

**PRANEŠIMAS ŽINIASKLAIDAI**

2016-03-31

**Lietuvos geležinkeliai – vieninteliai Europos Sąjungoje  
veikia be valstybės finansinės pagalbos**

Visose Europos Sąjungos (ES) šalyse geležinkelių transportas yra subsidijuojamas. Valstybių ir municipalitetų lėšos skiriamos geležinkelio įmonių teikiamoms socialinėms (daugiausia keleivių vežimo) paslaugoms finansuoti, geležinkelių infrastruktūros priežiūrai ir atnaujinimui, netgi geležinkelio darbuotojų socialinėms išmokoms finansuoti.

Kaimyninėse Latvijoje ir Estijoje valstybės biudžeto lėšomis 100 proc. kompensuojamas keleivių vežimo vietiniais geležinkelio maršrutais nuostolis (Latvijoje apie 40 mln. eurų per metus, Estijoje apie 20 mln. eurų per metus). O geležinkelio įmonės, teikiančios komercines krovinių vežimo paslaugas, neturi keleivių vežimo nuostolio padengimo naštos.

Praktiškai visose ES šalyse valstybės lėšomis dalinai dengiamos geležinkelių infrastruktūros einamosios išlaidos, atitinkamai vežėjai turi mokėti žymiai mažesnius infrastruktūros mokesčius nei tuo atveju, jei infrastruktūros išlaidoms dengti nebūtų skiriama valstybės lėšų.

Pavyzdžiui, valstybės subsidijuojami „Vokietijos geležinkeliai“ („Deutsche Bahn“) visada jaučia valstybės paramą ir turi didelių investicinių ambicijų geležinkelių infrastruktūros būklei gerinti, kad galėtų užtikrinti kokybišką klientų aptarnavimą. Vien 2016–2021 metais valstybė infrastruktūros gerinimui ketina skirti 40 mlrd. eurų. Deja, net valstybės finansuojamos įmonės patiria nuosmukį – praėjusiais metais Vokietijos geležinkelių pelnas palyginti su 2014 m. sumenko 1,3 mlrd. eurų. Nuosmukis užfiksuotas pirmą kartą nuo 2003 m, jo priežastis – sunkumai krovinių vežimo rinkoje.

Kaip valstybės subsidijų požiūriu atrodo Lietuvos geležinkeliai?

**Lietuvoje kompensuojami tik nedidelė keleivių vežimo nuostolių dalis**

Nuo pat Lietuvos įstojimo į ES Lietuvos geležinkeliai buvo ir šiuo metu yra mažiausiai subsidijuojami geležinkeliai tarp visų ES valstybių.

Valstybės lėšomis kompensuojama tik maža keleivių vežimo vietiniais geležinkelio maršrutais nuostolio dalis. 2015 m. skirta 0,3 mln. eurų, tai sudarė vos 1 proc. nuo viso patirto nuostolio. Labai panaši situacija buvo kasmet nuo 2004 m., išskyrus 2008 m., kuomet keleivių vežimo nuostoliui dengti valstybės kompensacija buvo padidinta iki 7,5 mln. eurų. (Primename, kad pareiga valstybėms sudaryti su vežėjais kontraktus dėl viešųjų paslaugų teikimo (keleivių vežimo) ir skirti šioms paslaugoms reikiamą finansavimą kyla iš ES reglamento Nr. 1370/2007).

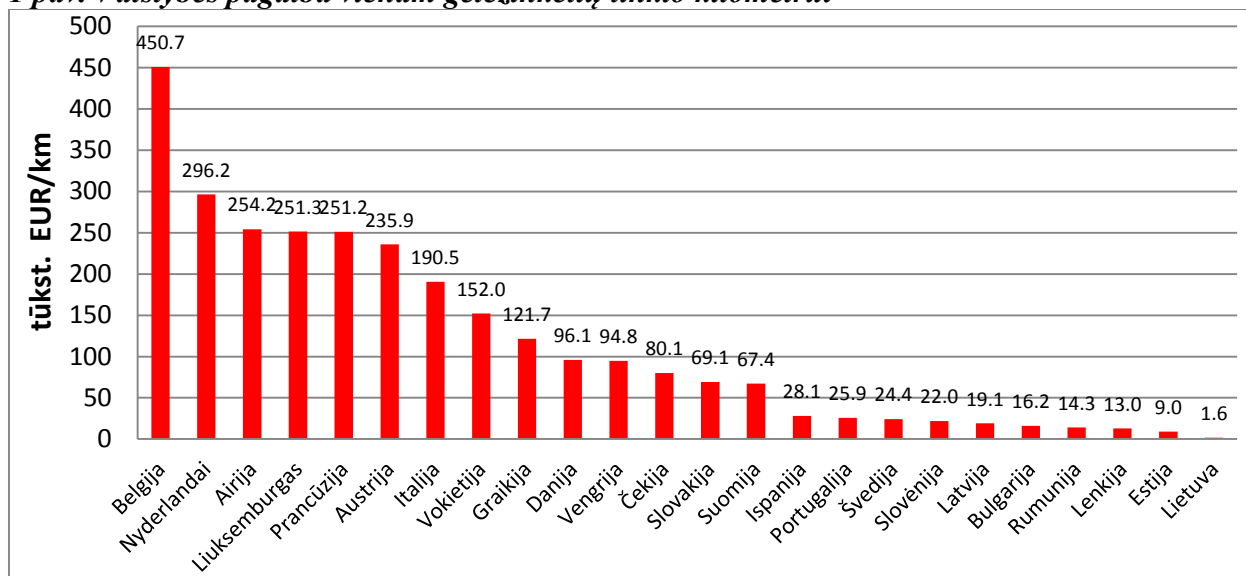
Taip pat valstybės biudžeto lėšos Lietuvos geležinkeliams skiriamos keleiviams suteiktų lengvatų, numatytų Transporto lengvatų įstatyme, kompensavimui. 2015 m. geležinkelių vežėjas lengvatų keleiviams suteikė už 2,4 mln. eurų. Šias kompensacijas Lietuvoje gauna visų transporto rūšių vežėjai.

Geležinkelių infrastruktūros einamosioms išlaidoms padengti Lietuvoje valstybės finansavimas iš viso neskiriamas, išskyrus atskiras priemones (kaip pavyzdžiui, viešojo turto registravimui). Lietuvos geležinkelių infrastruktūra išlaikoma tik iš geležinkelių vežėjo įnašų.

Palyginti su kitomis šalimis, Lietuvos geležinkeliams skiriamos valstybės lėšos tikrai neatrodo reikšmingos. Pavyzdžiui, remiantis Europos Komisijos informacija, Prancūzijoje geležinkeliams skiriama valstybės pagalba siekia 12-13 mlrd. eurų per metus, Vokietijoje – 9-10 mlrd. eurų per metus. Be abejo, šiose valstybėse geležinkelio tinklas žymiai didesnis nei Lietuvoje, traukinių eismas taip pat. Todėl objektyvumo vardan geriausia lyginti santykinius rodiklius, leidžiančius įvertinti ir geležinkelių tinklo dydį ar traukinių eismo apimtį.

1 paveiksle pateikiamas geležinkeliams suteiktos valstybės pagalbos dydis (paskelbtas Europos Komisijos interneto puslapyje), tenkantis vienam šalies geležinkelių tinklo kilometrui.

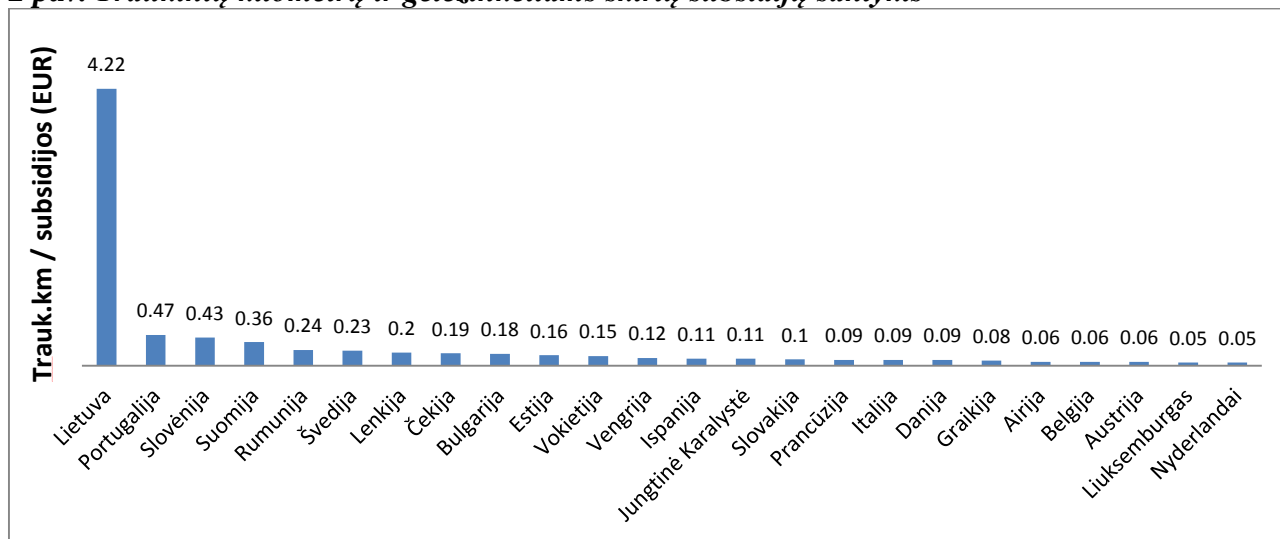
**1 pav. Valstybės pagalba vienam geležinkelių tinklo kilometrui**



Šaltiniai: 1) Valstybės pagalbos dydis – Europos Komisijos (DG Competition) interneto tinklapis [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/scoreboard/non\\_crisis\\_en.html#overview](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/scoreboard/non_crisis_en.html#overview), paskelbta 2014 m. (Jungtinės Karalystės ir Kroatijos duomenys nepateikti.); 2) Šalies geležinkelių tinklo dydis – Fourth report on monitoring development in the rail market, European Commission, 13.6.2014.

2 paveiksle yra Europos Komisijos užsakymu atliktos studijoje, kuri buvo pristatyta 2015 m. rudenį, pateikta informacija, parodanti, kiek už 1 eurą subsidijos, skirtos geležinkelių transportui, valstybės „nuperka“ traukinių kilometrų. Kuo daugiau traukinių kilometrų, tuo efektyviau panaudotas kiekvienas geležinkeliams skirtas valstybės euras.

**2 pav. Traukinių kilometrų ir geležinkeliams skirtų subsidijų santykis**



Šaltinis: Study on the Cost and Contribution of the Rail Sector, European Commission, Final Report, September 2015 (Latvijos ir Kroatijos duomenys studijoje nepateikti).

Lietuvos išskirtinumas, kai subsidijų dydis artėja prie nulio, akivaizdus.

### **Aukštas Lietuvos geležinkelių sektoriaus efektyvumas**

Kaip vertinti tokią situaciją? Paklausėme nuomonės AB „Lietuvos geležinkeliai“ Plėtros departamento direktoriaus pavaduotojo Sigito Kubilio.

*„Iš vienos pusės, tai kad Lietuvos geležinkeliai jau daugiau kaip 10 metų veikdami ES išgyvena praktiškai be valstybės pagalbos, demonstruoja pakankamai aukštą Lietuvos geležinkelių sektoriaus efektyvumą, palyginti su visų kitų ES šalių geležinkeliais. Papildomai reikia neužmiršti, kad pastaruosius metus AB „Lietuvos geležinkeliai“ dar mokėjo dividendus į valstybės biudžetą, kas ES geležinkeliuose yra iš viso nepraktikuojama, bei užtikrina viešųjų infrastruktūros projektų nacionalinį kofinansavimą, ko taip pat negali suprasti Vakarų Europos geležinkelio infrastruktūrų valdytojai.*

*Iš kitos pusės, reikia būti budriems, kad nebūtų „perlenkta lazda“. Europos Sąjungos geležinkeliuose rinka atvira ir šioje bendroje rinkoje dalyvauja įvairių šalių geležinkelio įmonės, kurios kuria savo bazę ir konkurencinį potencialą besinaudodamos valstybių dotacijomis. Lietuvos geležinkeliai, veikdami be valstybės pagalbos ir dar patys finansuodami valstybinius projektus, ilgainiui gali patirti rimtų konkurencinių sunkumų. Ir ypač, jei trečiųjų šalių krovinių srautas dėl visiems gerai žinomų geopolitinių problemų toliau ženkliai mažėtų.*

*Dar didesni klausimai iškyla vertinant Lietuvos geležinkelių ir autotransporto konkurencijos sąlygas. Tuomet, kai autotransporto infrastruktūra didžiąja dalimi išlaikoma iš valstybės biudžeto lėšų, Lietuvos geležinkeliai savo infrastruktūrą turi išsilaikyti patys. Tokiomis sąlygomis geležinkeliams pritraukti autotransporto krovinius ar keleivius (pavyzdžiui, „Rail Baltica“ linijoje) ir vežti juos pelningai yra itin sudėtinga, o gal ir neįmanoma.“*

Komunikacijos sektoriaus inf.

[info@litrail.lt](mailto:info@litrail.lt)

8 5 269 3837