buvo viena tokia darbuotoja, punkte dirbo, prie tarnautojų ir visa kita, buvo neeilinių jedinstvenininkų, visokie judinai, kuriuos reikėjo kaž-

kaip... Jie turėjo aukštą išsilavinimą, jie buvo gana tvarkingi, ne taip lengva juos iš ten ir pastumti, ir panašiai, ir panašiai. Visokie troščenkos, profsajungos, kurios neaišku, kam atstovavo, tų problemų visokių buvo. Dirbome aktyviai, visi nuoširdžiai, žiūrėjome, dirbome, tvarkėme ir galvojome, kaip tai išmušti. Visokie ananjevai Vaidotuose, kurie prisidengę galbūt tuo metu buvo, gal kokio „Solidarumo“, prieš tai Troščenkos ta pati profsajunga ir panašiai. Suprantate, tame geležinkelyje tų problemų tikrai visą laiką buvo, bet dirbant... O į tuos giminystės ryšius, kažkaip negaliu pasakyti, kad mes labai žiūrėjome kategoriškai. Aš nelaikau, kad...

V. BAKAS (LVŽSF). Tai buvo privalumas partiškumas?

S. DAILYDKA. Nei privalumas, nei... Ir partiškumas, jūs pažiūrėkite, kas mano pavaduotojai. Sakydavo, socdemų lizdas, o tų socdemų ten gal ant vienos rankos pirštų galima buvo suskaičiuoti. A. Šimėnas, R. Burkovskis – konservatoriai, kiti du pavaduotojai nepartiniai. Ten kokie departamentų direktoriai, jeigu žiūrėtume „Rail Baltica“, vienas A. Z. Kaminskas socdemas, V. Ponomariovas skaičiavimo centre, viskas, jeigu tokių garsesnių. O kitų net nežinai partiškumo, kokie jie, nesigilindavome. Bet aš turiu omeny tokius garsesnius, bet kiek žmonių tų kitokių, kurie iš tikrųjų nebuvo ten, ir panašiai. Tas mūsų... Matote, va ten valstybė valstybėje ir panašiai, matote, nebuvo lengva. Įmonė didelė, milžiniška, reikėjo rūpintis viskuo. Pažiūrėkite, visi pastatai sutvarkyti, infrastruktūra.

V. BAKAS (LVŽSF). Kokia sandorio vertė, kuri buvo jūsų dėmesio centre? Pavyzdžiui, sakote, labai daug deleguodavote, kaip suprantu, pavaduotojams. Tarkime, koks turėjo būti sandoris, kokio jo vertė, kad jau jūs jį nagrinėtumėte?

S. DAILYDKA. Matote, mes sandorius visus nagrinėdavome...

V. BAKAS (LVŽSF). Bet jūs, kalbu apie jus.

S. DAILYDKA. Asmeniškai aš vienas ir fiziškai nepajėgiau. Todėl buvo sukurta strateginė taryba, kuri buvo žymiai siauresnė, mano pavaduotojų lygiu, departamentų direktorių lygiu ir ten keletas *vedančių* specialistų, kurie... Mes dar visuomet peržiūrėdavome vieną ar kitą, visus projektus, kurie eina į viešuosius konkursus. Ir galbūt ten kokius kitus, kitų metų rezultatų siekimas arba aptarimas. Būtent *pravesdavome* įvairiausius projektus, labai svarbius, būtent per tą strateginę tarybą. Ir ta strateginė taryba, savaime aišku, visi ir paskaitydavo giliau.

V. BAKAS (LVŽSF). O „Klub-U“ svarbus projektas? „Klub-U“ vertas buvo strateginės...

S. DAILYDKA. „Klub-U“ buvo praeities projektas.

V. BAKAS (LVŽSF). O koks ėjo per strateginę tarybą, pavyzdžiui, kad suprastume.

S. DAILYDKA. Matote, „Klub-U“, dabar jau taip, o tuo metu jis buvo toks mažytis projektėlis šiame visame reikale, kad jis nebuvo tuo metu, net apie jį niekas nemastė. Tai yra prieš 15 metų, ar kas nors galėjo galvoti, kad tas „Klub-U“ bus problema, buvo visai kita situacija.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Bet kas eidavo į strateginę tarybą, pavyzdžiui, koks sandoris buvo svarstomas strateginėje taryboje?

S. DAILYDKA. Pagal valdybos patvirtintą reglamentą, nuo valdybos lygio... kurie projektai – visi eidavo per strateginę tarybą ir tik po to...

V. BAKAS (*LVŽSF*). Pavyzdžiui, konkretus sandoris.

S. DAILYDKA. Tų sandorių daug. Sakykime, bet koks, na, „Rail Baltica“ bet koks, viešieji logistikos terminalai, bet kokie, jie visi eidavo per strateginę tarybą. Ir žemesnio lygio, koks nors lokomotyvų pirkimas ar ten jų gamyba kokia nors ir panašai. Generalinis direktorius, įsivaizduokite, tokios įmonės, jis negali, jis tik galvoja, kad jis valdo, bet iš tikrųjų ne taip paprasta. 10–12 tūkst. žmonių, su visais, čia stebuklas, čia reikia būti supermenu. Aš atidirbdavau nuo *dūšios*, kiek galima, bet tai nereiškia, kad viską gali žinoti.

V. BAKAS (*LVŽSF*). Ačiū jums, ačiū už kantrybę.

Žymėjimų reikšmės

---. – iš garso įrašo neatpažintas posėdyje dalyvavęs asmuo

(...) – neaiškiai ištartas žodis ar frazė

... – nebaigta posėdžio dalyvio mintis

Stenogramą parengė:

Stenogramų skyriaus vedėja

R. Mečkauskienė

Stenogramų skyriaus vyriausioji specialistė

M. Francuzovičienė

Stenogramų skyriaus vyriausioji specialistė

D. Maniuškienė

Stenogramų skyriaus vyriausioji specialistė

S. Pagirienė

Stenogramų skyriaus vyriausioji specialistė

J. Petrauskaitė

Stenogramų skyriaus vyriausioji specialistė

V. Valiauskienė

Stenogramų skyriaus vyresnioji specialistė

V. Šimkūnaitė

operatorė

Ž. Mikėnienė

operatorė

S. Misiūnienė

operatorė

Dž. Šepetienė

operatorė

R. Tamošauskienė