



LIETUVOS GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO PASLAUGŲ RINKA 2022

2023 m. spalio 20 d. Nr. (71.5Mr)ND-15

GELEŽINKELIAI

2022 m.



4,69 mln.

pervežtų keleivių

+35%



32,27 mln. tonų

pervežtų krovinių

-38%

6,67

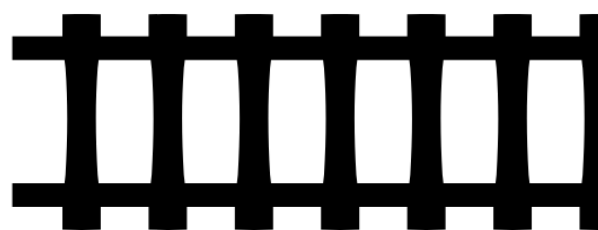
mln. traukinio km
nuvažiavo keleiviniai
traukiniai

+21%

5,47

mln. traukinio km
nuvažiavo kroviniai
traukiniai

-40%



5 ↑

kartus padidėjo
viešosios geležinkelių
infrastruktūros
valdytojo investicijos į
infrastruktūrą



51,23

mln. keleivio km
pervežta
tarptautiniais
maršrutais

+22%

3,96

mlrd. neto tkm
krovinių pervežta
tarptautiniais
maršrutais

-64%

Turinys

Įvadas	4
1. Informacija apie Lietuvos Respublikos geležinkelių tinklą.....	4
2. Lietuvos geležinkelių rinka	4
2.1. Krovinių vežimo rinka	7
2.2. Keleivių vežimo rinka.....	9
2.3. Darbuotojai geležinkelių transporto sektoriuje	11
3. Užmokestis už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą	11
3.1. Traukinių eismo ir kontaktinio elektros tinklo naudojimo įmokų tarifai	12
3.2. Vežimo geležinkelių transportu rinkos segmentų antkainiai.....	13
3.3. Rinkos segmentų pokyčiai	13
4. Valdytojo pajamos ir išlaidos bei jų įtaka vežėjams	14
4.1. Valdytojo pajamos	14
4.2. Valdytojo išlaidos	15
4.3. Vežėjų pajamų ir mokėtino užmokesčio už MPP palyginimas.....	15
5. Krovos terminalai	16
6. Traukinių punktualumas	17
7. Skundai ir RRT tyrimai	17

Ivadas

Lietuvos Respublikos ryšių reguliavimo tarnyba (toliau – RRT) – savarankiška Lietuvos Respublikos nacionalinė reguliavimo institucija, kurios viena iš veiklos sričių yra geležinkelių transporto rinkos reguliavimas. RRT, kaip geležinkelių transporto rinkos reguliuotojas, veiklą pradėjo vykdyti 2017 m. Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso (toliau – Kodeksas) 7¹ straipsnio 1 dalies 3 punktu, RRT atlieka Lietuvos geležinkelių transporto paslaugų rinkos (toliau – geležinkelių rinka) stebėseną. Šiuo pagrindu parengta metinė geležinkelių transporto rinkos ataskaita už 2022 m.

2022 m. buvo reikšmingų pokyčių geležinkelių rinkoje. Tai rodo RRT parengtos geležinkelių rinkos ataskaitos už 2022 m. duomenys. Šioje ataskaitoje pateikta informacija yra surinkta iš viešosios geležinkelio infrastruktūros valdytojo AB „LTG Infra“ (toliau – valdytojas) bei geležinkelio įmonių (vežėjų) (toliau – vežėjai): AB „LTG Cargo“, AB „Akmenės cementas“, UAB „Gargždų geležinkelis“, UAB „LTG Link“.

1. Informacija apie Lietuvos Respublikos geležinkelių tinklą

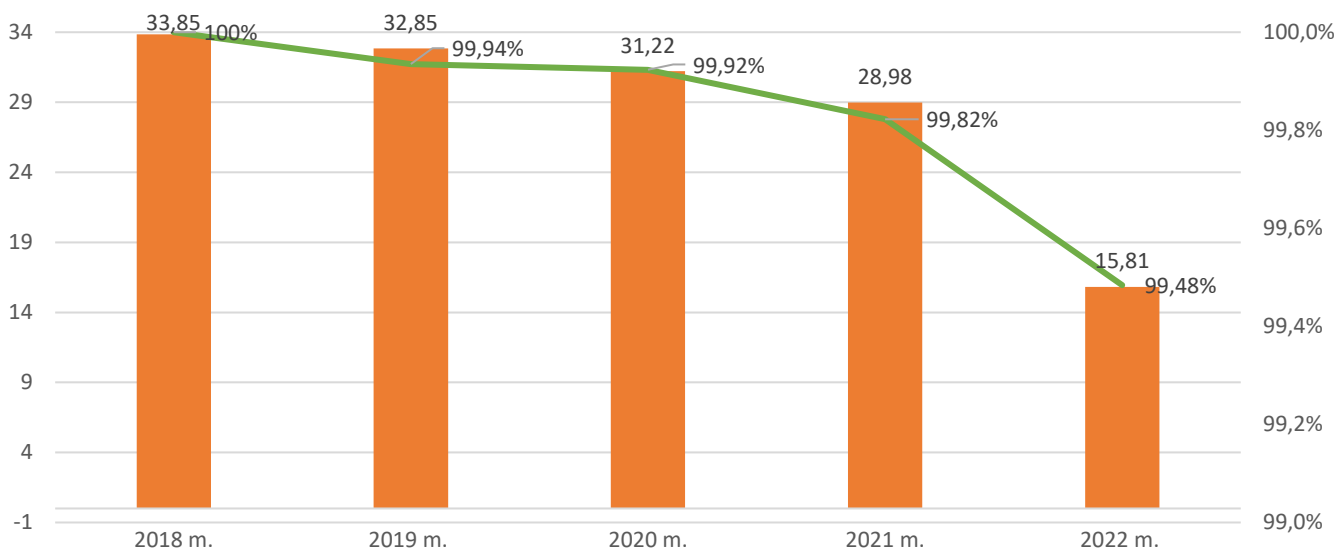
Geležinkelio kelių ilgis Lietuvos Respublikoje 2022 m., palyginti su 2021 m., nesikeitė ir siekė 1 919 km. Taip pat elektrifikuotų geležinkelio kelių ilgis išliko toks pat ir siekė 156 km. Transeuropinio transporto tinklo (toliau – TEN-T) geležinkelio kelių ilgis per 2022 m. nepakito ir sudarė 1 454 km.

Lietuvos Respublikos geležinkelių tinkle viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumai 2022 m. krovinių vežimo geležinkelių transportu (toliau – krovinių vežimas) veiklai buvo suteikti 3 vežėjams: AB „LTG Cargo“, AB „Akmenės cementas“ ir UAB „Gargždų geležinkelis“, o keleivių, bagažo vežimo geležinkelių transportu (toliau – keleivių vežimas) veiklai vykdyti – vienam vežėjui – UAB „LTG Link“.

2. Lietuvos geležinkelių rinka

Faktinė darbo Lietuvos Respublikos geležinkelių tinkle apimtis 2022 m., palyginti su 2021 m., mažėjo 45 proc. nuo 28,98 iki 15,81 mlrd. bruto tonkilometrų¹ (toliau – bruto tkm). Didžiausią faktinę darbo apimtį (99,48 proc.) Lietuvos Respublikos geležinkelių tinkle pasiekė AB „Lietuvos geležinkeliai“ priklausantys vežėjai: AB „LTG Cargo“ ir UAB „LTG Link“. 2021 m. šių vežėjų faktinė darbo apimtis Lietuvos Respublikos geležinkelių tinkle siekė 99,82 proc. (Žr. 1 pav.)

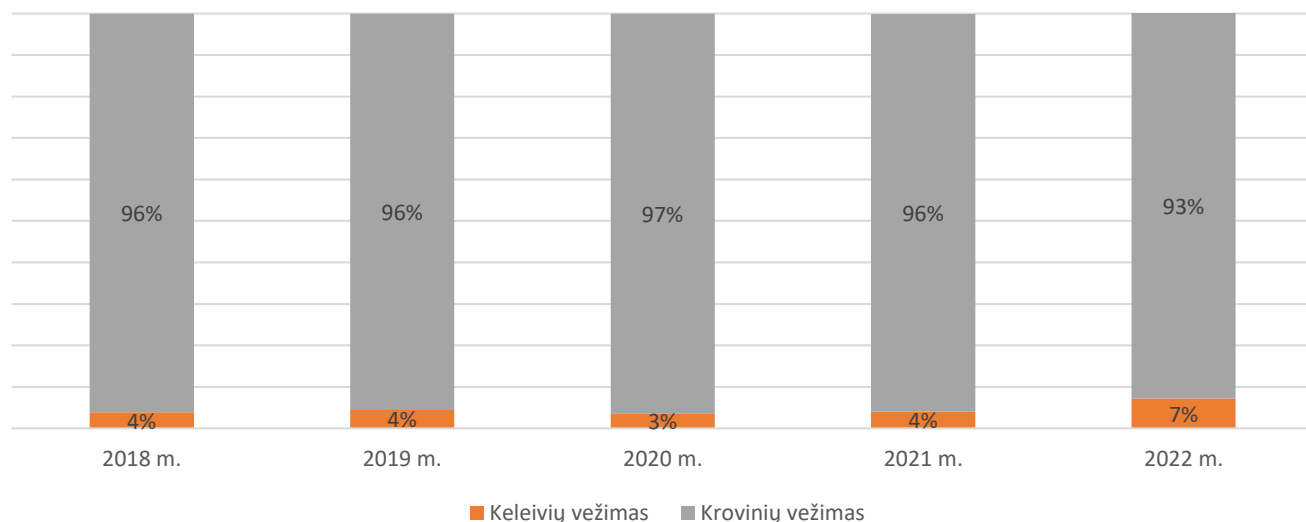
¹ Bendrieji bruto tkm apskaičiuojami traukinio bruto svorį tonomis, įskaitant veikiančio lokomotyvo svorį tonomis, dauginat iš traukinio nuvažiuoto atstumo kilometrais.



1 pav. Faktinė traukinių darbo apimtis, mlrd. bruto tkm, ir užimama rinkos dalis, proc., Lietuvos Respublikos geležinkelių tinkle, 2018–2022 m.

Šaltinis: RRT.

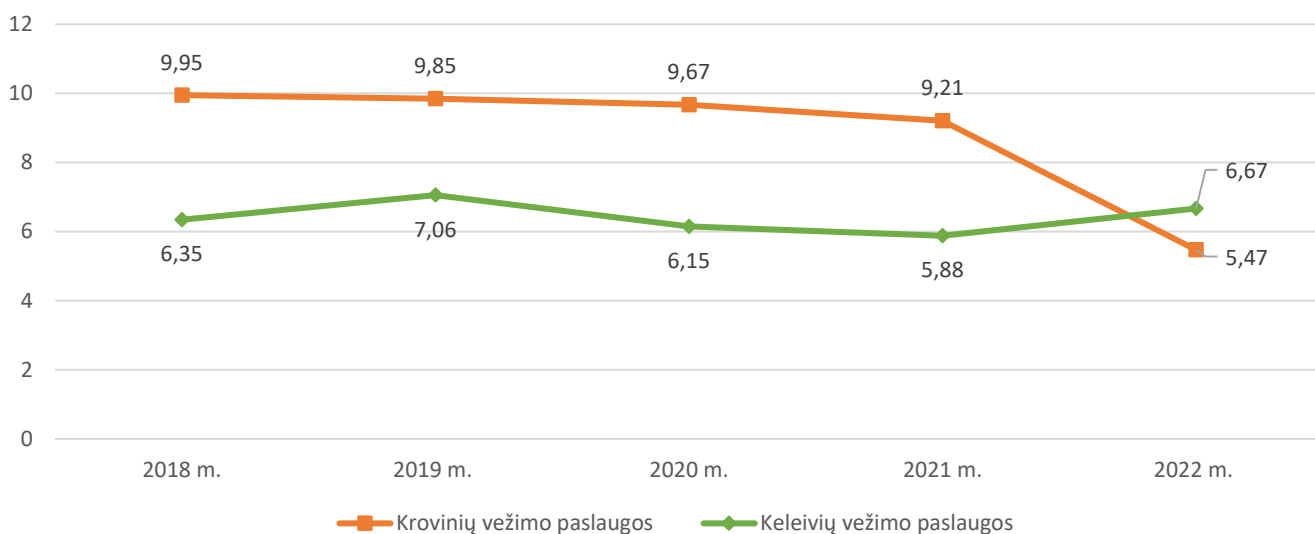
Krovinių vežimo veikla 2022 m. pasižymėjo reikšmingais pokyčiais. Traukinių darbo apimtys teikiant krovinių vežimo paslaugas 2022 m. siekė 14,67 mlrd. bruto tkm, t. y. 47 proc. mažiau nei 2021 m., o teikiant keleivių vežimo paslaugas – 1,14 mlrd. bruto tkm, t. y. 2 proc. mažiau palyginti su 2021 m.



2 pav. Traukinių darbo apimčių Lietuvos Respublikos geležinkelių tinkle pasiskirstymas pagal paslaugų rūšį, proc., 2018–2022 m.

Šaltinis: RRT.

2022 m. Lietuvos geležinkelių tinkle buvo nuvažiuota 12,14 mln. traukinio km. Pirmą kartą nuo geležinkelių rinkos reguliavimo pradžios krovinių vežimo paslaugas teikiantys vežėjai nuvažiuo mažiau traukinio km, nei keleivių vežimo paslaugas teikiantys vežėjai: krovinių vežimo paslaugas teikiantys vežėjai nuvažiuo, 5,47 mln. traukinio km, t. y. 41 proc. mažiau nei 2021 m., o keleivių vežimo paslaugas teikiantys vežėjai – 6,67 mln. traukinio km, t. y. 13 proc. daugiau, palyginti su 2021 m.



3 pav. Traukinių darbo apimčių Lietuvos Respublikos geležinkelių tinkle pasiskirstymas pagal paslaugų rūšį, mln. traukinio km, 2018–2022 m.

Šaltinis: RRT.

Vienam Lietuvos Respublikos geležinkelių tinklo traukinio kilometrui (teikiant keleivių ir krovinių vežimo paslaugas) 2022 m. teko 1303 bruto tonų² traukinio masė, o 2021 m. traukinio masė buvo 32 proc. didesnė ir siekė 1920 bruto tonų. Vienam traukinio kilometrui (teikiant keleivių ir krovinių vežimo paslaugas) tenkančio traukinio masės pokytį daugiausia lėmė tai, kad ženkliai kritus krovinių vežimo apimtims, didesnė Lietuvos geležinkelių tinklo dalis buvo naudojama lengvesniems keleiviniams traukiniams važiuoti. Krovinių vežimo paslaugas teikiančiais traukiniais 2022 m. vienu traukinio kilometru pervežta 1 341 neto tona ir tai buvo 12 proc. mažiau, palyginti su 2021 m. 2022 m. vienam traukinio kilometrui teko 65 keleiviai³ – tai yra 14 keleivių (27 proc.) daugiau, palyginti su 2021 m. (Žr. 1 lentelę).

1 lentelė. Vienam traukinio kilometrui tenkanti traukinio masė, bruto ir neto tonos, ir keleivių skaičius, vnt., 2018–2022 m.

	2018 m.	2019 m.	2020 m.	2021 m.	2022 m.
Visų (keleivinių ir krovinių) traukinių masė (bruto t)	2077	1943	1974	1920	1303
Krovinių traukinių masė (bruto t)	3272	3185	3113	3015	2666
Keleivinių traukinių masė (bruto t)	205	206	177	197	171
Krovinių traukinių masė (neto t)	1697	1630	1639	1579	1341
Keleivinių traukinių keleivių sk.	74	68	42	51	65

Šaltinis: RRT.

² Vienam traukinio kilometrui tenkanti traukinio masė (bruto t) arba (neto t) = traukinių darbo apimtys/traukinių nuvažiuoti kilometrai.

³ Vienam traukinio kilometrui tenkantis pervežtų keleivių, skaičius = (keleivių nuvažiuoti kilometrai)/(traukinių nuvažiuoti kilometrai).

2.1. Krovinių vežimo rinka

Krovinių vežimo rinkos darbo apimtys yra matuojamos ne tik bruto tkm, bet ir neto tkm mato vienetu⁴. Šios apimtys 2022 m. siekė 7,42 mlrd. neto tkm. Palyginti su 2021 m., tai buvo 7,16 mlrd. neto tkm arba 49 proc. mažesnės darbo apimtys. Per 2022 m. krovininiais traukiniais Lietuvos Respublikos geležinkelių tinklu iš viso buvo pervežta 32,27 mln. tonų krovinių, t. y. 19,90 mln. tonų (38 proc.) mažiau nei 2021 m.

2 lentelė. **Krovinių vežimo rinkos statistinė informacija, mlrd. neto tkm, mln. tonų, 2018–2022 m.**

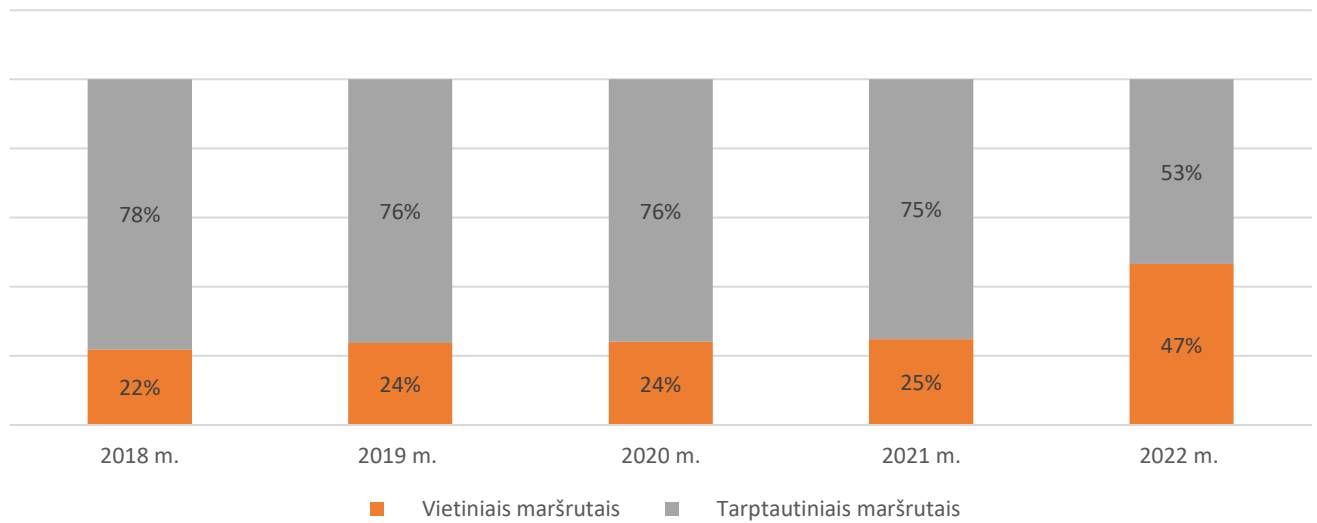
	2018 m.	2019 m.	2020 m.	2021 m.	2022 m.
1. Krovinių vežimo vietiniais ir (ar) tarptautiniais maršrutais paslaugas teikiančių traukinių eismas (mlrd. neto tkm)	16,88	16,19	15,88	14,58	7,42
1.1. vietiniais maršrutais (mlrd. neto tkm)	3,70	3,84	3,83	3,61	3,45
1.2. tarptautiniais maršrutais (mlrd. neto tkm)	13,19	12,35	12,05	10,97	3,96
1.2.1. Iš jų tranzitu⁵ (mlrd. neto tkm)	-	1,91	2,59	2,78	1,92
2. Pervežtų krovinių kiekis (mln. t)	56,76	55,21	55,33	52,17	32,27

Šaltinis: RRT.

Nagrinėjant krovinių vežimo paslaugų rinkos statistinius duomenis detaliau, matyti, kad vežant krovinius vietiniais maršrutais 2022 m. darbo apimtis siekė 3,45 mlrd. neto tkm ir, palyginti su 2021 m., kito nežymiai – mažėjo 0,16 mlrd. neto tkm (4 proc.). Krovinių vežimas tarptautiniais maršrutais 2022 m. sudarė 3,96 mlrd. neto tkm (iš jų tranzitu – 1,92 mlrd. neto tkm), t. y. 7,00 mlrd. neto tkm (64 proc.) mažiau nei 2021 m. (iš jų tranzitu – 0,86 mlrd. neto tkm arba 31 proc. mažiau nei 2021 m.). Toks reikšmingas pokytis rodo, kad krovinių vežimo tarptautiniais maršrutais paslaugų rinka buvo itin paveikta Europos sąjungos ir Jungtinių Amerikos valstijų taikomų ekonominių sankcijų Baltarusijai bei 2022 m. vasario mėn. Rusijos Federacijos pradėto karo Ukrainoje.

⁴ Krovinių vežimo rodiklis, kurį sudaro pervežtų krovinių kiekio (tonomis) ir gabenamo atstumo (kilometrais) sandauga.

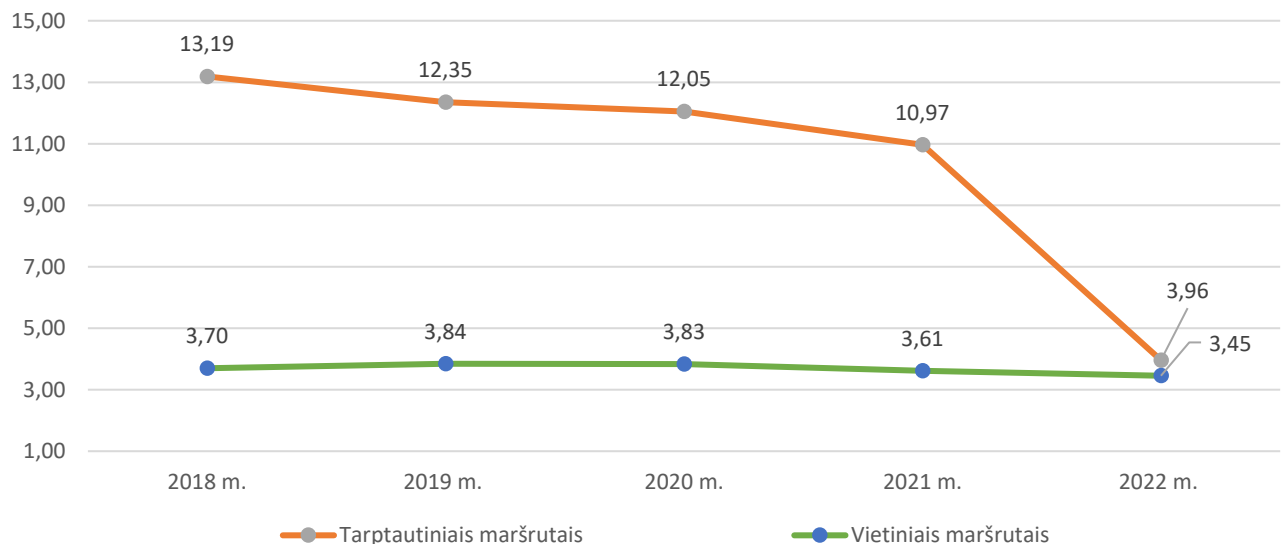
⁵ Traukinio, kertančio išorinę Europos Sąjungos sieną, vykimasis per Lietuvos Respublikos teritoriją, kai šiuo traukiniu vežami kroviniai neiškraunami ir nepakraunami Lietuvos Respublikos ar kitos Europos Sąjungos valstybės narės teritorijoje, o keleiviai neįlaipinami ir neišlaipinami Lietuvos Respublikos ar kitos Europos Sąjungos valstybės narės teritorijoje.



4 pav. Krovinių vežimo geležinkelių transportu paslaugų rinkos pasiskirstymas pagal kryptis, proc., 2018–2022 m.

Šaltinis: RRT.

Vertinant vietinių ir tarptautinių krovinių vežimo darbo apimčių proporciją, matyti, kad 2022 m. krovinių vežimas vietiniais maršrutais sudarė net 47 proc., tarptautiniais maršrutais – 53 proc. visos krovinių vežimo darbo apimtys, o 2021 m. krovinių vežimas vietiniais maršrutais sudarė tik 25 proc., tarptautiniais maršrutais – 75 proc. Krovinių vežimas tranzitu 2022 m. sudarė 26 proc. visos krovinių vežimo tarptautiniais maršrutais darbo apimtys, 2021 m. – 19 proc.



5 pav. Krovinių vežimo rinkos pasiskirstymas pagal vietinius ir tarptautinius maršrutus, mln. neto tkm, 2018–2022 m.

Šaltinis: RRT.

2.2. Keleivių vežimo rinka

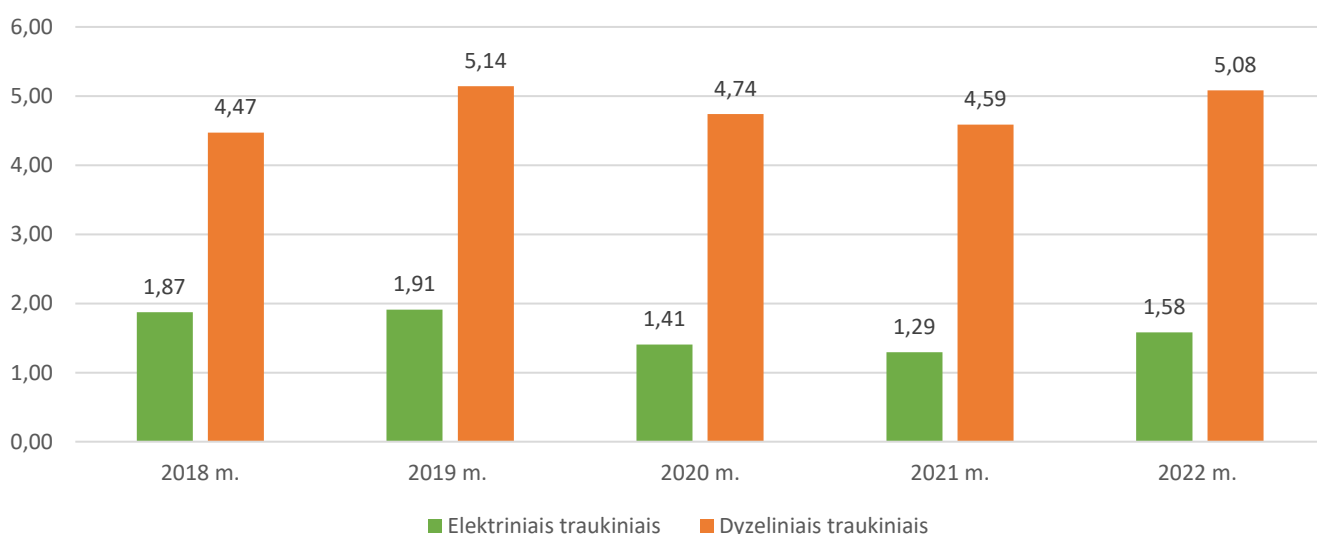
2022 m. traukiniais buvo pervežta 4,69 mln. keleivių, t. y. 1,21 mln. (35 proc.) daugiau nei 2021 m. Keleivių vežimo rinka vertinant nuvažiuotais keleivių km⁶ 2022 m. siekė 432,63 mln. keleivio km, t. y. 131,28 mln. keleivio km (44 proc.) daugiau, palyginti su 2021 m. Nors šie skaičiai ir nepasiekė 2019 m. rezultaty, tačiau parodo, kad 2022 m. keleivių vežimo rinka rodė atsigavimą po COVID-19 pandemijos. Detaliau vertinant keleivių vežimo duomenis pagal keleivių vežimo kryptis, matyti, kad 2022 m. vietiniais maršrutais buvo nuvažiuota 381,39 mln. keleivio km, t. y. 121,98 mln. keleivio km (47 proc.) daugiau nei 2021 m. Teikiant keleivių vežimo paslaugas tarptautiniais maršrutais nuvažiuota 51,23 mln. keleivio km, t. y. 9,30 mln. keleivio km (22 proc.) daugiau nei 2021 m.

3 lentelė. Keleivių vežimo rinka pagal vietinius ir tarptautinius maršrutus, mln. keleivio km, ir bendras pervežtų keleivių skaičius, 2018–2022 m.

	2018 m.	2019 m.	2020 m.	2021 m.	2022 m.
1. Keleivių, bagažo vežimo traukinių eismas (mln. keleivio km), iš viso:	468,11	479,42	260,00	301,35	432,63
1.1. Vietiniais maršrutais (mln. keleivio km)	339,10	340,79	234,13	259,41	381,39
1.2. Tarptautiniais maršrutais (mln. keleivio km)	129,02	138,63	25,87	41,94	51,23
2. Pervežta keleivių (mln. keleivių)	5,17	5,52	3,34	3,48	4,69

Šaltinis: RRT.

2022 m. keleivių vežimo paslaugų, teikiamų elektriniais traukiniais, apimtys, vertinant pagal traukinio km, padidėjo 22 proc. – 0,29 mln. traukinio km, palyginti su 2021 m., o dyzelinių traukinių – 0,49 mln. traukinio km (11 proc.) (žr. 6 pav.).

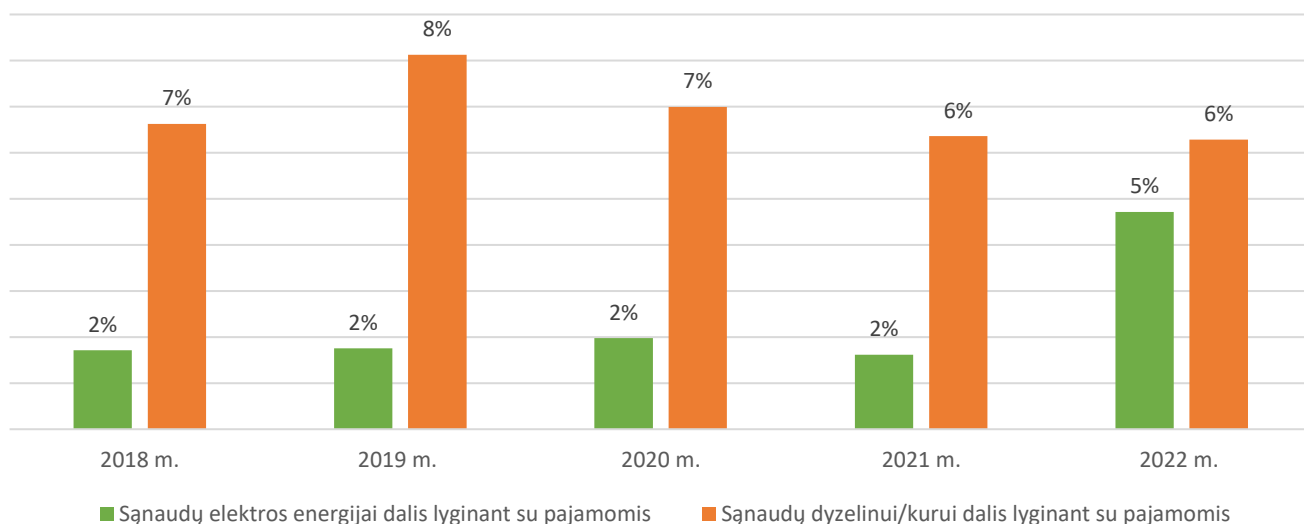


6 pav. Keleivių vežimo apimtys elektriniais ir dyzeliniais traukiniais, mln. traukinio km, 2018–2022 m.

⁶ Keleivių vežimo rodiklis, skaičiuojamas kiekvieno pervežto keleivio kelionę dauginant iš nuvažiuoto atstumo.

Šaltinis: RRT.

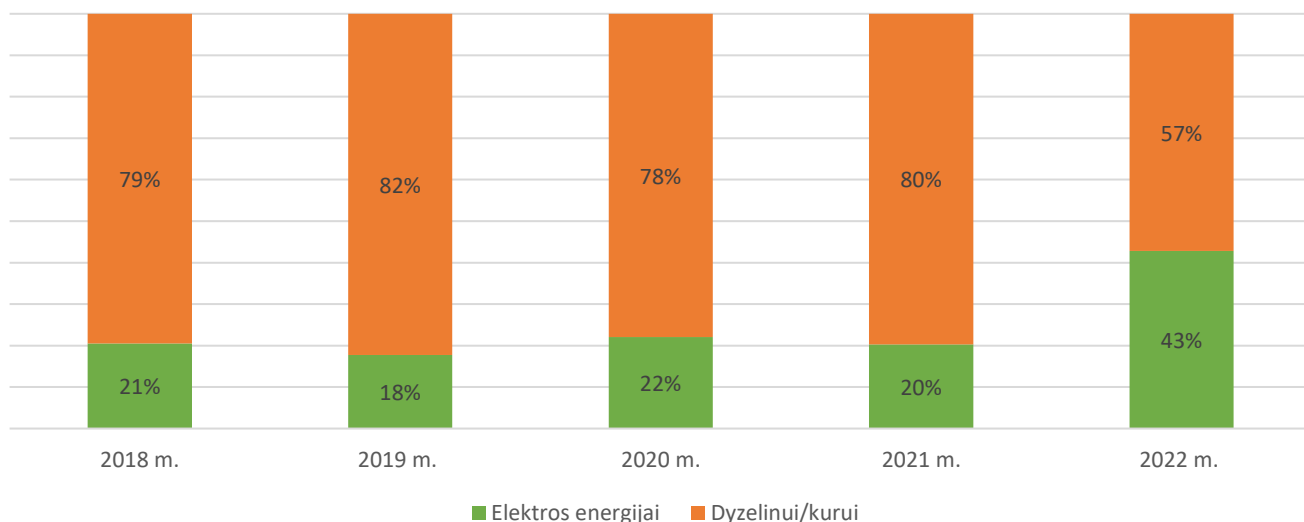
2022 m. ženkliai išaugo keleivių vežimo veiklą vykdančių vežėjų elektros energijos sąnaudos. Palyginus vežėjo patirtų sąnaudų elektros energijai įsigyti ir iš keleivių vežimo veiklos gautas pajamas, matyti, kad palyginti su 2021 m., sąnaudų dalis (procentais), tenkanti elektros energijai įsigyti, padidėjo net 2,5 karto. Didžiausią įtaką šiems pokyčiams turėjo 2022 m. vykęs elektros energijos kainų šuolis visoje Europoje (žr. 7 pav.).



7 pav. Vežėjo patirtų elektros energijos ir dyzelino / kuro sąnaudų palyginimas su vežėjo pajamomis, proc., 2018–2022 m.

Šaltinis: RRT.

2022 m. net 57 proc. keleivių vežimo veiklą vykdančio vežėjo sąnaudų energijos ištekliams sudarė sąnaudos kuro / dyzelino ištekliams, 43 proc. – sąnaudos elektros energijai. Palyginti su 2021 m., elektros energijos sąnaudų dalis padidėjo net 23 proc. punktais, o kuro / dyzelino sąnaudų dalis atitinkamai tiek sumažėjo (žr. 8 pav.).



8 pav. Vežėjo energijos išteklių įsigijimo sąnaudos pagal energijos rūšį, proc., 2018–2022 m.

Šaltinis: RRT.

2.3. Darbuotojai geležinkelių transporto sektoriuje

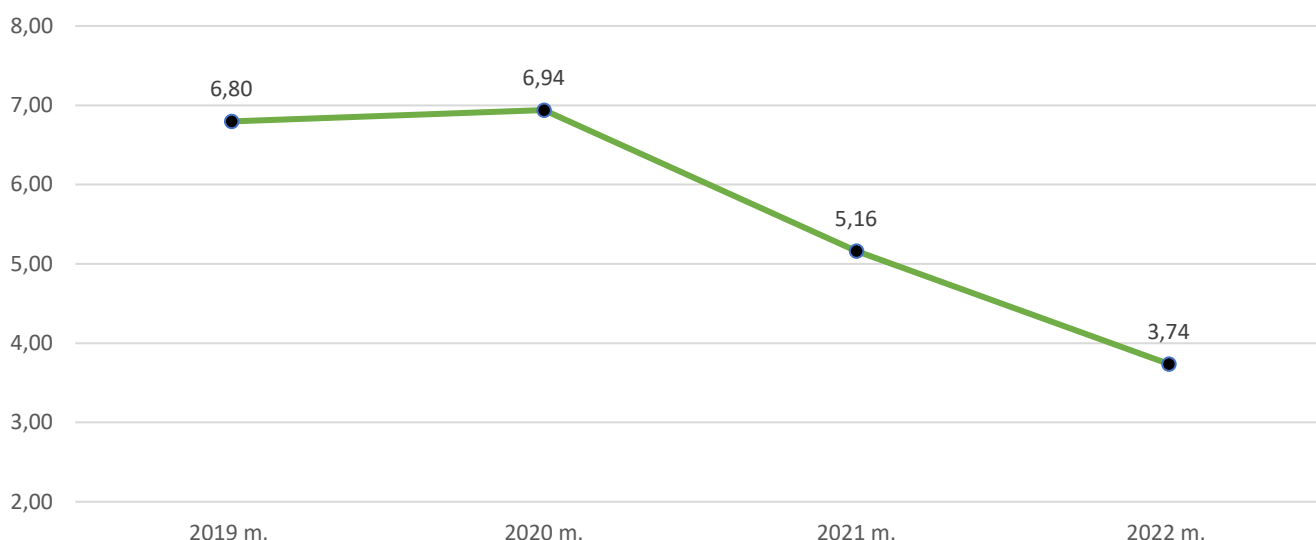
Valdytojo darbuotojų, dalyvaujančių su geležinkelių transportu susijusių paslaugų teikime (toliau – darbuotojai), skaičius 2022 m., palyginti su 2021 m., sumažėjo 19 proc., t. y. nuo 2961 iki 2453 darbuotojų (žr. 4 lentelę). Atitinkamai bendras vežėjų darbuotojų skaičius sumažėjo 25 proc. nuo 3420 iki 2566. Pažymėtina, kad daugiausia darbuotojų turinčio vežėjo AB „LTG Cargo“ darbuotojų skaičius sumažėjo 31 proc., t. y. nuo 2802 iki 1929 darbuotojų.

4 lentelė. Geležinkelių transporto sektoriaus darbuotojų skaičius, 2019–2022 m.

	2019 m.	2020 m.	2021 m.	2022 m.
Darbuotojų skaičius, iš viso	3 092	2 963	3 420	2 566
AB „LTG Cargo“	2 355	2 261	2 802	1 929
AB „Akmenės cementas“	27	27	23	23
UAB „Gargždų geležinkelis“	-	-	-	32
UAB „LTG Link“	710	675	595	582

Šaltinis: RRT.

2022 m. vienam krovinių vežėjo darbuotojui tenkantis krovinių vežimo apimčių kiekis buvo 3,74 mln. neto tkm, tai yra 38 proc. mažiau, palyginti su 2021 m. (žr. 8 pav.).



9 pav. Bendras krovinių vežėjo vienam darbuotojui tenkantis krovinių vežimo darbo apimčių kiekis, mln. neto tkm, 2018–2022 m.

Šaltinis: RRT.

3. Užmokestis už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą

Pagal Užmokesčio už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą ir užmokesčio už skirtus, bet nepanaudotus viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus apskaičiavimo ir mokėjimo taisyklių⁷ 3 punktą, užmokestį už minimalųjį prieigos prie viešosios geležinkelių infrastruktūros paketą (toliau – MPP) 2022 m. (2021 – 2022 m. tarnybinio traukinių tvarkaraščio (toliau – TTT) galiojimo laikotarpiu) sudarė šios įmokos:

- traukinių eismo įmoka;
- keleivių, bagažo vežimo tranzitu įmoka;

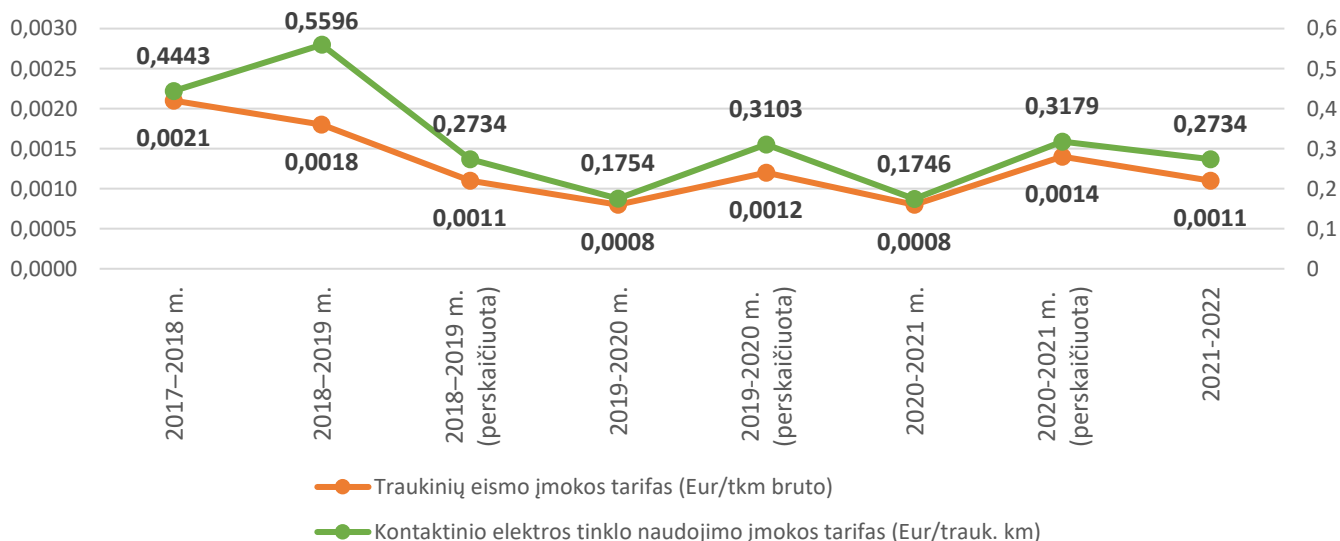
⁷ <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.233775/asr>

- krovinių vežimo tranzitu įmoka;
- keleivių, bagažo ir (ar) krovinių, priskirtų vežimo geležinkelių transportu rinkos segmentui, kuriame gali būti taikomas antkainis (toliau – segmentas), vežimo įmokos (-a);
- kontaktinio elektros tinklo naudojimo įmoka.

3.1. Traukinių eismo ir kontaktinio elektros tinklo naudojimo įmokų tarifai

Traukinių eismo ir kontaktinio elektros tinklo naudojimo įmokos yra užmokesčio už MPP dalys. 2022 m. (2021–2022 m. TTT galiojimo laikotarpiu) taikomas traukinių eismo įmokos tarifas buvo 21 proc. mažesnis, nei 2021 m. (2020–2021 m. TTT galiojimo laikotarpiu) tarifas po perskaičiavimo, atlikto vadovaujantis LRV 2020 m. balandžio 10 d. nutarimu Nr. 356 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gegužės 19 d. nutarimo Nr. 610 „Dėl Užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą apskaičiavimo ir skelbimo, konkretios geležinkelio įmonės (vežėjo) mokėtino užmokesčio už minimalųjį prieigos paketą dydžio apskaičiavimo ir mokėjimo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“⁸ (toliau – perskaičiavimas) ir siekė 0,0011 Eur/tkm bruto. Kontaktinio elektros tinklo naudojimo įmokos tarifas 2022 m. (2021–2022 m. TTT galiojimo laikotarpiu) buvo lygus 0,2734 Eur/traukinio km ir sumažėjo 14 proc., palyginti su 2021 m. (2020–2021 m. TTT galiojimo laikotarpiu) tarifu po perskaičiavimo.

2022 m. tiek traukinių eismo įmokos, tiek kontaktinio elektros tinklo naudojimo įmokos tarifai buvo tapatūs 2019 m. (2018–2019 m. TTT galiojimo laikotarpiu) tarifams, nes valdytojas MPP sudarančių tarifų perskaičiavimą atliko vadovaudamasis UMPP taisyklėmis⁹, numatančiomis, kad 2018–2019 m. TTT, 2019–2020 m. TTT, 2020–2021 m. TTT galiojimo laikotarpių MPP sudarantys tarifai turi būti perskaičiuoti atsižvelgiant į faktinius valdytojo duomenis, o 2021–2022 m. ir vėlesnių TTT galiojimo laikotarpių MPP sudarantys tarifai nebus perskaičiuojami (žr. 10 pav.).



10 pav. Traukinių eismo ir kontaktinio elektros tinklo įmokų tarifai, Eur/tkm bruto ir Eur/trauk. km, 2017–2022 m.

Šaltinis: RRT.

Traukinių eismo įmokos tarifas nuo 2017 m. gruodžio mėn. (2017–2018 m. TTT galiojimo laikotarpio) iki 2022 m. gruodžio mėn. (2021–2022 m. TTT galiojimo laikotarpio) sumažėjo 48

⁸ <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/91d515c17a4311eaa38ed97835ec4df6>

⁹ <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.233775/fSulrwQHgE>

proc., t. y. nuo 0,0021 Eur/tkm bruto iki 0,0011 Eur/tkm bruto. Atitinkamai kontaktinio elektros tinklo naudojimo įmokos tarifas sumažėjo 38 proc., t. y. nuo 0,4443 Eur/trauk. km iki 0,2734 Eur/trauk. km (žr. 10 pav.).

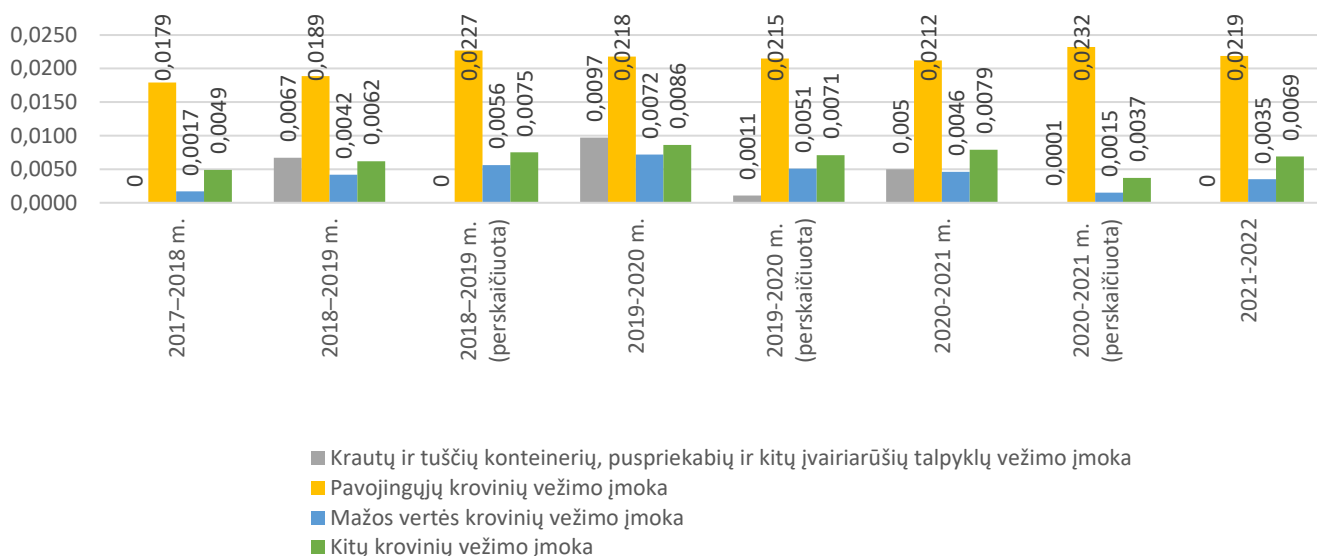
3.2. Vežimo geležinkelių transportu rinkos segmentų antkainiai

2022 m. buvo išskirti šie vežimo geležinkelių transporto rinkos segmentai, kuriuose gali būti taikomi antkainiai (toliau – rinkos segmentai):

1. krautų ir tuščių konteinerių, puspriekabių ir kitų įvairiarūšių talpyklų vežimo;
2. pavojingųjų krovinių vežimo;
3. mažos vertės krovinių vežimo;
4. kitų krovinių vežimo.

3.3. Rinkos segmentų pokyčiai

Vertinant išskirtų rinkos segmentų antkainius 2022 m. (2021–2022 m. TTT galiojimo laikotarpio), matyti, kad 6 proc. sumažėjo pavojingųjų krovinių vežimo įmokos tarifas. Tačiau mažos vertės krovinių vežimo įmokos tarifas ir kitų krovinių vežimo įmokos tarifas padidėjo atitinkamai 133 proc. ir 86 proc. (žr. 11 pav.).



11 pav. Rinkos segmentų įmokų tarifai, Eur/tkm neto, 2017–2022 m.

Šaltinis: RRT.

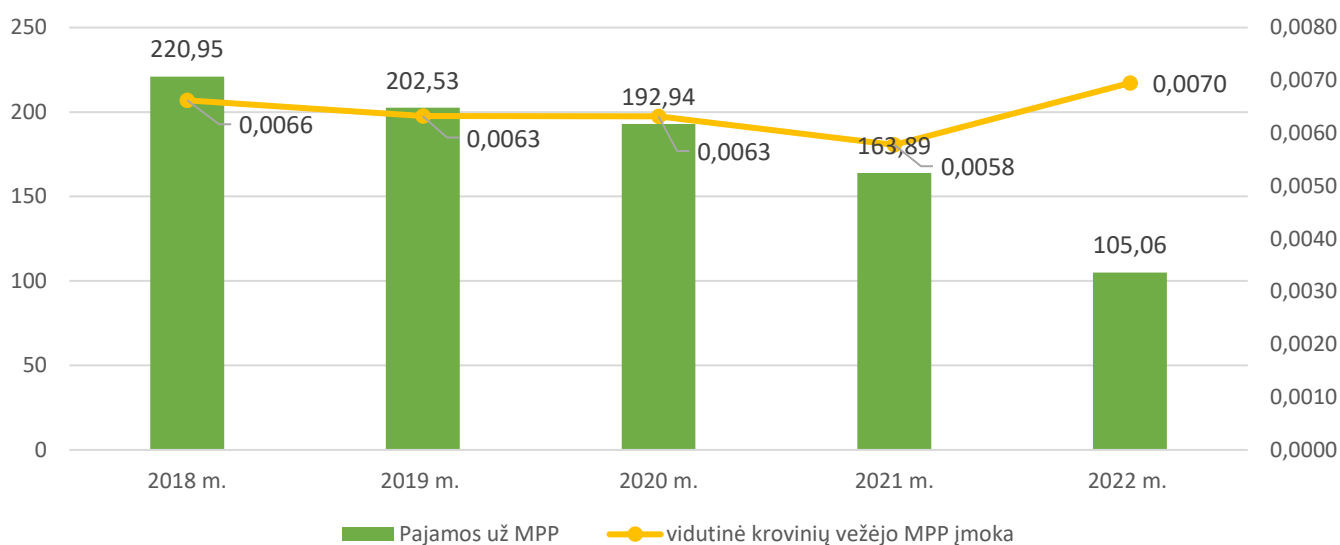
Vertinant rinkos segmentų įmokų tarifų pokyčius nuo 2017 m. gruodžio mėn. iki 2022 m. gruodžio mėn., matyti, kad rinkos segmentų įmokų tarifai kito nenuosekliai (nagrinėjamu laikotarpiu ir didėjo ir mažėjo), tačiau krautų ir tuščių konteinerių, puspriekabių ir kitų įvairiarūšių talpyklų vežimo užmokesčio tarifas išliko 0 Eur/tkm neto. Pavojingųjų krovinių vežimo užmokesčio tarifas padidėjo 22 proc., mažos vertės krovinių vežimo užmokesčio tarifas – 106 proc., kitų krovinių vežimo užmokesčio tarifas – 41 proc.

4. Valdytojo pajamos ir išlaidos bei jų įtaka vežėjams

4.1. Valdytojo pajamos

Valdytojo iš vežėjų surenkamos MPP veiklos pajamos¹⁰ 2018–2022 m. laikotarpiu sumažėjo 52 proc. 2022 m., palyginti su 2021 m., valdytojo MPP veiklos pajamos ir pajamos už viešosios geležinkelių infrastruktūros naudojimą tranzito paslaugoms teikti sumažėjo 58 proc. Pažymėtina, kad valdytojas 2022 m. taip pat gavo 59,96 mln. Eur valstybės subsidiją pajamų ir sąnaudų subalansavimui (ši suma nėra įtraukta į valdytojo iš vežėjų surenkamų MPP pajamų sumą).

2022 m. apskaičiuota vidutinė vežėjo sumokėta krovinių vežimo įmoka¹¹ buvo lygi 0,0066 Eur/bruto tkm. Palyginti ją su analogišku 2018 m. rodikliu, ji padidėjo 5 proc., o palyginti su 2021 m. rodikliu – 20 proc. (žr. 12 pav.).



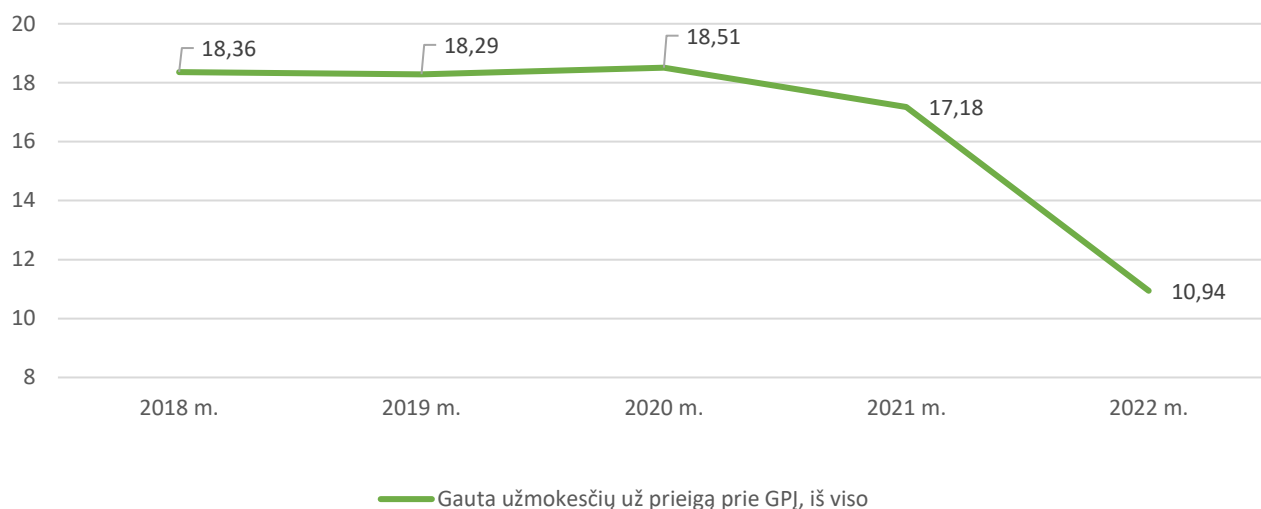
12 pav. Pajamos už MPP mln. Eur, vidutinė MPP užmokesčio įmoka už krovinių vežimą, Eur 2018–2022 m.

Šaltinis: RRT.

Valdytojo, kaip geležinkelių paslaugų įrenginių (toliau – GP) operatoriaus, veiklos pajamos 2022 m., lyginant su 2021 m., sumažėjo 36 proc. nuo 17,18 mln. Eur iki 10,94 mln. Eur.

¹⁰ Įskaitant pajams už naudojimąsi viešąja geležinkelių infrastruktūra tranzito paslaugoms teikti.

¹¹ Krovinių vežimo įmoka apskaičiuojama visos valdytojo surinktas pajamas iš krovinių vežėjų mokėtų užmokesčių už MPP padalinus iš visos krovinių vežėjų traukinių darbo apimtys bruto tkm.

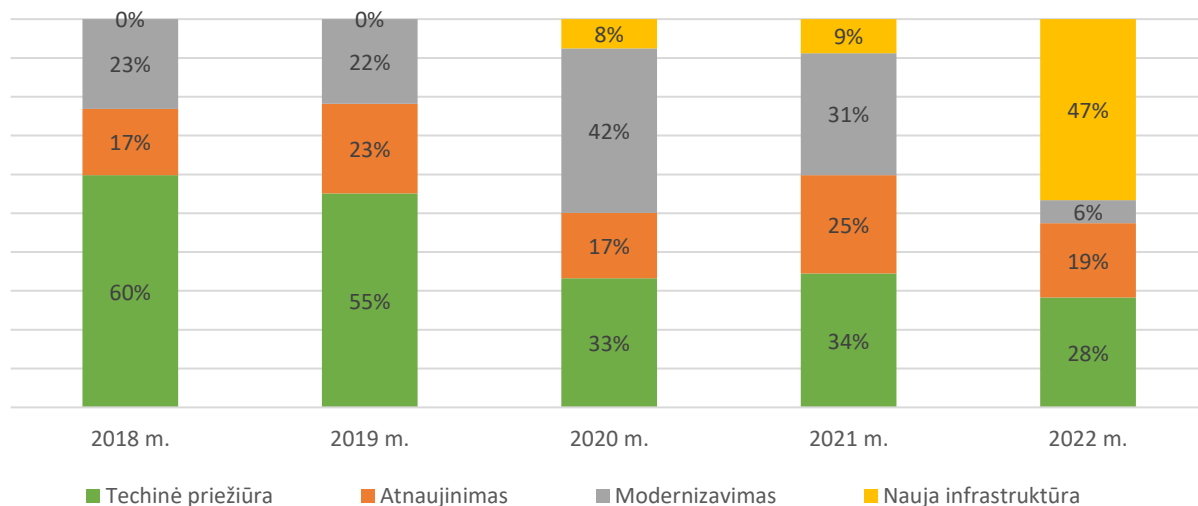


13 pav. Valdytojo, kaip GPĮ operatoriaus, veiklos pajamos mln. Eur, 2018–2022 m.

Šaltinis: RRT.

4.2. Valdytojo išlaidos

2022 m. visos valdytojo išlaidos padidėjo 22 proc. iki 203,29 mln. Eur. Atitinkamai išlaidos skirtos modernizavimui sumažėjo 77 proc., atnaujinimui – 8 proc., techninei priežiūrai praktiškai nepakito – pokytis mažesnis nei 1 proc., tačiau naujai infrastruktūrai padidėjo daugiau nei 5 kartus (žr. 14 pav.).



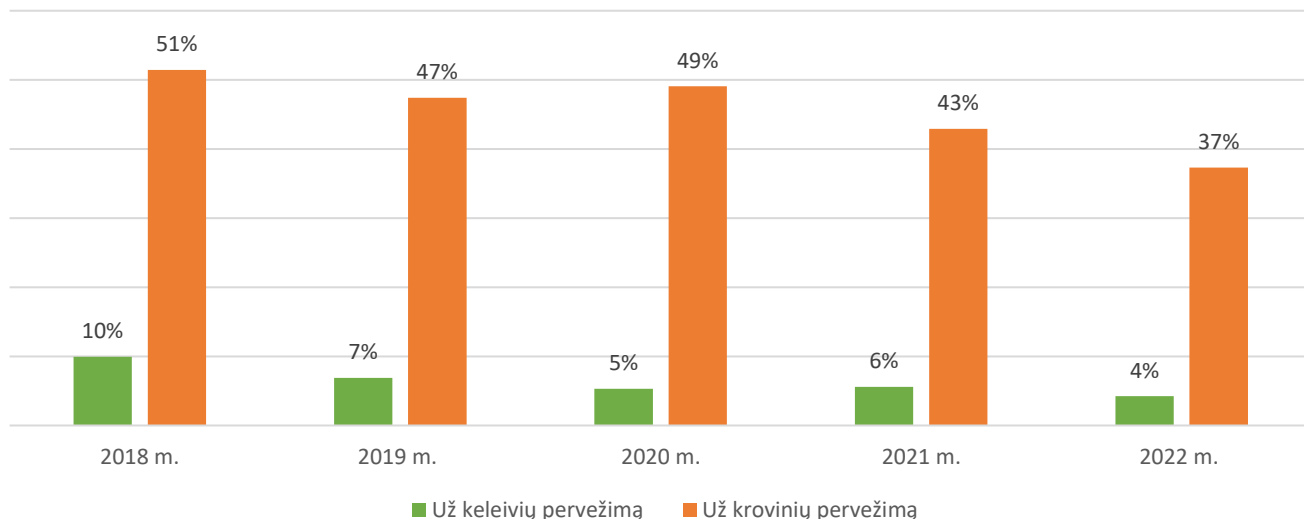
14 pav. Valdytojo išlaidų pasiskirstymas pagal išlaidų rūšį proc., 2018–2022 m.

Šaltinis: RRT.

4.3. Vežėjų pajamų ir mokėtino užmokesčio už MPP palyginimas

Vežėjų mokėtino užmokesčio už MPP dalis apskaičiuojama visą vežėjų sumokėtą MPP užmokesį, padalinus iš vežėjų pajamų, gautų už keleivių ar krovinių vežimo paslaugas. Vežėjų, vykdančių keleivių vežimą užmokesčio už MPP dalis, lyginant su, pajamomis nuo 2018 m. iki

2022 m. sumažėjo 6 procentiniais punktais, o vežėjų, vykdančių krovinių vežimą užmokesčio už MPP dalis, lyginant su, pajamomis sumažėjo – 14 procentinių punktų. 2022 m., palyginti su 2021 m., 2 procentiniais punktais sumažėjo vežėjų, vykdančių keleivių vežimą mokėtino užmokesčio už MPP dalis ir 6 procentiniais punktais sumažėjo vežėjų, vykdančių krovinių vežimą, mokėtino užmokesčio už MPP dalis (žr. 15 pav.). Toks pokytis rodo nuoseklumą, kad nuo 2018 m. iki 2022 m. vežėjai pajamų gauna daugiau, nei patiria sąnaudų už naudojamą MPP.



15 pav. Bendras vežėjų užmokesčio už MPP dalies palyginimas su vežėjų pajamomis, proc. 2018–2022 m.

Šaltinis: RRT.

5. Krovos terminalai

Kodekso 3 straipsnyje nustatyta, kad krovos terminalas – vieta su joje esančia įranga ar be jos, skirta kroviniui (įskaitant įvairiarūšio transporto vienetus) pakrauti, iškrauti, perkrauti ir (ar) saugoti, kai bent viena transporto rūšis yra geležinkelių transportas. 2022 m. valdytojas valdė 38 krovos terminalus, kurių skaičius nepakito, palyginti su 2021 m. Visi krovos terminalai buvo TEN-T koridoriuose. Valdytojas taip pat valdė 2 intermodalinius krovos terminalus, kurių maksimalus krovos pajėgumas siekia 206000 TEU¹² per metus. 2022 m. faktinė šių intermodalinių krovos terminalų krova siekė 71769,25 TEU arba 1,6 karto daugiau nei 2021 m. Per 2022 m. buvo išnaudota 35 proc. maksimalaus intermodalinių krovos terminalų pajėgumo (žr. 5 lentelę).

5 lentelė. Krovos terminalų skaičius, vnt., ir krova, TEU per metus, 2018–2022 m.

	2018 m.	2019 m.	2020 m.	2021 m.	2022 m.
Krovos terminalų skaičius, vnt.	38	38	38	38	38
Krovos terminalų, esančių TEN-T koridoriuose, skaičius, vnt.	38	38	38	38	38
Intermodalinių krovos terminalų skaičius, vnt.	2	2	2	2	2

¹² Dvidešimtys pėdų ilgio konteinerio vieneto ekvivalentas.

Maksimalus intermodalinių krovos terminalų krovos pajėgumas, TEU per metus	206000	206000	206000	206000	206000
Faktinė intermodalinių krovos terminalų krova, TEU per metus	7559	23326	22340	26981	71769

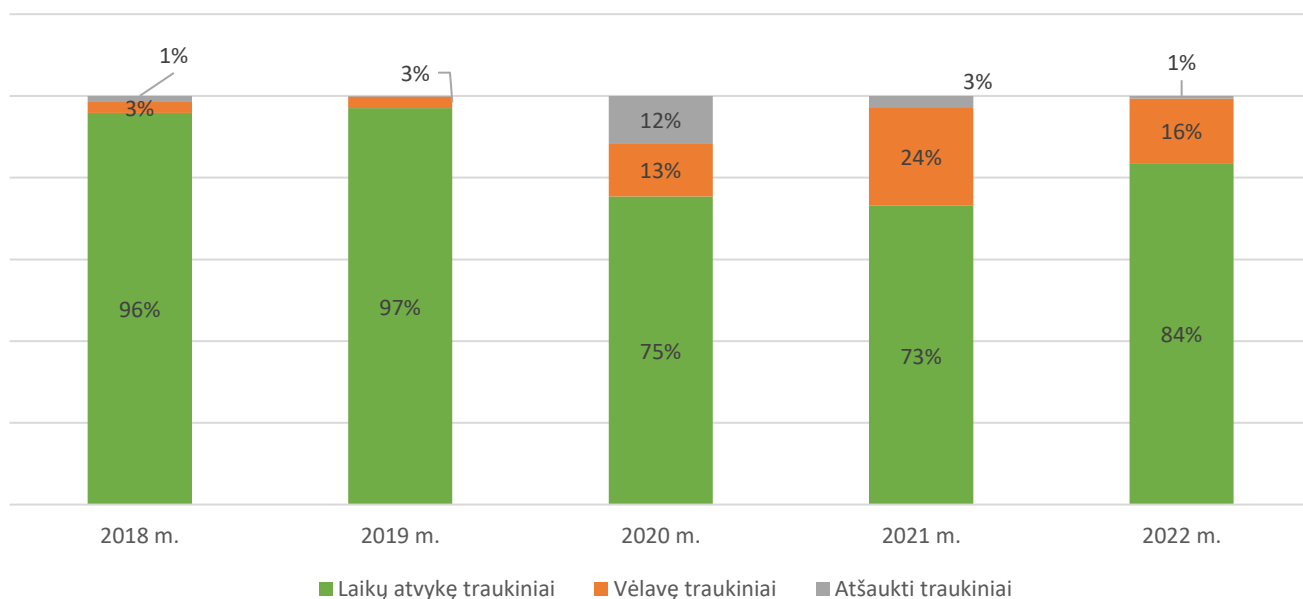
Šaltinis: RRT.

6. Traukinių punktualumas

2022 m. (2021–2022 m. TTT), palyginti su 2021 m. (2020–2021 m. TTT), iš viso TTT numatytų traukinių skaičius sumažėjo 20 proc. 2022 m. 84 proc. visų TTT numatytų traukinių atvyko laiku (53 proc. laiku atvykusių teikė keleivių vežimo paslaugas, 47 proc. – krovinių vežimo paslaugas). 2021 m. šis skaičius sudarė tik 74 proc. visų traukinių (39 proc. teikė keleivių vežimo paslaugas, 61 proc. – krovinių vežimo paslaugas).

2022 m. iš viso vėlavo 16 proc. visų traukinių (10 proc. teikė keleivių vežimo paslaugas, o 90 proc. – krovinių vežimo paslaugas). 2021 m. vėlavo 24 proc. visų traukinių (9 proc. teikė keleivių vežimo paslaugas, o 91 proc. – krovinių vežimo paslaugas).

Iš viso per 2022 m. buvo atšaukta 1 proc. visų traukinių (2021 m. atitinkamai 3 proc.). Pažymėtina, kad tai buvo keleivius vežantys traukiniai, t. y. krovinių vežančių traukinių nebuvo atšaukta nei per 2022 m., nei per 2021 m. (žr. 16 pav.).



16 pav. Traukinių punktualumas, proc., 2018–2022 m.

Šaltinis: RRT.

7. Skundai ir RRT tyrimai

Vadovaujantis skundų nagrinėjimo tvarkos aprašo reikalavimais¹³, 2022 m. RRT buvo priimtas nagrinėti 1 vežėjo – UAB „Gargždų geležinkelis“ – skundas. Skundas buvo gautas 2022 m. gruodžio 13 d., išnagrinėtas 2023 m. birželio 16 d.¹⁴. Skunde buvo tvirtinama, kad valdytojas

¹³ <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.35260B69187F/asr>

¹⁴ Geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo gautų skundų nagrinėjimo tvarkos aprašas, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2010 m. gegužės 19 d. nutarimu Nr. 553 „Dėl Geležinkelių transporto rinkos reguliuotojo gautų skundų nagrinėjimo tvarkos aprašo patvirtinimo“

nepagrįstai perskaičiavo užmokestį už MPP 2020–2021 m. TTT galiojimo laikotarpiu ir priskaičiavo nepriemoką. RRT nustatė, kad 1 508,03 Eur užmokesčio už MPP nepriemoka nustatyta pagrįstai. RRT konstatavo, kad valdytojo įsakymai buvo priimti vadovaujantis tuo metu galiojusiais teisės aktų reikalavimais, reglamentuojančiais tarifų už naudojimosi viešąją geležinkelių infrastruktūra apskaičiavimo tvarką. Teisės aktuose valdytojui buvo numatyta pareiga atitinkamam TTT nustatytą ir taikytą traukinių eismo įmokos tarifą perskaičiuoti pagal valdytojo faktiškai patirtas sąnaudas. Patikrinus valdytojo perskaičiuotą traukinių eismo įmokos tarifą ir pagal jį UAB „Gargždų geležinkelis“ apskaičiuotą nepriemoką, buvo nustatyta, kad pagal turimus duomenis valdytojo apskaičiavimai atlikti teisingai. Atsižvelgdama į tai, RRT konstatavo, kad pareiškėjo UAB „Gargždų geležinkelis“ skundas nebuvo pagrįstas.