

Lietuvos Respublikos ambasada Latvijos Respublikoje

2024 M. GRUODŽIO AKTUALIOS EKONOMINĖS INFORMACIJOS SUVESTINĖ

2025 m. sausio 2 d.

| DATA | PATEIKIAMOS INFORMACIJOS APIBENDRINIMAS | INFORMACIJOS ŠALTINIS | PASTABOS |
|---|---|--|----------|
| Lietuvos eksportuotojams aktuali informacija | | | |
| Gruodžio 6 d. | <p>Saeima patvirtino 2025 m. valstybės biudžetą. Gruodžio 6 d. priimtame kitų metų valstybės biudžete numatytos pajamos sieks – 15,1 mlrd., o išlaidos – 17,1 mlrd. eurų. Palyginti su 2024 m. biudžetu, kitąmet planuojamos valstybės biudžeto pajamos bus didesnės 583,2 mln., o išlaidos – 876,5 mln. eurų. Prognozuojama, kad 2025 m. biudžeto deficitas sudarys 2,9 proc. nuo BVP.</p> <p>2025 m. prioritetinėms priemonėms iš viso numatyta skirti 392,4 mln. eurų papildomų lėšų. Atsižvelgiant į būtinybę stiprinti nacionalinį saugumą, iš šių lėšų 284,3 mln. eurų kitąmet prioriteto tvarka numatyta skirti vidaus ir išorės saugumui.</p> <p>Nuo kitų metų bus indeksuojama didesnė senatvės pensijų dalis, didinamos įvairios išmokos, įskaitant dirbantiems tėvams skiriamos tėvystės pašalpos dalį, kuri nuo dabartinių 50 proc. padidinta iki 75 proc. Minimalus darbo užmokestis kitais metais padidės nuo 700 iki 740 eurų per mėnesį.</p> <p>Nuo kitų metų bus supaprastinta darbo mokesčių sistema. Bus įvesti du gyventojų pajamų mokesčio tarifai ir vienas papildomas tarifas. Bendrosios pajamos iki 8 775 eurų per mėnesį bus apmokestinamos 25,5 proc. tarifu, o pajamos viršijančios šią sumą, bus apmokestinamos 33 proc. tarifu. Papildomas trijų procentų tarifas bus taikomas pajamoms, viršijančioms 200 000 eurų per metus.</p> <p>NPD – nuo kitų metų bus pakeistas vienu tarifu visiems atlyginimams. Kitais metais jis bus 510 eurų, 2026 m. – 550 eurų, o 2027 m. – 570 eurų.</p> | <p>https://www.saeima.lv/aktualitates/saeimas-zinas/34168-saeima-pienem-2025-gada-valsts-budzetu</p> | |

| | | | |
|-----------------------|---|--|--|
| | <p>Šviežiams vaisiams, uogoms ir daržovėms ir toliau bus taikomas 12 proc. lengvatinis pridėtinės vertės mokesčio tarifas. Siekiant padidinti ekonominę veiklą ir atitinkamai biudžeto pajamas, įvestos solidarumo įmokos kredito įstaigoms. Nuo kitų metų iki 2028 m. pabaigos vienas procentas iš antrosios pensijų pakopos bus pervedamas į pirmąją.</p> | | |
| <p>Gruodžio 28 d.</p> | <p>Parengta Latvijos ekonominės plėtros ataskaita: apžvelgiama šalies ekonomikos padėtis ir prognozuojamos ekonominės plėtros perspektyvos.</p> <p>1. Šių metų tris ketvirčius bendrasis vidaus produktas (BVP) buvo 0,5 proc. mažesnis nei prieš metus, t. y. sudarė mažesnę negu 1 proc. augimą (skirtingais duomenimis: nuo 0,1 iki 0,6 proc.). Didėjo privatus ir viešasis vartojimas, o eksportas, importas ir investicijos mažėjo. Prognozuojama, kad 2025 m. BVP augimas turėtų siekti nuo 1,6 iki 2,2 proc.</p> <p>2. Remiantis tarptautinių organizacijų prognozėmis, 2025 m. pasaulio ekonominė aplinka šiek tiek pagerės, o tai prisidės prie Latvijos eksporto aktyvumo atsigavimo. Padėtis euro zonoje, įskaitant Latviją, taip pat gerės dėl mažesnių palūkanų normų, o tai padės stiprinti vartojimą, nekilnojamojo turto rinką ir statybas. Didelį poveikį Latvijos ekonomikai turės ir didesnės ES fondų investicijos, taip pat konkurencingumą stiprinančios reformos, įskaitant mažesnius darbo jėgos mokesčius ir kitus veiksnius.</p> <p>3. Didžiausia rizika Latvijos ekonomikos augimui yra susijusi su pasaulio ekonomikos raida, ypač su geopolitine padėtimi. Svarbi bus ir būsima Europos Sąjungos bendrosios ekonominės erdvės raida. Latvijos ekonominiai pranašumai vidutiniu laikotarpiu daugiausia bus grindžiami pasiektu makroekonominiu stabilumu, dėl kurio pagerėjo Latvijos kredito reitingai, taip pat planuojamų ES paramos programų veiksmingumu ir verslo aplinkos gerinimu. Užsitęsęs Rusijos karui Ukrainoje, ekonomikos atsigavimo tempas gali būti lėtesnis.</p> <p>4. Latvijos ekonomikos konkurencinis pranašumas daugiausia grindžiamas technologiniais veiksniais, gamybos efektyvumu didinimu ir inovacijomis, kiek mažiau – mažais darbo užmokesčiais ir mažomis gamybos sąnaudomis; Latvija turi potencialą vidutiniu laikotarpiu augti 4-5 proc. per metus</p> | <p>https://www.em.gov.lv/lv/media/20382/download?attachment</p> | |

| Investicijoms pritraukti į Lietuvą aktuali informacija | | |
|---|--|---|
| Gruodžio 4 d. | <p>Kitamet – laikinas solidarumo mokestis kredito įstaigoms. Latvijoje registruotos kredito įstaigos ateinančius trejus metus turės mokėti laikiną solidarumo mokestį – 60 proc. vadinamojo perteklinio pelno arba pelno padidėjimo mokestį. Tokios solidarumo įmokos į biudžetą užtikrins finansavimą didėjantiems nacionalinio saugumo poreikiams ateinančiais metais.</p> <p>Mokesčio lengvatos galės būti taikomos, jei kredito įstaigos skolinimas labai išauga. 100 proc. solidarumo įnašo nuolaida bus suteikiama, jei kredito įstaigos skolinimo augimo tempas mokėjimo laikotarpiu atitiks arba viršys BVP augimo tempą, padaugintą iš 2,5. Taip pat galės būti taikoma ir 75 proc. nuolaida, jei skolinimo augimo tempas pasieks arba viršys BVP augimo tempą, padaugintą iš 2,25; 50 proc. – jei skolinimo augimo tempas pasieks arba viršys BVP augimo tempą, padaugintą iš 2; 25 proc. – jei skolinimo augimo tempas pasieks arba viršys BVP augimo tempą, padaugintą iš 1,75.</p> <p>Įstatyme nustatyta, kad solidarumo įmokos yra išankstiniai ketvirtiniai mokėjimai ir kredito įstaigos jas turės mokėti 2025, 2026 ir 2027 m. Atsižvelgiant į solidarumo įmokas, numatoma, kad biudžeto pajamos 2025 m. padidės 93 mln. eurų, 2026 m. – 106,3 mln. eurų, 2027 m. – 106,7 mln. eurų, o 2028 m. – 27,2 mln. eurų.</p> | https://www.lsm.lv/raksts/zinas/ekonomika/04.12.2024-nakama-gada-ieviesbanku-virspelnas-nodokli-jeb-solidaritates-jiemaksu.a578738/ |
| Gruodžio 5 d. | <p>Ventspilio uostas prisijungė prie nacionalinės mikroschemų iniciatyvos. Siekdama stiprinti bendradarbiavimą aukštųjų technologijų srityje plėtojant Ventspilio laisvojo uosto pramoninę teritoriją, gruodžio 3 d. Ventspilio laisvojo uosto direkcija oficialiai prisijungė prie nacionalinės mikroschemų iniciatyvos, kuri vienija daugybę Latvijos ir tarptautinių švietimo, technologijų ir verslo aplinkos plėtros organizacijų. Partneriai pasirašė susitarimo memorandumą, kuriuo siekiama susitarti dėl bendros vizijos ir darbo plano, kad būtų apibrėžtas Latvijos vaidmuo ir ekosistemos plėtra mikroschemų tiekimo grandinėje. Mikroschemų ekosistema yra ypač svarbi Latvijai, kurioje auga pramonė, dirbanti kuriant ir diegiant naujos kartos ryšių technologijų produktus, kuriuose mikroschemos vaidina svarbų vaidmenį.</p> <p>Nuo 2010 m. elektroninės ir optinės įrangos gamyba yra sparčiausiai auganti Latvijos gamybos pramonė. Nuo 2016 m. gamybos apimtys beveik padvigubėjo, įskaitant vidutiniškai 50 proc. padidėjusį darbo vietų skaičių.</p> | https://leta.lv/press_releases/CCAB629D-0258-4A90-9191-F7389AB903F5/ |

| | | | |
|---|---|--|--|
| | <p>Gruodžio 3 d. „Siemens Industry Software Oy“, „Bosch Group“ veiklą Baltijos regione koordinuojanti bendrovė „ROBERT BOSCH“, bepiločių orlaivių gamintoja „Edge Autonomy Riga“ ir elektronikos surinkimo bendrovė „Wiseberg Technology“ prisijungė prie Rygos technikos universitete pasirašyto susitarimo memorandumo su Ventspilio laisvojo uosto direkcija.</p> | | |
| Gruodžio 19 d. | <p>„Telia“ norėtų būti lygiateise LV vyriausybės partnere susijungusioje „Tet“ ir LMT bendrovėje. Šiuo metu svarstant Latvijos mobiliojo ryšio bendrovių „Tet“ ir LMT įsigijimo procesą, išryškėjo ir dar viena, galimo įmonių sujungimo koncepcija, kurią pasiūlė „Telia“. „Telia“ (valdanti 49 proc. „Tet“ ir 60,3 proc. LMT akcijų) norėtų būti lygiateisė partnerė kartu su Latvijos vyriausybe svarstant galimą bendrovių sujungimą. Pasak „Telia“ atstovo spaudai T. Gyhleniuso: „Kaip buvo pranešta per dialogą su Latvijos vyriausybės atstovais, „Telia“ mano, kad yra patrauklių galimybių sujungti LMT ir „Tet“ ir kad toks sujungtas fiksuotojo ir mobiliojo ryšio pasiūlymas būtų patrauklus Latvijos klientams, o kartu kurtų vertę visoms suinteresuotosioms šalims“. Jo teigimu, rasti struktūrinį sprendimą dėl LMT ir „Tet“ nuosavybės jau seniai reikėjo, ir „Telia“ aiškiai nurodė, kad ji mato scenarijų, pagal kurį bendrovės būtų sujungtos, o „Telia“ būtų bendrasavininkė ir lygiavertė partnerė kartu su Latvijos vyriausybe.</p> <p>Priešistorė. Gruodžio 19 d. ekonomikos ministras Viktoras Valainis po vyriausybės posėdžio surengtoje spaudos konferencijoje pranešė, kad Latvija planuoja išpirkti iš „Telia“ telekomunikacijų bendrovių „Tet“ ir LMT akcijas. Visgi, „Telia“ teigimu jei galimas pasiūlymas neatitiktų tikrosios „Tet“ ir LMT vertės, „Telia“ būtų pasirengusi aptarti Latvijos valstybės akcijų įsigijimo galimybę, t. y. pateikti pasiūlymą išpirkti abiejų Latvijos bendrovių valstybei priklausančias akcijas. Siūloma kaina nežinoma, tačiau Latvijos telekomunikacijų asociacija mano, kad ji galėtų siekti mažiausiai pusę milijardo eurų.</p> | <p>NRA, LSM</p> | |
| <p>Lietuvos verslo plėtrai aktuali informacija</p> | | | |
| Gruodžio 4 d. | <p>Saeima pritarė GPM, MMA, NPD didinimui nuo kitų metų. Saeima patvirtino vyriausybės pateiktas įstatymo pataisas dėl gyventojų pajamų mokesčio (GPM) tarifo, minimalaus mėnesio atlyginimo (MMA) ir neapmokestinamo pajamų dydžio (NPD) didinimo. MMA nuo</p> | <p>https://www.apollo.lv/8148097/95-latvija-stradajoso-palielinasies-</p> | |

| | | | |
|---------------|--|---|--|
| | <p>ateinančių metų didės nuo 700 iki 740 eurų, nuo 2026-ųjų – iki 780 eurų, nuo 2027 metų – iki 820 eurų, o 2028-ųjų – iki 860 eurų. NPD augs iki 510 eurų per mėnesį kitąmet, iki 550 eurų – 2026-aisiais, iki 570 eurų – 2027 metais. NPD senjorams nuo ateinančių metų padvigubės – nuo 500 iki 1000 eurų per mėnesį.</p> <p>Nustatomi du GPM tarifai, iš kurių 25,5 proc. – pajamoms iki 105,3 tūkst. eurų per metus, arba 8775 eurams per mėnesį. Šią ribą viršijančios pajamoms ir toliau bus taikomas 33 proc. GMP tarifas.</p> | ienakumi-apstiprina-izmainas-likuma | |
| Gruodžio 5 d. | <p>Baigtas „Latvenergo“ 100 MW projektas: atidaryta paskutinė saulės elektrinė Priekulėje. Bendrovė „Latvenergo“ viršijo savo pradinį tikslą – per metus sukurti bent 100 MW saulės elektrinių – ir Baltijos šalyse atidarė 15 elektrinių, kurių bendra galia siekia 115,2 MW. Dešimt parkų su 73,6 MW galia atidaryta Latvijoje, du su 16,9 MW – Lietuvoje ir trys su 24,7 MW – Estijoje. Per pirmuosius devynis šių metų mėnesius „Latvenergo“ elektrinės pagamino 36 GWh elektros energijos – 12 kartų daugiau nei pernai, kai per 9 mėnesius buvo pagaminta 3 GWh.</p> <p>Su lapkričio mėnesį atidaryta 8,4 MW Priekulės saulės elektrinė buvo užbaigtas 100 MW projektas.</p> <p>Verta prisiminti, kad bendrovė „Latvenergo“ kuria naują gamybos portfelį, kurį sudaro hidroelektrinių, saulės ir vėjo elektrinių pajėgumai, o iki 2026 m. planuoja pastatyti naujas 1000 MW galios AEI elektrines. 2024 m. saulės energetika patyrė didelį proveržį ir yra vis svarbesnis bendrovės veiklos segmentas visose Baltijos šalyse.</p> | https://latvenergo.lv/lv/jaunumi/preses-relizes/relize/pabeigt-s-latvenergo-ses-100-mw-projekts-atklata-saules-elektrostacija-priekule | |
| Gruodžio 9 d. | <p>Vėjo energetikos projektų plėtra. Per ateinančius kelerius metus Latvijoje turėtų būti pastatyta dar bent 10 vėjo jėgainių parkų, šiuo metu veikia du. Palyginti su kaimyninėmis šalimis, Latvija stipriai atsilieka. Palyginimui, Lietuvoje veikia vėjo jėgainės, kurių bendra galia siekia 1,2 gigavatus, Estijoje – 376 megavatus, Latvijoje – 136 megavatus.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Augšdaugavos savivaldybėje šiuo metu derinamas ir projektuojamas 26 turbinų vėjo jėgainių parkas, kurį planuojama įgyvendinti po kelerių metų. Skaičiuojama, kad numatomos projekto išlaidos sieks 200 mln. eurų., joje bus pagaminamos 727 GWh elektros energijos, t. y. apie 10 proc. visos Latvijos metinio energijos suvartojimo. | https://www.lsm.lv/raksts/zinas/ekonomika/09.12.2024-veja-parku-projekti-veido-arvien-lielaku-konkurenci.a579584/ | |

| | | | |
|---|---|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Per kelerius metus bendrovė „Latvijas Vēja parks“ įvairiuose regionuose sukurs aštuonis nacionalinius vėjo jėginių parkus, kurių bendra galia sieks 800 megavatų (iš 120 vėjo turbinų). • Šiuo metu Kuržemėje, veikia du vėjo jėginių parkai, tačiau jų pajėgumas yra daug mažesnis nei būsimų projektų. Plėtotojai tikisi, kad ateityje bus pakeisti Elektros energijos rinkos įstatymo pakeitimai, kurie suteiktų daugiau tikrumo projektams. | | |
| Gruodžio 18 d. | Uzbekistano „Fly Khiva“ planuoja dažniau skraidyti į Rygos oro uostą. Uzbekistano bendrovė „Fly Khiva“, nuo šių metų vasaros vykdanti kelis krovinius skrydžius iš Uzbekistano į Rygą, ateityje, augant paklausai, galėtų vykdyti ir reguliarius krovinius skrydžius. Planuojama intensyvinti maršruto Taškentas-Ryga-Taškentas plėtrą ir didinti krovinių vežimo apimtį pristatant prekes iš Vidurio Azijos šalių Europos gavėjams. Visgi kada konkrečiai planuojama išplėsti veiklą kol kas neskelbiama. | https://leta.lv/press_releases/C8CFF945-EAD8-479D-B58C-63AE59F28836/ | |
| Lietuvos turizmo sektoriui aktuali informacija | | | |
| Gruodžio 27 d. | Per metus tarp Vilniaus ir Rygos geležinkeliais keliavo beveik 62 000 keleivių. Nuo 2023 m. per pastaruosius 12 mėnesių tarp Vilniaus ir Rygos traukiniais keliavo beveik 62 tūkst. keleivių. Iš pradžių šio maršruto traukiniai sustodavo Kaišiadoryse, Šiauliuose, Joniškėje ir Jelgavoje. Balandžio 1 d. į maršrutą Lietuvoje buvo įtraukti Jonava ir Kėdainiai. Nuo gruodžio 15 d. keliautojai į traukinį, vykstantį į Rygą, gali įlipti ir Radviliškyje. Pasak „Lietuvos geležinkelių“: „Maršrutas yra sėkmingas, išlaikantis populiarumą ištisius metus. Papildomi sustojimai pakeliui į Rygą taip pat pasiteisino: iš Jonavos ir Kėdainių į Latviją ir atgal keliavo apie 4000 keleivių“. | https://www.tv3.lt/naujiena/verslas/ltg-per-metus-marsrutu-vilnius-ryga-vilnius-vaziavo-kone-62-tukst-keleiviu-n1387351 | |
| Lietuvos ekonominiams saugumui aktuali informacija | | | |
| Gruodžio 10 d. | Oficialiai nurodyta pradėti „Rail Baltica“ pagrindinės magistralės statybos darbus. „Rail Baltica“ projektą Latvijoje įgyvendinančios bendrovės „Europos Dzelzcela Linijas“ (EDzL) generalinis direktorius Erikas Dilevas duodamas žiniasklaidai interviu pabrėžė, kad projekto vystytojui E.R.B. Rail JV duoti oficialūs nurodymai pradėti „Rail Baltica“ magistralės statybos darbus. Pastarieji prasidės Iecavoje. E. Dilevas pažymėjo, kad šiuo metu finansavimas skirtas 40 km magistralės atkarpai nutiesti, o norint finansuoti visą pietinį ruožą, reikiamų lėšų bus prašoma kitame kvietime teikti paraiškas, kuris turi būti paskelbtas 2025 m. sausio 21 d. | https://nra.lv/latvija/476868-edzl-vaditajs-esam-izdevusi-instruktazu-sakt-buvdarbus-rail-baltica-pamattrase.htm | |

| | | | |
|----------------|---|--|--|
| | <p>Pasak Dilevo, Iecavoje iškirsta 16 hektarų žemės, o pagrindinėje „Rail Baltica“ linijoje iš viso iškirsta devyni kilometrai miško. Jis taip pat informavo, kad Iecavoje bus įrengta statybvietė, kurioje bus sandėliuojamos geležinkelio kelio statybai reikalingos medžiagos.</p> | | |
| Gruodžio 10 d. | <p>„Rail Baltica“ projekto prioritetai ir išlaidų ribojimas. Vyriausybė gruodžio 10 d., susitarė dėl prioritetinių „Rail Baltica“ geležinkelio projekto užduočių ir įsipareigojo nustatyti didžiausias leistinas projekto išlaidas.</p> <p>Vyriausybė grįžo prie Susisiekimo ministerijos (SM) parengto projekto „Rail Baltica“ įgyvendinimo scenarijaus. Antradienį Vyriausybė nepatvirtino SM informacinės ataskaitos, tačiau sutarė dėl pagrindinių projekto prioritetų. Siekdama, kad „Rail Baltica“ Latvijos ruožas kuo greičiau pradėtų veikti bent minimaliu lygiu, Vyriausybė pritarė koncepcijoje numatytoms prioritetinėms užduotims:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) sukurti europinės vėžės pločio arba 1435 milimetrų (mm) tarpvalstybinę jungtį nuo Lietuvos sienos iki Estijos sienos (Lietuvos siena-Misa-Upeslejas-Vangaži-Estijos siena), pradedant Lietuvos sienos-Misos ruožo statybos darbus; 2) užbaigti „Rail Baltica“ statybos darbus Rygos tarptautinio oro uosto keleivių stotyje ir Rygos centrinės geležinkelio stoties pietinėje dalyje; 3) sukurti naują geležinkelio jungtį nuo Imantos stoties iki Rygos oro uosto, kad abi keleivinės stotys galėtų pradėti naudoti esamą bėgių infrastruktūrą arba 1520 mm vėžę keleiviniams traukiniams, integruojant Rygos oro uosto geležinkelio stotį į esamą geležinkelių tinklą, taip pat Salaspilio arba Daugavkraščio stotį, suteikiant galimybę persėsti tarp „Rail Baltica“ ir esamo 1520 mm vėžės geležinkelio tinklo; 4) kariniam mobilumui skirtų pakrovimo ir iškrovimo punktų sukūrimas abiejose Dauguvos pusėse be papildomų finansinių išlaidų. <p>Vyriausybė sutiko netvirtinti memorandumo informacinės ataskaitos, tačiau iki kitų metų kovo turės būti pateiktas Vyriausybei konkretus statybos plano grafikas. Toks planas reikalingas, kad būtų sukurta pagrindinė infrastruktūra, reikalinga paslaugoms organizuoti, traukinių judėjimui valdyti ir būsimai infrastruktūrai prižiūrėti.</p> <p>Vyriausybė taip pat susitarė, kad iki 2025 m. liepos 1 d. kartu su Finansų ministerija ir Energetikos ministerija apibrėš leistiną projekto finansavimą arba nustatys viršutinę išlaidų</p> | <p>https://www.lsm.lv/raksts/zinas/latvija/10.12.2024-rail-baltica-projektam-noteiks-izmaksu-griestus-sapnis-par-rigas-ieklausanu-vel-nemirst.a579686/</p> | |

| | | | |
|----------------|---|---|--|
| | <p>ribą bei pavedė šioms ministerijoms toliau rengti pasiūlymus dėl papildomų finansinių priemonių pritraukimo, be kita ko, siekiant užtikrinti finansavimo tęstinumą 2026-2028 m. laikotarpiu.</p> | | |
| Gruodžio 12 d. | <p>Finansų ministerija nemato galimybių gauti paskolą projekto „Rail Baltica“ statybai. Finansų ministerija (FM) nemato galimybių gauti paskolų europinės standartinės vėžės geležinkelio linijos „Rail Baltica“ statybai. Vienintelė galimybė pasak FM, yra perduoti atskiras pagrindinės trasos atkarpas statybai pagal viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės (VPSP) sutartį. Ministerija nurodė, kad statyba vykdoma valstybės vardu, o tai reiškia, kad statyba skolintomis lėšomis turėtų tokį patį poveikį valstybės skolai ir deficitui, kaip ir tuo atveju, jei statyba būtų vykdoma valstybės biudžeto lėšomis.</p> | LSM | |
| Gruodžio 12 d. | <p>Rygos uoste baigtas karinio mobilumo gerinimo projektas. Rygos uostas užbaigė 12,5 mln. eurų vertės projektą, skirtą infrastruktūrai ir kariniam mobilumui Kundzinsalos saloje gerinti. Laisvojo uosto direkcijos teigimu, po to, kai buvo baigti gilinimo darbai, siekiant pagerinti laivų patekimą į naujai pastatytą Baltijos konteinerių terminalo krantinės priestatą, šio mėnesio pradžioje buvo baigtas paskutinis projekto etapas, kuriuo didinamas dvejetainis paskirties transporto infrastruktūros pajėgumas modernizuojant kelių ir (arba) geležinkelių bei krantinės infrastruktūrą. Praėjusiais metais buvo įgyvendintas pirmasis projekto etapas – kelio ir geležinkelio tilto per Sarkandaugavą rekonstrukcija. Kitame projekto etape, užbaigtame praėjusių metų pabaigoje, rekonstruotas kelias, jungiantis rekonstruotą tiltą su Baltijos konteinerių terminalu Kundzinsaloje. Rygos laisvojo uosto administratorius Ansis Zeltinsas pažymi, kad projektas pagerino eismo infrastruktūrą Kundzinsaloje. „Keletas stambių projektų plėtotojų išreiškė susidomėjimą Kundzinsalos prieklauka, ieškodami vietos atsinaujinančiosios energijos projektams, pavyzdžiui, vėjo energijos projektams arba vėjo jėgainių komponentų gamybos gamykloms“. Rygos laisvojo uosto duomenimis, Kundzinsalos uosto terminaluose per dieną aptarnaujama daugiau kaip 1 000 sunkvežimių. Pagerinus krovinių perkrovimo greitį ir kelių infrastruktūrą, sumažėja spūstys ir sunkvežimių praleidžiamas laikas uoste, taip pat sumažėja krovinių transporto poveikis rajono gyventojų gyvenimo kokybei. Ateityje Baltijos konteinerių terminalo krantinėje vienu metu galės</p> | https://rop.lv/lv/jaunumi/nosledzies-verienigs-rigas-ostas-infrastrukturas-un-militaras-mobilitates-uzlabosanas | |

| | | | |
|----------------|---|---|--|
| | švartuotis du dideli laivai – konteinervežiai, ketai ar kariniai laivai, taip pat labai dideli, iki 340 metrų ilgio laivai. | | |
| Gruodžio 18 d. | <p>Saeimai pristatyta galutinė tyrimo, dėl projekto „Rail Baltica“ įgyvendinimo, ataskaita.</p> <p>Gruodžio 18 d. buvo pristatyta LV parlamentinės tyrimo komisijos (suburtos š. m. vasarą) dėl projekto „Rail Baltica“ įgyvendinimo ir plėtros darbų, tyrimas. Pagrindinės išvados:</p> <p><u>1. Esminės klaidos projekto pradžioje</u></p> <p>Dar 2012 m. Susisiekimo ministerija įvertino, kad „Rail Baltica“ integracija su Ryga bus brangesnė nei pirminės sąmatos, kurios paskaičiuotos 41 proc. mažesnės, nei turėjo būti. Be to, buvo numatyta, kad „Rail Baltica“ Latvijoje projektavimo terminas bus 2 metai, o dabar akivaizdu, kad jis buvo nustatytas klaidingai dėl galiojančių Latvijos statybos standartų ir žemės išpirkimą visuomenės poreikiams reglamentuojančių teisės aktų.</p> <p><u>2. Klaidos nacionaliniame tyrime, skirtame nustatyti „Rail Baltica“ maršruto vietą Latvijoje</u></p> <p>Latvijoje 2014 m. Transporto ministerijos konkurse ekonomiškai naudingiausias pasiūlymas buvo atrinktas pagal mažiausią kainą, neatsižvelgiant į bendrovės „RB Latvija“ paslaugų aprašymo kokybę. Iš 8 Rygos kilpos variantų Nacionalinė iniciatyvinė grupė atrinko 3 variantus, iš kurių vienas – brangiausias ir neoptimaliausias pagal Komisijos išvadą – buvo toliau perduotas tvirtinti ministrų kabinetui, kur jis buvo patvirtintas nelyginant su kitais variantais, o ministrai neturėjo galimybės palyginti derinimo variantų sąnaudų ir naudos. Be to, pasak Komisijos, Nacionalinės iniciatyvinės grupės kompetencija (2014-2015 m. laikotarpiu) ir Rygos kilpos variantų vertinimo procesas buvo nekokybiški, nes į grupės sudėtį nebuvo įtraukti balsuojantys ekspertai, turintys tokio lygio geležinkelių projektų valdymo patirties.</p> <p><u>3. Netinkamas finansavimo valdymas</u></p> | https://www.lsm.lv/raksts/zinas/latvija/18.12.2024-susuru-monitoresana-un-neizdaribas-un-bezatzbildibas-simbols-saeima-prezente-parlamenta-komisijas-galazinojumu-par-rail-baltica.a580822/ | |

| | | | |
|--|---|--|--|
| | <p>Teisės aktuose buvo numatytas tik Susisiekimo ministerijos dalyvavimas ir atsakomybė užtikrinant finansines grandines, stebint ir kontroliuojant lėšų panaudojimo efektyvumą. Finansų ministerija ir Susisiekimo ministerija ignoravo finansinę riziką tuo atveju, jei Europa nefinansuotų vienos iš Latvijos veiklos sričių. Susisiekimo ministerija neinformavo Vyriausybės apie realias projekto išlaidas (2019-2023 m.). Taip pat Ministrų kabinetui buvo sakoma, kad Europa visur ir visada finansuos „Rail Baltica“ projektus 85 proc. iš ES lėšų ir 15 proc. iš nacionalinių lėšų.</p> <p>Tačiau nuo pat pradžių buvo aišku, kad norint turėti veikiantį geležinkelį, ES finansavimas negali būti taikomas daugeliui išlaidų eilučių.</p> <p><u>4. Sąnaudų stebėsenos trūkumas</u></p> <p>Projekto išlaidos nuolat didėjo ir nebuvo tiksliai atspindėtos nacionaliniame biudžete, be to, nebuvo vieno pareigūno, kuris stebėtų visas projekto išlaidas ir prireikus praneštų vyriausybei. Pinigų srautai taip pat buvo planuojami į priekį, tikintis, kad Europa anksčiau ar vėliau viską finansuos. Nesuprantami premjerų ir finansų ministrų (2015-2024 m.) veiksmai nesigilinant į šį klausimą.</p> <p><u>5. Projekto atidėjimas</u></p> <p>Nuolatiniai pakeitimai projektavimo ir statybos metu didino sąnaudas ir gerokai vėlavo įgyvendinti projektą nustatytais terminais. Pakeitimai buvo daromi daugiau nei 100 kartų ir niekur nebuvo leista laikytis viršutinių išlaidų ribų, nes Vyriausybės lygmeniu niekada nebuvo apibrėžtas projekto biudžetas, nustatytas kelio planas, griežti terminai ir paskirtas atsakingas asmuo.</p> <p>Komisijos teigimu, projekto „Rail Baltica“ pagrindinis etapas galėtų būti baigtas ne anksčiau kaip 2033-2035 m., jei nebus finansavimo apribojimų; priešingu atveju – iki 2040 m. Dėl</p> | | |
|--|---|--|--|

| | | | |
|----------------|---|--|--|
| | <p>projekto vilkinimo daugiausia kalta Teisingumo ministerija, nes jai nepavyko rasti bendro sprendimo, kaip paspartinti žemės nusavinimą.</p> <p><u>6. Vyriausybės priežiūros trūkumas</u></p> <p>Nepakankamas Finansų ir Teisingumo ministerijų dalyvavimas ir rizikos valdymas iki 2023 m., išlaidų vertinimo trūkumai. Europos Komisija nefinansuos 17 regioninių stočių statybos, tačiau jos buvo įtrauktos kaip nacionalinio intereso objektas.</p> <p>Ministrų kabineto sprendimai priimti fragmentiškai ir neatlikus išsamaus informacijos vertinimo. Vyriausybė, priimdama įprastus finansavimo sprendimus, niekada nevertino ir nenagrinėjo viso projekto sąnaudų, plano, terminų, biudžeto požiūriu.</p> <p><u>7. Neefektyvus valdymas</u></p> <p>Dėl Latvijos teisinės sistemos, valdymo sistemos, nepakankamo tarpžinybinio bendradarbiavimo, nepakankamos finansinės priežiūros ir, svarbiausia, nepakankamo ministrų pirmininkų ir ministrų dalyvavimo, strateginių ir politinių sprendimų priėmimas ir atskaitomybė faktiškai liko valstybės tarnybos lygmenyje. Komisija daro išvadą, kad dėl vyriausybės patirties trūkumo, didelių projektų valdymo tvarkos nebuvimo, procesų nekontroliavimo ir atsakomybės stokos buvo pasiektas dramatiškas rezultatas, turintis ilgalaikių finansinių pasekmių šaliai.</p> | | |
| Gruodžio 18 d. | <p>Pradėta baudžiamoji byla dėl pažeidimų įgyvendinant projektą „Rail Baltica“. Šių metų gruodžio 10 d. Latvijos Respublikos generalinė prokuratūra iškėlė baudžiamąją bylą dėl to, kad už projekto „Rail Baltica“ įgyvendinimą atsakingi valstybės tarnautojai, statydami projekto infrastruktūros objektus, galimai padarė didelės žalos valstybės biudžetui. Remiantis generalinio prokuroro sprendimu dėl institucinės jurisdikcijos nustatymo, baudžiamoji byla perduota tirti Korupcijos prevencijos ir kovos su korupcija biurui. Atsižvelgdama į tyrimo interesus, prokuratūra šiuo metu nepateikia išsamios informacijos apie baudžiamąjį procesą.</p> | <p>https://www.lsm.lv/raksts/zinas/latvija/18.12.2024-sak-kriminalprocesu-par-parkapumiem-rail-baltica-projekta-ieviesana.a580770/</p> | |

| | | | |
|----------------|---|--|--|
| | <p>Generalinis prokuroras Juris Stukanas nurodė, kad bus vertinama ir valstybės tarnautojų, ir politinių pareigūnų atsakomybė: „Negali būti situacijos, kad niekas neatsako už tai, kas čia vyksta. Čia bus tiriami ir veiksmai, ir sutartys, ir kompetencija. Kas kokį sprendimą priėmė. Ar tai atitinka kompetenciją ir kokius įsipareigojimus turi valstybė. [...] Jei reikės, pasitelksime galbūt ir daugiau prokurorų, kad procesas vyktų kuo greičiau“.</p> <p>Dar birželio 3 d. Generalinė prokuratūra pradėjo tyrimą dėl to, kad pareigūnai, atsakingi už projekto „Rail Baltica“ įgyvendinimą, nederindami su valstybės biudžetu prisiėmė įsipareigojimus valstybės biudžetui, sudarydami sutartis dėl Rygos geležinkelio tilto, krantinės ir Centrinės keleivių stoties komplekso bei „Rail Baltica“ stoties ir susijusios infrastruktūros Rygos oro uoste statybos darbų.</p> | | |
| Gruodžio 20 d. | <p>Vengrija gelbsti Rygos elektrotechnikos gamyklos rusų oligarchus-akcininkus nuo ES sankcijų. Pasak analitinio centro „Re:Baltica“, Vengrija nuo Europos Sąjungos sankcijų apsaugojo du Kremliaus artimus oligarchus, kurie kontroliuoja Rygos elektrotechnikos gamyklą (RER) ir padeda aprūpinti į Ukrainą įsiveržusią Rusijos kariuomenę.</p> <p>Latvija paprašė, kad Iskandaras Mahmudovas ir Andrejus Bokarevas būtų įtraukti į ES sankcijų sąrašą tiek ankstesniame, tiek naujai priimtame sankcijų pakete, tačiau Vengrija tam paprieštaravo.</p> <p>Pasak šaltinio Latvijos URM „Akivaizdu, kad Vengrija turi tam tikrų verslo interesų jų atžvilgiu“.</p> <p>Savo ruožtu „Re:Baltica“ partneriai Vengrijoje „Direkt36“ patikrino, kad Bokarevo ir Mahmudovo pavardės nėra įregistruotos Vengrijos įmonių registre, tačiau abu mėgsta naudoti ilgas įmonių grandines, kad nuslėptų savo nuosavybę. Būtent taip buvo pasielgta ir su „RER“, kurie Latvijos įmonių registre figūruoja kaip tikrieji naudos gavėjai. Abiem taip pat iš dalies priklauso „Transmashholding“ (THM) – Rusijos traukinių gamintoja, kuri, JAV duomenimis, nuo pat karo pradžios užsiima pėstininkų kovos mašinų dalių gamyba. THM prieš karą Vengrijoje turėjo bendrą verslą su Viktoro Orbano vyriausybės gynybos ministru Kristófu</p> | <p>https://www.lsm.lv/raksts/arpus-etera/arpus-etera/20.12.2024-ungarija-paglabj-rigas-elektromasinbuves-rupnicas-krievijas-oligarhus-no-es-sankcijam.a581114/</p> | |

| | | | |
|---|--|---|--|
| | <p>Szalay-Bobrovniczky. Dėl THM lindimo į Vengrijos geležinkelių sektorių šią vasarą įsikišo Ispanijos žvalgybos tarnybos. Jos vyriausybė sustabdė vietos traukinių gamintojos „Talgo“ pardavimą Vengrijos investuotojams dėl jos ryšių su Rusija.</p> <p>Latvijos RER gamykla taip pat vis dar palaiko glaudžius verslo ryšius su Rusija. ankstesnių „Re:Baltica“ tyrimų duomenimis, Latvijos RER – išlikusi sovietinių laikų gamykla, gaminanti įrangą traukiniams ir metro, taip pat elektrinio transporto įkrovimo stoteles – per pirmuosius dvejus metus buvo ketvirta pagal dydį šalies eksportuotoja į Rusiją. Rusijos muitinės duomenimis, per dvejus metus RER į Rusiją eksportavo prekių už 55,8 mln. dolerių. Be to, kai kurios prekės buvo „dvejopos paskirties“. Mahmudovui, Bokarevui ir jų Rusijos filialui „Transmashholding“ taikomos JAV, Jungtinės Karalystės, Australijos ir Naujosios Zelandijos sankcijos.</p> <p>Pasak „Re:Baltica“ kalbintų diplomatų, Latvija prašys, kad abu Rusijos oligarchai būtų įtraukti į kitą sankcijų etapą. Kol kas jiems taikomos Latvijos nacionalinės sankcijos, pagal kurias jiems draudžiama atvykti į šalį.</p> <p>Vengrija nuolat stengiasi padėti iš sankcijų sąrašo išbraukti kitus tris Rusijos oligarchus – Ališerą Usmanovą, Dmitrijų Mazepiną ir Viačeslavą Kantorą.</p> | | |
| Kita ekonominiam bendradarbiavimui aktuali informacija | | | |
| Gruodžio 4 d. | <p>JAV sankcijos Latvijos piliečiui. JAV įvedė sankcijas penkiems fiziniams ir keturiems juridiniams asmenims, tarp jų ir Latvijos piliečiui, kurie dalyvavo sankcijų apėjimo schemeje, taip siekiant tenkinti Rusijos elito interesus.</p> <p>Sankcijos įvestos asmenims susijusiems su TGR grupe, kuri, kaip nustatė JAV Iždo departamentas, yra plataus „sankcijų vengimo ir pinigų plovimo tinklo“ dalis. Tarp asmenų, kuriems pritaikytos sankcijos, yra Ukrainos pilietis Georgijus Rosi, kuris kontroliavo „TGR Group“ taip pat Latvijos pilietis Andrejus Bradenas, dar žinomas kaip Andrey Tsarenok, kuris taip pat dalyvavo valdant „TGR Group“. Firmas.lv duomenimis, šis asmuo anksčiau dirbo kelių Latvijos įmonių valdybose ir buvo vienas iš vienos įmonės bendrasavininkų, tačiau šios įmonės jau daugelį metų yra likviduotos.</p> | https://leta.lv/home/important/69FB0251-140E-4EF6-AF00-CC4B5A710F91/ | |

| | | | |
|----------------|--|--|--|
| Gruodžio 9 d. | <p>Traukinys Vilnius-Ryga-Talinas – kitamet. 2023 m. gruodį pradėjęs veikti traukinių maršrutas Vilnius-Ryga nuo 2025 m. pradžios bus pratęstas iki Talino, o tikslus kelionės laikas bus žinomas, kai bus suderinti visi traukinių tvarkaraščiai. Trijų Baltijos šalių geležinkelių operatoriai – „LTG Link“, „Vivi“ ir „Elron“ – šiuo metu derina savo tvarkaraščius, kad keleiviai iš Vilniaus į Taliną galėtų vykti su dviem persėdimais: Rygoje ir Valgoje.</p> | <p>LRT</p> | |
| Gruodžio 16 d. | <p>Didžiausi Latvijos vėjo energijos vystytojai pasitraukia iš Latvijos vėjo energijos asociacijos. Penki iš aštuonių didžiausių Latvijos vėjo jėgainių parkų plėtotojų – „European Energy“, „Eolus“, „EWE Neue Energien“, „Enery“ ir „Latvenergo“ – nusprendė pasitraukti iš Latvijos vėjo energetikos asociacijos, kad būtų suformuota nauja ir veiksminga pramonės atstovybė. Bendrovės nusprendė pasitraukti po ilgalaikių pastangų pakeisti nedemokratišką ir neskaidrų asociacijos valdymą. Gerbdamos Latvijos vėjo energetikos asociacijos ir kitų jos narių istoriją, bendrovės ne kartą kreipėsi į asociacijos vadovybę, prašydamos patobulinti asociacijos valdymo modelį, įtraukiant narius į jos valdymą ir mažinant neproporcingai didelę atskirų sektoriaus dalyvių įtaką sprendžiant visos vėjo energetikos pramonės plėtros klausimus, tačiau nebuvo išgirstos. Todėl siekiant pašalinti kliūtis, trukdančias visapusiškai atstovauti sektoriaus interesams, ir gerokai paspartinti atsinaujinančiosios energetikos plėtrą Latvijoje, buvo nuspręsta steigti demokratišką vėjo ir atsinaujinančiosios energetikos plėtros organizaciją. Daugiau informacijos turėtų paaiškėti 2025 m.</p> | <p>https://leta.lv/press_releases/95035BCA-D1DB-408C-910A-D37949593E7E/</p> | |
| Gruodžio 20 d. | <p>Latvijos centrinio banko vadovo rinkimai – išbandymas koalicijai. Saeima ketvirtadienį neišrinko opozicinės partijos „Stabilumas“ iškelto kandidato P. Kuzmino į Latvijos banko prezidento postą. Už P. Kuzmino kandidatūrą balsavo tik dešimt „Stabilumo“ deputatų. Prieš buvo 78 ir du susilaikė. P. Kuzmins liko vienintelis kandidatas į Latvijos banko prezidento postą, po to, kai gruodžio 18-osios vakarą premjerė Evika Siliņa paskelbė, kad vyriausybę formuojančios partijos „Naujoji vienybė“ ir Žaliųjų ir valstiečių sąjunga susitarė atsisakyti dviejų savo remiamų kandidatų – M. Kazakso ir R. Bērzinio – ir iki kitų metų pradžios pabandyti susitarti dėl vieno koalicijos keliamo kandidato.</p> | <p>https://www.apollo.lv/8158849/altum-valdes-priekssedetajs-berzins-visticamak-atkartoti-nekandides-uz-latvijas-bankas-prezidenta-amatu</p> | |

| | | | |
|--|---|--|--|
| | <p>Atsižvelgiant į tai, kad nebuvo išrinktas Latvijos banko prezidentas, Parlamentas nubalsavo, kad laikinai prezidento pareigas, kol bus išrinktas naujasis, eis kadenciją baigusio prezidento M. Kazakso pavaduotojas Māris Kālis.</p> <p>Nesutarimai koalicijos viduje dėl skirtingų kandidatų, visuomenėje sukėlė nemažai klausimų dėl pačios koalicijos tvarumo.</p> | | |
|--|---|--|--|

Parengė: Vilius Arlauskas

Trečiasis sekretorius

Tel.: +371 67350752

Mob.: +371 26190198

El. paštas: vilius.arlauskas@urm.lt