



LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 17, LT-01103 Vilnius, tel. +370 631 13112, el. p. sumin@sumin.lt.
Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188620589

Lietuvos Respublikos finansų ministerijai

2025-

Nr. 2-

I

Nr.

DĖL VIEŠOSIOS GELEŽINKELIŲ INFRASTRUKTŪROS VALDYTOJO PAJAMŲ IR SĄNAUDŲ SUBALANSAVIMO

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – Susisiekimo ministerija) kreipiasi su prašymu 2025 m. skirti papildomus valstybės biudžeto asignavimus akcinei bendrovei „LTG Infra“ (toliau – Bendrovė), kaip viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojui, pajamoms ir sąnaudoms subalansuoti.

Infrastruktūros valdytojo pajamų mažėjimą lėmė iš esmės pasikeitusi geopolitinė aplinka, 2021 m. Lietuvos Respublikos ir Europos Sąjungos sankcijos Baltarusijos Respublikai, o vėliau baltarusiškų trąšų vežimo viešosios geležinkelių infrastruktūros tinkle nutraukimas ir atsakomųjų Baltarusijos Respublikos sankcijų taikymas Lietuvos geležinkelių įmonėms, vežėjams bei 2022 m. vasario mėn. Rusijos Federacijos pradėtas karas prieš Ukrainos Respubliką lėmė reikšmingą Bendrovės rinkos dalies praradimą bei kritiškai sumažėjusias pajamas. Pavyzdžiui, 2020 m. Bendrovė gavo 193 mln. EUR pajamų iš Viešosios geležinkelių infrastruktūros veiklos (minimalaus prieigos paketo pajamos). Tuo tarpu 2024 m. šios veiklos pajamos sudarė 94,8 mln. EUR (daugiau nei 50 proc. kritimas). 2025 m. planuojamos veiklos pajamos 93,8 mln. EUR. Tai yra pagrindinė papildomo finansavimo poreikio priežastis.

2022 m. balandžio 6 d. pasirašyta Viešosios geležinkelių infrastruktūros ir Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausančių geležinkelių įrenginių kokybės ir finansavimo užtikrinimo sutartis (toliau – MAC sutartis).

Tuo pačiu Bendrovė buvo įpareigota imtis visų įmanomų priemonių veiklos efektyvumui gerinti, o AB „Lietuvos geležinkeliai“ pasirengti esminę naują visos AB „Lietuvos geležinkeliai“ įmonių grupės veiklos strategiją, perorientuojančią visą geležinkelių transporto veiklą ir didinančią keleivių ir krovinių vežimo geležinkelių transportu srautus į/iš Vakarų.

Nauja AB „Lietuvos geležinkeliai“ strategija duoda rezultatų ir pamažu auga reguliarūs reisai iš Kauno intermodalinio terminalo į Duisburgą bei auga (~10 proc. per metus) srautai AB „LTG Cargo“ Polska padalinio veiklos Lenkijoje. Tačiau veiklos Lenkijoje augimas neturi esminio poveikio Lietuvoje esančios viešosios geležinkelių infrastruktūros išlaikymui (užmokestis už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra Lenkijoje mokamas Lenkijos geležinkelių infrastruktūros valdytojui). Tuo tarpu Lietuvoje per 2025 m. 9 mėnesius krovinių gabenimas geležinkeliais siekė 8,5 mlrd. tkm, t.y. 7,4 proc. mažiau nei per tą patį laikotarpį 2024 m. Itin didelę įtaką Bendrovės finansiniams rezultatams turi tranzito ir ne ES krovinių srautų mažėjimas, kuris 2025 m. 9 mėn. duomenimis yra 24.1% mažesnis nei per tą patį laikotarpį 2024 m.

Bendrovės veiklos efektyvumo programos apimtyse numatytos priemonės **2025 m. leido patirti 11,5 mln. EUR mažesnes sąnaudas nei planuota:**

- Pertvarkytas apšvietimo stotyse valdymas – įjungiamas tik vykstant eismui arba vykdam darbus;

- Peronų apšvietimo valdymas pradėtas vykdyti pagal keleivinių traukinių eismo grafiką;
- Sumažintos iešmų šildymo apimtys, stočių keliuose, kur vyksta retas traukinių eismas, įdiegus elektros apskaitos įrenginius ir integravus juos į sistemas sumažintas elektros suvartojimas;
- Optimizuojant veiklą atsisakyta transporto priemonių: 160 vnt. geležinkelio riedmenų (2022 metais); 26 vnt. geležinkelio riedmenų (2023 metais); 95 vnt. automobilių (2022 metais); 21 spec. transporto vnt. (2022 metais) ir 11 spec. transporto vnt. (2023 metais), 19 vnt. specialiųjų geležinkelių riedmenų, 26 vnt. gamybinėje veikloje naudoti vagonai ir 7 vnt. krovos technikos (2025 metais);
- Peržiūrėta nekilnojamojo turto bazė, identifikuoti 35 vnt. nekilnojamojo turto vienetai, kurie nėra būtini Bendrovės veiklai;
- Optimizuotas diagnostinio riedmens techninis aptarnavimas, atliekant pagrindinius techninės priežiūros darbus vidiniais pajėgumais;
- Nuo 2021 m. įgyvendinamas struktūros optimizavimas – peržiūros susijusių veiklų funkcijos, jas apjungiant arba jų atsisakant, optimizuotos rinkos ir nuosavomis jėgomis vykdomos paslaugos. Viso nuo 2021 m. Bendrovės darbuotojų skaičius sumažintas beveik 800 darbuotojų;
- Didinant atliekamų infrastruktūros darbų kokybę ir savalaikius darbus įsigytas dronas, kelio diagnostikos įrenginys, vykdomos darbo kokybės gerinimo priemonės, didinamas patikrinimų efektyvumas ir jų periodiškumas;
- Išgryninta projektavimo ir techninės normatyvinės dokumentacijos rengimo veikla.

Bus tęsiamos visos Bendrovės veiklos efektyvumą didinančios priemonės sąnaudų mažinimui ir būtinos priemonės bei investicijos AB „Lietuvos geležinkeliai“ veiklos diversifikavimui. Tačiau atitinkamai prognozuojama, kad MAC sutarties subsidija bus reikalinga dar ne tik š. m., bet ir ateityje.

Nepaisant Bendrovės taikytų efektyvinimosi priemonių ir toliau stebimas traukinių darbo apimčių Lietuvos geležinkelių tinkle mažėjimas – 2025 m. I pusmetį traukinių darbo apimtis buvo 6,2 mlrd. tkm bruto, kas yra -4,6% mažiau, nuo prieš tai buvusios mažiausios apimtys 2024 m. I pusmetį (6,5 mlrd. tkm bruto). Remiantis vėliausia Bendrovės prognoze, traukinių darbo apimtys (*tkm*) lyginant su 2021 m. (29 239 tkm), 2025 m. (12 988 tkm) bus mažesnės net -55,6%.

Pateikiame detalesnę informaciją apie Bendrovės pajamų ir sąnaudų situaciją 2024 m. ir 2025 metais (pridedama).

Pagal MAC sutartį gautą valstybės finansavimą Bendrovė panaudoja taip, kaip reikalauja nurodytas Geležinkelių transporto kodekso (toliau – GTK) reglamentavimas ir MAC sutartis – esamos viešosios geležinkelių infrastruktūros būklės techninei priežiūrai ir atnaujinimui ta apimtimi, kad galėtų būti vykdomas saugus traukinių eismas. Šis panaudojimas pagrįstai apima ir minėtai Valdytojo veiklai vykdyti paimtų paskolų padengimą, kuomet šiomis skolintomis lėšomis vykdomos programos: „Pagrindinių geležinkelių kelių atnaujinimo programa“, „Iešmų keitimo programa“ ir kita.

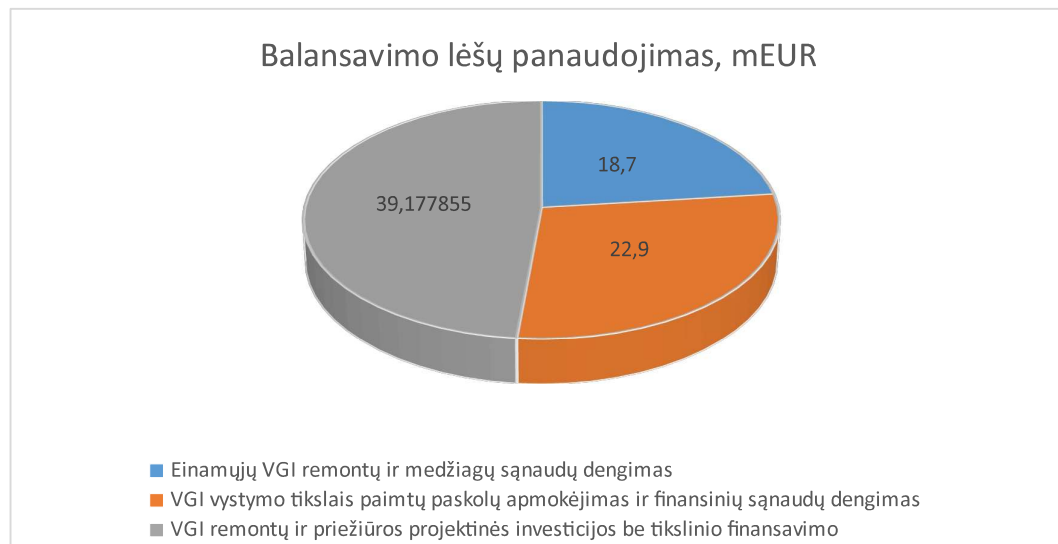
Atkreiptinas dėmesys, kad pastarųjų metų infliacija, taip pat daro įtaką Bendrovės veiklai (didėja darbuotojų užmokestis +5,2 mln. Eur, turto nusidėvėjimo sąnaudos dėl įvesto į eksploataciją naujo turto +1,47 mln. Eur, brangsta žaliavos +0,5 mln. Eur, komunalinės paslaugos +0,7 mln. Eur, strateginio valdymo paslaugos +1,26 mln. Eur, bendrosios paslaugos +1,84 mln. Eur bei kitos sąnaudos) ir didina Bendrovės sąnaudas +9.4 mln. Eur (iki 165.7 mln. Eur).

Finansinės veiklos sąnaudos didžiąja dalimi yra mokamos palūkanos už ilgalaikes ir trumpalaikes paskolas. Padidėjimas dėl ilgalaikių ir trumpalaikių paskolų siekiant užtikrinti Rail Baltika projekto ir Bendrovės apyvartines lėšas iki pajamų subalansavimo lėšų gavimo 1,49 mln. Eur.

GTK 23 straipsnio 16 dalis, kurioje reglamentuota valstybės prievolė užtikrinti Valdytojo veiklos finansavimą, kad šis finansavimas užtikrintų bent Valdytojo pajamų ir sąnaudų balansą. Nurodytos nuostatos esmę vertinant kartu su to paties straipsnio 13 dalimi – užtikrinti Valdytojo pajamų ir sąnaudų balansą tam, kad Valdytojas galėtų vykdyti GTK 24 straipsnio 1 dalyje numatytas funkcijas (iš jų viena iš esminių – esamos viešosios geležinkelių infrastruktūros būklės palaikymas) kartu užtikrinant geležinkelių transporto eismo saugą bei Valdytojo teikiamų paslaugų (vieną iš jų esminių – traukinių eismo valdymas) kokybę. Ataskaitinio laikotarpio viešosios geležinkelių infrastruktūros sukurtos iš Bendrovės lėšų, nusidėvėjimo sąnaudos yra Valdytojo veiklos sąnaudų dalis patenkanti į kompensavimą pagal GTK 23 straipsnio 16 dalį ir MAC sutartį.

Atitinkamai 2024 m. valstybės biudžeto lėšų naudojimo sutartyje buvo numatytas įpareigojimas Valdytojai užtikrinti, kad lėšų, atitinkančių ataskaitiniu laikotarpiu apskaičiuotas viešosios geležinkelių infrastruktūros nusidėvėjimo sąnaudas, dalis turi būti panaudojama viešosios geležinkelių infrastruktūros techninei priežiūrai, atnaujinimui, plėtrai ir/arba paskoloms ir šių paskolų palūkanoms sumokėti „tuo atveju, kai ataskaitiniu laikotarpiu Vykdytojo sąnaudų, susidariusių dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros turto nusidėvėjimo, dydis yra mažesnis nei gautos lėšos Vykdytojo pajamoms ir sąnaudoms subalansuoti, gautą lėšų dalį, ne mažesnę nei ataskaitinio laikotarpio Vykdytojo sąnaudų, susidariusių dėl viešosios geležinkelių infrastruktūros turto nusidėvėjimo, dydis, iki ataskaitinio laikotarpio pabaigos panaudoti viešosios geležinkelių infrastruktūros techninei priežiūrai, atnaujinimui, plėtrai ir (ar) Vykdytojo paimtoms viešosios geležinkelių infrastruktūros techninės priežiūros, atnaujinimo ir plėtros projektų finansavimo paskoloms ir šių paskolų palūkanoms sumokėti ir kitai Vykdytojo veiklai, kaip numatyta Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso 24¹ straipsnio 7 dalyje, taip pat informuoti Asignavimų valdytoją apie tuos atvejus, kai šiame Sutarties punkte nurodytą lėšų dalį ketinama panaudoti kitai Vykdytojo veiklai“. Atitinkamai toks įpareigojimas bus numatomas ir 2025 m. valstybės biudžeto lėšų naudojimo sutartyje.

Šios lėšos bus panaudotos remontams ir Valdytojo paimtų paskolų grąžinimui:



Didžioji dalis suplanuotų ir vykdomų darbų yra numatyti IXB koridoriuje (įskaitant Vilnius-Klaipėda), kitų linijų remontui lėšų beveik neskiriama. Neatlikus remonto darbų, siekiant užtikrinti traukinių eismo saugumą, Bendrovė būtų priversta mažinti leistinus greičius ir traukinių pralaidumą. Dėl to nukentėtų Lietuvos gyventojų mobilumas, naftos produktų, grūdų, skaldos, metalo ir medienos, intermodalinių pervežimų pramonės įmonės („Orlen Lietuva“, „Linas Agro“, Agro Koncerno grupė, „Achema“, „Lifosa“, „Dolomitas“, „Timbex“, „Intermodal Container Service“ ir kitos). Blogėjanti paslaugų kokybė paveiktų apie 1 mln. keleivių ir 5 mlrd. tonkilometrų krovinių.

Nusprendus Bendrovei neskirti MAC sutarties vykdymui užtikrinti reikalingos subsidijos, reiktų papildomai įvertinti šias aplinkybes ir neigiamas pasekmes:

- Bendrovė neturės galimybės ne tik užtikrinti minėto pagrindinio jos vykdomos Valdytojo veiklos tikslo (užtikrinti saugų traukinių eismą), kas turės tiesiogines neigiamas pasekmes geležinkelio įmonėms (vežėjams) ir jų klientams (keleiviams, krovinių siuntėjams, gavėjams), atitinkamai, viešojo geležinkelių infrastruktūra negalės būti naudojama pagrindinei jos paskirčiai – viešiesiems interesams tenkinti. To pasekmė – augantys logistikos ir mobilumo kaštai keleiviams ir Lietuvos pramonei;

- Bendrovė negalės grąžinti Valdytojo veiklai paimtų paskolų, jos turės būti refinansuotos paskolomis (tikėtina su valstybės garantijomis) arba patirs papildomas sąnaudas dėl įsipareigojimų bankams nevykdymo.

- Turės būti nutraukiamos galiojančios ir vykdomos remonto, medžiagų tiekimo ir kitos sutartys, reikalingos Bendrovės veiklos palaikymui, tai lems teises ir finansines pasekmes.

- Nebus vykdomi veiklos efektyvumą didinantys skaitmenizacijos ir kiti projektai, kas lems tolimesnį sąnaudų augimą.

- Vykdamas metinį Bendrovės veiklos auditą kils rizika dėl poreikio mažinti Bendrovės nuosavybės ir patikėjimo teise valdomo turto ir dotacijų vertę.

Susisiekimo ministerija, įvertinusi Infrastruktūros valdytojo pateiktą informaciją atsižvelgdama į Lietuvos Respublikos 2025 metų valstybės biudžeto ir savivaldybių biudžetų finansinių rodiklių patvirtinimo įstatymo 13 straipsnio 3 dalies 1 punkte Finansų ministerijai suteiktą teisę skolintis valstybės vardu, kai yra poreikis ir kai dėl to nėra pažeidžiamos šio įstatymo 11 ir 18 straipsnių nuostatos, Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto eismo saugos įstatyme nustatyta geležinkelių transporto eismo saugai esamoje viešojoje geležinkelių infrastruktūroje ir Lietuvos valstybei nuosavybės teise priklausančiuose geležinkelių paslaugų įrenginiuose užtikrinti, kai viešosios geležinkelių infrastruktūros valdytojui nepakanka finansinių išteklių dėl sankcijų Baltarusijos Respublikai taikymo ir dėl Rusijos Federacijos karinės agresijos prieš Ukrainą nutrūkus krovinių srautui ar verslo santykiams, prašo papildomai skirti **80 777 855 Eur** valstybės vardu pasiskolintų lėšų Bendrovės pajamų ir išlaidų subalansavimui. Pažymėtina, kad dėl nuo Bendrovės nepriklausančių veiksmų (pvz. naujai įvedamų sankcijų) tiksli balansavimo poreikio suma metų pabaigoje gali keistis.

PRIDEDAMA.

Informaciją apie Bendrovės pajamų ir sąnaudų situaciją 2024 m. ir 2025 metais, 1 lapas;
Bendrovės vidaus audito ataskaitą apie 2024 m. MAC panaudojimą, 13 lapų.

Ministerijos kancleris

Tomas Daukantas