

Lietuvos Respublikos ambasada Latvijos Respublikoje

2025 M. LAPKRIČIO AKTUALIOS EKONOMINĖS INFORMACIJOS SUVESTINĖ

2025 m. gruodžio 2 d.

| DATA | PATEIKIAMOS INFORMACIJOS APIBENDRINIMAS | INFORMACIJOS ŠALTINIS | PASTABOS |
|---|---|--|----------|
| Lietuvos eksportuotojams aktuali informacija | | | |
| Lapkričio 4 d. | <p>Latvijos grūdų sektorius šiuo metu yra ypač pažeidžiamas ir kritiškoje padėtyje. Latvijos grūdų sektorius šiuo metu yra ypač pažeidžiamas ir kritiškoje padėtyje, teigiama Žemės ūkio ministerijos parengtoje ir lapkričio 4 d. Latvijos vyriausybės informacinėje ataskaitoje apie nuostolius, kuriuos žemės ūkio sektoriui padarė nepalankios oro sąlygos šiais metais. Ministerija pažymėjo, kad šių metų rugpjūčio 5 d. Vyriausybė nusprendė paskelbti nepaprastą padėtį žemės ūkyje visoje Latvijoje iki antradienio, nes nuo 2025 m. gegužės mėn. Latvijoje ilgai trukę lietūs daugelyje vietų užtvindė pasėlius, dėl to smarkiai sumažėjo derlius ir kokybė arba buvo visiškai sunaikinta dalis derliaus. Ministerija atkreipė dėmesį, kad iki rugsėjo pabaigos ūkininkai pateikė informaciją Kaimo paramos tarnybai (LAD) apie 87 307 hektarus plotų, nukentėjusių nuo šių metų nepalankių oro sąlygų, o bendri preliminarūs nuostoliai įvertinti 100,124 mln. eurų. Lietūs paveikė 84 987 hektarus žemės ūkio kultūrų – javų, aliejinių augalų, ankštinių, žolių, vaisių ir daržovių, įskaitant 6533 hektarus nesodintų plotų. Pagal plotą labiausiai nukentėjo žieminiai kviečiai, nuolatinės ganyklos, avižos, žirniai ir vasariniai kviečiai. Pavasario šalnų paveikė 2 320 hektarų vaisių pasėlių. Labiausiai nukentėjo juodieji serbentai, obelys, mėlynės, šaltalankiai ir kriaušės. „Dėl kelių veiksmų derinio Latvijos grūdų sektorius šiuo metu yra ypač pažeidžiamas ir kritiškoje padėtyje“, – savo ataskaitoje padarė išvadą Ministerija. Jos teigimu, bendras grūdų derlius, palyginti su birželio prognoze, greičiausiai sumažės 13 proc., o tai rodo, kad derlius smarkiai sumažėjo tiek žieminiams, tiek vasariniams pasėliams. Tuo pačiu Ministerija pabrėžė, kad šiuo metu vėluojama sėti žieminius pasėlius, o tai kelia susirūpinimą dėl kitų metų derliaus dydžio. Ministerija taip pat atkreipė dėmesį, kad didelės gamybos sąnaudos ir toliau viršija ūkių pajamas, o grūdų supirkimo kainos išlieka žemos. Todėl ekonominį spaudimą dar labiau didina nepalankios oro sąlygos, kurios turėjo didelį poveikį derliaus kokybei ir kiekiui.</p> | <p>https://www.tvnet.lv/8355303/graudkopibas-nozare-patlaban-atrodas-ipasi-kritiska-situacija-bridina-zm</p> | |

| | | | |
|---|--|--|--|
| | <p>Ministerijos teigimu, padėtį dar labiau sunkina tai, kad dėl nepalankių oro sąlygų didelė dalis 2025 m. kviečių derliaus yra prastesnės kokybės. Tai reiškia, kad šių grūdų rinkos kainos yra dar mažesnės nei maistinės kokybės kviečių, o tai dar labiau mažina pajamas ir didina finansinį spaudimą gamintojams. Ministerija pabrėžė, kad, atsižvelgiant į klimato kaitą ir nepalankų gamtos sąlygų poveikį pasėliams ir plantacijoms, ūkininkai pastaraisiais metais vis dažniau naudojami draudimu, siekdami sumažinti klimato sąlygų ir ligų sukeltus nuostolius.</p> | | |
| <p>Lietuvos verslo plėtrai aktuali informacija</p> | | | |
| Lapkričio 1 d. | <p>Baltijos valstybės koordinuoja bendrą eksporto ir investicijų skatinimo veiksmų planą. Latvija, Lietuva ir Estija šiuo metu koordinuoja Baltijos eksporto ir investicijų skatinimo veiksmų planą 2026 metams, informavo Latvijos investicijų ir plėtros agentūra. Pasak jos, buvo surengti keli darbo susitikimai, siekiant nustatyti potencialius renginius, kuriuose visos trys šalys yra suinteresuotos dalyvauti. Plane yra pasiūlymų dėl bendrų veiklų, įskaitant Baltijos šalių ministrų dalyvavimą. Ypatingas dėmesys skiriamas tolimoms eksporto rinkoms, kuriose trys šalys yra geriau žinomos kaip Baltijos regionas. Tuo pačiu metu LIAA pažymėjo, kad dokumentas vis dar yra koordinavimo etape ir negali komentuoti jo turinio ir konkrečių veiklų. Ekonomikos ministerija anksčiau pranešė, kad Latvija ir Estija glaudžiau bendradarbiaus eksporto ir investicijų klausimais, todėl iki 2025 m. lapkričio 1 d. ministerijos ir atsakingos institucijos eksporto ir investicijų skatinimo srityje parengs 2026 m. veiksmų planą, kurį koordinuos LIAA bendradarbiaudama su Estijos partneriais ir pakvies Lietuvą prisijungti.</p> | <p>https://leta.lv/home/important/951E77E7-5EB5-49EA-8A54-B3D7B78A0D94/</p> | |
| Lapkričio 3 d. | <p>Tukums savivaldybėje statomas vienas ambicingiausių saulės energijos parkų Baltijos šalyse. Tukums savivaldybės Tume seniūnijoje aktyviai vyksta vieno iš ambicingiausių saulės energijos parkų Baltijos šalyse, kurį įgyvendina atsinaujinančios energijos bendrovė „Ignitis Renewables“. Planuojama, kad „Tume“ saulės energijos parko galia sieks 174 megavatus (MW), todėl jis bus vienas ambicingiausių ir galingiausių tokio tipo energetikos projektų Baltijos regione. Jis galės tiekti ekologišką elektros energiją, lygią 85 000 namų ūkių metiniam suvartojimui, taip žymiai sustiprindamas regiono energetinę nepriklausomybę ir tvarumą. Bendra investicija į projektą siekia 106 mln. eurų, o tai patvirtina „Ignitis Renewables“ strateginį įsipareigojimą plėtoti didelio masto atsinaujinančios energijos projektus ir siekti, kad Baltijos regionas taptų klimato neutralus.</p> | <p>https://leta.lv/press_releases/economics/2A667AB9-9D6E-4582-8800-C93C31B4FA1F/</p> | |

| | | | |
|----------------|--|--|--|
| | <p>Projekts apima 330 hektaru plotu, kuriame šiuo metu montuojama daugiau nei 282 000 saulės baterijų, todėl tai yra vienas ambicingiausių atsinaujinančiosios energijos projektų Baltijos regione.</p> <p>Tai taip pat bus pirmasis „Ignitis Renewables“ projektas Latvijoje, kuriame bus naudojama moderni saulės sekimo technologija. Ši sistema automatiškai seka saulės judėjimą, žymiai padidindama elektros gamybos efektyvumą ir užtikrindama didesnę energijos išeigą iš kiekvieno įrengto saulės kolektoriaus.</p> <p>Verta prisiminti, kad „Ignitis Renewables“ toliau didina atsinaujinančios energijos gamybos pajėgumus Latvijoje. Šiuo metu trys bendrovės saulės parkai jau gamina atsinaujinančią energiją visu pajėgumu. Šiais metais bendrovė pradėjo tiekti pirmąją ekologišką elektros energiją į tinklą iš Vārme saulės energijos parko Kuldīgas apskrityje, kurio bendra galia – 94 MW. Taip pat ir iš „Stelpe-1“ ir „Stelpe-2“ projektų Bauskos rajone, kurių bendra įrengtoji galia – 145 MW. Planuojama, kad bendras „Ignitis Renewables“ saulės energijos parkų įrengtas pajėgumas viršys 400 MW, kasmet aprūpindamas ekologiška elektros energija daugiau nei 200 000 namų ūkių.</p> <p>„Ignitis Renewables“ bendros investicijos į saulės energijos projektų plėtrą Latvijoje siekia maždaug 284 mln. eurų, o „Ignitis“ grupė ateinančiais metais planuoja investuoti iki 700 mln. eurų į atsinaujinančiosios energijos plėtrą Latvijoje.</p> | | |
| Lapkričio 5 d. | <p>Tukums savivaldybėje pradėtas statyti didžiausias Latvijoje vėjo jėgainių parkas.</p> <p>Lapkričio 5 d. Tukums savivaldybėje buvo padėtas pamatas didžiausiam Latvijos vėjo jėgainių parkui „Pienava Wind“. Pasak projekto vystytojų „Latvenergo“, jame bus įrengta 21 „Nordex“ turbina, kurių bendra galia sieks 147 megavatus (MW). Projektą inicijavo Švedijos bendrovė „Eolus“ ir jos atstovybė Latvijoje, dukterinė įmonė „Eolus Latvija“, o po įsigijimo jį vystys „Latvenergo“, kol bus baigti statybos darbai. Vėjo energijos gamyba šioje vietoje turėtų prasidėti 2027 m. pirmojoje pusėje. Bendros planuojamos „Pienava Wind“ statybos investicijos sudaro apie 215 mln. eurų. Tikimasi, kad parkas per metus pagamins apie 500 gigavatvalandžių.</p> <p>Pasak „Latvenergo“, jų vystomi: „Pienava Wind“ ir „Laflora Energy“ vėjo jėgainių parkai žymi naują etapą Latvijos energetikos sektoriaus plėtroje, subalansuodami gamybos portfelį ir</p> | <p>https://www.lsm.lv/ra-ksts/zinas/ekonomika/05.11.2025-tukuma-novada-sak-buvet-latvija-lielako-veja-parku-bus-21-turbina.a621297/</p> | |

| | | | |
|----------------|---|--|--|
| | <p>stiprindami šālies enerģētini sauguma“. Abu vējo jēgainu parkai taip pat stimuliuos vietas ekonomika – Tukums ir Dobelē savivaldibē kasmē gaus daugiau nei 350 000 eurū. Atsižvelgiant į „Latvenergo“ planus, tikimasi, kad iki 2027 m. pradžios įmonē valdys apie 1150 megavatū atsinaujinančiosios energijos pajėgumū Baltijos regione.</p> | | |
| Lapkričio 6 d. | <p>Saeima konceptualiai pritaria 2026 m. valstybės biudžeto projektui. Kitais metais konsoliduotos valstybės biudžeto pajamos planuojamos 16,1 mlrd. eurū, o išlaidos – 17,9 mlrd. eurū. Tai numatyta įstatymo projekte „Dėl 2026 m. valstybės biudžeto ir 2026, 2027 ir 2028 m. biudžeto planų“, kurį Saeima konceptualiai parėmė ketvirtadienį, lapkričio 6 d., posėdyje. Biudžeto projekte yra 47 kiti su biudžetu susiję įstatymo projektai. Palyginti su 2025 m. biudžetu, kitų metų planuojamos valstybės pajamos turėtų būti 944,6 mln. eurū didesnės, o išlaidos – 804,3 mln. eurū didesnės nei numatyta šių metų biudžeto įstatyme. Kitais metais biudžeto deficitas planuojamas 3,3 proc. bendrojo vidaus produkto, Jo padidėjimas, palyginti su numatytu 2,9 proc. deficitu šiais metais, daugiausia susijęs su žymiu finansavimo padidiniu nacionalinei gynybai ir saugumui stiprinti, ilgalaikei paramai Ukrainai ir investicijoms į visuomenės saugumo stiprinimą. Kitais metais pagrindiniai valstybės prioritetai yra nacionalinis saugumas, parama šeimoms su vaikais ir kokybiškas išsilavinimas, šioms sritims skiriant papildomą 693,5 mln. eurū finansavimą. Siekiant stiprinti nacionalinį saugumą, atsižvelgiant į geopolitinę padėtį, kitais metais planuojama skirti papildomus 448,3 mln. eurū, o šis finansavimas apima ne tik karinių pajėgumų stiprinimą, bet ir investicijas į vidaus saugumą ir kibernetinį saugumą. Taip pat planuojama skirti papildomą 94,8 mln. eurū finansavimą, siekiant sustiprinti paramą šeimoms su vaikais ir pagerinti materialinę paramą vaikams, gyvenantiems ne šeimoje. Siekiant užtikrinti kokybišką išsilavinimą visiems Latvijos vaikams, nepriklausomai nuo jų gyvenamosios vietos ar mokyklos dydžio, taip pat planuojama skirti papildomą finansavimą švietimo sektoriui. Naujo mokytojų atlyginimų finansavimo modelio „Programa mokykloje“, įskaitant mokytojų pagalbinį personalą, įdiegimui numatyta skirti papildomų lėšų – 45 mln.</p> | <p>https://www.saeima.lv/lv/aktualitates/saeimas-zinas/35200-saeima-konceptuali-atbalsta-2026-gada-valsts-budzeta-projektu</p> | |

| | | | |
|-----------------|--|--|--|
| | <p>eurų. Darbo srityje, tęsiant jau pradėtus pokyčius, kitais metais planuojama padidinti minimalų pajamų mokesčio neapmokestinamąją dalį 40 eurų iki 550 eurų per mėnesį. o minimalus darbo užmokestis padidės nuo dabartinių 740 eurų iki 780 eurų.</p> <p>Nuo kitų metų planuojami mokesčių pokyčiai, siekiant sukurti teisingesnę mokesčių aplinką verslui – planuojama įvesti alternatyvų pajamų modelį tiek verslui, tiek gyventojams, siekiant subalansuoti užsienio ir vietos investuotojų mokesčių našta. Įmonės galės taikyti 15 proc. mokesčio tarifą, o dividendų pajamos bus apmokestinamos 6 proc. tarifu.</p> <p>Siekiant sušvelninti kainų kilimo poveikį pažeidžiamų gyventojų perkamosios galios, nuo kitų metų vasaros vienerius metus duonai, pienui, kiaušiniams ir šviežiai paukštienai planuojama taikyti sumažintą 12 proc. pridėtinės vertės mokesčio tarifą.</p> <p>Nuo kitų metų planuojami akcizo taikymo pokyčiai. Siekiant užtikrinti papildomas valstybės biudžeto pajamas ir sumažinti aplinkai ir sveikatai žalingų produktų vartojimą, planuojama padidinti akcizo tarifus alkoholiniams gėrimams, tabako gaminiams, nealkoholiniams gėrimams ir energetiniams gėrimams. Nuo 2028 m. planuojama atsisakyti sumažinto tarifo degalams, kuriuos naudoja įmonės laisvuosiuose uostuose ir specialiosiose ekonominėse zonose.</p> <p>Įstatymo projektas dar turi būti galutinai svarstomas atsakingame Biudžeto ir finansų (mokesčių) komitete, <u>o dėl galutinio įstatymo projekto Saeima turėtų spręsti gruodžio 3 d. posėdyje.</u></p> | | |
| Lapkričio 11 d. | <p>Per dešimt mėnesių „Vivi“ traukiniai pervežė 18 milijonų keleivių. Per pirmuosius dešimt 2025 m. mėnesių traukinių operatoriaus „Vivi“ paslaugomis pasinaudojo 18 mln. keleivių, tai yra 1,7 mln. arba 11 proc. daugiau nei per tą patį praėjusių metų laikotarpį, kai buvo pervežta 16,3 mln. keleivių. Tuo pačiu metu traukinių punktualumas – rodiklis, atspindintis kelionių pagal tvarkaraštį vykdymą – per šį laikotarpį buvo 98,6 proc., išlaikant „Vivi“ poziciją tarp punktualiausių keleivinių traukinių vežėjų Europoje.</p> <p>Spalio mėnesį keleivių skaičius toliau augo elektrifikuotose geležinkelio linijose, kuriose važinėja nauji „Vivi“ elektriniai traukiniai. Per dešimt mėnesių didžiausias keleivių skaičiaus augimas, palyginti su tuo pačiu 2024 m. laikotarpiu, buvo Skultės kryptimi, kur jis išaugo</p> | <p>https://www.sam.gov.lv/lv/jaunums/vivi-vilcienos-desmit-menesu-laika-parvadati-18-miljoni-pasazieru-986-reisu-izpilditi-laika</p> | |

| | | | |
|-----------------|---|--|--|
| | <p>15 proc., po to sekė Jelgavos ir Aizkrauklės kryptys – 11 proc. Nepaisant didelių modernizavimo darbų elektrifikuotame VAS „Latvijas dzelzceļš“ tinkle, populiariausia linija per pirmuosius dešimt šių metų mėnesių tebėra Rīga–Tukums, kuria keliauja 6,5 mln. keleivių, t. y. 10 proc. daugiau nei 2024 m. Teigiama dinamika per dešimt mėnesių pastebima ir neelektrifikuotose geležinkelio linijose – keleivių skaičius Siguldos kryptimi padidėjo 14 proc., o Daugpilio kryptimi – 8 proc. Keleivių skaičius maršrute Lugaži–Valga padidėjo daugiau nei dvigubai, o tai patvirtina augantį gyventojų susidomėjimą patogiu tarptautiniu traukinių eismu Baltijos šalyse.</p> | | |
| Lapkričio 13 d. | <p>Pirmąsias „Latvenergo“ žaliąsias obligacijas išigijo Vakarų Europos investuotojai. Lapkričio pradžioje Latvijos energetikos grupės <i>Latvenergo</i> išleistos Europos Sąjungos žaliosios obligacijos buvo išgytos daugiausia Vakarų Europos investuotojų. Geografiškai didžiausia investuotojų dalis buvo iš Jungtinės Karalystės ir Airijos (32 proc.), Vokietijos, Austrijos ir Šveicarijos (22 proc.), taip pat Šiaurės šalių (16 proc.). Taip pat didelis susidomėjimas buvo iš Prancūzijos (10 proc.), likusios Europos (9 proc.), Baltijos regiono (6 proc.) ir kitų rinkų (5 proc.). „Latvenergo“ pažymi, kad toks platus investuotojų geografinis ir institucinis pasiskirstymas rodo didelį pasitikėjimą tiek „Latvenergo“, tiek Latvijos investicine aplinka. Didžiausią investuotojų dalį sudarė turto valdytojai – apie 71 proc., po jų sekė oficialios institucijos ir centriniai bankai – apie 10 proc., rizikos draudimo fondai – 10 proc., bankai ir privatūs bankai – 7 proc., draudikai ir pensijų fondai – apie 2 proc. Obligacijos turi fiksuotą 3,612 proc. palūkanų normą, penkerių metų terminą ir yra išleistos pagal „Latvenergo“ vidutinės trukmės euro obligacijų programą.</p> | <p>https://latvenergo.lv/lv/jaunumi/preses-relizes/relize/latvenergo-pirmas-eiropas-zalas-obligacijas-iegadajas-rietumeiropas-investori</p> | |
| Lapkričio 13 d. | <p>Liepoja mato potencialą karinės gamybos plėtrai buvusioje „Metalurgs“ teritorijoje. Siekiant mieste gaminti ne tik komponentus, bet ir galutinius produktus su didele pridėtine verte, Liepojos specialiosios ekonominės zonos (SEZ) administracija mato karinės pramonės plėtros potencialą naujajame pramoniniame parke buvusioje Liepojos „Metalurgs“ teritorijoje. Liepojos SEZ vadovas Uldis Hmieļevskis pabrėžė, kad tiek administracija, tiek verslininkai aktyviai stebi augančius sektorius, vienas iš kurių šiuo metu yra karinė pramonė: „Šiuo metu matome, kad dėl visiems gerai žinomų aplinkybių šiame sektoriuje tikimasi augimo. Be to, per daugelį metų Liepojos įmonės išplėtojo savo pajėgumus, techninę įrangą ir žinias. Sakytčiau, kad Liepojos įmonės jau yra pajėgios pagaminti viską, kas reikalinga karinėje</p> | <p>https://www.lsm.lv/ra/ksts/zinas/ekonomika/13.11.2025-liepaja-redz-potencialu-militaras-razosanas-attistibai-bijusa-metalurga-teritorija.a622284/</p> | |

| | | | |
|-----------------|---|--|--|
| | <p>sirtyje. Tiesiog iki šiol tai galbūt nebuvo sektorius, kuriam buvo skirta daugiausia dėmesio“. Liepojos SEZ vadovas pateikė keletą pavyzdžių: „Paimkime „Patria“ šarvuotą transporto priemonę: Liepojos metalo apdirbimo įmonėse buvo atlikti keli darbai, siekiant paruošti jos važiuoklę tolesniems darbams. Liepojoje „Interspiro“ gamina kvėpavimo aparatus narams, kurie taip pat naudojami kariniams tikslams“. U. Hmieļevskis sakė, kad „metalo apdirbimo įmonės gamina įvairias didesnių įrenginių sudedamąsias dalis, tačiau iš Liepojos eksportuojama tik keletas atskirų vienetų ar sudedamųjų dalių, kurios vėliau surenkamos kitur. Mūsų tikslas – kad Liepoja ne tik gamintų komponentus, bet ir surinktų gatavus produktus, kurie turi didesnę pridėtinę vertę“.</p> | | |
| Lapkričio 14 d. | <p>Tyrimas: Latvija yra geriausia investicijų skatintoja tarp 32 Vidurio ir Rytų Europos šalių. Tokią išvadą padarė Londone įsikūręs analitinis centras „Reinventage“. Tyrime pabrėžiama, kad Latvija užima pirmąją vietą tarp 32 vertintų šalių pagal investicijų skatinimo indeksą, surinkusi 70,83 balus. Estija užima antrąją vietą su 68,67 balais, o Ukraina – trečiąją su 63,50 balais.</p> <p>Latvija aukščiausią balą gavo kategorijoje „Informacijos kokybė“, kurioje vertinama, kiek investuotojams prieinama informacija yra aktuali ir patikima. Žemiausias balas buvo suteiktas inovacijų ir netradicinių sprendimų srityje.</p> <p>Tyrimo autorius Craig Tērps-Balāžs atkreipė dėmesį, kad Latvija nuo 2018 m. nuolat buvo tarp penkių geriausių šalių regione, išskyrus 2019 m., kai ji nukrito į 11 vietą. Tērps-Balāžs pabrėžė, kad Latvijoje daug kas jau yra gerai, bet yra ir ką tobulinti: „Reikia šiek tiek daugiau inovacijų ir kūrybiškumo, bet tai susiję su minėta išlyga, kad kūrybiškumas turi būti papildoma visko kita. Jis negali pakeisti to, ką jau turite. Reakcija į dabartinius įvykius galėtų būti geresnė. Norėčiau matyti reguliarias naujienas apie Latvijos politiką, nes žmonės domisi tokiais dalykais šalyse, kuriose planuoja investuoti“.</p> | <p>https://www.lsm.lv/ra-ksts/zinas/ekonomika/14.11.2025-petijums-latvija-ir-labaka-investiciju-veicinataja-starp-32-centraleiropas-un-austrumeiropas-valstim.a622637/</p> | |
| Lapkričio 28 d. | <p>AST perdavimo sistemos operatoriaus apyvarta sausio–rugsėjo mėnesiais išaugo 41 proc. Perdavimo sistemos operatoriaus „Augstsprieguma Tikls“ (AST) grupės apyvarta per pirmuosius devynis 2025 m. mėnesius siekė 265,932 mln. eurų, tai yra 41 proc. daugiau nei per tą patį laikotarpį praėjusiais metais, o grupės pelnas sumažėjo 54 proc. iki 17,68 mln. eurų.</p> | <p>https://ast.lv/lv/events/ast-finansu-parskats-9-menesos-elektroenergijas-parvades-tikla-attistiba-ieguldi-150</p> | |

| | | | |
|---|--|--|--|
| | <p>AST patronuojančios bendrovės apyvarta per pirmuosius devynis šių metų mėnesius padidėjo 79 proc. iki 200,592 mln. eurų, o pelnas sumažėjo 17,6 proc. iki 10,744 mln. eurų.</p> <p>Latvijos vartotojams perduota elektros energija sudarė 4 371 GWh. Elektros perdavimo segmento pajamos, palyginti su atitinkamu 2024 m. laikotarpiu, padidėjo 88,548 mln. eurų, arba 79 proc. Bendrovė tai sieja su padidėjusiomis perkrovos valdymo pajamomis, priskirtomis elektros perdavimo paslaugų sąnaudoms, taip pat su padidėjusiomis elektros balansavimo pajamomis. Per pirmuosius devynis šių metų mėnesius elektros perdavimo segmentas uždirbo 10,744 mln. eurų pelno, įskaitant 10,622 mln. eurų dividendus iš savo dukterinės įmonės „Conexus Baltic Grid AS“.</p> | | |
| Lietuvos ekonominiams saugumui aktuali informacija | | | |
| Lapkričio 4 d. | <p>Kelių transporto administracija neatnauja maršrutų leidimų autobusų paslaugoms į Rusiją ir Baltarusiją. Kelių transporto administracija (ATD) neatnauja esamų ir neišduoda naujų maršrutų leidimų, įskaitant tranzito leidimus, reguliarioms keleivinių autobusų paslaugoms iš Latvijos į Rusiją ir Baltarusiją. ATD atliko teisinį vertinimą dėl galimo reguliarių autobusų paslaugų į Rusiją ir Baltarusiją licencijų nepratęsimo teisinio pagrindo. ATD nuomone, atsižvelgiant į dabartinę geopolitinę situaciją ir grėsmes nacionaliniam saugumui, <u>Vyriausybė turėtų apsvarstyti galimybę parengti dekretą dėl tarptautinių reguliarių keleivių vežimo paslaugų į Baltarusiją ir Rusiją sustabdymo.</u> ATD apie vertinimą informavo Transporto ministeriją. Anksčiau Transporto ministerija nurodė ATD parengti teisinį pagrindimą planui neatnaujinti licencijų reguliariam keleivių vežimui iš Latvijos į Rusiją ir Baltarusiją.</p> | <p>https://www.diena.lv/raksts/latvija/zinas/atd-nepagarina-marsrutu-atlaujas-pasazieru-parvadajumiem-ar-autobusiem-uz-krieviju-un-balkrieviju-14343752</p> | |
| Lapkričio 6 d. | <p>Bus įsteigtas Nacionalinės gynybos ir saugumo fondas. Siekiant užtikrinti papildomą finansavimą nacionalinės gynybos pajėgumų plėtrai ir visuomenės atsparumo stiprinimui, ketvirtadienį, lapkričio 6 d., Seimas conceptualiai pritarė Ministrų kabineto pateiktam Nacionalinės gynybos ir saugumo fondo <u>įstatymo projektui.</u> Fondas skirtas kaip priemonė pritraukti papildomus finansinius išteklius ir juos tikslingai panaudoti nacionaliniam saugumui stiprinti.</p> | <p>https://leta.lv/press_releases/economics/C74C3164-7CF2-40EA-850A-2E98D538F99B/</p> | |

| | | | |
|----------------|---|--|--|
| | <p>Saeimos Biudžeto ir finansų komiteto pirmininkė Anda Čakša, svarstydamą įstatymo projektą pabrėžė, kad: „Fondas papildys esamą ilgalaikio finansavimo sistemą, užtikrins lankstumą įgyvendinant trumpalaikius ir vidutinės trukmės projektus. Šio fondo sukūrimas bus strateginis žingsnis stiprinant mūsų nacionalinį saugumą, leidžiantis greitai reaguoti į naujas grėsmes ir suteikiantis galimybę tikslingai investuoti lėšas į mūsų visuomenės saugumą ir stabilumą“.</p> <p>Įstatymo projekte nustatyta Valstybės gynybos ir saugumo fondo steigimo, finansavimo, valdymo ir naudojimo tvarka. Jis susijęs su 2026 m. valstybės biudžetu ir pagrindų įstatymo projektu dėl ateinančių trejų metų biudžetų, o naujasis įstatymas turėtų įsigaliooti kitų metų sausio 1 d.</p> <p>Naujai sukurtas fondas bus papildoma ir lanksti finansinė priemonė, skirta finansuoti svarbius gynybos ir saugumo projektus, kurie nėra įtraukti į vidutinės trukmės biudžeto planą arba kurių veiklos poreikiai pasikeitė. Pagal projekto anotaciją, fondas neturės įtakos pagrindiniam gynybos sektoriaus finansavimui, bet veiks kaip papildomas mechanizmas nacionaliniam ir visuomenės saugumui stiprinti. Planuojama, kad fondas bus finansuojamas iš valstybės biudžeto, fizinių ir juridinių asmenų aukų, užsienio finansinės pagalbos ir kitų pajamų. Įstatymo projekte numatyta, kad fondą valdys Gynybos ministerija, bendradarbiaudama su Ekonomikos, Vidaus reikalų, Užsienio reikalų ir Transporto ministerijomis.</p> <p>Įstatymo projektas dėl Nacionalinio gynybos ir saugumo fondo dar turi būti svarstomas atsakingame komitete antrajame ir galutiniame svarstyje, o Seimas ketina jį patvirtinti gruodžio 3 d. posėdyje.</p> | | |
| Lapkričio 9 d. | <p>TV3.lv: Sankcijų spragos neleidžia sustabdyti Latvijos įmonių, aptarnaujančių Rusijos šešėlinį laivyną. Iki šiol taikomos sankcijos nesustabdo Latvijos įmonių, aptarnaujančių Rusijos šešėlinį laivyną, pranešė TV3 televizijos analitinė naujienų laida „Neka Personiga“ (<i>Nieko asmeniško</i>). Laida išsiaiškino, kad Kipro vėliava plaukiojantis, bet Latvijoje registruotas tanklaivis „Zircone“ užsiima bunkeravimu. Dauguma jo klientų yra Rusijos šešėlinė laivyno dalis. „Zircone“ praėjusią savaitę įplaukė į Rygos uostą, tikriausiai siekdamas</p> | <p>https://tv3.lv/zinas/latvija/neka-personiga/caurumi-sankcijas-liedz-apturet-latvijas-firmas-kas-apkalpo-krievijas-enu-floti/</p> | |

| | | | |
|-----------------|---|--|--|
| | <p>įsigyti ir papildyti laivų degalus. Jis prišvartavo prie degalų didmenininko „Ovi“ naftos produktų terminalo. „Ovi“ atstovai laidai nepateikė jokios informacijos apie klientus ar perkrautą krovinį. Tačiau viešai prieinamos laivų duomenų bazės rodo, kad „Zircon“ buvo patikrintas per trumpą vizitą Rygos uoste, kurio metu buvo rasta aštuoni saugos pažeidimai. „Neka Personiga“ neoficialiais duomenimis, laivą tikrino Valstybinės mokesčių inspekcijos (VID) muitinės atstovai. Tačiau jokių rimtų pažeidimų nebuvo nustatyta ir „Zircon“ vėl išplaukė. Kaip paaikšino Valstybinės mokesčių inspekcijos Muitinės administracijos direktoriaus pavaduotoja Sandra Karklina-Admine, šiuo metu klasikinis bunkeravimas leidžiamas tik uosto teritorijoje. Tai reiškia, kad VID Muitinės administracija stebi bet kokią bunkeravimo procedūrą per taikomas muitinės procedūras: „Jei laivai paima šiuos naftos produktus neutraliuose vandenyse, tai jau nebeprispaus Latvijos muitinės priežiūrai, todėl iš mūsų pusės eksportas buvo įformintas ir krovinyms jau išvyko iš Latvijos“. Valdžios institucijos ir pareigūnai laidoje prisipažino, kad situacija neatrodo gera. Tačiau įtartinų laivų bunkeravimas nėra draudžiamas, todėl nėra priemonių, kuriomis būtų galima sustabdyti šešėlinę laivyną.</p> | | |
| Lapkričio 11 d. | <p>Latvijoje keleivinis transportas bus pagrindinis geležinkelių plėtros prioritetas ateinančiais metais. Latvijoje 2025–2029 m. geležinkelių sektoriuje prioritetas bus teikiamas keleiviniam transportui, siekiant skatinti regionų jungiamumą ir užtikrinti gyventojų mobilumo poreikius ateityje. Tai numatyta orientaciniame geležinkelių infrastruktūros plėtros plane, kurį vyriausybė patvirtino lapkričio 11 d. Bendras geležinkelių infrastruktūros plėtros finansavimas siekia 784 mln. eurų. Į šią sumą įeina investicijos iš Europos Sąjungos (ES) fondų, ES atkūrimo fondo, Europos infrastruktūros jungiamumo priemonės, Socialinio klimato fondo ir valstybinės įmonės „Latvijas dzelzceļš“ (LDz).</p> <p>Kaip nurodo SM, Latvijoje, kaip ir kitur Europoje, geležinkeliai plėtojami kaip transporto sistemos pagrindas, užtikrinantis keleivių ir krovinių vežimą. Geležinkeliai, kaip efektyvus ir ekologiškas keleivių ir krovinių vežimo būdas, remia Europos ekologišką kursą – skatinti mobilumo sistemos dekarbonizaciją iki 2050 m. Europos tikslas – iki 2030 m. išmetamųjų teršalų kiekį sumažinti 55 proc., o iki 2050 m. pasiekti nulines emisijas.</p> | <p>https://www.lsm.lv/ra-ksts/zinas/ekonomika/11.11.2025-latvija-dzelzcela-joma-turpmakajos-gados-primari-attistis-pasazieru-parvadajumus.a622040/</p> | |

Iki plētros plano galiojimo pabeigšanas 2029. m. turī būti sūkurtā tvārī geležīnkeliu infrastruktūra, kurī būtu harmonīngai integruota ī ES bendrā geležīnkeliu erdvē ir galētu patenkinti dabartīnu īr būsīmu naudotoju reikalavīmus, pažymējo Transporto ministerīja.

Atsīžvelgīant ī tai, kad šīuo metu 80 proc. Latvījos geležīnkeliu pajēgumu naudojama keleivīnīam transportui o krovīnu vēzīmo paslaugos sudaro tik 20 proc., orientacīnīame plāne pirmenybē teikīama investīcījos ī geležīnkeliu līnījos, kurīos keleivīu srautas yra didelīs ir yra atēties augīmo potencialas. Tai reīškīa, kad geležīnkeliu infrastruktūra bus perorientuota īs krovīnu vēzīmo ī keleivīu vēzīmā, kurīant saugīā, prīeinamā īr patogīā infrastruktūrā īvairīos keleivīu grupēms.

Elektrīfīkuotose geležīnkeliu zonose plānuojama tēsti modernīzavīmā, plēsti elektrīfīkuotā zonā, padīdīntī traukīnu gretī ī 140 km/h īr pagerīntī saugumā. Taip pat plānuojamas pirmāsīs „Rail Baltica“ etapas īr „sausīju uostu“ kūrīmas krovīnīams īs keliu perkeltī ī geležīnkelius. Geležīnkeliu infrastruktūros plētra yra suderīnta su AS „Pasāžīeru vīlcīens“ verslo modelīu īr plānuojamu 15–20 proc. keleivīu skāīcīaus padīdējīmu, 2034. m. jīs turētu pasīekti maždaug 30 mln. keleivīu, taip pat atsīžvelgīant ī „Rail Baltica“ pirmojo etapo īgyvendīnīmo scenarīju Latvījos, LDz īgyvendīnamā RIX-Rail Baltica pagrīndīnēs līnījos jungtī.

Īgyvendīnant plētros plānā, īkī 2029. m. plānuojama modernīzotī 70 proc. keleivīu infrastruktūros īr modernīzotī beī rekonstruotī 64 proc. arba 330 kilometrū kontaktīno tīnklo. Līkusīus 36 proc. arba 188 km kontaktīno tīnklo plānuojama atnaujīntī īkī 2034. m. Tikīmasī, kad īgyvendīnus numatītas prīemones



| | | | |
|-----------------|---|--|--|
| | <p>pagerės regionų susisiekimas ir darbo jėgos judumas, kuri taip pat palengvins naujoji keleivių stotis RIX Rygos oro uostas ir modernizuota Rygos centrinė stotis, taip pat „Rail Baltica“ integravimas į nacionalinę geležinkelių sistemą.</p> | | |
| Lapkričio 11 d. | <p>Vyriausybė patvirtino „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimo įstatymo pakeitimus. Lapkričio 11 d., Ministrų kabinetas patvirtino Transporto ministerijos pasiūlytus „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimo įstatymo pakeitimus. Šie parengti remiantis „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimo scenarijumi, kurį 2024 m. gruodžio 10 d. konceptualiai patvirtino Ministrų Kabinetas, taip pat atsižvelgiant į 2025 m. liepos 9 d. Europos Komisijos įgyvendinimo sprendimą dėl tarpvalstybinio projekto įgyvendinimo. Šiais pakeitimais numatomas aiškus atsakomybės pasiskirstymas institucinėje struktūroje projekto įgyvendinimui, nustatomi finansavimo šaltiniai ir pabrėžiamas dvejopas „Rail Baltica“ geležinkelio infrastruktūros naudojimas – tiek keleiviniam ir krovinių transportui, tiek kariniams tikslams.</p> <p>Pakeitimais numatoma į įstatymą įtraukti naują tikslą, numatant, kad pirmuoju etapu bus užtikrintas funkcionalus Europos standartinio pločio geležinkelio tarpvalstybinis ryšys tarp Latvijos, Estijos ir Lietuvos, atsižvelgiant į turimas lėšas. o antrajame etape, atsižvelgiant į turimas lėšas, bus įgyvendinta likusi „Rail Baltica“ projekto dalis Latvijoje. Taip pat numatyta, kad „Rail Baltica“ projekto geležinkelio infrastruktūra bus naudojama keleivių, bagažo ir krovinių vežimui, taip pat karinio personalo ir karinių krovinių vežimui.</p> <p>Siekiant užtikrinti projektui reikalingus išteklius, pakeitimuose numatyta, kad „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimas bus finansuojamas ne tik iš Europos Sąjungos finansinių priemonių ir valstybės biudžeto, bet ir iš kitų turimų finansavimo šaltinių. Tuo pačiu metu pakeitimuose numatyta, kad „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimui skirti lėšos negali būti panaudotos kitiems tikslams.</p> <p>Pakeitimuose taip pat patikslinamos „Rail Baltica“ projekte dalyvaujančių šalių atsakomybė, kompetencijos ir bendradarbiavimo procedūros. Pakeitimuose numatyta, kad Ministrų kabinetas yra kompetentingas priimti sprendimus dėl projekto apimties, jo įgyvendinimo etapais, projekto biudžeto ir įgyvendinimo terminų. Ministrų kabinetas taip pat užtikrins tarpsektorinių klausimų koordinavimą.</p> | <p>https://www.sam.gov.lv/lv/jaunums/valdiba-apstiprina-grozijumus-rail-baltica-projekta-istenosanas-likuma</p> | |

| | | | |
|-----------------|---|--|--|
| | <p>Transporto ministerija toliau prižiūrės „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimą. Ministerija parengs projekto įgyvendinimui reikalingą transporto sektoriaus politiką, vykdys bendrą projekto pažangos stebėseną ir koordinuos projekto įgyvendinimą. Transporto ministerija taip pat kartą per metus teiks ataskaitas Saeimai ir du kartus per metus Ministrų kabinetui apie „Rail Baltica“ projekto pažangą.</p> <p>Pakeitimuose taip pat numatyta, kad susijusios ministerijos turės bendradarbiauti su Transporto ministerija jų kompetencijai priklausančiais klausimais, pavyzdžiui, Finansų ministerija teiks paramą pritraukiant valstybės biudžeto lėšas, ES politikos priemones, kitas užsienio finansinės pagalbos priemones ir kitus finansavimo šaltinius. o Krašto apsaugos ministerija teiks paramą koordinuojant nacionalinės gynybos ir karinio mobilumo klausimus, susijusius su „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimu.</p> <p>Pagal pakeitimus, „Rail Baltica“ viešosios geležinkelių infrastruktūros valdymo modelis bus suvienodintas su 1520 mm vėžės geležinkelių sistema, nepriklausoma nuo vežėjų ir, kiek įmanoma, užtikrins vienodą požiūrį į „Rail Baltica“ viešąją infrastruktūrą visose Baltijos valstybėse.</p> <p>Kaip jau buvo pranešta, siekiant skatinti „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimą, buvo parengtas „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimo įstatymas, kuris įsigaliojo 2022 m. lapkričio 14 d. Dabartinėje redakcijoje įstatyme yra nuostatos, reglamentuojančios įvairius su projekto įgyvendinimu susijusius klausimus.</p> <p>Atsižvelgiant į tai, kad nuo įstatymo parengimo buvo peržiūrėtas Europos transporto tinklo (TEN-T) reglamentas, buvo patvirtinta Parlamento tyrimo komisijos galutinė ataskaita dėl „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimo ir pateikti pasiūlymai dėl jo tobulinimo, o Ministrų kabinetas priėmė sprendimą dėl „Rail Baltica“ projekto apimties, nuspręsta iš dalies pakeisti įstatymą. Šiais pakeitimais numatoma iš dalies patobulinti esamas taisykles ir į įstatymą įtraukti naujas iniciatyvas.</p> <p><u>Ministrų kabinetui patvirtinus „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimo įstatymo pakeitimus, sprendimą dar turi priimti Saeima.</u></p> | | |
| Lapkričio 16 d. | <p>Ekonomikos ministerija rekomenduoja nurašyti Ventspilio uosto skolas. Stambulo konvencija nėra vienintelis ginčytinas klausimas tarp valdančiosios koalicijos partnerių. Kitas dėmesio vertas klausimas – Žaliųjų ir valstiečių sąjungos (ZZS) pasiūlymas nurašyti</p> | <p>https://www.lsm.lv/ra-ksts/zinas/ekonomika/16.11.2025-</p> | |

| | | | |
|--|--|---|--|
| | <p>Ventspilio uosto skolas valstybei. Šiuo metu uostas turi šešias valstybės paskolas, kurių bendra suma siekia beveik 15 mln. eurų. ZZS valdoma Ekonomikos ministerija netgi pasiūlė refinansuoti ir nurašyti paskolas, gautas iš privačių bankų. Finansų ministerija ir Transporto ministerija, atstovaujamos „Naujosios vienybės“ ir „Progresyviųjų“, tam prieštaravo, nes paskolų panaikinimas turėtų neigiamą poveikį valstybės biudžetui ir galėtų prieštarauti Europos Sąjungos taisyklėms.</p> <p>Nesutarimai dėl biudžeto jau nebebuvo paslaptis valdančiojoje koalicijoje, tačiau Stambulo konvencija dar nebuvo grįžusi į darbotvarkę, kai ZZS rugsėjo mėnesį išsitraukė uostų reformą iš stalčiaus. ZZS Europos Parlamento nariai pasiūlė transporto ir finansų ministrams padengti Ventspilio laisvojo uosto skolas valstybei, kurios siekia beveik 15 mln. eurų. Spalio pabaigoje „Progresyviųjų“ partijos transporto ministras Atis Švinka viešai paskelbė, kad nesieks skolos nurašymo, ir nurodė 35 metus trukusią „tvarką“, kuri, jo teigimu, prisidėjo prie Ventspilio uosto nepakankamo išsivystymo. Po atsisakymo ZZS nusprendė pabandyti kitą kelią. Ekonomikos ministras Viktors Valainis parengė ataskaitą apie padėtį antrajame pagal dydį Latvijos uoste. Ataskaita yra slapta, bet yra žinoma, kad joje siūloma ne tik panaikinti Ventspilio laisvojo uosto skolas valstybei, bet ir perkelti privačių bankų paskolas į valstybės išdą, o tada jas taip pat panaikinti. Bendra suma yra apie 20 mln. eurų (14,8 mln. eurų išde ir 5 mln. eurų komerciniuose bankuose).</p> <p>V. Valainis slaptumą motyvuoja komercine informacija. „Mūsų nuomone, tai yra labai rimta problema, kurios negalima ignoruoti. Negalima ignoruoti fakto, kad prieš metus uostas dirbo su pajamomis, kurios nepadengė išlaidų. Jei tai tęsis, tam tikru momentu šios prievolės ne tik atiteks išdui, bet ir privačiam sektoriui“. Žurnalistų paklaustas, ar siūloma nurašyti visas skolas – tiek išdo, tiek privačių komercinių bankų, finansų ministras Arvils Ascheradens atsakė: „...ieškomi sprendimai, kaip nurašyti visą skolų paketą. Taip, taip.“</p> <p>Analitinė žurnalistinė laida „De Facto“ turėjo galimybę susipažinti su ataskaita, kuriai suteiktas neįkvepiantis pavadinimas: „Dėl finansinių įsipareigojimų ir būtinų sprendimų“.</p> | <p>ekonomikas-ministrija-ieteikusi-norakstit-ari-ventspils-ostas-kreditus-privatas-bankas.a622750/?utm_source=ism&utm_medium=frontpage-theme-slider&utm_campaign=frontpage-theme-slider-3</p> | |
|--|--|---|--|

| | | | |
|-----------------|---|---|--|
| | <p>Dokumente pirmiausia pabrėžiama Latvijos pagrindinių uostų svarba. Jų tiesioginis ir netiesioginis poveikis apima apie 5 proc. bendrojo vidaus produkto. Uostai yra svarbūs nacionalinei gynybai. Antras pagal dydį uostas Ventspilis pernai patyrė penktadalio krovinių apyvartos sumažėjimą. Tai sukelia finansinį neaiškumą.</p> <p>Pirmoji problema, kuri minima ataskaitoje, yra neišbaigta uostų reforma. Teigiama, kad dominuojantis valstybės atstovų vaidmuo Ventspilio uoste pakenkė supratimui apie uosto poreikius.</p> <p>Sprendimų priėmimas dažnai yra atsietas nuo vietos realijų. Minimasi Covid-19 poveikis tiekimo grandinėms. Rusijos karo veiksmai Ukrainoje ir sankcijos turėjo didelį poveikį: draudimas importuoti rusišką anglį; draudimas importuoti rusiškus naftos produktus; draudimas vežti mangano rūdą į Rusiją, dėl kurio 2024 m. vasarą taip pat buvo sustabdytas Kazachstano anglies tranzitas, nes abi prekių grupės buvo vežamos tais pačiais vagonais.</p> <p>Akivaizdu, kad valdančiosios koalicijos partijos nesvarstė Ventspilio uosto skolų nurašymo klausimo. Tikimasi, kad šis klausimas taip pat bus ištrauktas iš Saeimos darbotvarkės, nes opozicinė partija „Latvija pirmoje vietoje“ pateikė pasiūlymą dėl uosto paskolų panaikinimo antrajam biudžeto svarstymui. Visgi Ekonomikos ministras V. Valainis pareiškė, kad, nors ir norėtų, nebūtų protinga pritarti opozicijos pasiūlymui, atsižvelgiant į riziką gauti baudas už nepagrįstą valstybės pagalbą.</p> | | |
| Lapkričio 20 d. | <p>Žurnalo „IR“ publikacija: „Rygos trąšų terminalo užkulisiai“. Vyriausybės koalicijos skilimas jau keletą mėnesių nėra paslaptis – „Žaliųjų ir valstiečių sąjungos“ ginčas su partneriais dėl Stambulo konvencijos matomas nuo rugsėjo. Tačiau žurnalistai sužinojo apie kitą nesutarimo punktą, kuris iki šiol nebuvo viešai žinomas. Pasirodo, jau rugpjūčio mėnesį vyriausybė slapta diskutavo, ar leisti atidaryti Rygos uosto trąšų terminalą, kuris buvo sustabdytas nuo Rusijos invazijos į Ukrainą, nes pagrindinis įmonės savininkas yra Dmitrijus Mazepinas, oligarchas, artimas Putinui, kuris nuo 2022 m. kovo mėn. yra įtrauktas į ES sankcijų sąrašą. Kundzinsaloje pastatytas Rygos trąšų terminalas turi du bendrasavininkius – 51 proc. akcijų priklauso Rusijos milijardieriui ir trąšų magnatui D. Mazepinui, kurią šis valdo</p> | <p>Originali publikacija; nemokama versija.</p> | |

| | | | |
|-----------------|--|--|--|
| | <p>per Kipre registruotą bendrovę „Tammulogis Limited“, o mažumos partnerio „Riga Port Group“ nuosavybės grandinė siekia politikų Ainars Šlesers ir Andris Škele šeimų narius.</p> <p>Rugpjūčio mėnesį vyriausybė aptarė sankcijų išimties taikymą terminalui ir jo atidarymą, remdamasi Finansinės žvalgybos tarnybos parengtu pasiūlymu taip pat vyriausybės atstovų nuomonėmis apie jį. Nors vyriausybė nepritarė šiam sprendimui, du Žaliųjų ir valstiečių atstovai – Ekonomikos ministras Viktors Valainis ir Žemės ūkio ministras Armands Krauze – gynė terminalo darbo atnaujinimą.</p> | | |
| Lapkričio 20 d. | <p>LSM.lv: Kas vyksta su „Rail Baltica“? Projektavimo darbai vėluoja. Praėjusių metų gruodį Latvijos vyriausybė nurodė Transporto ministerijai iki šių metų kovo mėn. pateikti vyriausybei ataskaitą apie „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimo grafiką, tačiau praėjus daugiau nei šešiams mėnesiams, tai dar nepadaryta. Projektavimo darbai ir toliau smarkiai vėluoja, transporto ministro planas ištaisyti šią padėtį ir perduoti valdymą Europos geležinkelio linijoms (EDzL) nuo pavasario nebuvo įgyvendintas, vystytojai vis dar turi neatsakytų klausimų apie statybos projektus, todėl perspektyva užbaigti statybas 2030 m. tampa vis mažiau reali.</p> <p>Beveik prieš dvejus metus, 2023 m. gruodį, Evikos Siliņos vadovaujama vyriausybė patvirtino sutartį su maždaug 235 kilometrų ilgio pagrindinės linijos statytojais – bendrove „E.R.B. Rail JV PS“. Po pusantrų metų Transporto ministerija paskelbė, kad „duotas žalias šviesos signalas didelio masto statybos darbams“ pietinėje atkarpoje link Lietuvos sienos. Tačiau ilgą laiką nebuvo aišku kodėl šis žalias šviesos signalas nebuvo duotas iškart po to, kai buvo susitarta dėl rangovo. Kelios priežastys: 1) dėl nesugebėjimo laiku užbaigti projektavimo darbų, 2) vėluojančio žemės ekspropriacijos proceso, 3) planuoto projektavimo sutarties perdavimo EDzL ir papildomų finansų trūkumo esamų projektavimo darbų užbaigimui.</p> <p>Įdomi detalė, jog vasaros pabaigoje, institucijoms aptariant ataskaitos projektą, buvo svarstomos versijos, pagal kurias būtų sutrumpinti numatyti terminai visose srityse – nuo žemės ekspropriacijos ir statybos projekto peržiūros iki statybos darbų. Šių diskusijų metu padaryta išvada, kad projekte numatyti terminai yra nerealistiški – tai daroma tik tam, kad</p> | <p>https://www.lsm.lv/raksti/kas-notiek-latvija/raksti/20.11.2025-kas-notiek-ar-rail-baltica-valdibas-un-ministra-plani-neizpilditi-projektasanu-arvienkave-2030-gads-vel-nerealaks.a623041/?utm_source=lsm&utm_medium=knl-widget&utm_campaign=knl-widget</p> | |

| | | | |
|-----------------|---|--|--|
| | <p>projektas ir toliau galėtų būti paskelbtas baigtu iki 2030 m. pabaigos, ir net jei šio termino dar įmanoma laikytis, tai reikštų papildomas išlaidas. Tuo tarpu jau formuluojamas realistiškesnis „Rail Baltica“ pirmojo etapo užbaigimo terminas, kuris nėra nurodytas pavadinimu „Scenarijus 2030+“.</p> | | |
| Lapkričio 27 d. | <p>Latvija svarsto galimybę stabdyti reguliarius keleivių pervežimus į Rusiją ir Baltarusiją. Susisiekimo ministerija rengia Ministrų kabineto nutarimą dėl reguliarių transporto paslaugų sustabdymo į Rusiją ir Baltarusiją. Pasak susisiekimo ministro Ačio Švinkos, potvarkis bus pagrįstas saugumo sumetimais ir numatys galimybę persvarstyti sprendimą, jei situacija pasikeistų.</p> <p>Ministras pažymėjo, jog tokiu ministrų kabineto potvarkiu būtų stabdomi reguliarūs keleivių pervežimai autobusais į Rusiją ir Baltarusiją, atšaukiami galiojantys leidimai vežėjams arba atsisakoma juos atnaujinti. Ministras priminė, kad Latvijoje yra trijų rūšių keleivių pervežimai: nereguliarūs keleivių pervežimai (pagal užsakymą), reguliarūs keleivių pervežimai (pagal tvarkaraštį) ir nereguliarūs keleivių pervežimai tranzitu.</p> <p>A. Švinka taip pat pažymi, kad reikėtų atsižvelgti į tai, jog Lietuva šiuo metu aptarnauja 29 reguliarius tarptautinius keleivinius maršrutus autobusais į Rusiją ir Baltarusiją, o Estija aptarnauja tik tranzitinį eismą (daugiausia į Sankt Peterburgą). Ministras mano, kad norint, kad įvesti apribojimai turėtų ilgalaikį poveikį saugumo situacijai regione, svarbu, kad Baltijos valstybės ir Europos Sąjunga (ES) laikytųsi vieningo ir suderinto požiūrio į keleivių vežimo apribojimus.</p> <p>Nereguliarūs keleivių pervežimai į Rusiją ir Baltarusiją – tiek tiesioginiai, tiek tranzitiniai – Latvijoje uždrausti lapkričio pradžioje. Draudimas taikomas visiems vežėjams, nepriklausomai nuo jų juridinio statuso ar transporto priemonės registracijos šalies.</p> | <p>https://jauns.lv/raksts/zinas/684397-latvija-gatavojas-partraukt-regularos-pasazieru-parvadajumus-uz-krieviju-un-baltkrieviju#google_vignette</p> | |
| Lapkričio 27 d. | <p>Planas kitais metais sumažinti subsidijuojamus regioninius autobusų maršrutus apie 16 proc. sustabdytas. Transporto ministerijos planas kitais metais sumažinti valstybės subsidijuojamą regioninių autobusų tinklą apie 16 proc. šiuo metu yra sustabdytas, tikintis rasti papildomų lėšų biudžeto derybose. Tai lapkričio 27 d. susitikime su Latvijos keleivių</p> | <p>https://www.lsm.lv/raksts/zinas/ekonomika/27.11.2025-apturets-plans-nakamgad-par-aptuveni-16-</p> | |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | <p>vežēju asociācija pārišķē Keliu transporta direktorāts. Latvijas keleiviu vežēju asociācija teigē, kad vežējai patirs dar didesnius nuostolius, jei Transporta ministērija īgyvendins planā kitais metais sumažinti subsidiuojamų regioninių autobusų maršrutų tinklą apie 16 proc. arba 11 mln. kilometru. Kiekvienoje maršrutų tinklo dalyje planuojama sumažinti maršrutus arba maršrutų dalis, kurių pelningumas yra mažas ir keleiviu vežimo pajėgumas yra mažas. Asociācija apskaičiavo, kad šio tinklo sumažinimas galētų lemti 4,3 mln. eurų metinių pajamų nuostoliu ir 3,3 mln. autobusų keleiviu sumažėjimą per metus. Keliu transporta direktorato valdybos pirmininkas Janis Lapins paaiškino, kad šiuo metu planuojami autobusų maršrutų tinklo pakeitimai yra sustabdyti: „Iš tiesų, mes juos laikinai sustabdėme, nes matome, kad politinės partijos taip pat įtraukē šį klausimą į darbotvarkę. Tikiuosi, kad jos taip pat ieško tinkamo finansavimo, kad būtų užtikrintas visapusiškas maršrutų tinklas. Iki šiol maršrutų tinklas jau kainavo daugiau nei ankstesniais metais, t. y. 8 mln. eurų daugiau nei bazinis. Todėl žengiamo žingsnį atgal, kad neturētume kelis kartus keisti maršrutų tinklo, kad visuomenē turētų tikslų, aiškų maršrutų tinklo ateities planą. Laukiame biudžeto derybų rezultatu. Tada paaiškēs, kokį finansavimą skirs valstybē. Tačiau šiuo metu jau vyksta diskusijos, kad prie bazinio finansavimo galētų būtį pridēta šiek tiek pinigų“.</p> | <p>samazinat-doteto-regionalo-autobusu-marsrutu-tiklu.a624086/</p> | |
| <p>Kita ekonominiam bendradarbiavimui aktuali informacija</p> | | | |
| <p>Lapkričio 5 d.</p> | <p>Konkurencijos taryba skyrē „Maxima Latvija“ daugiau nei 1,8 mln. eurų baudą. Konkurencijos taryba skyrē mažmeninės prekybos įmonei „Maxima Latvija“ daugiau nei 1,8 mln. eurų baudą už nesąžiningą prekybą, patvirtino įmonės atstovē Liene Dupate-Ugule. Ji sakē, kad Konkurencijos tarybos sprendimas bus apskūstas. Pasak L. Dupate-Ugule, lapkričio 5 d., trečiadienį, „Maxima Latvija“ gavo Konkurencijos tarybos sprendimą, kuriame teigiama, kad bendrovē keliais atvejais nesutiko su tiekējų pasiūlytomis komercinėmis sąlygomis. Bendrovē nesutinka su tarybos išvadomis. „Pagal Latvijos įstatymus mažmeninės prekybos bendrovē turi teisę derētis dėl priimtinių komercinių sąlygų arba atsisakyti pirkti prekes, jei siūloma kaina yra nepriimtina“, – sakē L. Dupate-Ugule. „Maxima Latvija“ visada siekē užtikrinti mažas kainas klientams, o tai apima derybas su partneriais dėl komercinių sąlygų,</p> | <p>https://www.tvnet.lv/8356273/kp-piespriez-vairak-neka-1-8-miljonu-eiro-sodu-maxima-latvija</p> | |

| | | | |
|-----------------|---|--|--|
| | <p>pabrėžė Dupate-Ugule. „Maxima Latvija“ bendradarbiauja su tiekėjais pagarbiai, tai patvirtina tiek vietiniai, tiek tarptautiniai bendrovės partneriai, pridūrė ji.</p> | | |
| Lapkričio 11 d. | <p>Karinės ir žemės ūkio įmonės taip pat galės gauti <i>Altum</i> paskolas su kapitalo nuolaidomis. Lapkričio 11 d., Ministrų Kabinetas nusprendė išplėsti paskolų su kapitalo nuolaidomis iš plėtros finansų institucijos „Altum“ gavėjų ratą – nuo šiol jas taip pat galės gauti karinės ir žemės ūkio sričių įmonės. Reglamento aiškinamajame memorandume teigiama, kad siekiama toliau remti didelius investicinius projektus, tuo pačiu išplečiant paramą investicijoms, susijusioms su pirminiu žemės ūkio gamybos procesu, ir investiciniams projektams kariniame sektoriuje. Jos turi būti gavusios Krašto apsaugos ministerijos nuomonę dėl karinio projekto atitikties esminiams saugumo interesams, susijusiems su ginklų, šaudmenų ir karinės įrangos gamyba, ir kuriems netaikoma komercinės veiklos parama. Ekonomikos ministerija paaiškino, kad gynybos projektai bus vertinami prioritetine tvarka, suteikiant jiems pirmenybę paramai, jei jie atitinka programos sąlygas. Ekonomikos ministerija pažymėjo, kad šiuo metu pirmojo, uždarojo ir trečiojo atrankos etapų metu perskirstoma 57,54 mln. eurų finansavimas. Bendras planuojamas programos finansavimas ketvirtajam ir vėlesniems atrankos etapams yra 67,04 mln. eurų. Paraiškos paramai gauti bus priimamos nuo šių metų lapkričio 20 d. iki 2026 m. vasario 20 d. Parama teikiama „Altum“ kaip paskola su kapitalo nuolaida, kai kapitalo nuolaida yra visiškas arba dalinis „Altum“ išduotos paskolos pagrindinės sumos sumažinimas, kuris taikomas, jei tenkinamos tam tikros sąlygos ar kriterijai. Komercinės įmonės, kurių investicijų projektai vertinami 10 mln. eurų ar daugiau, gali kreiptis dėl paramos pagal kapitalo nuolaidos paskolų programą, pagal kurią kapitalo nuolaidos paskola gali siekti iki 30 proc. investicijų projekto tinkamų išlaidų, bet neviršyti 10 mln. eurų. Planuojama, kad po šių reglamentų pakeitimų kasmet bus remiama nuo šešių iki dešimties komercinių subjektų, įskaitant vieną ar du projektus pirminio žemės ūkio sektoriuje ir vieną ar du projektus kariniame sektoriuje, kurie atitinka esminius saugumo interesus, susijusius su ginklų, šaudmenų ir karinės įrangos gamyba. Iki šiol pagal paramos programą buvo patvirtinti 28 investiciniai projektai. Bendra investicinių projektų suma yra 736,7 mln. EUR, o kapitalo nuolaida – 186,5 mln. EUR.</p> | <p>https://www.lsm.lv/ra-ksts/zinas/ekonomika/11.11.2025-altum-aizdevumus-ar-kapitala-atlaidi-vares-sanemt-ari-militari-un-lauksaimniecibas-uznemumi.a621977/</p> | |

| | | | |
|-----------------|---|---|--|
| | Tikimasi, kad projektai padidins eksportą mažiausiai 429,7 mln. EUR per metus, sukurs 1 345 naujas gerai apmokamas darbo vietas ir pritrauks mažiausiai 18,9 mln. EUR investicijų į mokslinius tyrimus ir plėtrą. | | |
| Lapkričio 24 d. | <p>„SmartLynx Airlines“ sustabdė veiklą. Latvijoje įsikūrusi aviakompanija „SmartLynx Airlines“ lapkričio 24 d. sustabdė veiklą. Sprendimas priimtas įvertinus bendrovės finansinę padėtį ir ilgalaikes perspektyvas. „SmartLynx“ Latvijoje turi apie 380 darbuotojų.</p> <p>Olandijos „Stichting Break Point Distressed Assets Management“ šiuo metu valdo 90 proc. „SmartLynx Airlines“ akcijų, o įmonės generalinis direktorius Edvinas Demenius ir oro linijų valdybos narys Mindaugas Kazakevičius – po 5 proc. Anksčiau vienintelis įmonės savininkas buvo „Smart Aviation Holding“, priklausanti „Avia Solutions Group“, kurios faktinis savininkas – Gediminas Žiemelis.</p> | https://www.delfi.lv/bizness/37264250/biznesa_vida/120096331/smartlynx-airlines-partrauc-darbibu | |

Parengė: *Vilius Arlauskas*
 Trečiasis sekretorius
 Tel.: +371 67350752
 Mob.: +371 26190198
 El. paštas: vilius.arlauskas@urm.lt