

LAIMĖJIMAI. Strateginė šalies įmonė dirbo pelningai net ir gerokai sumažėjus krovinių srautui ir pajamoms

Geležinkeliai išlaikė sunkmečio egzaminą

Bendrovė „Lietuvos geležinkeliai“ praėjusiais metais sugebėjo ne tik užlopyti pusės milijardo litų skylę, bet ir uždirbti pelno.

Egidijus SALADŽIUS

Ar įmanoma dirbti pelningai sunkmečiu, kai pajamos ir darbų apimtis drastiškai mažėja, o valstybės pagalbos sulaukti beviltingai?

„Lietuvos geležinkeliai“ 2009 metais įrodė, kad galima. Įmonė atlaikė krizės iššūkius. Ir ne tik – uždirbta 15 mln. litų pelno.

Geriau būti realistams

Pasak įmonės generalinio direktoriaus pavaduotojo Alberto Šimėno, jau praėjusių metų sausį buvo sumodeliuotas bendrovės darbas krizės sąlygomis.

„Svarbiausia buvo tiksliai numatyti jos poveikį, nes padarius klaidą visi tolesni veiksmai irgi būtų su paklaida.

Dėl pajamų sumažėjimo ir papildomų išlaidų atsiradimo prognozavome, kad 2009-aisiais sudarys 530 milijonų litų skylę, kurią privalome užlopyti.

O tai – trečdalis įmonės apyvartos.

„Lietuvos geležinkeliai“ galėtų gabenti mažiausiai du kartus daugiau krovinių, bet tiek perkrauti nesugeba Klaipėdos uostas.

Beje, iš daugiau nei pusės milijardo skylės beveik penktadalis buvo tiesiogiai susiję su įmokų į valstybės biudžetą padidėjimu (teko mokėti 2008 metų dividendus), nors iš jo gauta daug mažiau (sumenko ES remiamų investicinių projektų kofinansavimas ir nuostolingų keleivių gabenimo finansavimas)“, – sakė A.Šimėnas.

Galėjo lengvai išsisukti

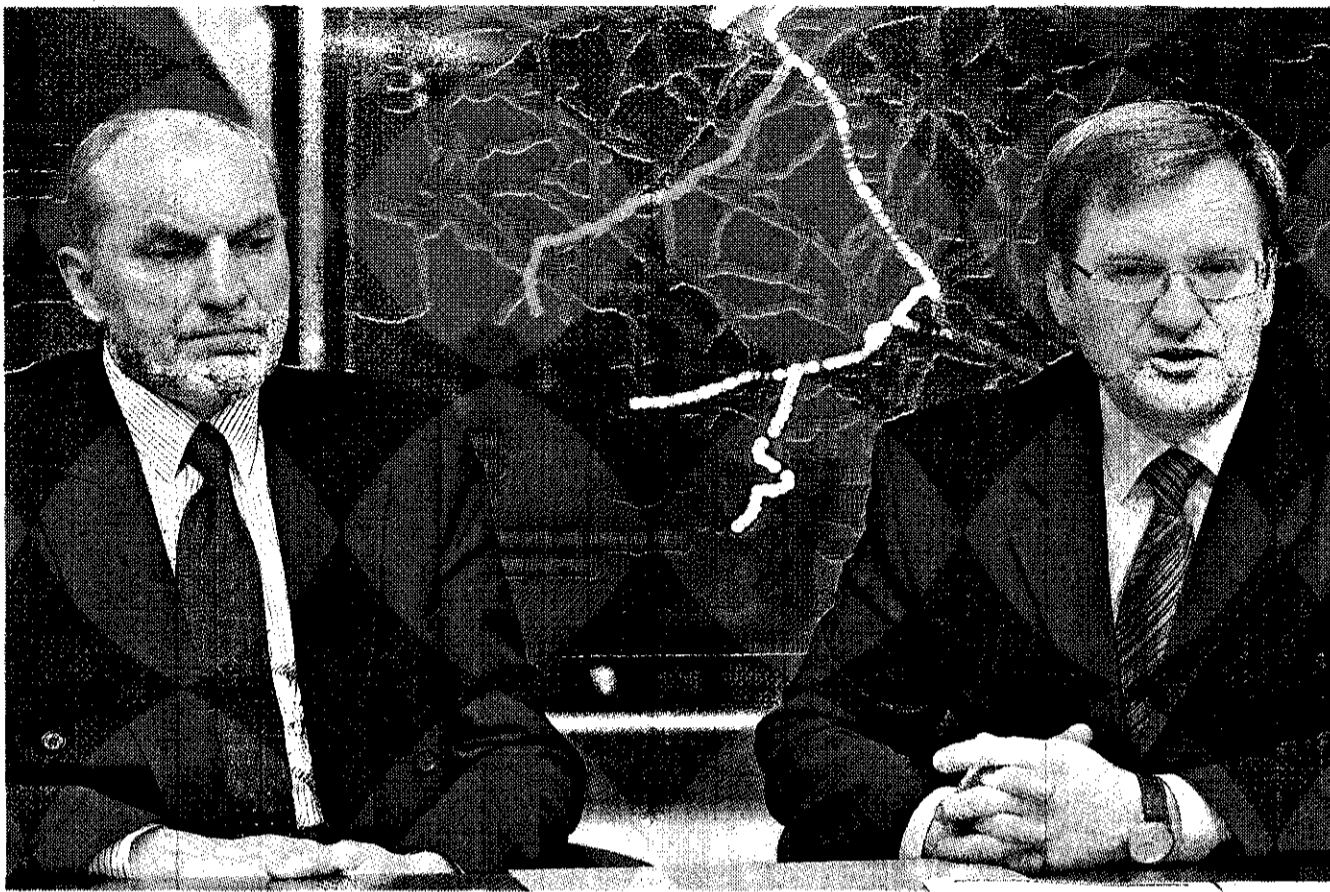
Pasak „Lietuvos geležinkelių“ generalinio direktoriaus Stasio Daildkos, buvo kur kas paprasčiau išiešti nei savo pajėgoms lopyti beatsiveriančias skylės. Pavyzdžiui, atleisti 20 proc. darbuotojų, atsisakyti nuostolingų keleivių vežimo, atsisakyti net ir ES remiamų investicinių projektų.

„Dabartinėmis sąlygomis tai būtų buvusi savizudybė. Todėl dėl teigiamo finansinio balanso tikrai negalėjome aukoti savo potencialo ir ateities.

Be to, tokie veiksmai būtų turėję ilgalaikių neigiamų pasekmių visai valstybei“, – sakė įmonės vadovas.

Pirmiausia teko pasitarti su bendrovės darbuotojais, kurių yra per 10 tūkstančių. Profesi- nių sąjungų atstovams buvo užduotas klausimas: ar atleisti da- lių žmonių, ar mažinti atlyginimus? Pasirinktas pastarasis va- riantas.

Iki 2009-ųjų visi darbuotojai gaudavo nuolatine ir kintamąją



V.Ščiavinsko nuotr.

„Lietuvos geležin- kelių“ vadovas S.Dailydka (dešinėje) ir jo pavaduo- tojas A.Šimėnas ti- kisi, kad baisiausia krizė jau įveikta.

atlyginimo dalis. Pastaroji, pri- klausanti nuo įmonės pasiektų rezultatų, didžiąją dalį žmonių siekė 50 procentų viso atlygi- nimo.

Kaip sakė S.Dailydka, su dar- buotojais buvo sutarta sumažinti kintamąją dalį. Juolab ir dar- bo kai kam pernai buvo mažiau.

Vien dėl to „Lietuvos geležin- keliai“ sutaupė apie 120 milijonų litų.

Nepaisant sumažėjusių algų, jos liko beveik puse tūkstančio litų didesnės nei šalies vidurkis: pernai vidutinis „Lietuvos gele- žinkelių“ darbuotojo atlyginimas siekė 2496 litus.

Teke apkarpyti investicijas

„Tačiau vien tokiu būdu tau- pydami nebūtume toli nuvažia- vę. Teko apkarpyti vidines įmo- nės investicijas.

Iš savo lėšų pernai neinvesta- vome apie 90 mln. litų, kuriuos buvome numatę skirti įmonei at- naujinti.

Einamosios išlaidos (adminis- ravimui, degalams, remontams, medžiagoms) buvo sumažintos 230 mln. litų“, – pasakojo S.Dai- lydka.

Bendrovei labai pagelbėjo nau- ji ir suremontuoti lokomotyvai, sunaudojantys daug mažiau degalų, tačiau galintys tempti ge- rokai ilgesnius ir sunkesnius są- status.

Svarbiausiems infrastruktūros projektams finansuoti paimta 50 mln. litų paskola.

Apyvartinių lėšų trūkumui padengti iš SEB banko buvo gautas overdraftas (iki 70 mln. Lt).

Sulaukė arbitražo smūgio

Anot „Lietuvos geležinkelių“ generalinio direktoriaus, smar- kiai susiveržus diržus jau antra- jį 2009-ųjų pusmetį atsirado pir- mosios prašvaistės: ėmė siekti tiek atsigausti krovinių rinka, įmonė jau pradėjo dirbti pelningai.

Bet metų pabaigoje sulaukta dar vieno smūgio: arbitražo teis- mas iš dalies patenkino „Mažeik- kių naftos“ (šiuo metu – „Orlen Lietuva“) ieškinį, tiksliai vietoj prašomos pusės milijardo sumos

priteisė sumokėti 65 mln. litų.

„Ta sutartis su „Mažeikių nafta“ mums buvo tarsi akmuo po kaklu nuo pat jos sudarymo 1999 metais.

Pasirodė, kad jos nuostatas galima interpretuoti taip, kad jų krovinius privalėjome gaben- ti ne tik už savikainą, bet ir nuo- stolingai.

Gerai, kad pavyko nutraukti geležinkeliams labai nepalankią sutartį ir pasirašyti naują, bet naftininkai sugebėjo išsireika- lautti nemažai pinigų.

Tie 65 milijonai litų mums bu- vo rimtas papildomas finansinis smūgis.

Arbitražo sprendimas suma- žino praėjusių metų pelną 65 mi- lijonais litų ir todėl jis sumažė- jo iki 15 mln. litų“, – pripažino S.Dailydka.

„Palyginti su itin sėkmingais 2008 metais, kai gavome 110 mi- lijonų litų pelno, pernai realiai jis buvo mažesnis tik apie 30 mln. litų, jei neskaiciuotume arbitražo priteistos sumos.

Kažin ar Lietuvoje daug įmo- nių, kurios sunkmečiu, kai apy- varta sumažėja daugiau kaip ketvirtadaliu, sugebėjo gauti pa- našų pelną kaip ir anksčiau? Krizės įveikimo planas pasi- teisino – bendrovė krizės metais neturėjo ir šiuo metu neturi prad- elstų finansinių mokėjimų vers- lo partneriams, rangovams, sa- vo darbuotojams, valstybei.

Bendrovė išsaugojo gamybini- ų potencialą bei darbuotojus ir ne- sukėlė problemų valstybei“, – kalbėjo „Lietuvos geležinkelių“ generalinio direktoriaus pava- duotojas A.Šimėnas.

Uostas nesuspėja

S.Dailydkos teigimu, „Lietu- vos geležinkeliai“ su turimais lo- komotyvais ir vagonais galėtų gabenti du kartus daugiau krovi- nių, tačiau yra viena bėda – nėra kur jų vežti.

Mat bendrovė nuolat atnauji- na riedmenis, pasienio stoties, ku- ria logistikos centrus, investuoja į infrastruktūrą, tuo tarpu Klai- pėdos uostas kartu su ja nesu- spėja žengti koja kojon.

Mokesčių atsailgė nemažai

Statistikos departamento duomenimis, per 2009 me- tus „Lietuvos geležinkeliai“ vežė 42,7 mln. tonų krovi- nių – 22,4 procento mažiau negu 2008 metais.

Įmonės pelnas – apie 15 mln. litų. 2008-aisiais, klestėjimo metais, mokesčių valstybei sumokėta 318 mln. Lt, o 2009-aisiais – 310 mln. litų.

Pavyzdžiui, jau ne pirmą sa- vaičių uostamiestyje stovi iki ke- turiošios sąstatų su naftos produ- ktais. Paprasčiausiai nėra termi- nalo, kuris galėtų ją priimti ir perkrauti.

„Naftos Klaipėdoje galima per- krauti 8 mln. tonų per metus, o Latvijoje – 20 mln. tonų.

Baltarusiai šiemet metams siū- lė perkrauti 5–6 mln. tonų tra- šų, bet klaipėdiečiai sutiko pri- imti tik 3,6 mln. tonų.

Grūdų mes galime perkrauti vos milijoną tonų, o latvių pajė- gumai – per 15 mln. tonų.

Apie akmens anglis neverta ir kalbėti: Klaipėdoje jų niekas nekrauna, o Latvijos uostų pajė- gumai – daugiau nei 20 mln. to- nų“, – stebėjosi S.Dailydka.

Pasak jo, kaip tik šiuo metu yra galimybė gauti didžiulį už- sakymą iš Rusijos – pervežti apie 10 mln. tonų grūdų.

Deja, Klaipėdos uostas su šiuo kroviniu susitvarkyti nėra iš tolo nepajėgus.

Gabenant keleivius patiriami nuostoliai vis mažėja. Mat daug investuota į naujus lokomotyvus, savaeigės motrises.

„Būtina uosto plėtra, kitaip uždusime ir mes, ir jie“, – aiški- no S.Dailydka.

Nuostoliai jau mažėja

Tuo tarpu visuomenei labiau- siai matoma „Lietuvos geležinke- lių“ veiklos sritis – keleivių gabe- nimas pačiai įmonei kol kas vie- nas didžiausių galvos skausmų. Juolab kad nei valstybė, nei sa-

vivaldybės neketina kompensuoti nuostolių už šią veiklą, nors kai užsimenama apie maršrutų ap- karpymą, stoja piestu.

„Teikiame socialinę, netgi eko- loginę paslaugą – juk traukinys gerokai draugiškesnė aplinkai transporto rūšis nei automobiliai ar autobusai.

Tačiau už ją sumokėti tikros- ios kainos niekas nenori“, – ap- gailestavo S.Dailydka.

Tiesa, vežant keleivius pati- riami nuostoliai vis mažėja. Mat buvo nemažai investuota į nau- jus lokomotyvus, savaeigės mot- rises.

„Skaiciavimai labai paprasti: D1 tipo pasenęs dyzelinis trau- kinys 100 kilometrų sunaudoja 250 litrų degalų, o motrised – vos 55 litrus.

Jei galėtume visą parką pa- keisti jomis, nuostoliai sumažė- tų perpus. Tačiau kol kas domi- nuoja pasenusi technika, o lėšų jai atnaujinti nepakanka“, – pa- sakojo S.Dailydka.

Negaili pagyrų Vyriausybei

Pristatydami 2009-ųjų rezul- tatus „Lietuvos geležinkelių“ va- dovai neslėpė, kad bendrovei iki krizės buvo paliktos laisvos ran- kos dirbti taip, kad ji būtų pajė- gi pati išsikaupti iš sudėtingos padėties.

Pasak S.Dailydkos, Vyriausybė pasiėmė išmintingai, nesimda- ma reformuoti AB „Lietuvos ge- ležinkeliai“ krizės akivaizdoje.

„Tai buvo protingas žingsnis. Vyriausybė susilaikė ir neneš- kojo papildomų bėdų, nes pradėjus iš peties reformuoti įmonę būtu- me sulaukė tikrai kitokių rezul- tatų“, – teigė „Lietuvos geležinke- lių“ vadovas.