2.

TRANZĪTS: IZAICINĀJUMI UN IESPĒJAS

Sergejs Gubins

Kopsavilkums

Latvijas tranzīta nozare ir nozīmīga Latvijas tautsaimniecības sastāvdaļa

2 mljrd. EUR

jeb

9%

no Latvijas kopējās pievienotās vērtības

83 000 strādājošo

jeb

9,3%

Latvijas darbaspēka

Latvijas dzelzceļš ir viens no Latvijas lielākajiem uzņēmumiem

2016. gadā dzelzceļa eksporta pakalpojumi nodrošināja

333 mlj. EUR

ienākumu, kas veido

7,8%

Latvijas pakalpojumu eksporta

2016. gadā nodokļos nomaksāti

95 mlj. EUR

veidojot

1,2%

kopējo valsts nodokļu ieņēmumu

2016. gadā nodarbināti

11 782 strādājošie

Nākotnes stratēģijas virzieni

Jaunu tirgu meklējumi:

Jaunais zīda ceļš (ar izeju uz Rietumeiropu, izmantojot savienojumu *Rail Baltica*)

Ziemeļu-Dienvidu koridora attīstība sadarbībā ar strauji augošo Indijas tirgu

Minerālmēslu tranzīta pārvadājumu paplašināšana

Dzelzceļa nozares konkurētspējas nostiprināšana un veicināšana:

Dzelzceļa tīkla elektrifikācija;

Meža un kokapstrādes produkcijas iekšzemes dzelzceļa pārvadājumu paplašināšanas iespēju izpēte;

Akcīzes nodokļa dzelzceļa nozarē izmantojamajai degvielai un naftas produktiem pārskatīšana.

Stiprās puses

Lielākais tranzīta sektors Baltijas valstīs

Liels augstas pievienotās vērtības tranzīta īpatsvars

Projekts *Rail Baltica* paver iespēju tirdzniecības ceļa attīstībai austrumu - rietumu virzienā

Zemākas izmaksas salīdzinājumā ar Krievijas maršrutiem

Iespējas

Tirdzniecība ar Ķīnu (Jaunais zīda ceļš)

Citi jauni tirdzniecības maršruti: Ziemeļu-Dienvidu koridors ar Indiju un augļu tranzīts no Centrālāzijas

Mēslošanas līdzekļu tranzīta attīstība

Vājās puses

Kravu pārvadājumi ir mazāk diversificēta salīdzinājumā ar Igauniju un Lietuvu

Zems iekšējo pārvadājumu (pasažieru un kravu) īpatsvars

Politiski saspīlētas attiecības ar lielāko tranzīta partneri - Krieviju

Izaicinājumi

Krievijas tranzīta pārvadājumu novirzīšana uz Krievijas ostām

Ogļu pieprasījuma samazinājums

Ievads

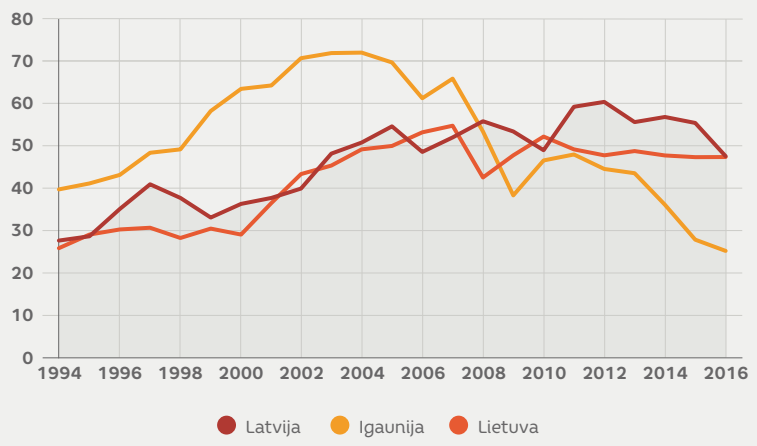
Tranzīts Latvijas teritorijā ir bijusi viena no nozīmīgākajām ekonomiskajām aktivitātēm gadsimtiem ilgi. Skandināvu vikingi kuģoja pa Daugavu ceļā uz Bizantijas impēriju, viduslaiku tirgoņi izveidoja Rīgu par ietekmīgu Hanzas savienības pilsētu, bet Rīgas osta kļuva par noslogotāko cariskās Krievijas ostu 20. gadsimta sākumā. Tam par pamatu vienmēr ir bijis Latvijas izšķirošais ģeogrāfiskais novietojums – tranzīta ceļā starp austrumiem un rietumiem. Tranzīta plūsmas strauji attīstījās 19. gadsimta beigās. To veicināja dzelzceļa līniju izbūve, kas savienoja Rīgu ar Krievijas Impērijas galvenajiem tirdzniecības centriem, sākot ar 1861. gadu. Pirmā dzelzceļa līnija Latvijas teritorijā tika uzbūvēta 1861. gadā starp Rīgu un Daugavpili.

Neskatoties uz vēsturi un dabiskajām ģeogrāfiskajām priekšrocībām, ideja par Latviju kā tranzīta tiltu pēdējos 25 gadus tikusi politiski apstrīdēta. Daži politiskie spēlētāji ir akcentējuši ekonomiskos ieguvumus, ko Latvijai sniedz tranzīta bizness ar Krieviju un ar citām bijušajām padomju republikām, tai pašā laikā oponenti uzsver attiecību ar *Rietumiem* nozīmību un norāda uz politiskajiem riskiem, kas saistīti ar ekonomisko saišu stiprināšanu ar *Austrumiem*.

Neskatoties uz šīm debatēm, tranzīta nozare aizvien ir Latvijas tautsaimniecības stūrakmens. Nenoliedzami, pateicoties Eiropas augošajam pieprasījumam pēc dabas resursiem un Krievijas bagātīgajam piedāvājumam, kā arī, pieaugot preču tirdzniecībai, dzelzceļa plūsmu apjoms Baltijas valstīs pieauga no 94 milj. tonnu 1994. gadā līdz 175 milj. tonnu 2005. gadā (skat. 2.1. att.). Tobrīd šķiet, Rīga bija gatava kļūt par reģionālo tirdzniecības un loģistikas centru – Baltijas Roterdamu.

Tomēr pēdējo desmit gadu laikā ir notikušas vērā ņemamas izmaiņas Krievijas tranzīta politikā attiecībā uz Baltijas valstīm, un dzelzceļa plūsmas apgrozījums no iepriekš minētā augstākā punkta ir krities par 30% - līdz 120 milj. tonnu 2016. gadā (skat. 2.1. att.). Iemesls meklējams tajā, ka pirms 15 gadiem Krievijas valdība, drīzāk politisku nekā ekonomisku motīvu vadīta, sāka būvēt jaunas lielas ostas Ustjlugā, Primorskā un Visockā, kas pakāpeniski aizvirzīja kravas plūsmas prom no Baltijas valstu ostām.

Dzelzceļa kravu pārvadājumu apgrozījums Baltijas valstīs, milj. t 2.1. attēls



Avots: Latvijas dzelzceļš, Latvijas, Igaunijas un Lietuvas statistikas pārvaldes.

Neskatoties uz to, transporta nozare vēl aizvien saglabā nozīmīgu vietu Latvijas ekonomikā. Tās īpatsvars ir 2 mljrd. EUR jeb 9% no kopējās Latvijas pievienotās vērtības, nozarē ir nodarbināti 83 tūkst. strādājošo jeb 9,3% Latvijas darbaspēka.

Viens no Latvijas ekonomikas nozīmīgākajiem spēlētājiem ir *Latvijas dzelzceļš*. 2016. gadā uzņēmumā strādāja 11 782 darbinieki, un dzelzceļa pakalpojumu eksports nodrošināja uzņēmumam 333 milj. EUR ienākumus, kas ir 7,8% no 4,2 mljrd. EUR jeb no visu Latvijas uzņēmumu pakalpojumu eksporta.[1] Lielākā daļa kravu – vairāk nekā 80% – tiek transportēta uz Latvijas jūras ostām Rīgā, Ventspilī un Liepājā. 2016. gadā kopējie ieņēmumi par jūras kravu pārvadājumu pakalpojumu eksportu sasniedza 405 milj. EUR, kas ir, rēķinot katru ienākošās kravas tonnu, 18 EUR tiešo ieņēmumu par tonnu. OECD aplēses liecina, ka transporta nozares ekonomiskais multiplikators ir 2,662, kas nozīmē, ka katrs 1 EUR, kas tiek iztērēts nozarē, rada papildus 2,662 EUR ieņēmumus tautsaimniecībā.[2] Turklāt jāpiemin, ka Latvijas dzelzceļš 2016. gadā samaksāja nodokļos 95 milj. EUR, kas veido 1,2% no kopējiem valsts nodokļu ieņēmumiem.

Dzelzceļš ir īpaši svarīgs Latvijas kravu pārvadājumu nozarei, ņemot vērā, ka 80% kopējo iekšzemes kravu pārvadājumu (tonnkilometru skaita ziņā) ir dzelzceļa pārvadājumi.[3] Tas ir krietni virs 18%, kas ir Eiropas Savienības (ES) dalībvalstu vidējais rādītājs. Vairāk nekā 85% no šiem dzelzceļa pārvadājumiem ir tranzīts.

Latvijas ģeogrāfiskais izvietojums starp ES un Krieviju, tās attīstītā dzelzceļa un ostu infrastruktūra, kā arī Krievijas un Eiropas tirgu pārzināšana vēl aizvien nodrošina Latvijai iespēju izmantot tranzīta tirdzniecības plūsmas ieguvumus. No vienas puses ES ir gan aktīva preču ražotāja, gan patērētāja – 2016. gadā ES ārējās tirdzniecības apjoms sasniedza 3,5 trilj. EUR, kas ir par 40% vairāk nekā 2007. gadā. No otras puses otrpus ES robežai nozīmīgs dabas resursu eksportētājs un Eiropas preču patērētājs joprojām ir Krievija – tirdzniecība ar Krieviju veido 5,5% kopējā ES ārējās tirdzniecības apjoma.[4] Turklāt Baltkrievija, tāpat kā tālākās (Centrālās) Āzijas valstis, pat Ķīna un Indija var veiksmīgi izmantot Latvijas tranzīta infrastruktūru, jo īpaši preču piegādei uz Ziemeļeiropu un no tās, kā arī kopš nesena laika – arī uz Rietumeiropu un no tās.

Šajā nodaļā tiek analizēta Latvijas tranzīta nozares nākotnes konkurētspēja. Pirmajā sadaļā ieskicētas nozares stiprās un vājās puses. Otrajā sadaļā tiek identificēti gan nākotnē sagaidāmie izaicinājumi, gan iespējas. Pamatojoties uz četru faktoru analīzi, trešajā sadaļā tiek definēta stratēģija, kas veicinās tranzīta nozares konkurētspēju nākotnē.

Stratēģijas izstrāde ir nepieciešama, jo Latvijai ir spēcīgi un spējīgi konkurenti tranzīta jomā. Gan Baltkrievija, gan Lietuva ir identificējušas un novērtējušas tranzīta nozares attīstības tendences, un spērušas nozīmīgus soļus, piemēram, izmantojot Jaunā zīda ceļa nākotnes priekšrocības. Tomēr Latvija vēl aizvien saglabā dabiskā ģeogrāfiskā novietojuma priekšrocību, kuras dēļ vikingi kuģoja pa Daugavu, bet Hanzas tirgotāji iekļāva Rīgu Hanzas savienībā. Tam būtu jākļūst par atspēriena punktu, lai turpinātu gūt panākumus tranzīta nozarē arī nākotnē.

[1] Latvijas Banka. 2017. Statistika. https://statdb.bank.lv.
[2] OECD. 2017. Input-Output Tables. http://stats.oecd.org.
[3] Eurostat dati par faktiskajām transporta plūsmām valsts iekšienē.
[4] Eiropas Komisijas Tirdzniecības ģenerāldirektorāts. 2017. Statistikas pārskats.

2.1. Latvijas tranzīta sektors: stiprās un vājās puses

Šajā sadaļā analizētas Latvijas tranzīta nozares stiprās un vājās puses, salīdzinot ar Igauniju un Lietuvu. Vispirms tiek analizēti pārvadājumu veidi, pēc tam – īsumā raksturotas preces, kas tiek transportētas cauri reģionam, un iezīmētas atsevišķu preču grupu nākotnes tendences, kā arī ietekme, ko atstāj Krievijas tranzīta pārorientēšanās uz Krievijas iekšējām ostām.

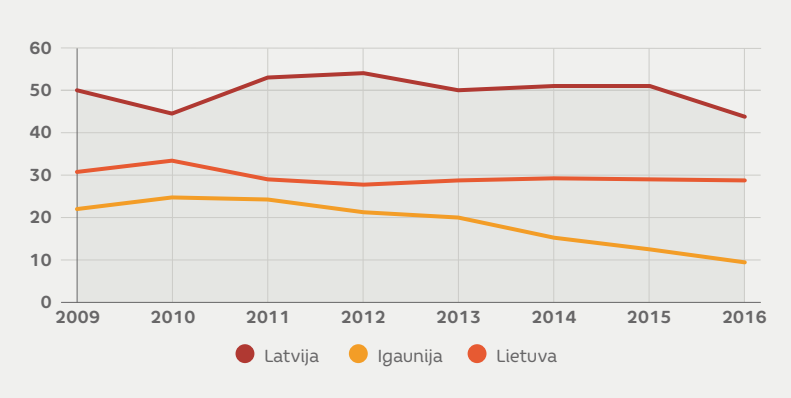
Transporta plūsmu salīdzinājums

Kravu struktūra Baltijas valstīs pēc pārvadājamo preču izcelsmes un to veidiem būtiski atšķiras. Latvija ir piesaistījusi daudz vairāk starptautisko kravu plūsmu, savukārt Latvijas kaimiņvalstīs ir lielākas iekšējās transportēšanas plūsmas – Lietuvā ir attīstīta naftas produktu un minerālmēslu, bet Igaunijā vietējā degslānekļa pārvadājumi. Lietuvas gadījumā pastāv arī ievērojams tranzīta satiksmes apjoms no Krievijas uz Kaļiņingradas eksklāvu.

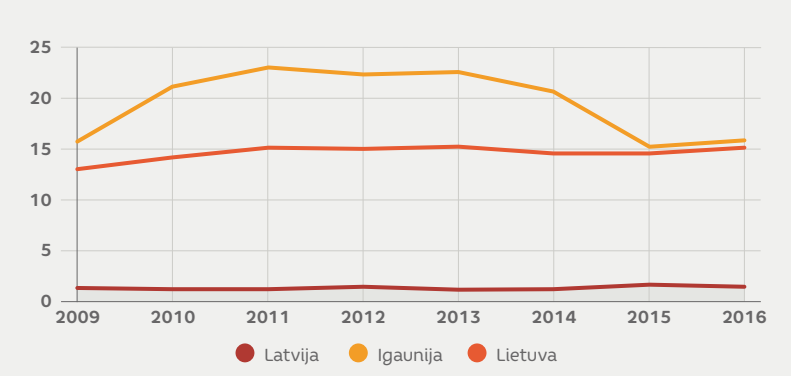
2.2. attēlā redzams Baltijas dzelzceļa uzņēmumu apgrozījums (miljonos tonnu), neskaitot iekšzemes pārvadājumus (kad gan sākumpunkts, gan galamērķis ir Igaunijā, Latvijā vai Lietuvā) un eksporta pārvadājumus (kad sākumpunkts ir Igaunijā, Latvijā vai Lietuvā, bet galamērķis – ārvalstīs). Apgrozījuma aplēses ietver tranzīta satiksmi (sākumpunkts ir ārvalstīs, galamērķis – vai nu vietējās jūras ostas (tranzīts ar augstu pievienoto vērtību), vai ārvalstīs (tranzīts ar zemu pievienoto vērtību)). Kopš 2012. gada Latvijā ir lielākas starptautiskā tranzīta plūsmas nekā Igaunijā un Lietuvā kopā.

Toties Latvijā, salīdzinot ar Baltijas kaimiņvalstīm, ir ievērojami mazāki iekšzemes dzelzceļa pārvadājumi. Ja Lietuvā un Igaunijā tie veido attiecīgi 1/3 un 2/3 no kopējā dzelzceļa kravu apgrozījuma, tad Latvijā tie ir mazāk nekā 5%. Igaunijas gadījumā

Starptautisko kravas pārvadājumu apjoms Baltijas valstīs 2009.-2016.gadā, milj. t 2.2. attēls



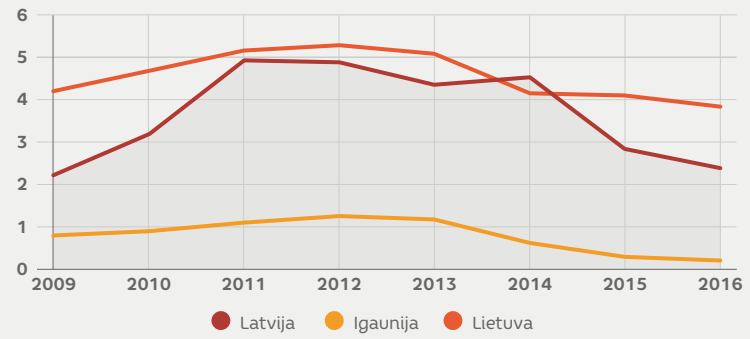
Iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoms Baltijas valstīs, milj. t 2.3. attēls



Avots: Latvijas, Igaunijas un Lietuvas statistikas pārvaldes.

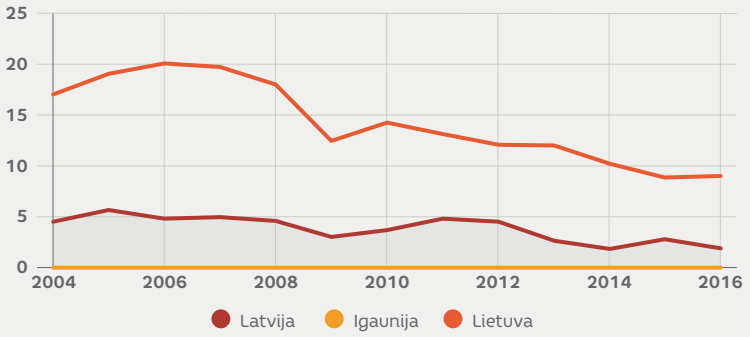
tas galvenokārt ir saistīts ar vietējo degslānekli, ko plaši izmanto elektroenerģijas un siltuma ražošanā un kas 2016. gadā veidoja pusi no Igaunijas degvielas patēriņa. Lietuvas vietējie kravas pārvadājumi galvenokārt sastāv no Mažeiķu naftas (puse no kopējiem iekšzemes pārvadājumiem) un minerālmēslojuma. Aptuveni 20% no vietējiem kravu pārvadājumiem ietver minerālmēslojums. 2.3. attēlā atspoguļoti iekšzemes kravu pārvadājumi Baltijas valstīs pēdējo gadu laikā.

Baltijas valstu eksporta dzelzceļa kravu apgrozījums, milj. t 2.4. attēls



Avots: Latvijas, Igaunijas un Lietuvas statistikas pārvaldes.

Zemas pievienotās vērtības dzelzceļa kravu tranzīta apjoms Baltijas valstīs, milj. t 2.5. attēls



Avots: Latvijas, Igaunijas un Lietuvas statistikas pārvaldes.

Eksports kā kopējā dzelzceļa kravu apgrozījuma daļa ir salīdzinoši neliels – 8% Lietuvā (2/3 no tā veido koksa ogles un naftas pārstrādes produkti), 5% Latvijā un mazāk nekā 1% Igaunijā (skat. 2.4. att.).

Baltijas valstīs pastāv divi dzelzceļa kravu tranzīta veidi:

- *zemas pievienotās vērtības tranzīts* ietver preču apriti caur valsti bez jebkādas kravas apstrādes, kam nepieciešama tikai sliežu ceļu infrastruktūra un lokomotīves;
- *augstas pievienotās vērtības tranzīts* uz ostām vai loģistikas centriem ietver kravas izkraušanu, uzglabāšanu, inventarizāciju un pārkraušanu.

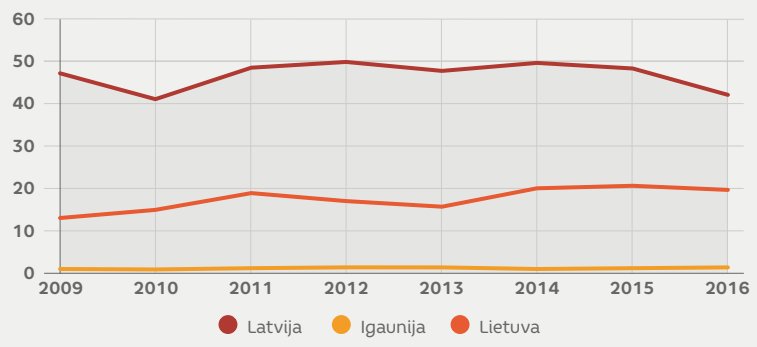
Augstas pievienotās vērtības tranzīta attīstība un izaugsme nodrošina vairāk ekonomisko ieguvumu nodarbinātības un nodokļu ieņēmumu un vispārējās ekonomiskās aktivitātes ziņā.

Lietuvā atšķirībā no pārējām divām Baltijas valstīm ir ievērojama zemas pievienotās vērtības tranzīta plūsma no Krievijas uz Kaļiņingradas anklāvu, kas robežojas ar Poliju un Lietuvu. Nesenais tranzīta plūsmas samazināšanās uz Kaļiņingradu atspoguļo Kaļiņingradas ostas apgrozījuma kritumu, kas laika periodā no 2013. līdz 2016. gadam samazinājies no 13,7 milj. t līdz 11,7 milj. t. Savukārt Igaunijā nemaz nav līdzīgas tranzīta plūsmas, bet Latvijā zemas pievienotās vērtības tranzīta īpatsvars ir neliels – aptuveni 5%. 2.5. attēlā redzama zemas pievienotās vērtības tranzīta dinamika Baltijas valstīs.

Nenoliedzami lielākais kravas pārvadājumu avots Latvijā ir augstas pievienotās vērtības tranzīts, kura lielākā daļa virzās caur Rīgas, Ventspils un Liepājas ostām. 2.6. attēlā redzams, ka Latvijas apgrozījums ir divas reizes lielāks nekā Lietuvā, savukārt Igaunija ir zaudējusi kravu tranzītu 2007. gadā pēc incidenta ar padomju karavīra pieminekļa pārvietošanu (Bronzas kareivis).

Šis lielais kravu pārvadājumu apjoms, kas veido 80% no Latvijas dzelzceļa kopējā apgrozījuma 2016. gadā, ir ļoti labvēlīgs Latvijas ekonomikai, taču tas var radīt problēmas nozarē gadījumā, ja Krievija turpina politiku, kas vērsta uz to, lai pārorientētu satiksmi prom no Baltijas valstīm virzienā uz Krievijas ostām. Salīdzinot trīs Baltijas valstis, Latvijā ir viszemākais satiksmes diversifikācijas līmenis, gandrīz nav vietējo dzelzceļa kravas pārvadājumu, ir niecīgs zemas pievienotās vērtības tranzīta un eksporta tranzīta pārvadājumu apjoms. Tādējādi Latvijas dzelzceļa tranzīta stiprā puse – tā starptautiskā konkurētspēja, piesaistot augstas pievienotās vērtības starptautisko pārvadājumu plūsmas - vienlaikus var izrādīties arī tā vājā puse.

Augstas pievienotās vērtības dzelzceļa kravu tranzīta un importa apjoms Baltijas valstīs, milj. t 2.6. attēls



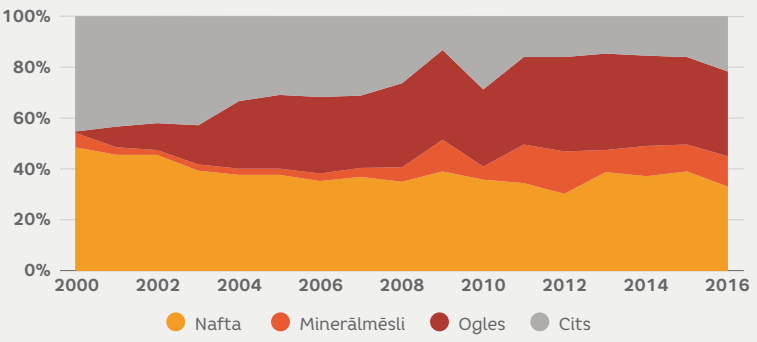
Avots: Latvijas, Igaunijas un Lietuvas statistikas pārvaldes.

Tranzīta preces

Latvijas dzelzceļa tīklā visbiežāk pārvadātās preces ir akmeņogles, nafta un minerālmēsli. 2.7. attēlā redzams, ka akmeņogļu īpatsvars dzelzceļa tranzīta plūsmā pēdējo 15 gadu laikā ir izaudzis no nulles līdz vairāk nekā 40%, tai pašā laikā naftas apjoms ir palicis nemainīgs. Pēdējo 10 gadu laikā minerālmēslu īpatsvars ir pieaudzis, ieņemot trešo vietu apgrozījumā. Citas kravas, piemēram, kokrūpniecības, metālapstrādes, labības produkti, kopā veido tikai 20% no kopējā apgrozījuma.

Latvijas tranzītā dominē dabas resursi (ogles un nafta) un ar tiem saistītās preces, piemēram, minerālmēsli. Nākamajā sadaļā analizēti ar ogļu un naftas tranzītu saistītie riski. Pastāv divu veidu iespējamās problēmas. Pirmkārt, dabas resursu plūsmu globālās attīstības tendences un, otrkārt, Krievijas tranzīta pārorientēšana uz savām ostām Baltijas jūrā.

Pa dzelzceļu pārvadāto kravu īpatsvars Latvijā pēdējo 15 gadu laikā 2.7. attēls



Avots: Latvijas Centrālā statistikas pārvalde.

Caur Baltijas valstu ostām pārvadājamo dabas resursu globālās tendences

Sadaļā tiek aplūkoti faktori, kas ietekmē Latvijas dzelzceļa tranzīta galveno preču piedāvājumu un pieprasījumu.

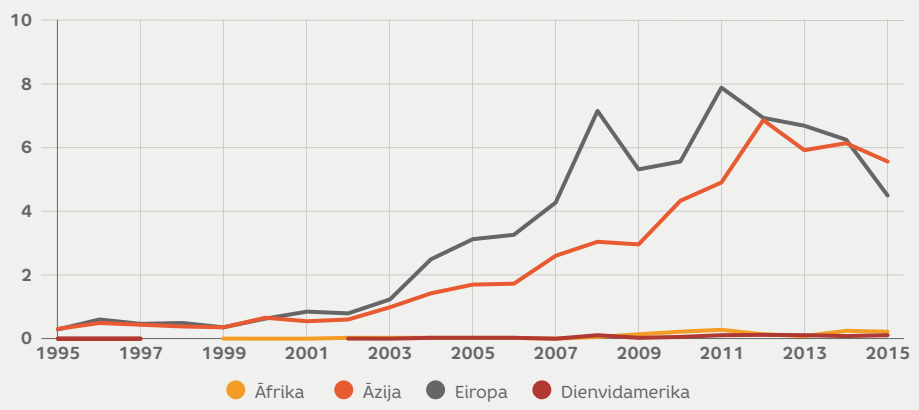
Ogles

Krievija ir vienīgais ogļu pārvadājumu avots Latvijā. Ogļu kravas tiek virzītas tālāk uz Rietumeiropas galamērķiem, caur jūras ostām Rīgā (80% kopējā ogļu pārvadājumu apjoma Latvijā 2016. gadā), Ventspilī (18%) un Liepājā (2%), turklāt visās trijās ostās ir specializētas ogļu pārkraušanas iekārtas.

Ogles, tāpat kā gāze un nafta ir galvenās Krievijas eksporta preces. 2015. gadā tās veidoja 3% jeb 10 mljrd. USD no kopējā Krievijas eksporta apjoma.

Krievijā ir ievērojams daudzums zināmo ogļu rezervju – aptuveni 193 mljrd. t. Kopējais ogļu ražošanas apjoms Krievijā 2016. gadā bija 390 milj. t, no kurām 155 milj. t tika eksportētas. 2.8. attēlā redzams kopējais ogļu apjoms naudas izteiksmē, ko Krievija kopš 1995. gada eksportējusi uz dažādām pasaules daļām. 2015. gadā pirmo reizi eksports uz Āziju pārsniedza eksporta apjomu uz Eiropu. Neskatoties uz to, Eiropas tirgus veido apmēram 40% jeb 64 milj. t visa Krievijas ogļu eksporta.

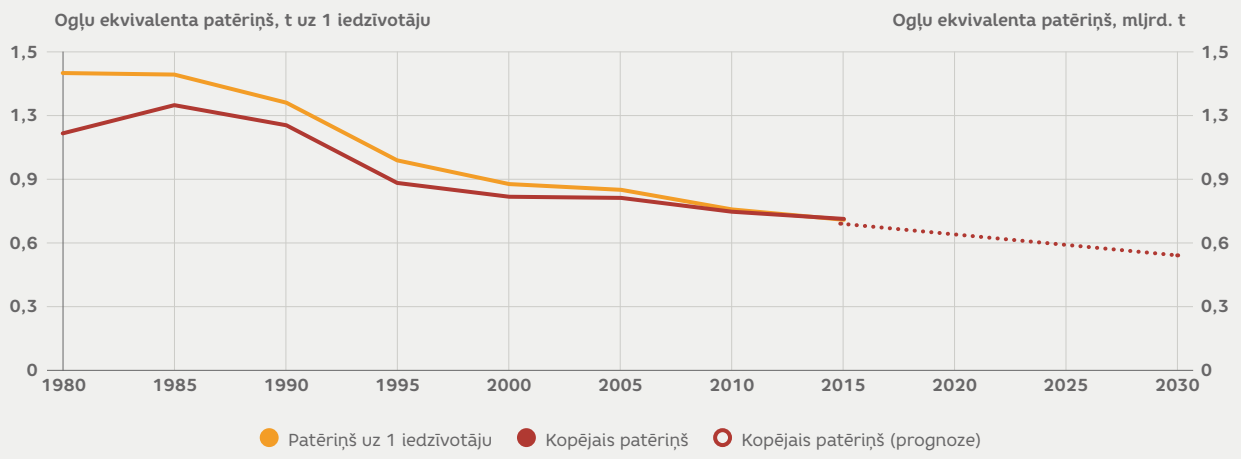
Krievijas ogļu eksports 1995.-2015.gadā, mljrd. USD 2.8. attēls



Avots: Masačūsetsas Tehnoloģiskā institūta Ekonomiskās kompleksitātes novērojumu centrs (*The Observatory of Economic Complexity*).

Neraugoties uz neseno ogļu patēriņa pieaugumu pasaulē, it īpaši Indijā un Ķīnā, ogles vēl aizvien ir „netīrs kurināmais, kura ietekme samazinās”[5]. Patiesi, 2.9. hattēlā redzams, ka ogļu patēriņš pēdējo 30 gadu laikā Eiropas OECD valstīs ir pakāpeniski samazinājies, jo ES ievieš aizvien stingrākus vides aizsardzības noteikumus. Tehnoloģijas oglekļa izmešu mazināšanai atmosfērā, kuru pielietošana varētu nodrošināt videi draudzīgāku un „tīrāku” ogļu ražošanu, joprojām ir pārmērīgi dārgas bez valsts subsīdijām, un daudzi izsaka šaubas, ka tādas jebkad tiks piešķirtas.[6]

Ogļu ekvivalenta patēriņš Eiropas OECD valstīs 2.9. attēls



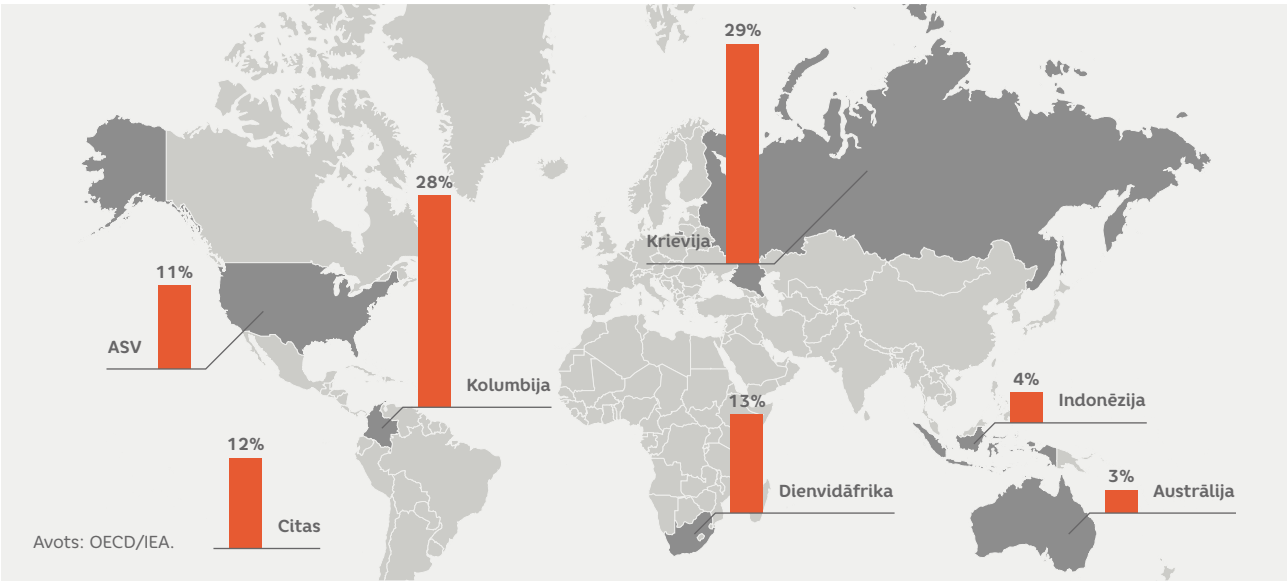
Avots: Starptautiskā Enerģētikas aģentūra (International Energy Agency).

Pašreizējās tendences Eiropā liecina, ka līdz 2030. gadam kopējais ogļu patēriņš samazināsies līdz 542 milj. t, no 692 milj. t 2015. gadā (par 10 milj. t gadā). Šī prognoze lielā mērā saskan ar OECD aplēsēm, kas paredz 62 milj. t samazinājumu laikposmā no 2015. gada līdz 2021. gadam jeb par aptuveni 10 milj. t gadā.[7] Tik tiešām – Lielbritānija, Francija, Portugāle, Somija un Austrija plāno samazināt ogļu patēriņu līdz nullei tuvāko 10 gadu laikā.

Krievija ir galvenais ogļu piegādātājs Eiropas tirgū, pārējie lielākie importētāji ir Kolumbija, Dienvidāfrika un ASV (skat. 2.10. att.). Pēdējo desmit gadu laikā aptuveni 30% ES ogļu importa nodrošinājusi Krievija. Akmeņogļu tirgus stabilitāte, kas saglabājusies laika gaitā, norāda uz to, ka iespējamās izmaiņas ogļu pieprasījumā neradīs ievērojamas tirgus daļu īpatsvara izmaiņas starp piegādātājiem. Tādējādi kopējais ogļu patēriņa kritums nākotnē visticamāk skars visus importētājus līdzīgā mērā.

[5] Clouse, C. 4 December 2016. Donald Trump supports clean coal – but does it have a future? The Guardian. https://www.theguardian.com/sustainable-business/2016/dec/04/trump-supports-clean-coal-but-does-it-really-have-a-future.
[6] Bloomberg View. 10 October 2016. ‘Clean coal’ is far from real. Bloomberg news. https://www.bloomberg.com/view/articles/2016-10-10/-clean-coal-is-far-from-real.
[7] OECD. 2016. The Medium-Term Coal Market Report 2016.

Akmeņogļu importētāju īpatsvars Rietumeiropas valstīs 2015. gadā, % 2.10. attēls



Avots: OECD/IEA.

Sākot no 2016. gada vidus, ogļu cena pasaulē ievērojami palielinājās; tam par iemeslu bija Ķīnas politiskais lēmums samazināt akmeņogļu ražošanu valstī un atbalstīt videi draudzīgākus enerģijas avotus. Tas izraisīja strauju cenu kāpumu pasaules tirgū (skat. 2.11. att.) un Krievijas tranzīta plūsmas pieaugumu, jo valsts, izmantojot tirgus situāciju, centās gūt peļņu, eksportējot pēc iespējas vairāk ogļu, pielietojot visas pieejamās jaudas. 2017. gada pirmā ceturkšņa dati liecina, ka caur Latvijas ostām pārvesto ogļu daudzums dotajā periodā palielinājās par 41,4% jeb līdz 5,78 milj. t, salīdzinot ar 4,09 milj. t 2016. gada pirmajā ceturksnī. Tomēr KPMG vidēja termiņa konsensus prognoze liecina, ka nākamo divu gadu laikā ogļu cena samazināsies par 40%.[8] Tā rezultātā, visticamāk, Krievijas ogļu pārvadājumi samazināsies vai atgriezīsies *normas robežās*.

***Premium* koksa ogļu cenas, USD/ t** 2.11. attēls

Avots: OECD/IEA.

Vidējā laika posmā un ilgtermiņā (2022.-2030.) Latvijas tranzīta plūsma, visticamāk, samazināsies par 0,3-0,2 milj. t gadā, ņemot vērā vispārējās ES ogļu patēriņa negatīvās tendences. Tas varētu izraisīt kritumu no 15,9 milj. tonnu 2016. gadā līdz 14,3 milj. tonnu 2022. gadā un līdz 12,3 milj. tonnu 2030. gadā, tas ir, samazinoties par 1,8% gadā.

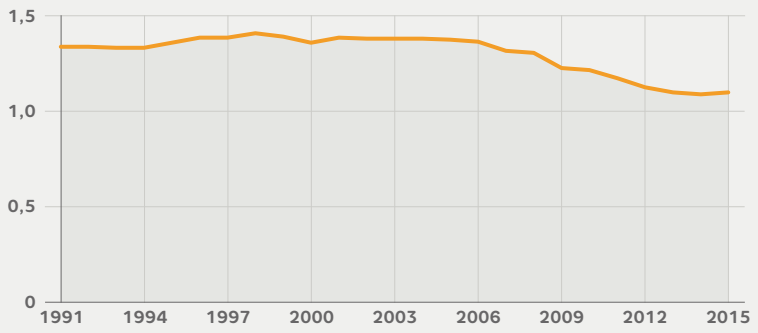
[8] KPMG. 2017. Coal prices and FX consensus forecasts June/July 2017.

Nafta

Paredzams, ka nākamo 20 gadu laikā naftas patēriņš pasaulē sekos globālās ekonomikas izaugsmes tendencēm, kas nozīmē pieaugumu par aptuveni 3,5% gadā, un enerģijas pieprasījuma palielināšanos par 30%.[9] Tomēr šī prognoze nav tiešā veidā attiecināma uz ES tirgu, kur kopš 2000. gada naftas patēriņš uz vienu iedzīvotāju pakāpeniski samazinājies par 2,5% gadā (skat. 2.12. att.). Pieņemot, ka šī tendence saglabāsies, kopējais ES patēriņš paliks pašreizējā līmenī, jo patēriņa samazināšanos uz vienu iedzīvotāju kompensēs neliels iedzīvotāju skaita pieaugums. Šī prognoze atbilst OPEC prognozei, kas liecina, ka naftas pieprasījums nākamo 25 gadu laikā saglabāsies pašreizējā līmenī.[10]

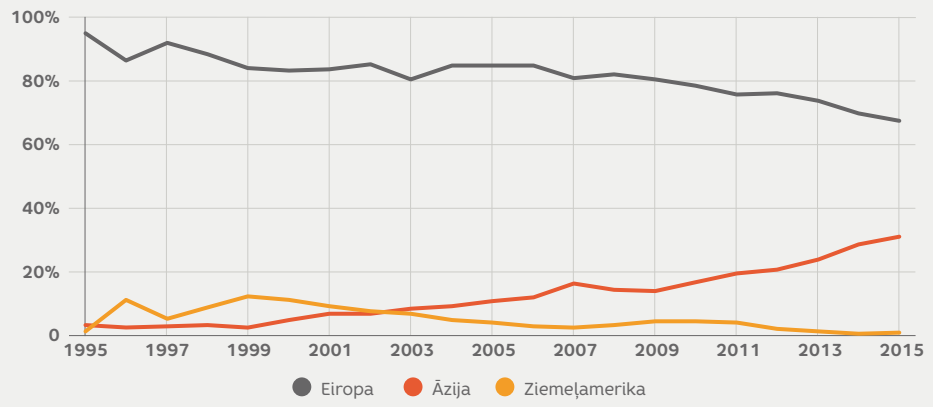
Latvijas galvenais naftas tranzīta avots ir Krievija. Nafta, gan jēlnafta, gan naftas pārstrādes produkti, ir Krievijas lielākā eksporta prece, kuras apjoms 2015. gadā sasniedza 147 mljrd. USD jeb 46% no Krievijas kopējā eksporta apjoma. 2016. gadā 229 milj. tonnu jeb 2/3 no visa Krievijas naftas eksporta nonāca Eiropas tirgū, savukārt 30% tika transportēti uz Āziju (skat. 2.13. att.). Eiropas valstis, kas ir galvenās Krievijas naftas importētājas, ir Nīderlande, Vācija, Polija un Lielbritānija.

ES naftas patēriņš uz vienu iedzīvotāju 1991.-2015.gadā, tūkst. t 2.12. attēls



Avots: ES komisijas enerģētikas nozares dati.

Krievijas naftas produktu eksporta sadalījums pasaulē 2.13. attēls

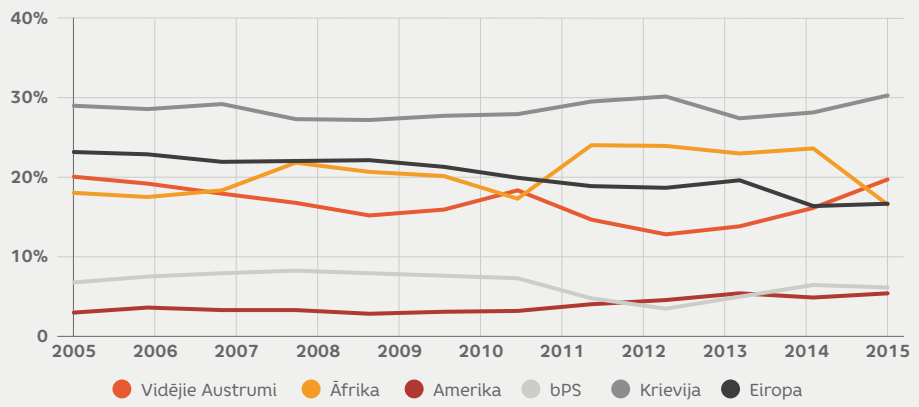


Avots: Masačūsetsas Tehnoloģiskā institūta Ekonomiskās kompleksitātes novērojumu centrs (The Observatory of Economic Complexity).

[9] BP Energy Outlook 2017. https://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/energy-economics/energy-outlook-2017/bp-energy-outlook-2017.pdf.
[10] World Oil Outlook 2016. http://www.opec.org/opec_web/static_files_project/media/downloads/publications/WOO%202016.pdf.

Kā redzams 2.14. attēlā, Krievijas īpatsvars ES naftas importā pēdējo 10 gadu laikā ir saglabājies 30% līmenī (tas ir svārstījies no 27% līdz 31%). Krievijas tirgus daļas stabilitāte liecina, ka visticamāk kopējais Krievijas naftas pārvadājumu apjoms saglabāsies nemainīgs arī nākotnē. Caurmērā caur Latvijas jūras ostām pārvadātās naftas apjoms pēdējo 16 gadu laikā ir bijis aptuveni 19 milj. tonnu jeb 10% no Krievijas naftas pārvadājumiem uz ES. Vidējā laika posmā un ilgtermiņā, neņemot vērā nozīmīgus politiskos faktorus, potenciālās tranzīta plūsmas, kas šķērso Latviju, varētu saglabāt apjomu, kas ir 18-20 milj. tonnu gadā.

ES importētās naftas īpatsvars (bPS – bijusī Padomju Savienība, izņemot Krieviju) 2.14. attēls



Avots: Eiropas Komisijas Enerģētikas ģenerāldirektorāts.

Krievijas jūras ostu izaugsme

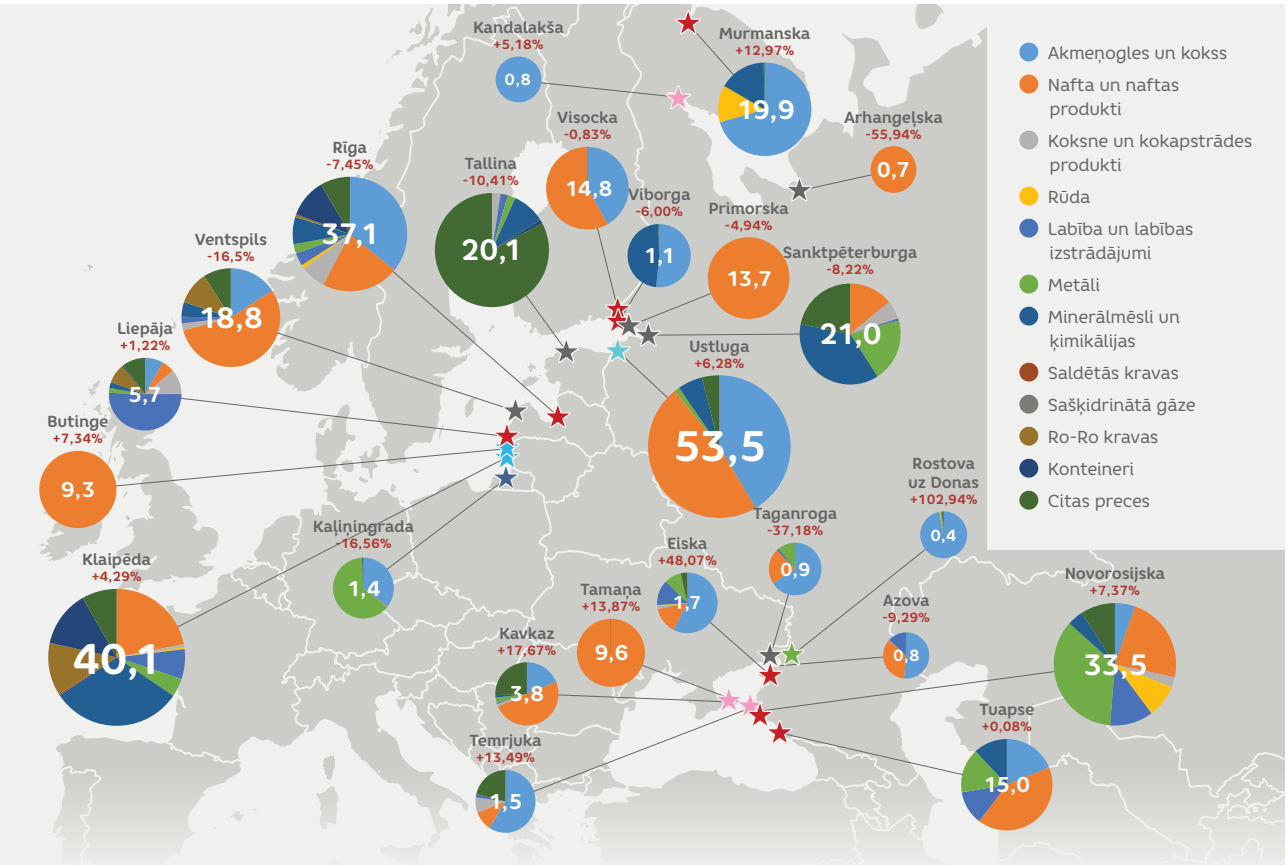
Galvenais Latvijas dzelzceļa tranzīta nozares izaicinājums ir Krievijas valdības politika, kuras mērķis ir pakāpeniski pārvirzīt kravu plūsmas no Latvijas ostām uz Krievijas jūras ostām. Tas ir drauds ilgākā laika posmā, jo Krievijas jūras ostu esošā jauda nepieļauj tūlītēju pārvadājumu maršruta maiņu. Tomēr nepārtraukti ieguldījumi iekārtu un telpu uzlabošanā ir svarīgs nākotnes tranzīta dinamikas indikators, it īpaši Krievijā, kur tranzīta tehniskā bāze daudzviet ir valsts īpašumā un tiešā vai netiešā veidā tiek atbalstīta no valdības līdzekļiem.

1. kartē redzams 2016. gadā uz lielākajām Krievijas jūras ostām pa dzelzceļu nogādāto kravu sadalījums pēc preču veidiem. Baltijas valstu diagrammas atspoguļo kopējo pārvadājumu apjomu.[11] Nafta, ogles, minerālmēslojums tiek piegādāti pa dzelzceļu, savukārt autotransports galvenokārt tiek izmantots lauksaimniecības preču, kokmateriālu un metālizstrādājumu pārvadājumiem.

[11] Nafta, ogles un minerālmēsli tiek piegādāti pa dzelzceļu. Konteineri un ro-ro (ritošās) kravas tiek piegādātas pa autoceļiem.

Kravu pārvadājumu sadalījums pēc preču kategorijām lielākajās Krievijas jūras ostās (dzelzceļa pārvadājumi) un Baltijas valstu jūras ostās (kopējie pārvadājumi) 2016. gadā

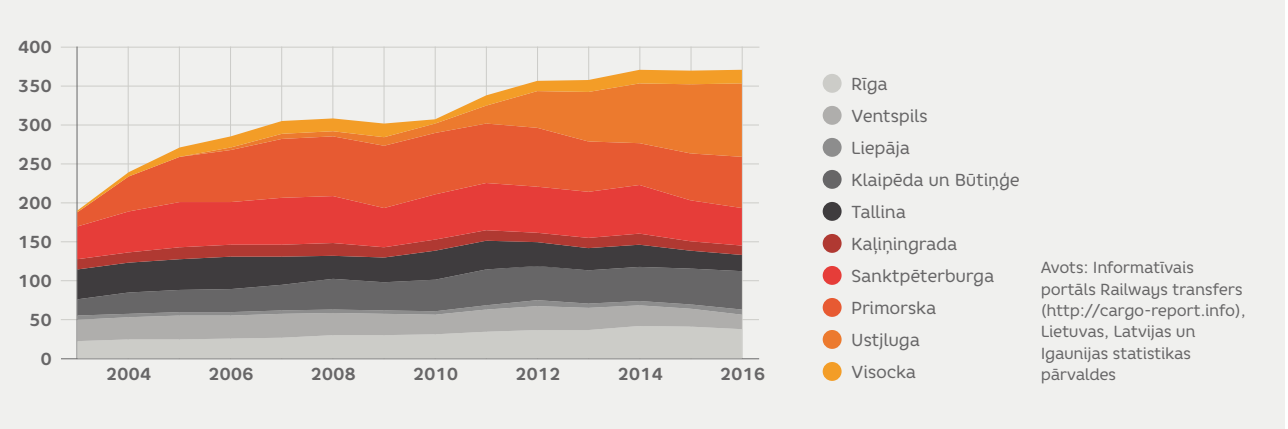
1. karte



Avots: Informatīvais portāls Railways transfers (http://cargo-report.info), Lietuvas, Latvijas un Igaunijas statistikas pārvaldes. Skaitļi baltā krāsā norāda apgrozījumu, milj. t.. Skaitļi sarkanā krāsā – izmaiņas, salīdzinot ar 2015. gada pārvadājumiem, procentos. Zvaigznīšu krāsa norāda uz atšķirīgiem procentuālās izaugsmes tempiem laika posmā no 2006. līdz 2016. gadam (pelēka: <0%, sarkana: 0% -50%, gaiši zila: 50% -100%, rozā: 100% -500%, zaļa: 500% -1000 %, tirkīza:> 2000%).

Baltijas valstu un Krievijas lielāko Baltijas jūras ostu apgrozījums 2003.-2016.gadā

2.15. attēls



2.15. attēlā redzams kopējais kravu apjoms, kas nogādāts Baltijas jūras ostās pa dzelzceļu, autoceļiem un cauruļvadiem. Pēdējo desmit gadu laikā Krievijas Baltijas jūras ostās apkalpoto kravu īpatsvars ir pieaudzis no 40% 2003. gadā līdz 64% 2016. gadā. Attiecīgi Baltijas valstu jūras ostu apgrozījuma īpatsvars ir krities gandrīz uz pusi – no 60% līdz 36%.

2.16. attēlā redzamās fotogrāfijas atspoguļo šo pārmaiņu dinamiku. No gandrīz neapdzīvotām vietām Ustjluga, Primorska un Visocka 15 gadu laikā ir pārvērtušās par nozīmīgiem transporta centriem.

Krievijas ostu Ustjlugas, Primorskas un Visockas pārvērtības pēdējo 15 gadu laikā 2.16. attēls

Primorska

2007

Bildes: http://infranews.ru/novosti/politika/3702-foto-s-vertoletnogo-obleta-porta-primorsk-sergeem-ivanovym/

2017

Bilde: sdelanounas.ru

Ustjluga

2004, 2006

Bilde: *ust-luga.ru*
http://investa.spb.ru/i/act_i/84/alexander_goloviznin_ust-luga_company.pdf

2017

Bildes: sdelanounas.ru

Visocka

2006

Bilde: https://www.ptmap.ru/transport/16/photos/95#_photo

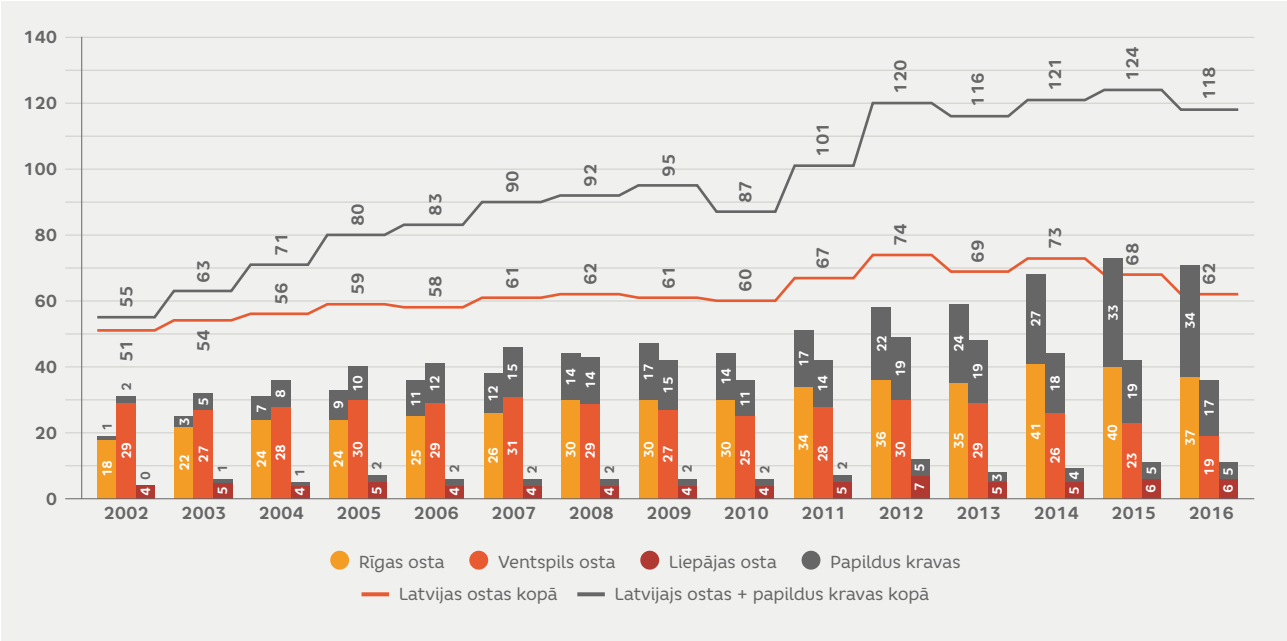
2017

Bilde: http://www.transstroy.ru/activity/projects/zheleznye-dorogi/kompleks-nefteproduktov-vysotsk.html

Tirdzniecības pārorientācija uz Krievijas ostām ir tiešā veidā ietekmējusi tranzīta plūsmu caur Latvijas ostām. Vislabāk to ilustrē hipotētiska projekcija (skat. 2.17 attēlu), kura iezīmē, kāds būtu kravas plūsmu apjoms Latvijas ostās, ja Krievija nebūtu uzbūvējusi Primorskas, Ustjlugas un Visockas ostas.

Prognozējamās kravas pārvadājumu plūsmas Latvijas ostās, ja Krievijā nebūtu uzbūvētas Primorskas, Ustjlugas un Visockas ostas, mlj. t

2.17. attēls



Nākamajā sadaļā tiek analizēts, kāda ir Krievijas tranzīta pārorientācijas ietekme uz atsevišķām galvenajām tranzīta precēm.

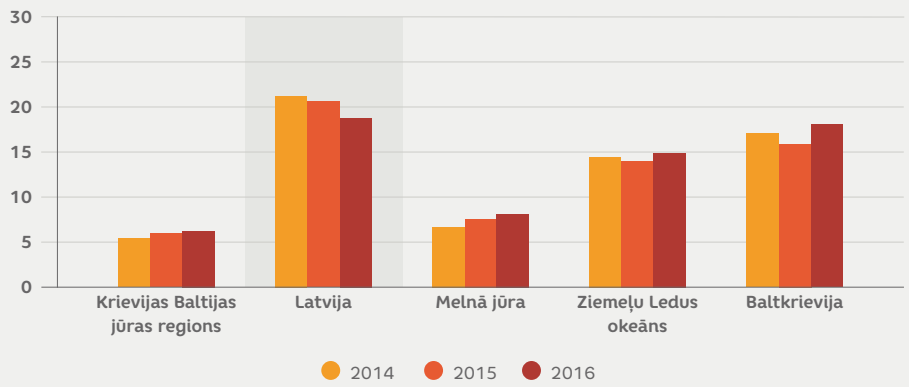
Ogles

Krievijas ogļu pārvadājumi galvenokārt notiek caur jūras ostām, lai gan Krievija eksportē akmeņogles arī pa dzelzceļu caur Baltkrieviju. 2.18. un 2.19. attēlā redzama galveno tranzīta plūsmu dinamika pēdējo gadu laikā, kas parāda, ka Latvija joprojām ir lielākā Krievijas ogļu tranzīta valsts ceļā uz Eiropu. Tomēr kopš 2012. gada, līdz ar Krievijas jūras ostu izaugsmi, skaidri ir parādījusies lejupslīdes tendence.

Divās Krievijas jūras ostās – Visockā un Ustjugā – ir ievērojams ogļu pārvadājumu apjoms. Visockas osta darbību uzsāka 1995. gadā. Līdz 2020. gadam paredzēts divkāršot tās jaudu no pašreizējiem 6 milj. tonnu līdz 12 milj. tonnu gadā.[13] Investīciju plāns paredz papildu dzelzceļa sliežu ceļu izbūvi un kravas izkraušanai paredzēto tehnisko iekārtu un telpu izbūvi. Investori nepārprotami norāda, ka viens no

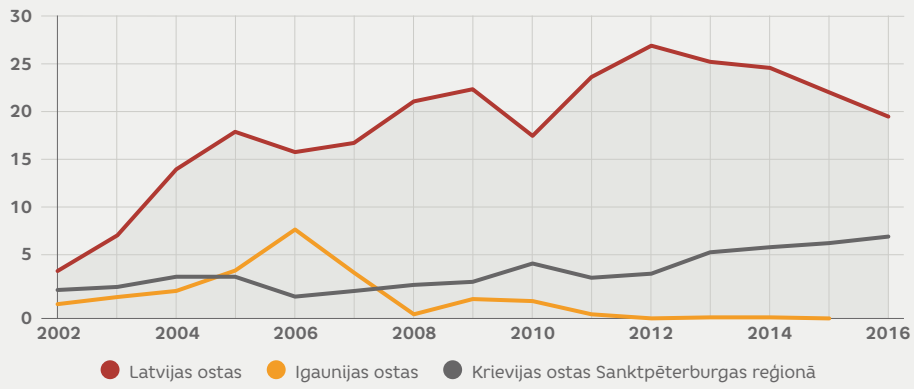
[13] Rossiyskiy ugol. 2017. https://www.rosugol.ru/news/articles.php?ELEMENT_ID=23076.

No Krievijas uz Eiropas tirgiem transportēto ogļu apjoms, milj. t 2.18. attēls



Avots: Informatīvais portāls Railways transfers (http://cargo-report.info).

Caur Baltijas valstu jūras ostām transportēto ogļu apjoms, milj. t 2.19. attēls



Avots: Latvijas Centrālā statistikas pārvalde, Eurostat, Krievijas Baltijas jūras ostu pārvalde.

papildu kravu avotiem būs ogles, kuras pašlaik tiek transportētas caur Rīgas jūras ostu. Ustjlugas ostā, kas atrodas Somu līcī, 30 km attālumā no Igaunijas robežas, 2016. gadā kopējais apgrozījums pārsniedza 93 milj. tonnu, no tiem 62 milj. tonnu tika piegādāts pa dzelzceļu. Laikā no 2017. gada janvāra līdz aprīlim ogļu tranzīts pieauga par 41%, bet vidējā termiņa plāns ir sasniegt 120-150 milj. tonnu apgrozījumu līdz 2025. gadam, ieskaitot līdz pat 90 milj. tonnu ogļu, kas tiks piegādātas pa dzelzceļu.

Tā kā pieprasījums pēc akmeņoglēm samazinās un Krievija arvien vairāk novirza kravas plūsmas uz savām ostām, tad nākamajos 10 gados ogļu īpatsvars Latvijas tranzīta pārvadājumos turpinās sarukt.

Nafta

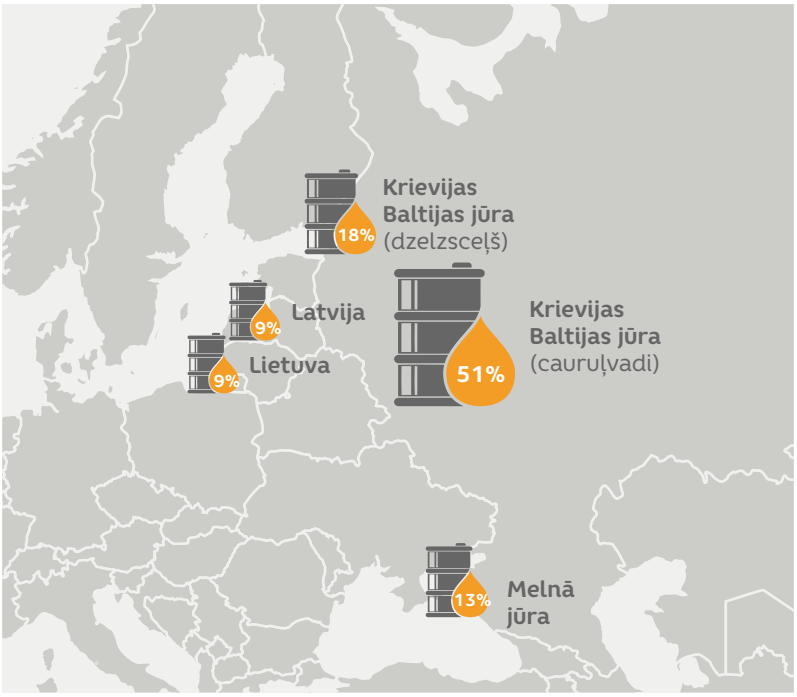
Krievija ir galvenais jēlnaftas un naftas pārstrādes produktu tranzīta avots Latvijā. Pēdējo 16 gadu laikā vidējais naftas pārvadājumu apjoms Latvijas jūras ostās bija aptuveni 19 milj. tonnu, kas atbilst aptuveni 10% no kopējiem Krievijas kravu pārvadājumiem uz ES (skat. 2.20. att.).

Naftas produkti veido lielu daļu Latvijas kopējās tranzīta plūsmas (apmēram 40% no kopējās tranzīta plūsmas jeb 20 milj. tonnu). Neraugoties uz Latvijas jūras ostu izdevīgo ģeogrāfisko atrašanās vietu un atbilstošo infrastruktūru, Krievijas valdība ir paziņojusi par plāniem mainīt naftas plūsmu tranzīta maršrutu, novirzot to uz Krievijas jūras ostām.

Tomēr pašreizējā tranzīta plūsma ir pārāk liela, lai to varētu novirzīt ātri un nekavējoties. Turklāt, pastāvot augstām naftas cenām, Krievija, iespējams, vēlētos izmantot Latvijas tranzīta jaudas kā rezerves transporta savienojumu, lai gūtu labumu no izdevīgiem tirgus apstākļiem, kā tas notika ogļu tirgū. Tajā pašā laikā, ja eksporta kravu plūsmu apjoms būs zems, Krievijas ostām visticamāk tiks dota priekšroka. Ilgtermiņā sagaidāmas lielākas tranzīta naftas plūsmu caur Latviju svārstības, kam būs raksturīgs lielāks tranzīta apjoms ziemas sezonā un salīdzinoši zems – vasarā.

Ustjluga, Primorska un Visocka ir lielākās naftas tranzīta jūras ostas, kas visdrīzāk būs ieguvējas Krievijas pārvadājumu maršrutu maiņas politikas rezultātā. Primorska specializējas vienīgi uz jēlnaftas un naftas pārstrādes produktu eksportu. Osta ir pieredzējusi ārkārtīgi strauju attīstību – tā tika uzbūvēta dažu gadu laikā galvenokārt valsts īpašumā esošā naftas uzņēmuma *Transneft* eksporta vajadzībām. Līdz 2025. gadam *Transneft* plāno palielināt pašreizējo naftas pārstrādes produktu transportēšanas jaudu no 14 milj. tonnu līdz 25 milj. tonnu.[14] Visocka salā izvietotais lielais *Lukoil* naftas termināls atrodas pāris kilometru attālumā no Visockas akmeņogļu termināļa. Naftas termināls sāka darboties 2004. gadā, tā jauda ir vairākkārt uzlabota, un šobrīd tas spēj apkalpot 12 milj. tonnu naftas, kas tiek piegādāta pa dzelzceļu, un 3 milj. tonnu – pa cauruļvadu. Tiek plānots, ka līdz 2018. gadam cauruļvada jauda būs 5 milj. tonnu.

Naftas produktu pārvadājumu īpatsvars caur Baltijas valstu un Krievijas jūras ostām Ziemeļu Ledus okeānā, Melnajā jūrā un Baltijas jūrā 2015. gadā 2.20. attēls



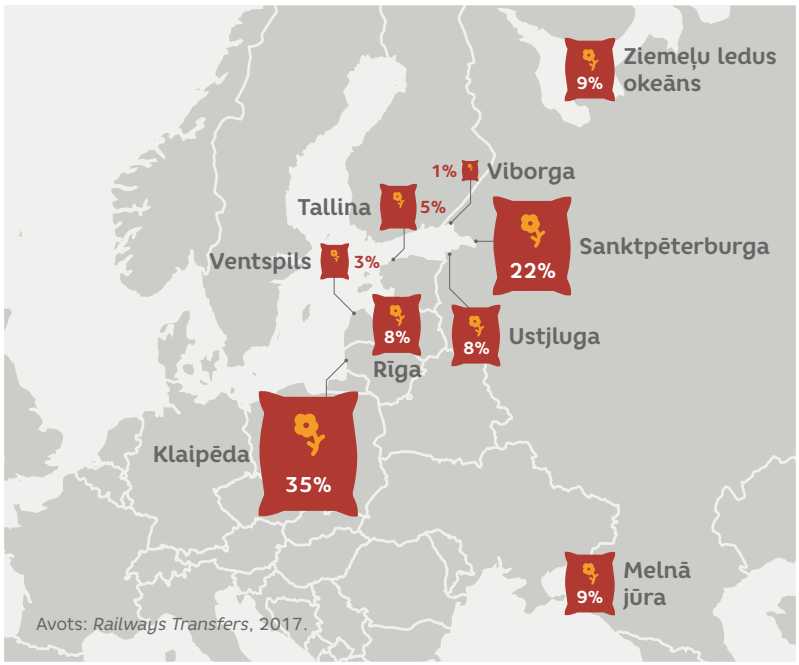
[14] Būvniecības laikā nafta no Primorskas ostas tiks daļēji novirzīta uz Ustjlugas ostu Baltijas jūrā un Novorosijskas ostu Melnajā jūrā (http://www.argus.ru/news/2017/20170328-crude-export/).

Visticamāk, Latvijas naftas pārvadājumi samazināsies, Krievijai novirzot visu pārvadājumu plūsmu uz savām jūras ostām. Tomēr Krievijas jūras ostu plānotā jaudas palielināšana tik un tā nebūs pietiekoša, lai pilnībā slēgtu pārvadājumus caur Latviju, lai gan kopējais pārvadājumu apjoms Latvijā līdz 2030. gadam samazināsies no 17 milj. tonnu līdz 6 milj. tonnu.

Minerālmēsli

2.21. attēlā redzams minerālmēslu tirdzniecības plūsmu sadalījums Baltijas jūras ostās un Krievijas Melnās jūras un Ziemeļu Ledus okeāna ostās. 2016. gadā Klaipēda ir lielākā jūras osta minerālmēslu apgrozījuma ziņā (12,3 milj. tonnu, no kuriem 92% sausais un 8% – šķidrais mēslojums). Šis lielais minerālmēslu apjoms Klaipēdā galvenokārt tiek ievests no Baltkrievijas. Krievija minerālmēslus galvenokārt eksportē caur savām Baltijas jūras ostām. Minerālmēslu apgrozījums Sanktpēterburgas un Ustjlugas ostās 2016. gadā bija attiecīgi 7,8 milj. t un 3 milj. t.

Minerālmēslu tranzīta sadalījums pēc apgrozījuma dažādās Baltijas jūras ostās un Krievijas Ziemeļu Ledus okeāna un Melnās jūras ostās 2.21. attēls



Avots: *Railways Transfers*, 2017.

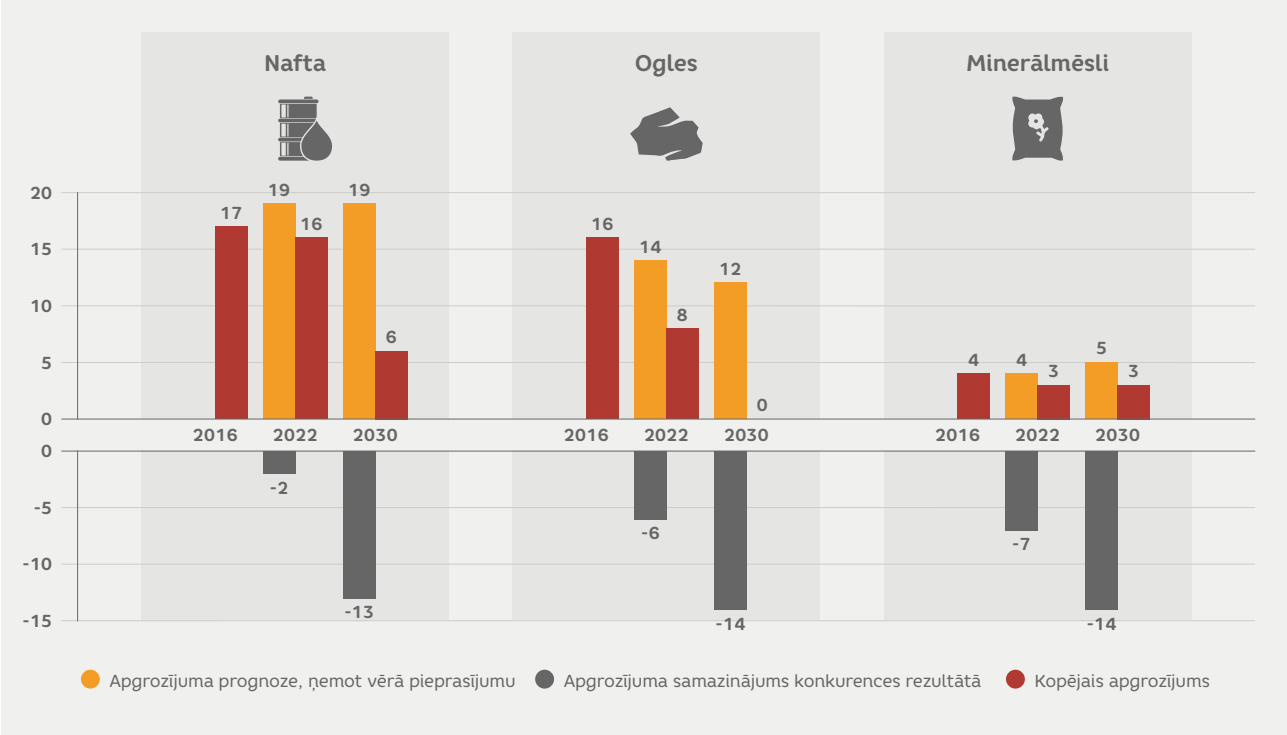
Sanktpēterburga ir lielākā jūras osta, kas apkalpo minerālmēslu kravas Krievijā, savukārt Klaipēda ir tranzīta osta Baltkrievijas minerālmēsliem. Primorskā plānots palielināt ostu kapacitāti un uzbūvēt jaunu termiņāli labībai, minerālmēslojumam un konteineriem, kura apgrozījuma jauda būs 15 milj. tonnu.[15] Plānotās investīcijas, ko vietējās varas iestādes apstiprinājušas 2017. gada martā, tiek lēstas 1,2 mljrd. EUR apmērā (pirmās būvniecības kārtas ieguldījums – 0,8 mljrd. EUR). Investīciju projekta laika grafiks paredz uzsākt būvniecību 2019. gadā, līdz 2022. gadam pabeigt pirmo posmu, līdz 2026. gadam – īstenot pēdējo posmu. Tiek prognozēts, ka Klaipēdas osta pieredzēs strauju Baltkrievijas minerālmēslu kravas plūsmas palielināšanos, tādēļ ostas piestātne, kas līdz šim tika atvēlēta saldēto kravu pārvadājumiem, tiks pārveidota minerālmēslu kravu apstrādes vajadzībām.

Ņemot vērā pasaulē augošo pieprasījumu pēc minerālmēsliem, konkurentu ietekme būs ierobežota, un kopējais Latvijas ostu apgrozījums, visticamāk, saglabāsies 3,2 milj. t un 3,5 milj. t apjomā (attiecīgi 2022. un 2030. gadā).

[15] Valeria Lebedeva. 2017. V portu Primorsk poyavitsja novij terminal stojmostju 77 mlrd rublej. https://www.vedomosti.ru/business/articles/2017/03/31/683541-portu-novii-terminal.

Kopējās kravu pārvadājumu plūsmas apjoma Latvijā 2016., 2022. un 2030. gadā pesimistiskā prognoze, milj. t

2.22. attēls



2.22. attēlā redzams, ka kopējais galveno kravu kategoriju (ogles, nafta, minerālmēsli) apjoms līdz 2022. gadam samazināsies par 27% un līdz 2030. gadam – par 67%. Kopējais kritums būs 21% 2022. gadā un 51% 2030. gadā, pieņemot, ka pārējo kravu kategoriju (kokmateriāli, metāli u.c.) apjoms nemainīsies. Šobrīd apmēram 70% Latvijas dzelzceļa ieņēmumu veido kravu pārvadājumi. Tranzīta plūsmu samazināšanās būtiski ietekmēs uzņēmuma finanšu rādītājus. Kopējais apgrozījums no 193 milj. EUR 2015. gadā samazināsies līdz 162 milj. EUR (par 16%) 2022. gadā un līdz 122 milj. EUR (par 38%) 2030. gadā.

Noslēdzot šo sadaļu, jāsecina, ka Krievijas īstenotās tranzīta satiksmes pārvirzīšanas, kā arī naftas, ogļu un minerālmēslu patēriņa starptautisko tendenču rezultātā pašreizējās augstas pievienotās vērtības tranzīta plūsmas caur Latvijas ostām turpinās sarukt līdz pat 2030. gadam.

2.2. Iespēju izvērtējums

Esošās tranzīta plūsmas var samazināties vai tikt pārvirzītas citur. Tomēr pastāv vairākas iespējas, kā paplašināt esošos vai apgūt jaunus dzelzceļa tranzīta tirgus. Šīs iespējas tiek aplūkotas nākamajā sadaļā.

Jaunās tirgus iespējas: Jaunais zīda ceļš un Rail Baltica

PTO dati liecina, ka pasaules preču tiedzniecības apjoma pieauguma temps līdz 1990. gadiem bija aptuveni 1,5 reizes ātrāks nekā pasaules IKP pieauguma temps, bet kopš 1990. gadiem – divreiz ātrāks. Pēc finanšu krīzes tirdzniecības un IKP pieauguma attiecība samazinājās līdz aptuveni 1:1, bet pēc 2015. gada atkal pieauga. Šobrīd PTO paredz, ka 2017. gadā pasaules tirdzniecības apjoms pieaugs par 2,4 procentiem.

70% pasaules tirdzniecības apjoma veido rūpniecības preces, no tām lielākā daļa tiek pārvadāta konteineros, no kuriem 90 procenti ir jūras pārvadājumi.[16] Pasaules ostās apkalpoto konteineru apjoms ir vairāk nekā trīskāršojies – no 225 milj. TEU 2000. gadā līdz 679 milj. TEU 2014. gadā. Vidējais pieauguma temps ir bijis 8,4 procenti gadā. Latvijā konteineru pārvadājumu apjoms pēdējo 9 gadu laikā ir audzis vidēji par 9% gadā, sasniedzot 0,4 milj. TEU 2016. gadā. Mazāk nekā 7 000 TEU tiek transportēts pa dzelzceļu, pārējie – ar autotransportu. Lai arī dzelzceļa pārvadājumu apjoms ir gandrīz divkāršojies pēdējo gadu laikā, absolūtos skaitļos tas joprojām ir neliels: 3 475 TEU 2015. gadā un 6 777 TEU 2016. gadā.

Jaunais zīda ceļš[17]

Jaunais zīda ceļš, kas Ķīnā zināms kā *Joslas un ceļa iniciatīva* (*The Belt and Road Initiative*), ir Ķīnas valdības rosinātu ekonomisku un politisku pasākumu kopums, lai veicinātu labvēlīgu attieksmi pret Ķīnas tirdzniecību visā Eirāzijā. Šie pasākumi attiecas gan uz sauszemes, gan jūras tirdzniecības ceļiem. *Jūras zīda ceļš* (*Maritime Silk Road*) vērsts uz sadarbību starp Dienvidaustrumu Āzijas, Dienvidāfrikas un Dienvideiropas valstīm. *Zīda ceļa ekonomiskās joslas* mērķis ir palielināt vilcienu tranzīta satiksmes biežumu uz Eiropu nolūkā (i) samazināt transporta izmaksas apjomradītu ieguvumu rezultātā, (ii) atbalstīt ražošanu ekonomiski atpalikušajos Ķīnas rietumu reģionos un (iii) palielināt Ķīnas ģeopolitisko ietekmi Centrālāzijas kaimiņvalstīs.

Dzelzceļa pārvadājumi no Eiropas uz Ķīnu ilgst 10-15 dienas, savukārt jūras pārvadājumi – apmēram 30-45 dienas. Īpaši svarīgs šis aspekts ir precēm, kurām ir būtiska ātra piegāde (piemēram, elektronika un augstas klases patēriņa preces). Latvijas maršruts ir īpaši izdevīgs preču piegādei uz Zviedriju un Norvēģiju, jo Latvijas jūras ostas ir ģeogrāfiski piemērotas, lai apkalpotu konteinerus, kuri tiek sūtīti uz Stokholmu vai citām Ziemeļvalstu ostām. Lai no Ķīnas rietumu provinces Sjindzjanas (*Xinjiang*) galvaspilsētas Urumči (*Urumqi*) (3 milj. iedzīvotāju) pa dzelzceļu sasniegtu Tjandžinu (*Tianjin*), jāpārvar aptuveni 3 300 km, lai sasniegtu Šanhaju – 4 000 km, Honkongu – 4 660 km.

[16] Lauksaimniecības preces – 10%. Pārējie 20% - degviela un kalnrūpniecības produkti.
[17] Sadaļā izmantots ziņojums: Gubins, S. 2017. Jaunais Zīda ceļš: Latvijas posms. Riga: Domnīca Certus.

Tajā pašā laikā Rīga ir tikai 5 700 km attālumā no Urumči, izmantojot dzelzceļa maršrutu caur Ķīnas-Kazahstānas robežšķērsošanas punktu Dostikā (*Dostyk*) un caur Maskavu. Funkcionējošs sauszemes maršruts eksportētājiem no Ķīnas rietumu rajoniem ļautu atteikties no šobrīd nepieciešamā nedēļu garā ceļojuma austrumu virzienā, lai tikai sasniegtu Ķīnas piekrastes zonas ostas.

Tomēr pašreizējais dzelzceļa kravu plūsmas apjoms no Ķīnas uz Skandināviju ir neliels. 2015. gadā eksports uz Zviedriju un Norvēģiju veidoja 3% jeb aptuveni 10 mljrd. USD no kopējā Ķīnas eksporta uz Eiropu. Vēl 2% (6 mljrd. USD) preču tika transportēts uz Dāniju, tātad kopumā Zviedrijai, Norvēģijai un Dānijai – 5%.[18] 2015. gadā aptuveni 50 000 TEU no Ķīnas tika transportēti uz Eiropu pa dzelzceļu. Pieņemot, ka 5% šīs kravas bija paredzēti Skandināvijas tirgiem, pašreizējais iespējamais papildu TEU konteineru apjoms uz Latviju būtu 2 500 gadā. Tas ir mazāk nekā 1% no 400 000 konteineriem, kuri tika pārvadāti caur Latvijas jūras ostām 2015. gadā.

Tomēr ilgtermiņā situācija varētu būt optimistiskāka, jo *Jaunā zīda ceļa* mērķis ir palielināt efektīvu dzelzceļa kravu pārvadājumu transportu un tādējādi samazināt izmaksas. Ir dažādas prognozes par to, kāds ilgtermiņā varētu būt dzelzceļa kravu īpatsvars Ķīnas eksportā. OECD prognozē, ka 0,5-1 milj. TEU konteineru jeb aptuveni 2,5-5% no kopējā eksporta apjoma, kas ir 20 milj. TEU gadā, varētu tikt pārvadāti pa dzelzceļu 20 gadu laika periodā.[19] Šajās aplēsēs gan netiek ņemtas vērā iespējamās papildu plūsmas, kas būtu saistītas ar projektu Lielais akmens vai citiem līdzīgiem centieniem, kuru mērķis ir panākt, lai Ķīnas ražošanas uzņēmumu gala montāžas darbu process nonāktu tuvāk Eiropai.[20]

Ģeogrāfiskais novietojums nosaka, ka Latvijas tranzīta nozare nevar dažādot potenciālos dzelzceļa satiksmes maršrutus no Ķīnas. Tie iet vai nu vienīgi caur Krieviju, vai, iespējams, arī caur Kazahstānu un Baltkrieviju. Pašreizējā Krievijas transporta politika veicina Krievijas ostu Baltijas jūrā attīstību un ir vērsta uz to, lai tranzīta plūsmas tiktu pārvirzītas no Baltijas valstu ostām uz Krieviju. Tas rada bažas, ka Krievija varētu nevēlēties sadarboties ar Latvijas tranzīta nozari un pilnībā liegt piekļuvi Ķīnas tranzīta plūsmām. Tomēr ir pamatoti ekonomiski iemesli, lai uzskatītu, ka tā nenotiks:

- pirmkārt, spēcīga konkurence Centrāleiropas valstu starpā rada stimulu sadarbībai starp Krieviju un Latviju, jo pastāv draudi, ka Ķīnas tranzīta plūsma varētu aizvirzīties uz dienvidiem (caur Kaukāzu un Turciju) vai pa jūras ceļiem, tādējādi apejot Krieviju vispār (skat. 1. tab.);[21]

- otrkārt, Latvija kā Eiropas Savienības dalībvalsts var nodrošināt efektīvāku muitošanu un lielāku izmaksu lietderību (*value-for-money*) nekā Krievija;

- treškārt, tas mazinātu sarežģītību un veicina vienkāršotu tranzīta loģistiku ar mazāku robežu šķērsošanas skaitu un sliežu platuma maiņu. Rezultātā konteiners no Urumči Ķīnā līdz Rīgas ostai ar vilcienu varētu nokļūt vien 8 dienu laikā.

---

[18] Saskaņā ar ANO datubāzi Comtrade. http://comtrade.un.org.

[19] Transcontinental infrastructure needs 2030/2050. Paris: OECD, 2011.

[20] Industriālajā parkā *Lielais Akmens* (Minska, Baltkrievija) 92 km2 platībā tiks izbūvētas ražošanas un dzīvojamās telpas, biroju un tirdzniecības centri, finanšu pakalpojumu un pētniecības centri ar uzsvaru uz augstajām tehnoloģijām un konkurētspējīgu inovatīvu produkciju ar augstu eksporta potenciālu. 30 Ķīnas un Baltkrievijas uzņēmumi apspriež līgumu nosacījumus. Atbildīgās iestādes ir noteikušas minimālo investīciju apjomu katram investoram – 5 milj. USD (4,4 milj. EUR).

[21] Transkaukāza maršruts loģistikas ziņā gan ir sarežģītāks, jo tajā šķērsojamas vairāku valstu robežas. Tā kā prāmju satiksme lielākā mērā nekā dzelzceļa transports ir atkarīga no laika apstākļiem, tā ir mazāk droša kopējā ceļā patērētā laika ziņā.

Potenciālie *Jaunā zīda ceļa* dzelzceļa maršruti no Pekinas uz Eiropu 1. tabula

Maršruts no Pekinas	Aptuvenais ilgums dienās	Iesaistītās valstis	Sliežu platuma maiņas punkts ceļā līdz jūras ostai
TRANSSIBĪRIJAS maršruts		**Ķīna, Krievija**	**Zabaikaļska, šķērsojot Krievijas-Ķīnas robežu**
Latvijas atzars (Rīga)	11	+ Latvija	Neviens papildus līdz Zabaikaļskai
Vācijas atzars (Dīsburga)	17	+ Baltkrievija, Polija, Vācija	+ Bresta, šķērsojot Baltkrievijas-Polijas robežu
Lietuvas atzars (Klaipēda)	14	+ Baltkrievija, Lietuva	Neviens līdz Zabaikaļskai
TRANSĀZIJAS maršruts		**Ķīna, Kazahstāna, Krievija**	**Dostika, šķērsojot Ķīnas-Kazahstānas robežu**
Latvijas atzars (Rīga)	11	+ Latvija	Neviens papildus līdz Dostikai
Vācijas atzars (Dīsburga)	22	+ Baltkrievija, Polija, Vācija	+ Bresta, šķērsojot Baltkrievijas-Polijas robežu
Lietuvas atzars (Klaipēda)	14	+ Baltkrievija, Lietuva	Neviens papildus līdz Dostikai
TRACECA maršruts (Eiropas-Kaukāza-Āzijas transporta koridors)		**Ķīna, Kazahstāna**	**Horgosa, šķērsojot Ķīnas-Kazahstānas robežu**
Poti (Gruzija) caur Turkmenbaši (Turkmenistāna)	14	+ Uzbekistāna, Turkmenistāna, Azerbaidžāna, Gruzija	Prāmis Turkmenbaši
Poti (Gruzija) caur Aktau (Kazahstāna)	12	+ Azerbaidžāna, Gruzija	Prāmis Aktau

Behrens R., Burgess A., Roggenkamp M., Roest Crollius A., Wagener N. 2012. Potential for Eurasia land bridge corridors & logistics developments along the corridors. F-23032012, Retrack.

Turklāt savienojuma Rail Baltica būvniecība nākamajā desmitgadē pavērs iespēju tranzītpārvadājumiem no Latvijas uz Rietumeiropu un padarīs Latviju par vēl pievilcīgāku galamērķi Ķīnas dzelzceļa pārvadājumu tranzītam.

Savienojums *Rail Baltica*

Rail Baltica ir standarta sliežu platuma ātrgaitas dzelzceļa līnija, kas 2026. gadā savienos Tallinu un Pērnavu Igaunijā, Rīgu Latvijā, Paņevežu un Kauņu Lietuvā ar Belostoku un Varšavu Polijā. Šī līnija padarīs iespējamus ātrgaitas pasažieru un kravu pārvadājumus pa dzelzceļu uz citām ES valstīm (Vācija, Čehija u.c.). Paredzamās kopējās būvniecības izmaksas 5,8 mljrd. EUR apmērā galvenokārt tiek finansētas no ES fondiem. *Ernst & Young* veiktā izmaksu un ieguvumu analīze liecina, ka lielākie projekta ieguvumi ir ieguvumi vides jomā (gaisa piesārņojuma samazināšana un ieguvumi no klimata pārmaiņu mazināšanas), kā arī laika ietaupījums pasažieru un kravu pārvadājumos.

Pašreizējā dzelzceļa satiksme no Krievijas (un caur Krieviju) uz ES notiek caur Baltkrieviju, jo politisku iemeslu dēļ maršruti caur Ukrainu ir slēgti. *Rail Baltica* un jo īpaši Latvija potenciāli var piedāvāt alternatīvu Baltkrievijas maršrutam. Jauns loģistikas termināls netālu no Rīgas – Salaspilī – ļaus pārlikt kravas no Krievijas dzelzceļa platuma sliedēm uz standarta dzelzceļa platuma sliedēm. Šī pārlikšana pašlaik tiek veikta pie Baltkrievijas – Polijas robežas, taču nākotnē tā varētu notikt Salaspilī.

Jauni preču tirgi: Indija un Centrālā Āzija

Ir arī citas iespējas, kuras ir vērts apsvērt saistībā ar straujo attīstību Āzijas reģionā – tranzīts uz Indiju un no tās, kā arī augļu tranzīts no Centrālāzijas.

Tranzīta pārvadājumi no Indijas

Indija ar vairāk nekā 1,3 miljardiem iedzīvotāju ir viena no pasaules lielākajām ekonomikām pēc IKP apjoma. ANO prognozē, ka Indija līdz 2024. gadam apsteigs Ķīnu kā pasaules lielāko valsti pēc iedzīvotāju skaita.[22] Vidējais IKP pieauguma temps Indijā pēdējo 20 gadu laikā bija virs 7%. Tomēr IKP uz vienu iedzīvotāju 2016. gadā bija 1 710 USD, kas ir 8 reizes mazāks rādītājs salīdzinājumā ar Latvijas 14 118 USD uz vienu iedzīvotāju. Tas daļēji izskaidro, kāpēc 2016. gadā tirdzniecības apjoms starp Indiju un ES (78 mljrd. EUR) bija 6 reizes mazāks nekā starp turīgāko Ķīnu un ES (514 mljrd. EUR). Neskatoties uz to, Indijas īpatsvars ES tirdzniecībā ir 2,2% un arvien pieaug, ievietojot to 9. vietā ES tirdzniecības partneru sarakstā.

Pa dzelzceļu kravu piegāde būtu ātrāka nekā pa jūras ceļiem un daudz lētāka nekā aviotransports. 2000. gadu sākumā Indija piedāvāja izveidot jaunu tirdzniecības ceļu uz Eiropu, nosaucot to par *Ziemeļu-Dienvidu transporta koridoru*.

Esošais kravu pārvadājumu maršruts no Indijas uz Eiropu un piedāvātais Ziemeļu-dienvidu transporta koridors

2. karte

Avots: Russia and India Report. 2017.

[22] United Nations. 2017. The World Population Prospects: The 2017 Revision.

2. kartē attēlots *Ziemeļu-dienvidu transporta koridors* – kombinēts jūras ceļu, autoceļu un dzelzceļa sliežu tīkls 7 200 km garumā. Koridors sākas Indijas rietumu krastā, tālāk savienojas ar ostām Irānas dienvidos, no kurienes krava caur Baku Azerbaidžānā var tikt transportēta pa dzelzceļu uz ziemeļiem līdz Maskavai Krievijā. No turienes tā savukārt var nonākt Eiropas tirgos vai nu pa dzelzceļu caur Baltkrieviju, vai pa jūru caur Baltijas jūras ostām. Saskaņā ar visoptimistiskākajām aplēsēm iespējamais izmaksu samazinājums, salīdzinot ar maršrutiem, kas iet caur Suecas kanālu un Vidusjūru, varētu būt pat 30-40%. Savukārt laika ietaupījums varētu būt līdz pat 50% salīdzinājumā ar jūras pārvadājumiem. Vilciens no Bandar Abbas ostas Irānā varētu sasniegt Maskavu 14 dienu laikā.

Lai arī pašlaik šajā maršrutā nav satiksmes, ir vairākas preču kategorijas, kas varētu gūt labumu no dzelzceļa tranzīta. 2016. gadā lielāko īpatsvaru Indijas eksportā uz ES veidoja tekstilizstrādājumi (21%). Tiem sekoja ķīmijas izstrādājumi (17%) un dažādi pusfabrikāti (14%). Lielāko daļu ES eksporta uz Indiju veido neelektriskās ierīces (*non-electrical machinery*) (16%) un ķīmijas izstrādājumi (14%). 2016. gadā Indijas kopējais tirdzniecības apjoms ar ES tika lēsts 77 mljrd. EUR apmērā, no kuriem 39 mljrd. EUR veidoja eksports uz ES, bet 38 mljrd. EUR – imports no ES.[23] Tas ir strauji augošs tirgus ar ievērojamu tranzīta tirdzniecības pieauguma potenciālu.

Centrālāzijas augļi

Katru gadu pasaulē tiek pārdots vairāk nekā 110 milj. tonnu augļu un dārzeņu.[24] 2014. gadā piecas Centrālāzijas valstis saražoja 10,1 milj. tonnu augļu[25], no tiem – 37% arbūzu, 20% vīnogu un 16% ābolu. Parējās lielākās preču kategorijas bija aprikozes, melones, persiki un nektarīni, citrusaugļi, plūmes un citi.

Centrālāzijas valstis tirgojas ar kaimiņvalstīm Krieviju un Ķīnu, bet tirdzniecības darījumu īpatsvars ar ES valstīm 2012. gadā bija aptuveni 13-15% Kazahstānā un 2-3% Uzbekistānā. Tas lielā mērā ir tādēļ, ka lauksaimniecības preču cenas un svara (*price-to-weight*) attiecība ir zema, turklāt svaigi augļi un dārzeņi ir prece, kas ātri bojājas, un to transportēšanas izmaksas ir augstas, tāpēc tos nevar pārvadāt lielos attālumos. Pastāv arī problēmas, kas saistītas ar importa licenču noteikumiem, kas jāievēro augļu importētājiem, piemēram, ierobežota pesticīdu izmantošana, dažāda veida oficiālie produktu kontroles pasākumi, marketinga standarti, marķēšanas un iepakošanas noteikumi un citi regulējumi, kas sarežģī procesu.

Pārtikas produktu tirdzniecības starp ES un Centrālāzijas valstīm kopējais apjoms ir salīdzinoši neliels salīdzinājumā ar citām produktu grupām – lauksaimniecības produktu importa no Centrālāzijas uz ES vērtība 2016. gadā bija aptuveni 200 milj. EUR, kas ir tikai 1% kopējās no Centrālāzijas importēto preču vērtības.[26] 2016. gadā ES ieveda augļus 17 milj. EUR vērtībā no Uzbekistānas, tikai 3 milj. EUR vērtībā no Kirgizstānas, 1 milj. EUR vērtībā no Kazahstānas, un nemaz – no Turkmenistānas un Tadžikistānas.[27]

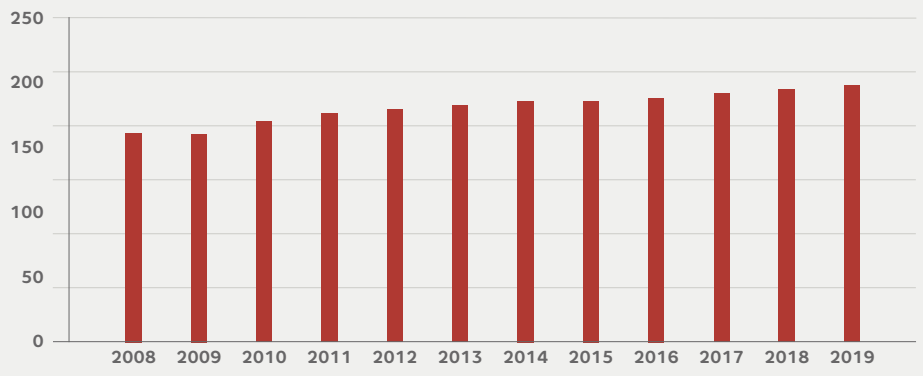
[23] European Commission. 2017. EU trade with India, 2017.
[24] Augļi – 75 milj. tonnu, dārzeņi – 35 milj. tonnu.
[25] Food and Agriculture orangization of the United Nations. Statistical Data. http://www.fao.org/faostat/en/#data/QC.
[26] European Union, Trade in goods with Central Asia 5. 2017. European Commission. Directorate-General for Trade. http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2013/november/tradoc_151896.pdf.
[27] AGRI – Food trade statistical factsheet 2017. European Commission. Directorate-General for Agriculture and Rural Development. https://ec.europa.eu/agriculture/sites/agriculture/files/trade-analysis/statistics/outside-eu/countries/agrifood-kyrgyz-republic_en.pdf.

Ir skaidri saskatāmas iespējas šīs tirdzniecības paplašināšanai, lai arī tam būs nepieciešama sadarbība starp valstu valdībām, lauksaimniecības ražotājiem un eksportētājiem. Tomēr, ja kāds uzņemtos šādu proaktīvu rīcību, tas radītu pavisam jaunu dzelzceļa tranzīta tirgu.

Minerālmēsli

Minerālmēsli, kas nodrošina nepieciešamās ķīmiskās vielas augu kultivēšanai, lielākoties tiek ražoti beramu cietvielu, piemēram, granulu vai pulvera veidā (90%) vai šķidrā veidā. Ilgtermiņa globālā pieprasījuma prognoze ir pozitīva, jo stabils pasaules iedzīvotāju skaita pieaugums un pieaugošā labklājība nozīmē to, ka pieaugs arī pārtikas patēriņš. Starptautiskā Mēslošanas līdzekļu nozares apvienība (*International Fertilizer Industry Association, IFA*) prognozē, ka līdz 2021. gadam globālais pieprasījums pēc mēslošanas līdzekļiem ik gadu pieaugs par 1,6%.[28] 2.23. attēlā skatāma nesenā augšupejošā tendence – prognozētais kopējais patēriņš 2019. gadā sasniegs 199 milj. tonnu. Slāpekļa, fosfora un kālija pieprasījums veidos attiecīgi 60%, 23% un 17% no kopējā pieprasījuma, un šis īpatsvars laika gaitā pamatā nemainās.

Minerālmēslu globālais patēriņš un tā prognoze 2018. un 2019. gadam, milj. t 2.23. attēls



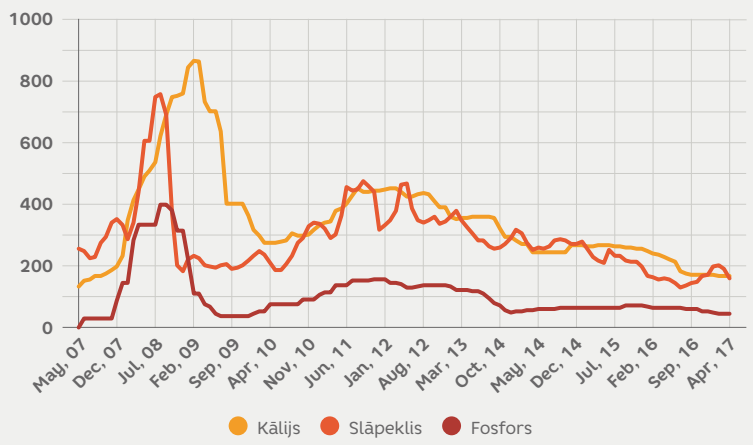
Avots: ANO Pārtikas un lauksaimniecības organizācija (FAO), 2016.

2.24. attēlā redzams, ka fosfora mēslojuma cenas pēc lielām cenu svārstībām nesenās finanšu krīzes laikā ir stabilizējušās, savukārt slāpekļa un kālija cenas pakāpeniski samazinās piegādes jaudas kāpuma dēļ.

Galvenie minerālmēslu ražotāji ir Kanāda, Ķīna, Krievija, ASV un Indija, turpretim reģioni un valstis ar lauksaimniecībai piemērotu klimatu, piemēram, Dienvidāzija, Latīņamerika, Indija un Ķīna, ir lielākie minerālmēslu patērētāji. 3. kartē attēlots mēslošanas līdzekļu tirdzniecības globālās tendences.

[28] Fertilizer Outlook 2016 – 2020. 2016. International Fertilizer Industry Association. Rome, Italy.

Minerālmēslu (slāpeklis, fosfors un kālijs) cenas par tonnu, USD 2.24. attēls

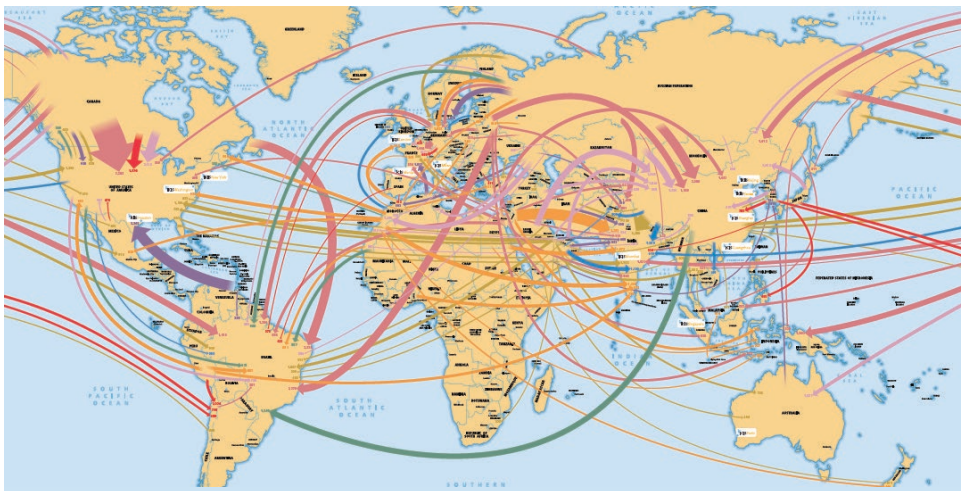


Avots: Pasaules Banka, 2017.

Atšķirībā no ogļu un naftas tirgiem, minerālmēslu tirgus ir daudzveidīgāks ar salīdzinoši daudziem patērētājiem un izplatītājiem. Ne Krievija, ne Baltkrievija nav lielā mērā atkarīga no ES tirgus.

Krievija piegādā 15% no importētajiem minerālmēsliem, kas tiek patērēti ES, kas nav daudz salīdzinājumā ar Krievijas 30% īpatsvaru kā ES naftas, tā ogļu tirgos.[29] Krievijas galvenie tirdzniecības partneri ir Brazīlija, Ķīna un ASV, uz kurām tā attiecīgi eksportē 18%, 14% un 9% no kopējā minerālmēslu eksporta apjoma.[30] Tas pats attiecas arī uz Baltkrieviju, kura mazāk nekā 15% no kālija minerālmēsliem eksportē uz ES, savukārt uz Āziju – 60% (24% uz Ķīnu, 10% uz Indiju). Tas var nomierināt minerālmēslu ražotājus Krievijā un Baltkrievijā, kā arī tranzīta pakalpojumu sniedzējus, jo ES ievieš arvien vairāk ierobežojumu minerālmēslu izmantošanai, kas negatīvi ietekmēs slāpekļa mēslojuma patēriņu. Paredzams, ka līdz 2025. gadam slāpekļa mēslojuma patēriņš ES samazināsies par 5%, lai gan pieprasījums pēc kālija un fosfāta minerālmēsliem pieaugs attiecīgi par 1,8% un 0,5%. Viszemākais minerālmēslu pieprasījuma pieaugums ir Eiropā, bet visaugstākais – Latīņamerikā (3,3%) un Subsahāras Āfrikā (4,7%).

Dažāda veida minerālmēslu tirdzniecības maršruti 2014. gadā 3. karte

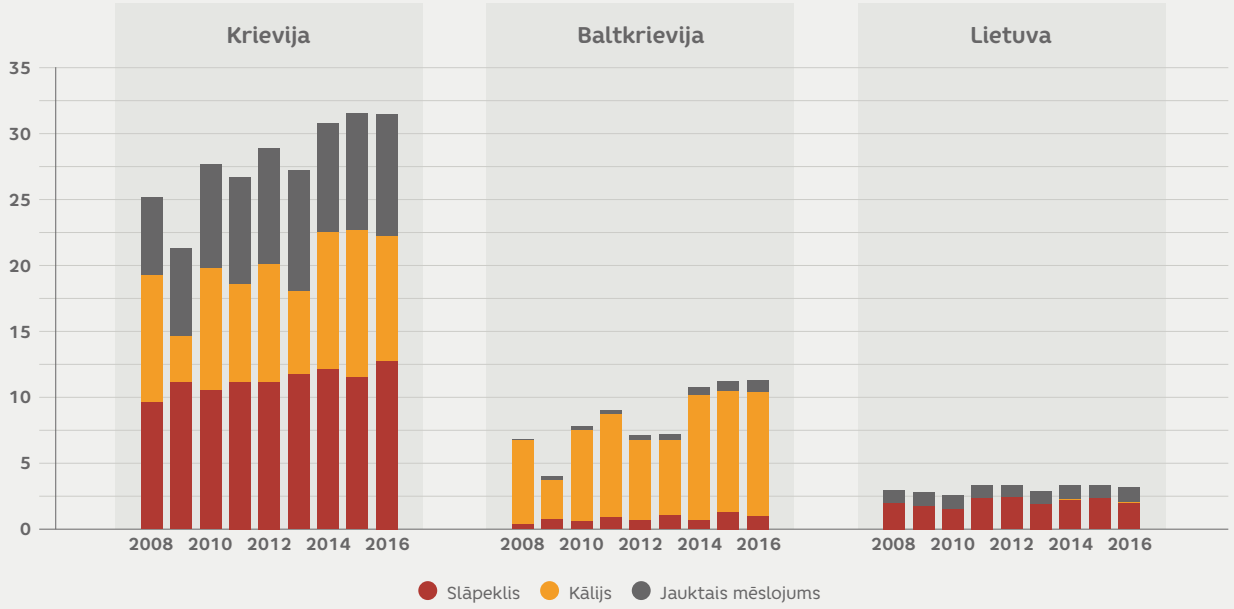


Avots: Starptautiskā Mēslošanas līdzekļu nozares apvienība (IFA), 2017.

[29] Masačūsetsas Tehnoloģiskā institūta Ekonomiskās kompleksitātes novērojumu centrs (The Observatory of Economic Complexity). 2017.
[30] Dati par 2016. gada pirmo pusi. Avots: http://www.ved-stat.ru/analiz/238-export-fertilizers.

Baltijas jūras reģionā divas no lielākajām kālija eksportētājvalstīm ir Krievija un Baltkrievija, kuru īpatsvars 2014. gadā bija attiecīgi 22% un 19% no pasaules ražošanas apjoma. Kanādas īpatsvars bija 32%, Ķīnas – 14%. Lietuva ražo apmēram 2 milj. tonnu slāpekļa mēslojuma. 2.25. attēlā redzama Lietuvas, Baltkrievijas un Krievijas mēslošanas līdzekļu eksporta dinamika pēdējos gados.

Krievijas, Baltkrievijas un Lietuvas minerālmēslu eksports 2008.-2016. gadā, milj. t 2.25. attēls



Avots: UN Comtrade, 2017.

Baltkrievijas un Krievijas minerālmēslu eksporta izaugsmes dinamika liecina, ka tuvāko gadu laikā eksporta apjoms palielināsies. Paredzams, ka Baltkrievijas un Krievijas minerālmēslu eksports no pašreizējā, attiecīgi 11,3 milj. t un 31,5 milj. t apjoma līdz 2030. gadam (2022. gadam) sasniegs attiecīgi 14,1 milj. t (12,4 milj. t) un 39,3 milj. t (34,6 milj. t) apjomu. Latvijas tranzīta nozare 2016. gadā apkalpoja 3,9 milj. tonnu minerālmēslu. Pieņemot, ka proporcionāli pieaugs arī tranzīta apjoms, līdz 2022. gadam (2030. gadam) minerālmēslu tranzīta plūsmas Latvijā caurmērā varētu pieaugt līdz 4,3 milj. t (4,8 milj. t).

Kāda ir tranzīta nozares stratēģija?

Stiprās puses

- Lielākais tranzīta sektors Baltijas valstīs
- Liels augstas pievienotās vērtības tranzīta īpatsvars
- Zemākas izmaksas salīdzinājumā ar Krievijas maršrutiem

Vājās puses

- Dzelzseļa pārvadājumi ir mazāk diversificēta salīdzinājumā ar Igauniju un Lietuvu
- Zems iekšējo pārvadājumu (pasažieru un kravu) īpatsvars
- Politiski saspīlētas attiecības ar lielāko tranzīta partneri - Krieviju

Iespējas

- Tirdzniecība ar Ķīnu (*Jaunais zīda ceļš*)
- Citi jauni tirdzniecības maršruti: Ziemeļu-Dienvidu koridors ar Indiju un augļu tranzīts no Centrālāzijas
- Minerālmēslu tranzīta attīstība
- Projekts *Rail Baltica* paver iespēju tirdzniecības ceļa attīstībai austumu - rietumu virzienā

Izaicinājumi

- Krievijas tranzīta pārvadājumu novirzīšana uz Krievijas ostām
- Prognozējamais ogļu pieprasījuma samazinājums

Šajā nodaļā apskatītās ilgtermiņa tendences liecina, ka Latvijas tranzīta partneri, maršruti un preces atrodas mainīgā stāvoklī. Lai tik svarīgā tranzīta nozare saglabātu konkurētspēju, publiskajiem un privātajiem partneriem būtu jāapsver divi virzieni nozares attīstības politikā. Pirmkārt, nepieciešams identificēt un apgūt jaunus tirgus. Otrkārt, vienlaikus jāveic pasākumi, lai stiprinātu dzelzceļa tranzīta sektoru, lai tas nākotnē saglabātu konkurētspēju infrastruktūras un pakalpojumu cenu un kvalitātes ziņā.

Jauni tirgi

Jaunais zīda ceļš

- Loģistikas centru izveide dzelzceļa līniju ziemeļu-dienvidu un austrumu-rietumu virzienā, lai izmantotu priekšrocības, ko sniedz Rail Baltica attiecībā uz Rietumeiropas tirgu

Jaunas preces un tirgi

- Attīstīt piegādes un vairumtirdzniecības tirgu pieaugošajam augļu tranzītam no Centrālāzijas valstīm
- Veidot partnerattiecības ar Indijas dzelzceļa uzņēmumiem jauna tranzīta ceļa caur Latviju attīstībai
- Paplašināt tranzītu augošajā minerālmēslojumu nozarē

Latvijas dzelzceļa nozares konkurētspējas nostiprināšana un uzlabošana

Dzelzceļa tranzīta maršruts caur Krieviju ir garāks un, iespējams, jauno ostu būvniecības augsto izmaksu rezultātā tas būs arī dārgāks nekā maršruts caur Latviju. Ilgtermiņā Latvijas tranzīta nozarei būtu jāspēj konkurēt ar Krieviju cenu un pakalpojumu kvalitātes ziņā. Rezultātā ir vērts apsvērt nostiprināšanas stratēģiju. Tai ir trīs elementi.

- *Elektrifikācija*. Nesen apstiprinātais dzelzceļa tīkla elektrifikācijas projekts maršrutā no Rēzeknes un Daugavpils uz Rīgu (67% izmaksu finansē ES fondi), visticamāk, samazinās kopējās transporta izmaksas Latvijā. *E&Y* aprēķini liecina, ka pie 50 milj. tonnu kravu plūsmas, dzelzceļa elektrifikācija radītu ikgadējus ieguvumus 10,5 milj. EUR apmērā. Ja kravu plūsma samazinātos līdz 40 vai 30 milj. tonnu, tad ieguvumi būtu attiecīgi 6,4 milj. EUR vai 2,2 milj. EUR.
- Iekšzemes pārvadājumu paplašināšana, iekļaujot meža un kokapstrādes produktus, kuru eksporta vērtība 2016. gadā pārsniedza 2 mljrd. EUR un kas ir Latvijas lielākā eksporta prece. Dzelzceļš ir rentabls un videi nekaitīgs kokmateriālu transportēšanas veids, lai gan rentabilitāte ir atkarīga arī no attāluma starp uzglabāšanas vietu autoceļa malā līdz dzelzceļa terminālim, kas spēj apkalpot koksnes produktus.
- Trešā iespēja ir *akcīzes nodokļa samazināšana dzelzceļa transporta degvielai*. Pašlaik dzelzceļa transporta degvielas patēriņš Latvijā ir mazāk nekā 5% (0,07 milj. t) no visa degvielas patēriņa valstī. 2017. gadā vienotais akcīzes nodoklis dīzeļdegvielai, kas ir 341 EUR par 1 000 litriem degvielas, attiecas uz gandrīz visu patērēto degvielu.[31] Kopējie valsts ieņēmumi no

[31] Vienīgais izņēmums ir degviela, kas tiek izmantota lauksaimniecības, kravu un apkures vajadzībām.

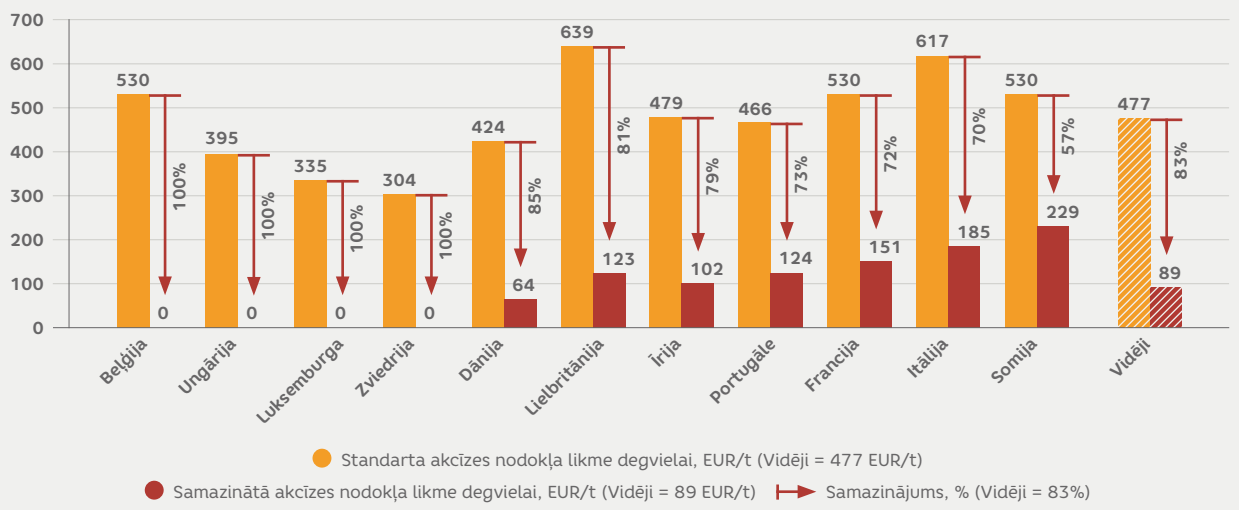
akcīzes nodokļa degvielai, ko izmanto dzelzceļš, ir 22,5 milj. EUR. Latvijā nepastāv nekādas atlaides dzelzceļa nozarē izmantojamajai degvielai. Tomēr 12 ES valstis piemēro akcīzes nodokļa samazinājumu dzelzceļa transportam. Beļģija, Luksemburga, Zviedrija un Ungārija efektīvi piemēro nulles likmes akcīzes nodokli dzelzceļa nozarē izmantojamajai degvielai. 2.26 attēlā redzams pašreizējais regulārā un samazinātā akcīzes nodokļa likme transporta degvielai.

Ir vairāki argumenti šāda priekšlikuma aizstāvībai. Dzelzceļa transports ir pasažieru un kravas autotransporta aizvietotājs, tas ir videi draudzīgāks nekā autotransports. Turklāt, ja ieņēmumi no šī nodokļa finansē tikai autoceļu infrastruktūras uzturēšanu, tad veidojas situācija, ka ceļu infrastruktūra tiek subsidētā divkārt – arī no dzelzceļa nozares līdzekļiem. Viens no veidiem, kā atbalstīt dzelzceļa nozari, veicināt videi draudzīgu ceļošanu un pārtraukt autotransporta subsidēšanu no dzelzceļa ieņēmumiem, ir akcīzes nodokļa likmes samazināšana dzelzceļa pārvadājumos izmantojamajai degvielai.

Valsts ieņēmumi no akcīzes nodokļa degvielai, ko izmanto dzelzceļš, Latvijā ir 22,5 milj. EUR. Tas nozīmē, ka akcīzes nodokļa samazinājums par 50% dzelzceļa transportam samazinās valsts ieņēmumus par 11,3 milj. EUR. 83% nodokļa atlaide, kas ir vidējā atlaides likme (skat. 2.26. attēlu.), novestu pie ieņēmumu samazināšanās par 18,7 miljoniem EUR.

Standarta un samazinātā akcīzes nodokļa likme dīzeļdegvielai, kas tiek izmantota dzelzceļa transporta vajadzībām dažādās ES valstīs 2017. gadā

2.26. attēls



Avots: Eiropas Komisija, Eiropas nodokļu datubāze Taxes in Europe Database v3.