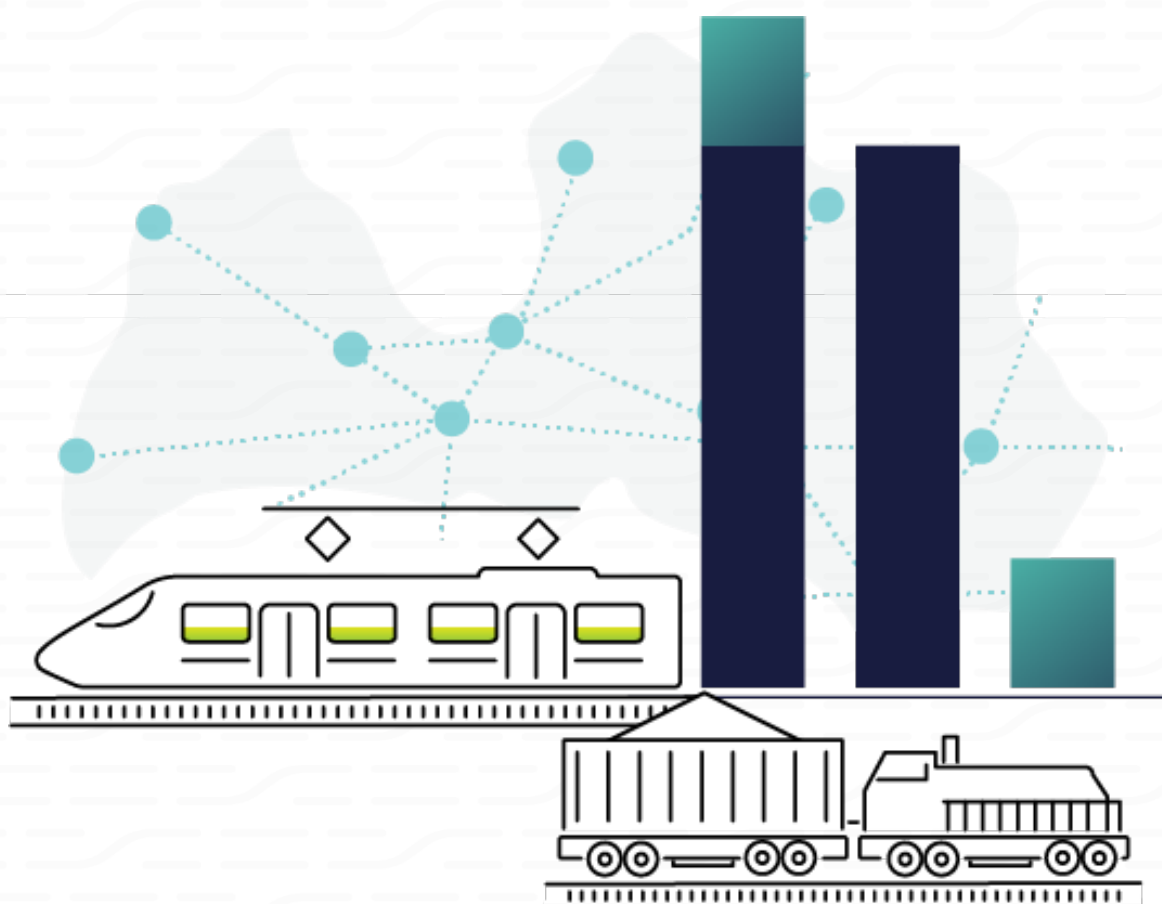




Dzelzceļa pārvadājumu tirgus pārskats

2024

IEVADS

Akciju sabiedrība "LatRailNet" ir valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" (turpmāk – LDz) meitas uzņēmums (turpmāk – maksas noteicējs), kas saskaņā ar Dzelzceļa likumu veic publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtiskās funkcijas – lēmumu pieņemšanu par jaudas sadali, vilcienu ceļu iedalīšanu, tai skaitā gan par piekļuves noteikšanu un novērtēšanu, gan par atsevišķu vilcienu ceļu iedalīšanu, un lēmumu pieņemšanu par infrastruktūras maksām, tai skaitā maksas noteikšanu un iekasēšanu.

Šis pārskats ir izstrādāts ar mērķi, lai nodrošinātu izsekojamus un pamatotus pieņēmumus lēmuma pieņemšanai par infrastruktūras maksām un maksājumu ietekmi uz valsts budžetu. Tajā rūpīgi analizēti dažādi faktori, tostarp infrastruktūras izmaksu un maksājumu struktūra, sankciju ierobežojumi, kā arī tirgus konkurētspējas un politikas ietekme uz nozari. Pārskats sniedz detalizētu ieskatu par to, kā dažādas izmaiņas var ietekmēt valsts budžeta pieprasījumu, ar mērķi nodrošināt saistīto risku izsekošanu.

Pasažieru pārvadājumu apjomu noteikšanai tika analizēti dzelzceļa konkurētspēju veicinošie faktori, kā arī ritošā sastāva un jaudas ierobežojumi. Prognozējams, ka pasažieru pārvadājumu apjomi 2025. gadā būs par 5,2% lielāki nekā iepriekšējā aprēķinā, tomēr pastāv risks, ka šos apjomus praktiski nevarēs izpildīt jaudas ierobežojumu dēļ.

Kravu pārvadājumos tika analizēti tirgus konkurētspējas faktori un katrai kravu grupai specifiskie nosacījumi, kā arī veikta ekspertu un zināmo pieteikumu iesniedzēju aptauja, lai iegūtu papildus informāciju. Sankciju ietekmē prognozējams, ka kravu pārvadājumu apjomi 2025. gadā būs par 34,6% mazāki nekā iepriekšējā infrastruktūras maksas aprēķinā, turklāt ir iespējama varbūtība, ka arī prognozētie apjomi var tikt vēl vairāk ietekmēti mainīgos tirgus apstākļos.

SATURA RĀDĪTĀJS

1. Pasažieru pārvadājumi

Pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, ko sniedz saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu (platsliežu tīkla daļā)

Elektrovilcieni
Dīzeļvilcieni

Starptautiskie pasažieru pārvadājumi Eiropas Ekonomikas zonas ietvaros (platsliežu tīkla daļā)

Dīzeļvilcieni

Citi pasažieru pārvadājumu pakalpojumi (platsliežu tīkla daļā)

Elektrovilcieni
Dīzeļvilcieni

Pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, ko sniedz saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu (šaursliežu iecirknī Gulbene – Alūksne)

Citi pasažieru pārvadājumu pakalpojumi (šaursliežu tīkla daļā iecirknī Gulbene – Alūksne)

Potenciālie tirgus segmenti, kuros attiecīgajā brīdī nedarbojas, bet kuros var sniegt pakalpojumus plānošanas periodā

Secinājumi

2. Kravu pārvadājumi

Faktoru ietekme uz pakalpojuma vērtību galalietotājiem un tirgus spēju segt infrastruktūras maksas uzcenojumu

Pārvadājamās kravas pieprasījums patērīna tirgū
Pakalpojuma cena
Pārvadājumu drošība
Starptautiskās politiskās attiecības un sankcijas
Dzelzceļa tīkla savienojumi ar ostām, termināliem un citiem transporta veidiem
Pārvadājumu attālums
Citi ietekmes faktori

Kravu pārvadājumu segmenti un prognozes

Iekšzemes kravu pārvadājumi ar savācējvilcieniem un izvedvilcieniem
Labības kravu pārvadājumi iekšzemē
Cementa un citu nemetālu minerālvielu kravu pārvadājumi iekšzemē
Multimodālo kravu pārvadājumi iekšzemē un EEZ (bez Mezglu infrastruktūras izmantošanas)
Multimodālo kravu pārvadājumi iekšzemē un EEZ
Starptautiskie kravu pārvadājumi Ziemeļjūras – Baltijas kravu pārvadājumu koridora ietvaros, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus
Būvmateriālu piegāžu kravu pārvadājumi Rail Baltica infrastruktūras būvniecībai
Koksnes un šķeldas kravu pārvadājumi iekšzemē un EEZ
Minerālmēslojuma un ķīmisko kravu pārvadājumi
Metāla kravu pārvadājumi
Starptautiskie 1520 kravu pārvadājumi
Multimodālo kravu pārvadājumi starptautiskajā 1520 kustībā
Akmeņogļu kravu pārvadājumi
Naftas un naftas produktu kravu pārvadājumi
Citi kravu pārvadājumi starptautiskajā 1520 kustībā un citi neidentificēti kravu pārvadājumi visā LDZ tīklā
Tukšo vagonu kravu pārvadājumi LDZ tīklā
Potenciālie tirgus segmenti, kuros dzelzceļa pārvadātāji attiecīgajā brīdī nedarbojas, bet kuros var sniegt pakalpojumus plānošanas periodā

Secinājumi

Pielikumi

1. PASAŽIERU PĀRVADĀJUMI

Šis pārskata sadaļas mērķis ir dzelzceļa pasažieru pārvadājumu apjomu prognozēšana dažādiem dzelzceļa pārvadājumu tirgus segmentiem, lai nodrošinātu dzelzceļa infrastruktūras maksas noteikšanu, kā arī identificētu un turpmāk analizētu būtiskākos ietekmējošos faktorus, kas ietekmē šo segmentu attīstību.

Maksas noteicējs pasažieru pārvadājumos ir nodalījis šādus tirgus segmentus:

- Pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, ko sniedz saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu (platsliežu tīkla daļā);
- Starptautiskie pasažieru pārvadājumi Eiropas Ekonomikas zonas ietvaros (platsliežu tīkla daļā);
- Citi pasažieru pārvadājumu pakalpojumi (platsliežu tīkla daļā);
- Pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, ko sniedz saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu (šaursliežu tīkla daļā);
- Citi pasažieru pārvadājumu pakalpojumi (šaursliežu tīkla daļā).

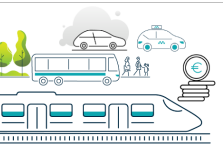
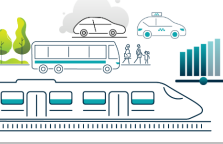
Maksas noteicējs izvērtē nepieciešamību noteikto tirgus segmentu sīkākai iedalīšanai, ja:

- pieteikumu iesniedzēji dzelzceļa infrastruktūras jaudas pieteikumos pieprasa specifiskus dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas nosacījumus, kas ļauj tiem pielāgoties galapatērētāju vēlmēm (iegūstot papildu konkurences priekšrocības) vai pašu tehnoloģiskām neveiksmēm un kas izraisa infrastruktūras pārvaldītājam izmaksas, kuras citādi būtu novēršamas;
- var secināt, ka infrastruktūras pārvaldītāja pakalpojumi uzlabo galalietotāju pakalpojuma pasūtīšanas lēmuma pieņemšanas kritērijus salīdzinājumā ar konkurējošiem transporta veidiem un infrastruktūras tīkliem;
- var konstatēt tādas vides aizsardzības, negadījumu un dzelzceļa infrastruktūras izmaksas, kuras nesedz konkurējošie transporta veidi un par kuriem Ministru kabinets ir pieņēmis lēmumu par kompensācijas kārtību.

Maksas noteicējs tirgus apstākļu vērtēšanā izmanto analītisko tirgus informāciju, kompetentu nozares ekspertu aptaujas un prognozēšanas modeļus. Ekspertu grupu veido vismaz trīs (praksē pieci) neatkarīgie eksperti, kas sniedz prognozes par katra tirgus segmenta potenciālajiem pārvadājumu apjomiem vilcienu kilometros un novērtē šādus konkurētspējas faktoru nozīmīgumu un attīstību, izmantojot vērtējuma skalu no 0 līdz 1 (skatīt 1.tabulu).

1.tabula

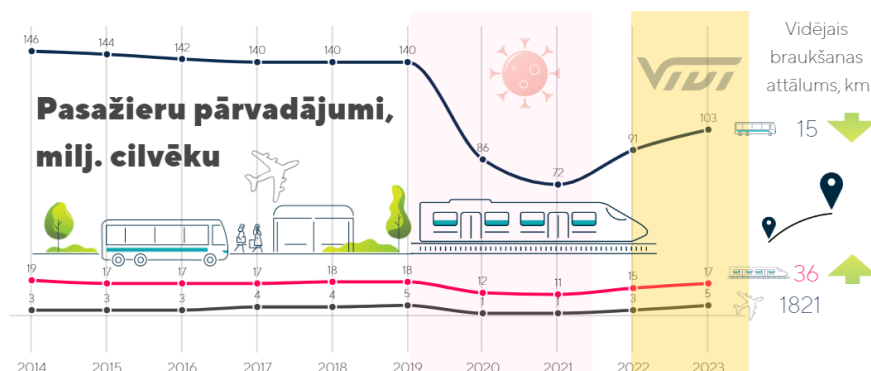
Pasažieru pārvadājumu konkurētspējas faktori

	Summārais iedzīvotāju skaits apdzīvotajās pieturvietās maršrutā	Maršruti ar augstāku iedzīvotāju koncentrāciju var būt finansiāli izdevīgāki, ievērojot dzelzceļa mēroga ekonomiku, kas dod iespēju augstāku izmaksu segšanai.
	Apdzīvoto pieturvietu administratīvā nozīmība maršrutā	Administratīvie centri piesaista lielāku pasažieru plūsmu, kas rada augstāku pieprasījumu pēc transporta pakalpojumiem un attiecīgi rada dzelzceļam raksturīgu mēroga ekonomiku, kas dod iespēju augstāku izmaksu segšanai.
	Pasažieru pirktspēja	Reģionos ar lielākiem ienākumiem un ekonomiski aktīviem iedzīvotājiem ir iespējams noteikt augstākus biļešu tarifus, palielinot izmaksu segšanu, kā arī augstāka pirktspēja veicina dažādību transporta veidu izvēlē.
	Dzelzceļa pārvadājumu cenas salīdzinājumā ar citiem pārvadātājiem maršrutā	Ja dzelzceļa pārvadājumi ir konkurētspējīgi attiecībā pret autobusiem, privāto transportu vai citiem transporta veidiem, tas var ietekmēt pasažieru skaitu un attiecīgi dzelzceļam raksturīgu mēroga ekonomiku.
	Dzelzceļa pārvadājumu pakalpojuma kvalitāte salīdzinājumā ar pārvadājumu cenu	Augstas kvalitātes pakalpojumi, kas ir pieejami par pieņemamu cenu, palielina klientu apmierinātību un lojalitāti, tādējādi rādītājs ir būtiski mijiedarbojas ar klientu pirktspēju un pakalpojuma cenu.

	Konkurence pārvadājumu nozarē	Likumdošana, noteikumi un valsts politika var ietekmēt konkurenci, piemēram, nosakot minimālos drošības standartus, cenu regulējumu vai subsidēšanas politiku.
	Savienojamība ar citiem transporta veidiem un/vai piekļuvi pasažieru galamērķim	Izšķirošs faktors, kas ietekmē transporta pakalpojumu efektivitāti, lietotāju ērtības un kopējo transporta sistēmas funkcionalitāti, salīdzinājumā ar privātā autotransporta lietošanu.
	Citu transporta pakalpojumu sniedzēju mārketinga aktivitātes	Digitālās un tradicionālās reklāmas, atlaižu un lojalitātes programmas, pakalpojumu diferenciacija un sociālo mediju aktivitātes uzlabo uzticamību transporta veidam.

Maksas noteicējs apkopo ekspertu vērtējumus un iegūtos tirgus apsekojuma datus, kas ir pieejami maksas noteicēja mājaslapā, pārbauda datu ticamību un, ja nepieciešams, pieprasa ekspertu skaidrojumus. Balstoties uz kvantitatīvās informācijas apstrādi, maksas noteicējs aprēķina ticamo datu normalizētās vidējās vērtības pārskata un plānošanas periodiem.

Pa Latvijas dzelzceļa publiskās lietošanas infrastruktūru 2023. gadā pasažieru pārvadājumos veikti 6 543 tūkst. vilcienu km (t.sk. SIA "Gulbenes-Alūksnes bānītis" – 48,4 tūkst. vilcienu km). Dzelzceļa transports galvenokārt konkurē ar privātā autotransporta lietošanu un autobusiem, bet starptautiskie dzelzceļa pārvadājumi arī ar īsajiem lidojumu reisiem.



1.attēls: Pasažieru pārvadājumu apjomi un vidējais braukšanas attālums 2012.-2023. gadā (milj. pasažieru un km)

1. attēlā redzama pasažieru pārvadājumu statistika pa gadiem dažādiem transporta veidiem – autobusiem, vilcieniem un aviotsportam, kā arī šo transporta veidu vidējie braukšanas attālumi 2023. gadā.:

- Autobusu pārvadājumu apjoms ir samazinājies no 146 milj. pasažieru 2014. gadā līdz 103 milj. 2023. gadā. Lielākais kritums vērojams 2020. gadā COVID-19 pandēmijas laikā. Vidējais braukšanas attālums 2023. gadā ir 15 km, kas liecina par īsiem braucieniem pilsētas un piepilsētas ietvaros. 2023. gadā reģionālo autobusu maršrutu tīklā pārvadāti 22,51 milj. pasažieru, kas ir par 4% vairāk, nekā 2022. gadā, kad reģionālo autobusu maršrutu tīklā tika pārvadāti 21,68 milj. pasažieru. 2023. gadā reģionālo autobusu maršrutu tīklā kopumā veikti 825,09 miljoni pasažierkilometru. Vidējais pārvadājumu attālums ar reģionālajiem autobusiem 2023. gada 12 mēnešos bija 36,66 km.
- Vilcienu pārvadājumu apjoms ir pakāpeniski samazinājies no 19 milj. pasažieru 2014. gadā līdz 17 milj. 2023. gadā. Arī dzelzceļa transportā lielākais kritums ir bijis saistīts ar pandēmiju. Kaut arī pandēmija smagi ietekmēja visus transporta veidus, pārvadājumi ar autobusiem ir atkopusies relatīvi ātrāk. Straujš pasažieru skaita pieaugums vērojams 2023. gadā, kad kopumā tika pārvadāti 17,14 milj. pasažieru, kas ir par 9% vairāk, nekā 2022. gadā (15,70 milj. pasažieru). No visiem 2023. gadā vilcienu maršrutos pārvadātajiem pasažieriem 92% jeb 15,76 milj. tika pārvadāti Pierīgas zonu tarifa maršrutos un 8% jeb 1,38 milj. – pārējos reģionālās nozīmes dīzeļvilcienu maršrutos. Vidējais pārvadājumu attālums ar vilcieniem 2023. gada 12 mēnešos bija 35,73 km.
- Pasažieru skaits aviotsportā ir bijis stabili augošs līdz 2020. gadam, bet pandēmijas laikā tas strauji samazinājās no 5 līdz 1 milj. pasažieru. 2023. gadā tas sasniedza pirms pandēmijas rezultātus. Vidējais lidojuma attālums 2023. gadā bija 1821 km, kas norāda uz garākiem ceļojumiem, tādējādi šī transporta veida pārvadājumi ir izslēdzami no turpmākas konkurētspējas analīzes.

PASAŽIERU PĀRVADĀJUMU PAKALPOJUMI, KO SNIEDZ SAISTĪBĀ AR SABIEDRISKO PAKALPOJUMU LĪGUMU (PLATSLIEŽU TĪKLA DAĻĀ)

Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma¹ mērķis ir nodrošināt iedzīvotājiem pieejamus sabiedriskā transporta pakalpojumus. Maršrutu tīklu veido, lai apmierinātu iedzīvotāju pieprasījumu pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem un nodrošinātu iespēju apmeklēt izglītības iestādes, ārstniecības iestādes, darbvietas, valsts un pašvaldību institūcijas to normālajā darba laikā.

Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027. gadam² izvirzītais uzdevums stiprināt dzelzceļa lomu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanā, tostarp paredz tādas rīcības virzienus, kā modernizēt dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūru, uzlabot pieklūstamību un drošību, kā arī palielināt vilcienu pārvietošanās ātrumu, kā arī attīstīt jaunus dzelzceļa reģionālos pasažieru maršrutus. 2.attēls sniedz informāciju par dzelzceļa transporta konkurences priekšrocību attīstību nākamajā plānošanas periodā, kas būtiski neatšķiras sabiedrisko pārvadājumu pakalpojumu segmentā un komerciālajos pārvadājumos.



2.attēls: Dzelzceļa transporta konkurētspējas vērtējums pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, ko sniedz saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu

2. attēls atspoguļo sabiedriskā pasūtījuma dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus konkurētspējas faktoru ekspertu novērtējumu:

- Iedzīvotāju skaita samazināšanās un reģionālo pārvietošanās iespēju ierobežojumi vietās, kur nav pieejama dzelzceļa infrastruktūra, negatīvi ietekmē dzelzceļa konkurētspēju.
- Administratīvā reforma dažādi ietekmē reģionus, bet vietas ar pieejamu dzelzceļa infrastruktūru tiek mazāk skartas.
- Palielināta pircēju pirktspēja var pozitīvi ietekmēt spēju apmaksāt dzelzceļa pakalpojumus (pārskatot biļešu cenu), vienlaikus pasažieri var izvēlēties izmantot arī privāto transportu.
- Cenu līmeņa attīstība ir pozitīva, taču ievērojot pircēju pirktspējas dinamiku, biļešu cenas priekšrocībai ir piešķirta mazāka nozīme.
- Mārketinga aktivitātes (īpaši uzticamības noturēšanai) kļūst arvien nozīmīgākas. Ievērojot neveiksmes visos transporta veidos (autobusu, dzelzceļa un autoceļu stāvakli privātajam autotransportam) tā ir novērtēta neitrāli.
- Lai nodrošinātu lielāku vilcienu kustības ātrumu un padarītu šo pārvadājumu veidu efektīvāku, paredzēts samazināt vilcienu pieturu skaitu katrā līnijā. Elektrovilcienu apkalpotajos maršrutos paredzēta regulārā intervāla grafika ieviešana, izmantojot jaunu elektrovilcienu ritošo sastāvu. Ieviešot regulāro intervāla grafiku, tiek plānots būtisks vilcienu pārvadājumu apjoma pieaugums, kas atsevišķās līnijās varētu sasniegt pat 50% pieaugumu. 2024. gadā četros mēnešos salīdzinot

¹ LR tiesību akti: Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums

² LR Satiksmes ministrija: Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027. gadam

ar identisku periodu pērn, pasažieru skaits ir palielinājies par 9% jeb par 440,42 tūkst. pasažieru, pārsniedzot pēdējo četru gadu rādītājus un gandrīz sasniedzot 2019. gada apjomu.

- Saskaņā ar Satiksmes ministrijas ziņojumu "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030. gadam" un VSIA "Autotransporta direkcija" (turpmāk – ATD) "Sabiedriskā transporta nākotnes koncepciju 2021.-2030. gadam" reģionālās nozīmes maršrutu tīkls tiek veidots tā, ka maršrutos ar lielu pasažieru plūsmu, pārvadājumi pamatā tiek nodrošināti ar vilcieniem, savukārt ar autobusiem vietās, kur vilcieni nekursē, vai kā pārvadājumi, kas pieved pasažierus vilcienu satiksmei.
- Jauno elektrovilcienu ieviešana ar palielinātu komfortu un uzlabojumiem infrastruktūrā, kā arī tehniskie standarti pasažieru autobusiem ievērojami veicina sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitātes pieaugumu. ATD publicētā informācija liecina, ka pārvadāto pasažieru skaits reģionālajā sabiedriskajā transportā 2023. gadā palielinājies par 2,3 milj.
- 2023. gadā nedaudz palielinājies kavējumu īpatsvars, kas lielākoties saistīts ar dzelzceļa infrastruktūras remontdarbiem. Vilcienu precizitātes rādītājs 2023. gadā attiecībā pret 2022. gadu ir pazeminājies par 0,4%, taču kopumā vilcienu precizitātes līmenis saglabājies augsts (98,4%). Saskaņā ar valsts pasūtījuma līgumu vilcienu kustības grafika izpildes precizitāte nedrīkst būt zemāka par 95%. Vilciena reiss tiek uzskatīts par izpildītu, ja novirze no elektrovilciena kustības grafika nav lielāka par 5 minūtēm, savukārt dīzeļvilciena – par 10 minūtēm.

Pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, ko sniedz saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, ārpus tirgus apstākļiem ietekmē arī citi apstākļi (skat. 3.attēlu):



3.attēls: Faktori, kas ietekmē pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, ko sniedz saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu

Galvenie ierobežojošie faktori ir:

- Valsts ietekme:
 - Tarifa noteikšana tiek veikta saskaņā ar Ministru kabineta 2015. gada 28. jūlija noteikumos Nr.435 "Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu" noteiktu metodiku.
 - Valsts dotācija, kas budžeta apakšprogrammā 31.06.00 2023. gadam ir piešķirta 17,4 milj. EUR apmērā un par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu – 9,4 milj. EUR apmērā, kopā veido 26,8 milj. EUR un nenodrošina pietiekamu finansējuma līmeni. Reģionālās nozīmes pārvadājumos pa dzelzceļu 2023. gadā kopējie ieņēmumi saistībā ar sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījumu līgumu izpildi bija 21,68 milj. EUR, kas, salīdzinot ar 2022. gada rādītājiem, ir pieauguši par 1,38%. Savukārt faktiskie izdevumi (bez maksājumiem par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu) 2023. gadā veidoja 49,04 milj. EUR, kas, salīdzinot ar 2022. gadu, ir palielinājušies par 14,03%. Būtiskākais izmaksu pieaugums vērojams tādās izmaksu pozīcijās kā degviela un energoresursi, transportlīdzekļu vadītāju, citu darbinieku un administrācijas personāla atalgojums un pārējās sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas izmaksas.
- Ritošā sastāva trūkums un jaudas ierobežojumi, saistībā ar lieliem celtniecības projektiem.

Ievērojot šos apstākļus, eksperti ir izteikuši savus vērtējumus par iespējamiem pārvadājumu apjomiem un infrastruktūras maksas līmeņa ietekmi uz šo apjomu izmaiņām.

ELEKTROVILCIENI

Spēkā esošās maksas līmenis 2024. gadā vidēji 1,62 EUR par vilcienu km

Faktiskais gada kopējais pārvadājumu apjoms 2023. gadā: 3 789 tūkst. vilcienu km

Faktiskais pārvadājumu apjoms 2024. gada pirmajos 5 mēnešos: 1 849 tūkst. vilcienu km

Eksperti vienprātīgi secina, ka, neraugoties uz iespējamām infrastruktūras maksas lieluma izmaiņām, valsts pasūtījuma ietvaros pārvadājumi tiks nodrošināti un to apjoms turpinās pieaugt, galvenokārt pateicoties jauno elektrovilcienu un uzlaboto kustības grafiku ieviešanai. Ņemot vērā sabiedrisko pakalpojumu līguma raksturu, pasažieru vilcienu pārvadājumiem nav elastības cenu politikā. Vienlaikus oficiālajos ziņojumos un Valsts kontroles revīzijas secinājumos par reģionālo pasažieru pārvadājumu problēmām ir norādīts, ka pašreizējā budžeta situācijā nedrīkst rasties situācijas, kurās valsts budžeta līdzekļi tiktu pārsniegti ārpus iedalītā budžeta robežām.

Eksperti prognozē pārvadājumu apjoma pieaugumu par 37%, salīdzinot ar 2024. gadu pie esošā infrastruktūras maksas līmeņa, pamatojot to ar šādiem apsvērumiem:

- Elektrovilcienu parka paplašināšana līdz 32 jauniem elektrovilcieniem, kuri tiks iesaistīti satiksmē 2024. gada beigās.
- Valsts politika prioritizē vilcienu izmantošanu pasažieru pārvadājumos, samazinot reģionālo autobusu reisu skaitu, piemēram, reisu uz Rīgu par 6,12%.
- Pārejot uz multimodāliem autobusu–vilcienu pārvadājumiem reģionālajās stacijās, iespējams palielināt vilcienu kustības intensitāti, taču jāņem vērā pasažieru plūsmas un nepieciešamās dotācijas.
- Ieviešot jaunu vilcienu kustības grafiku ar 15 minūšu intervāliem Rīgas metropoles areālā un simetriju Rīgas centrālajā stacijā tiek prognozēts 5,7 milj. vilcienu km pārvadājumu apjoms.
- Lai nodrošinātu līdzvērtīgu sēdvietu piedāvājumu, ņemot vērā jauno elektrovilcienu ietilpību (~430 sēdvietas), vilcienu km pieaugumam jābūt aptuveni par 20%.

Infrastruktūras maksas palielinājums virs tiešajām izmaksām, pēc ekspertu domām, būtu pieļaujams tikai tad, ja dzelzceļa infrastruktūra nodrošinātu vismaz 90% pieejamību, lielākus kustības ātrumus (120–160 km/h), augstāku ceļošanas komfortu, uzlabotu pasažieru informāciju un labāku savienojamību ar citiem transporta veidiem. Tikai šādos apstākļos pārvadājumu uzņēmumi varētu gūt papildu ieņēmumus, kas ļautu segt augstākas infrastruktūras izmaksas.

Ekspertu vērtējumu ietekmē arī divi papildu apsvērumi, kas iepriekš netika ņemti vērā: ATD prasība ievērot piešķirto finansējumu un jaudas ierobežojumi, kas izriet no investīciju projektiem dzelzceļa infrastruktūrā. Šo faktoru dēļ plānotie apjomi 2025. gadā atbilst 2. tabulā norādītajiem rādītājiem.

2.tabula

Elektrovilcienu plānotie apjomi 2025. gadā ievērojot infrastruktūras jaudas ierobežojumus Jelgavas līnijā un ATD noteikto apjomu samazinājumu, vilcienu km

	Rīga - Aizkraukle	1 553 984
	Rīga - Jelgava	793 780
	Rīga - Skulte	974 612
	Rīga - Tukums	1 601 418
		Kopā: 4 923 794
		Potenciālais apjoms bez infrastruktūras un fiskāliem ierobežojumiem: 5 169 984

Salīdzinājumā ar 2024. gada aprēķinam izmantotajiem apjomiem 4,8 milj. vilcienu km apmērā, plānotais apjoms ir par 2,2% lielāks.

DĪZEĻVILCIENI

Spēkā esošās maksas līmenis 2024. gadā vidēji 1,44 EUR par vilcienu km

Faktiskais gada kopējais pārvadājumu apjoms 2023. gadā: 2 594 977 vilcienu km

Faktiskais pārvadājumu apjoms 2024. gada pirmajos 5 mēnešos: 1 171 155 vilcienu km

Kopumā ekspertu viedokļi atspoguļo bažas par ritošā sastāva trūkumu, izmaksu pieaugumu un ierobežotajām iespējām palielināt pārvadājumu apjomus. Tajā pašā laikā tiek uzsvērtā nepieciešamība

nodrošināt pārvadājumu apjoma saglabāšanu virs kritiskā līmeņa (70% no esošā), lai garantētu transporta pakalpojumu ilgtspēju un efektivitāti.

Ekspertu prognozētais pārvadājumu apjoma pieaugums pie esošās infrastruktūras maksas par 2% ir saistīts ar iespējamu papildu vilciena reisa ieviešanu maršrutā Rīga – Liepāja, kā arī plāniem palielināt reisu skaitu dzelzceļa savienojumā Rīga – Daugavpils. Tomēr būtisks pārvadājumu apjoma kāpums ar dīzeļvilcieniem nav gaidāms, un pastāv risks neparedzētam samazinājumam ritošā sastāva trūkuma dēļ, īpaši saistībā ar dīzeļvilcienu piesaisti Rīga – Jelgava līnijā, kur plānoti elektrotīkla nomaiņas darbi. Cenu veidošanas elastības trūkums šajā segmentā vēl vairāk sarežģī situāciju, jo lielāka ietekme ir ierobežotajam valsts dotāciju apjomam.

Infrastruktūras maksas paaugstināšana virs tiešajām izmaksām būtu pieļaujama tikai tad, ja dzelzceļa infrastruktūra būtu vismaz 90% piekļūstama, nodrošinot būtiski lielākus kustības ātrumus (virs 120 km/h, atsevišķās līnijās 140-160 km/h), augstāku ceļošanas komfortu, uzlabotu pasažieru informāciju un savienojamību ar citiem transporta veidiem.

Sabiedriskā pārvadājuma līguma turētājs norāda, ka, saistībā ar ATD pieprasījumu un ritošā sastāva trūkumu ir samazināts potenciāli iespējamo pārvadājumu apjoms (skatīt 3.tabulu).

3.tabula

Dīzeļvilcienu plānotie apjomi 2025. gadā ievērojot ritošā sastāva trūkumu un ATD noteikto apjomu samazinājumu, vilcienu km

	Lugaži – Valga	5 840
	Rīga – Daugavpils	835 638
	Rīga – Gulbene	162 758
	Rīga – Krāslava – Indra	198 359
	Rīga – Liepāja	210 922
	Rīga – Lugaži	673 325
	Rīga – Rēzekne - Zilupe	570 860
	Rīga – Sigulda	259 382
	Rīga – Bolderāja	16 592
	Kopā: 2 933 676	
Potenciālais apjoms ar Liepājas un Bolderājas vilcieniem 3 051 023		

Salīdzinājumā ar 2024. gada aprēķinam izmantotajiem apjomiem 2,7 milj. vilcienu km apmērā, plānotais apjoms nākamajam periodam ir par 10,6 % lielāks.

STARPTAUTISKIE PASAŽIERU PĀRVADĀJUMI EIROPAS EKONOMIKAS ZONAS IETVAROS (PLATSLIEŽU TĪKLA DAĻĀ)

2023. gada 27.decembrī starptautisko pasažieru pārvadājumus Latvijas teritorijā, maršrutā starp Lietuvas un Latvijas galvaspilsētām Viļņu un Rīgu ir uzsācis pārvadātājs UAB “LTG Link”³ – AB “Lietuvos geležinkeliai” meitasuzņēmums. Šī iniciatīva ir daļa no plašākas stratēģijas stiprināt savienojamību starp Baltijas valstīm un veicināt reģionālo mobilitāti. UAB “LTG Link” ienākšana Latvijas tirgū varētu palielināt konkurenci dzelzceļa pasažieru pārvadājumu sektorā, kas varētu veicināt pakalpojumu kvalitātes uzlabošanu un cenu konkurētspēju. Ekspertu sniegtie konkurētspējas faktoru vērtējumi starptautisko pasažieru pārvadājumu tirgū ir apkopoti 4. attēlā.

Ekspertu sniegtie konkurētspējas faktoru vērtējumi liecina, ka kopumā situācija starptautisko dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgū ir uzlabojusies par 15% salīdzinājumā ar 2023. gadu. Šo vērtējumu ietekmējušas šādas tendences:

- Iedzīvotāju skaita kritums gan Latvijā, gan Lietuvā mazina transporta pieprasījumu mērogu.
- Lielāka administratīvā nozīmība pilsētās varētu potenciāli palielināt pieprasījumu pēc dzelzceļa transporta, taču pagaidām nav novērota šāda tendence.
- Pirkjspējas palielināšanās var radīt pozitīvu efektu, uzlabojot ceļošanas iespējas, bet var radīt negatīvu efektu, izvēloties par labu dārgākam transporta veidam (privātais autotransports un aviopārvadājumi).
- UAB “LTG Link” biļešu cenu politika ir atzīmēta ka konkurētspējas priekšrocība.

³ LSM: Atsāk kursēt vilciens Viļņa–Rīga;

- Tādi faktori, kā lielāka telpa vilcienā, mūsdienu prasībām atbilstoša vilcienu kvalitāte un ērts vilcienu kustības grafiks ir atzīmēti kā konkurences priekšrocības.
- Konkurence ar privāto transportu ir īpaši aktuāla. Šobrīd vienīgais vilciena reiss norāda konkurences priekšrocībām, bet tas var būt arī pakalpojuma nišas efekts.
- Ērta savienojamība galapunktos galvaspilsētas centros.
- Aktīva UAB "LTG Link" mārketinga kampaņa, politiskais atbalsts un ērta biļešu tirdzniecība uzlabo pakalpojuma konkurētspēju.



4.attēls: Starptautisko dzelzceļa pasažieru pārvadājumu konkurētspējas faktoru vērtējums

DĪZEĻVILCIENI

Segments atvērts no 2024. gada 1.janvāra.

Spēkā esošās maksas līmenis 2024. gadā vidēji 1,44 EUR par vilcienu km (1,38 EUR par vilcienu km raksturīgam vilcienam ar zemāku svaru, ko izmanto pārvadājumos maršrutā Viļņa – Rīga). Faktiskais pārvadājumu apjoms 2024. gada pirmajos 5 mēnešos: 23 258 vilcienu km

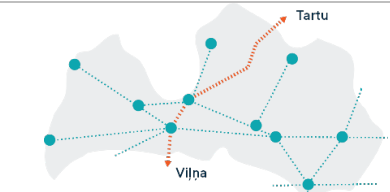
Eksperti prognozē, ka, saglabājoties infrastruktūras maksai esošajā līmenī, varētu tikt ieviesti papildu pasažieru vilcienu reisi Viļņas un Tartu virzienos. Šie maršruti ir daļēji komerciāli ar ievērojamu elastību, jo pārvadātājs var samazināt izpildes dienu skaitu vai pat pārtraukt braucienus, ja infrastruktūras maksas palielinātos.

Eksperti norāda uz publiski pieejamo informāciju par Igaunijas pārvadātāja ieceri iespējamai ienākšanai tirgū ar vienu vilcienu pāri dienā maršrutā Rīga – Valga – Tartu. Šis scenārijs varētu realizēties tikai tad, ja infrastruktūras maksa tiktu noteikta tiešo izmaksu līmenī. Līdzīga situācija attiecas arī uz pārvadājumiem maršrutā Viļņa – Rīga. Ja izmaksas saglabāsies esošajā līmenī, prognozējams, ka maršrutā Viļņa – Rīga tiks ieviests otrs vilciens.

Šie maršruti ir daļēji komerciāli, kas ļauj pārvadātājiem būtiski pielāgoties izmaksu izmaiņām – ja maksa pieaug, pārvadātāji var samazināt izpildes dienu skaitu, un, ja izmaksas kļūst pārāk augstas, maršruti var tikt pārtraukti pilnībā. Pārvadājumu apjoma pieaugums par 50% būtu tieši saistīts ar papildu reisu ieviešanu maršrutā Viļņa – Rīga vai ar maršruta Tartu – Rīga uzsākšanu.

Saskaņā ar pārvadātāju prognozi, sagaidāmais gada kopējais pārvadājumu apjoms 2024. gadā ir 140,3 tūkst. vilcienu km (skat. 4. tabulu nākamajā lpp.).

Starptautisko vilcienu plānotie apjomi 2025. gadā, vilcienu km

	Rīga – Valga – Tartu	84 992
	Rīga – Meitene – Viļņa	55 328
	Kopā: 140 320	

Salīdzinājumā ar 2024. gada infrastruktūras maksas aprēķinam izmantoto apjomu 55,5 tūkst. vilcienu km, paredzams, ka plānotais apjoms nākamajam periodam trīskāršosies.

CITI PASAŽIERU PĀRVADĀJUMU PAKALPOJUMI (PLATSLIEŽU TĪKLA DAĻĀ)

ELEKTROVILCIENI

Nemot vērā, ka šajā segmentā pārvadājumi ir gadījuma rakstura, eksperti iesaka šādus pārvadājumus neiekļaut plānošanas procesā, un to pašu apstiprina arī pasažieru pārvadātāji.

Spēkā esošās maksas līmenis 2024. gadā vidēji 1,62 EUR par vilcienu km
 Faktiskais gada kopējais pārvadājumu apjoms 2023. gadā: 558 vilcienu km
 Faktiskais pārvadājumu apjoms 2024. gada pirmajos 5 mēnešos: 0 vilcienu km

Ekspertu vērtējumā, pārvadājumu apjoms šajā segmentā saglabātos stabilā līmenī, ja infrastruktūras maksa tiktu uzturēta esošajā tiešo izmaksu līmenī. Tas nozīmē, ka, saglabājoties zemākām izmaksām, pārvadājumu uzņēmumi varētu turpināt konkurēt ar citiem transporta veidiem, nezaudējot tirgus daļu. Tomēr, infrastruktūras maksas pieaugums radītu būtiskas izmaiņas nozarē – šādi pārvadājumi zaudētu konkurētspēju salīdzinājumā ar alternatīvajiem transporta veidiem. Piemēram, tūrisma klases autobusi spēj piedāvāt ne tikai izdevīgākas cenas, bet arī lielāku elastību un plašāku pakalpojumu klāstu, padarot tos pievilcīgākus ceļotājiem un uzņēmumiem, kas izvēlas ekonomiski izdevīgāko risinājumu.

DĪZEĻVILCIENI

Nemot vērā, ka šajā segmentā pārvadājumi ir gadījuma rakstura, eksperti iesaka šādus pārvadājumus neiekļaut plānošanas procesā, un to pašu apstiprina arī pasažieru pārvadātāji.

Spēkā esošās maksas līmenis 2024. gadā vidēji 1,44 EUR par vilcienu km
 Faktiskais gada kopējais pārvadājumu apjoms 2023. gadā: 3 830 vilcienu km
 Faktiskais pārvadājumu apjoms 2024. gada pirmajos 5 mēnešos: 1 218 vilcienu km

Ekspertu vērtējumā pieprasījums pēc pakalpojuma var pieaugt, ja palielināsies aktivitātes reģionos. Tomēr eksperti prognozē apjoma samazinājumu šajā segmentā, jo pārvadātājam nav pietiekami kvalitatīvu resursu, lai nodrošinātu apjoma pieaugumu. Segmentu ietekmē arī Sabiedriskā transporta padomes (STP) lēmumi par izpildāmajiem maršrutiem, kuri tiek akceptēti tikai ar neitrālu vai pozitīvu ietekmi uz valsts budžetu.

2025. gadā plānotais pārvadājumu apjoms varētu saglabāties 2023. gada līmenī. Līdzīgi kā starptautisko pārvadājumu segmentā, arī šajā segmentā pārvadājumu apjoms saglabātos esošajā līmenī pie infrastruktūras maksas tiešo izmaksu līmenī. Pieaugot infrastruktūras maksai, šādi pārvadājumi kļūst nekonkurētspējīgi salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem, piemēram, tūrisma klases autobusu pārvadājumiem.

PASAŽIERU PĀRVADĀJUMU PAKALPOJUMI, KO SNIEDZ SAISTĪBĀ AR SABIEDRISKO PAKALPOJUMU LĪGUMU (ŠAURSLIEŽU IECIRKNĪ GULBENE – ALŪKSNE)

Spēkā esošās maksas līmenis 2024. gadā vidēji 2,25 EUR par vilcienu km
 Faktiskais gada kopējais pārvadājumu apjoms 2023. gadā: 48 203 vilcienu km
 Faktiskais pārvadājumu apjoms 2024. gada pirmajos 5 mēnešos: 20 064 vilcienu km

Eksperti norāda, ka valsts pasūtījums pie paaugstinātas infrastruktūras maksas samazinātos, bet to pilnībā neatceltu vēsturiskās vērtības dēļ. Pieprasījums samazinātos, ja infrastruktūras maksas pieaugtu. Maksimālais pārvadājumu apjoms ir paredzams pie zemākās infrastruktūras maksas tiešo izmaksu līmenī (2,25 EUR par vilcienu km) un tas strauji samazinātos līdz nullei, ja maksas līmenis

pārsniegtu 8,02 EUR par vilcienu km (pilnās izmaksas). Lai uzturētu maksimāli augstu pieprasījumu, ir svarīgi uzlabot pakalpojuma kvalitāti, kas ļautu piesaistīt un noturēt klientus. Ekspertu vērtējumā nav novērojamas indikācijas apjoma pieaugumam un ir paredzams, ka tiks saglabāts esošais apjoms. 2025. gadā plānotais pārvadājumu apjoms saglabāsies 2023. gada līmenī. Pārvadājumu apjoma izmaiņām tuvākajos periodos nav pamata galvenokārt demogrāfiskās situācijas dēļ.

CITI PASAŽIERU PĀRVADĀJUMU PAKALPOJUMI (ŠAURSLIEŽU TĪKLA DAĻĀ IECIRKNĒ GULBENE – ALŪKSNE)

Spēkā esošās maksas līmenis 2024. gadā vidēji 2,25 EUR par vilcienu km
 Faktiskais gada kopējais pārvadājumu apjoms 2023. gadā: 160 vilcienu km
 Faktiskais pārvadājumu apjoms 2024. gada pirmajos 5 mēnešos: 0 vilcienu km

Ekspertu vērtējumā nav indikāciju par pārvadājumu apjoma iespējamu pieaugumu šajā segmentā, salīdzinot ar 2023. gadu. Apjoms līdz šim tika nodrošināts atsevišķu pasākumu apkalpošanai. Šādi pārvadājumi ir nenozīmīgs segments, kura apjomi pie paaugstinātās cenas ievērojami samazinātos, tādejādi pārvadājumu apjomi šajā segmentā netiek plānoti.

POTENCIĀLIE TIRGUS SEGMENTI, KUROS ATTIECĪGAJĀ BRĪDĪ NEDARBOJAS, BET KUROS VAR SNIEST PAKALPOJUMUS PLĀNOŠANAS PERIODĀ

- **Pārvadājumi pilsētas robežās:** varētu būt aktuāli tikai Rīgā Bolderājas virzienā un citos virzienos, kur piepilsētas vilcieni kursē retāk (piem., Vecāķi, Jugla). Pakalpojuma pasūtītājs varētu būt Rīgas pašvaldība sadarbībā ar valsti, vai Rīgas pašvaldība atsevišķi.
- **Ekspresvilcienu pakalpojumi:** (norāda divi eksperti) var kļūt aktuāli līdz ar multimodālu pārsēšanās punktu izveidi. Ekspresvilcienu pakalpojumiem ar samazinātu apstāšanās vietu skaitu un palielinātu ātrumu rīta un vakara ("pīķa stundu") laikā varētu noteikt augstāku biļešu cenu un līdz ar to arī maksu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu.

SECINĀJUMI

Apkopojot nozares ekspertu sniegto informāciju un prognozējamā dzelzceļa pārvadājumu apjoma elastības rādītāju vērtējumus atkarībā no potenciāli noteiktās infrastruktūras maksas nākamajos plānošanas periodos, publiski pieejamo analītisko informāciju un statistiku, kā arī pārvadātāju iesniegto informāciju, var secināt, ka pasažieru pārvadājumu apjomus nākamajā periodā var prognozēt šādos apjomos:

5.tabula

Pasažieru pārvadājumu apkopojums nākamajā periodā

	Plānots 2024. gada aprēķinā	Plānots 2025. gada aprēķinā
PAVISAM KOPĀ vilcienu kilometri, t.sk.:	7 573 972	7 775 963
Pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, ko sniedz saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu (platsliežu tīkla daļā kopā)	7 464 388	7 587 440
AS "Pasažieru vilciens" (elektrovilcieni)	4 814 901	4 923 794
AS "Pasažieru vilciens" (dīzeļvilcieni)	2 649 487	2 933 676
Pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, ko sniedz saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu (iecirknī Gulbene - Alūksne kopā)	48 312	48 203
SIA "Gulbenes - Alūksnes bānītis" (šaursliežu vilcieni)	48 312	48 203
Citi pasažieru pārvadājumu pakalpojumi (platsliežu tīkla daļā kopā)	60 872	140 320
AS "Pasažieru vilciens" (elektrovilcieni)	500	-
AS "Pasažieru vilciens" (dīzeļvilcieni)	4 892	-
UAB "LTG Link" (dīzeļvilcieni)	55 480	55 328
OU "Elron" (dīzeļvilcieni)		84 992
Citi pasažieru pārvadājumu pakalpojumi (iecirknī Gulbene - Alūksne kopā)	400	-
SIA "Gulbenes - Alūksnes bānītis" (šaursliežu vilcieni)	400	-

2. KRAVU PĀRVADĀJUMI

Šīs pārskata sadaļas mērķis ir dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomu prognozēšana dažādiem tirgus segmentiem, lai nodrošinātu infrastruktūras maksas noteikšanu, kā arī identificētu un turpmāk analizētu būtiskākos ietekmējošos faktorus, kas ietekmē šo segmentu attīstību.

Maksas noteicējs ir nodalījis šādus tirgus segmentus:

- Iekšzemes kravu pārvadājumi ar savācējvilcieniem un izvedvilcieniem;
- Labības kravu pārvadājumi iekšzemē;
- Cementa kravu pārvadājumi iekšzemē;
- Multimodālo kravu pārvadājumi iekšzemē un Eiropas ekonomikas zonas ietvaros (bez mezglu infrastruktūras izmantošanas);
- Multimodālo kravu pārvadājumi iekšzemē un Eiropas ekonomikas zonas ietvaros;
- Starptautiskie kravu pārvadājumi Ziemeļjūras – Baltijas kravu pārvadājumu koridora ietvaros, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus (turpmāk - RFC8);
- Būvmateriālu piegāžu kravu pārvadājumi Rail Baltica infrastruktūras būvniecībai (bez mezglu infrastruktūras izmantošanas);
- Šķeldas kravu pārvadājumi iekšzemē un Eiropas ekonomikas zonas ietvaros;
- Citi kravu pārvadājumi iekšzemē un Eiropas ekonomikas zonas ietvaros
- Multimodālo kravu pārvadājumi starptautiskajā 1520 kustībā;
- Akmeņogļu kravu pārvadājumi starptautiskajā 1520 kustībā;
- Citi kravu pārvadājumi starptautiskajā 1520 kustībā.

Maksas noteicējs izvērtē nepieciešamību noteikto tirgus segmentu sīkākai iedalīšanai, ja:

- pieteikumu iesniedzēji dzelzceļa infrastruktūras jaudas pieteikumos pieprasa specifiskus dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas nosacījumus, kas ļauj tiem pielāgoties galapatērētāju vēlmēm (iegūstot papildu konkurences priekšrocības) vai pašu tehnoloģiskām neveiksmēm un kas izraisa infrastruktūras pārvaldītājam izmaksas, kuras citādi būtu novēršamas;
- var secināt, ka infrastruktūras pārvaldītāja pakalpojumi uzlabo galalietotāju pakalpojuma pasūtīšanas lēmuma pieņemšanas kritērijus salīdzinājumā ar konkurējošiem transporta veidiem un infrastruktūras tīkliem;
- var konstatēt tādas vides aizsardzības, negadījumu un dzelzceļa infrastruktūras izmaksas, kuras nesedz konkurējošie transporta veidi un par kuriem Ministru kabinets ir pieņēmis lēmumu par kompensācijas kārtību.

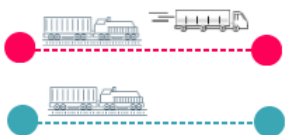
Maksas noteicējs tirgus apstākļu vērtēšanā izmanto analītisko tirgus informāciju, kompetentu nozares ekspertu aptaujas un prognozēšanas modeļus.

Ekspertu grupu veido ne mazāk kā trīs (praksē pieci) neatkarīgie eksperti, kas sniedz prognozes par katra tirgus segmenta potenciālajiem pārvadājumu apjomiem vilcienu kilometros un novērtē šādu konkurētspējas faktoru nozīmīgumu un attīstību (skat.6.tabulu), izmantojot vērtējuma skalu intervālā no 0 līdz 1.

6.tabula

Dzelzceļa kravu pārvadājumu konkurētspējas faktori

	Kopējās kravu saņēmēju izmaksas	Maršruta izvēles ietekmē kopējās piegādes izmaksas, vērtējot maršrutu kopumā, ieskaitot citus piegādes ķēdes dalībniekus (ārvalstu dzelzceļu un iekšzemē saistīto transporta veidu izmaksas, ostu tarifus un jūras ceļu izmaksas).
	Pārvadājumu laiks	Ātrāka kravu piegāde un īsāks pārvadājumu laiks uzlabo pakalpojuma kvalitāti, veicina gala lietotāju apmierinātību un nodrošina priekšrocības salīdzinājumā ar konkurējošiem pārvadājumu veidiem.
	Nozares konkurence	Konkurence dzelzceļa nozarē veicina pakalpojumu piedāvājuma pilnveidošanu, izmaksu samazināšanu, inovācijas un efektivitāti.

	Pārvadājumu veidu konkurence	Dzelzceļa pārvadājumi konkurē ar citiem transporta veidiem, piemēram, autotransportu un jūras pārvadājumiem, konkurence veicina efektīvāku risinājumu piedāvājumu un pielāgošanos klientu vajadzībām.
	Sadarbība starp loģistikas ķēdes dalībniekiem	Efektīva sadarbība starp ostām, noliktavām, transporta uzņēmumiem, maitu un citiem loģistikas ķēdes dalībniekiem uzlabo piegādes ķēdes efektivitāti un kopējo izmaksu samazināšanu.
	Pieprasījums pasaules tirgū pēc pārvadājamās produkcijas	Pieprasījuma izmaiņas pasaules tirgū ietekmē pārvadājumu apjomus un pārvadājamās produkcijas cenas. Mainoties produkcijas pieprasījumam un cenām, var mainīties transporta izmaksu īpatsvars produkta cenā gala patērētājam.
	Politiskās attiecības	Ģeopolitiskā situācija var būtiski ietekmēt kravu plūsmas. Piemēram, tirdzniecības sankcijas, muitas politika vai starptautiskie līgumi var veicināt vai ierobežot pārvadājumu plūsmu noteiktos reģionos.
	Citu transporta pakalpojumu sniedzēju mārketinga aktivitātes	Mārketinga aktivitātes un stabila pakalpojumu cenu politika veicināt konkurētspēju un uzturēt ilgtermiņa sadarbību ar klientiem.

Maksas noteicējs apkopo ekspertu vērtējumus un pašu veiktus tirgus apsekojuma datus, kas ir atrādami maksas noteicēja mājaslapā, pārbauda datu ticamību un, ja nepieciešams, pieprasa ekspertu paskaidrojumus. Balstoties uz skaitliskās informācijas apstrādi, maksas noteicējs aprēķina ticamo datu normalizētās vidējās vērtības pārskata un plānošanas periodiem.

FAKTORU IETEKME UZ PAKALPOJUMA VĒRTĪBU GALALIETOTĀJIEM UN TIRGUS SPĒJU SEGT INFRASTRUKTŪRAS MAKSAS UZCENOJUMU

Vērtējamo faktoru ietekmes uz tirgus spēju segt infrastruktūras maksas uzcenojumu analīzē ir secināms, ka eksperti kā būtiskākos un ar augstāko ietekmi vērtē tādus faktoros kā pārvadājamās kravas pieprasījums patēriņa tirgū, pārvadājumu pakalpojumu cena, pārvadājumu drošība un starptautiskās politiskās attiecības un sankcijas. Kā būtiskus ietekmes faktoros eksperti norādījuši dzelzceļa tīkla savienojumus ar ostām, termināliem un citiem transporta veidiem un pārvadājumu attālumu. Eksperti piedāvāja vērtēt arī papildus faktoros: pakalpojuma apmaksas termiņu, pakalpojuma modernizāciju un kravas izsekojamību.

PĀRVADĀJAMĀS KRAVAS PIEPRASĪJUMS PATĒRIŅĀ TIRGŪ

Ietekme uz pakalpojuma vērtību galalietotājiem: 4.0 (vidēji augsta)

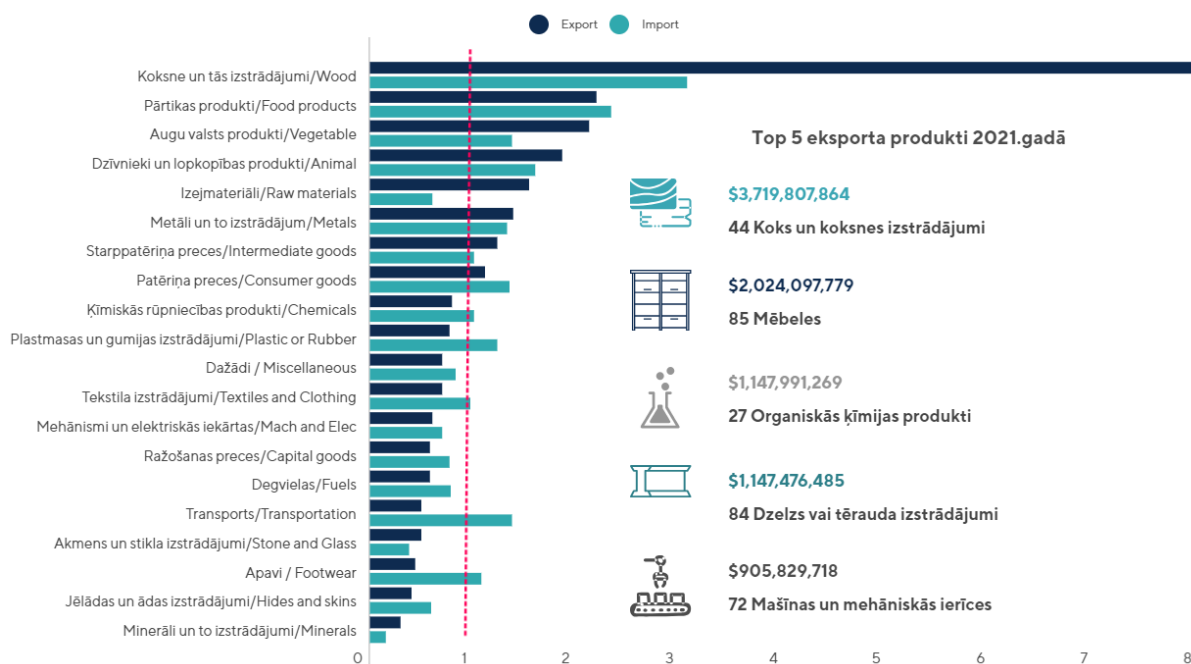
Ietekme uz tirgus spēju segt infrastruktūras maksas uzcenojumu: 4.6 (augsta)

Eksperti norāda, ja preces pieprasījums patēriņa tirgū ir augsts, galalietotāji ir gatavi maksāt augstāku cenu par transporta pakalpojumiem, lai garantētu savlaicīgu piegādes procesu. Pieprasījuma kāpums ne tikai palielina preces vērtību, bet arī pastiprina gatavību ieguldīt loģistikā, lai mazinātu iespējamās piegādes kavējumus. Pārvadājumu izmaksas tiek iekļautas gala cenā, un klientam svarīga ir konkurētspēja un preces tirgus vērtības saglabāšana. Kravas cena un pieprasījums ir būtiski faktori, kas ietekmē pārvadājumu tirgu un transporta veidu izvēli atkarībā no kravas rakstura, vērtības un piegādes ātruma.

AS "LatRailNet" analīzē šī faktora tendences, izmantojot relatīvo priekšrocību indeksu (angl. *revealed comparative advantage* – RCA⁴), ko pielieto starptautiskajā ekonomikā, lai aprēķinātu noteiktas valsts relatīvās priekšrocības vai trūkumus konkrētā preču vai pakalpojumu klasē. RCA tiek aprēķināts, salīdzinot valsts eksporta daļu noteiktai precei vai pakalpojumam ar tās kopējo eksporta daļu, un pēc

⁴ The World bank: Latvia Product Revealed comparative advantage;

tam salīdzinot šo rezultātu ar attiecīgo pasaules vidējo rādītāju. Ja rezultāts ir lielāks par 1, tas nozīmē, ka valstij ir relatīva priekšrocība šajā jomā.



5.attēls: Relatīvo priekšrocību indekss un TOP5 eksporta produktu Latvijā 2021. gadā

5. attēlā atspoguļoti Latvijas eksporta un importa salīdzinošo priekšrocību rādītāji dažādās preču kategorijās 2021. gadā. Attēls sniedz pārskatu par to, kurās preču grupās Latvija ir viskonkurētspējīgākā pasaules tirgū, no kurām nozīmīgākās ir koksne un koksnes izstrādājumi, pārtikas produkti un labība, tostarp graudi, kā arī metāli un to izstrādājumi. Citās preču kategorijās, kā piemēram, ķīmiskā rūpniecība, degviela un izejmateriāli, kuros agrāk specializējās Latvijas dzelzceļš, relatīvā priekšrocība ir mazāk izteikta vai pat negatīva, kas norāda uz šajās jomās zemāku konkurētspēju pasaules tirgū.

PAKALPOJUMA CENA

Ietekme uz pakalpojuma vērtību galalietotājiem: 4.6 (augsta)

Ietekme uz tirgus spēju segt infrastruktūras maksas uzcenojumu: 4.6 (augsta)

Ekspertu vērtējumā pārvadājumu pakalpojuma cena ir ļoti būtisks konkurētspējas faktors ģeogrāfiski ierobežotos tirgos ar intensīvu konkurenci starp dažādiem pārvadājumu veidiem, jo tā tieši ietekmē galalietotāju izvēli un uzņēmumu tirgus daļas saglabāšanu. Normālos tirgus apstākļos konkurētspējīga cena ir izšķiroša pārvadājumu izvēlē. Tomēr ārkārtas situācijās, piemēram, pandēmijas vai kara laikā, cena var kļūt mazāk svarīga atsevišķām kravu grupām, liekot uzņēmumiem pielāgot tarifus vai pieņemt citus lēmumus, tāpēc pakalpojuma cenas faktors tiek analizēts katrā segmentā atsevišķi.

PĀRVADĀJUMU DROŠĪBA

Ietekme uz pakalpojuma vērtību galalietotājiem: 4.0 (augsta)

Ietekme uz tirgus spēju segt infrastruktūras maksas uzcenojumu: 4.2 (augsta)

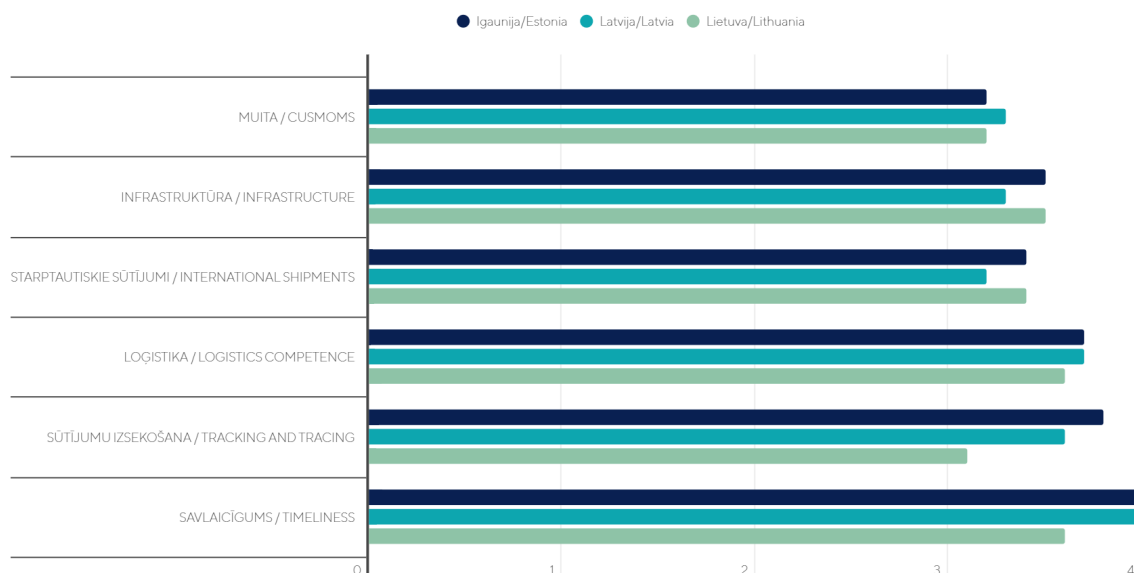
Eksperti norāda, ka pārvadājumu drošība būtiski ietekmē kravu pārvadājumu veida un koridora konkurētspēju. Dzelzceļa pārvadājumi parasti ir drošāki nekā citi transporta veidi, kas ir īpaši svarīgi, pārvadājot vērtīgas un bīstamas preces. Tehnoloģiju attīstība ļauj ieviest izsekošanas ierīces un citas uzraudzības tehnoloģijas, kas uzlabo pārvadājumu drošību, palielinot galalietotāju uzticību, jo nodrošina iespēju sekot līdzi kravu statusam un riskiem. Pārvadājumu drošība kļūst par svarīgu kritēriju, jo tā palīdz samazināt riskus un garantēt drošu sūtījumu piegādi.

AS "LatRailNet" vērtē pārvadājumu drošības faktoru, balstoties uz Pasaules bankas Loģistikas veiktspējas indeksu⁵ (skat. 6. attēlu). Analizējot Loģistikas veiktspējas indeksu, jāņem vērā, ka tā rezultāti ir balstīti divos mērījumos:

⁵ The World Bank: Logistics Performance Index (LPI);

- Starptautisko loģistikas operatoru aptauja, kas sniedz atsauksmes par valstu "loģistikas pievilcību".
- Detalizēta Pasaules bankas statistiskā informācija par jūras pārvadājumiem, konteineru izsekošanu, avio un pasta sūtījumiem.

Drošības aspekts ir īpaši izcelts pēdējās trīs kategorijās loģistikas snieguma analīzē: loģistikas kompetencē, sūtījumu izsekošanā un savlaicīgumā. Pasaules Bankas pētījums skaidri parāda, ka piegādes ķēdes drošums ir kļuvis par stratēģiski svarīgu faktoru, kas tieši ietekmē nacionālo loģistikas sniegumu, jo mūsdienu digitalizētajā pasaulē piegādes ķēdes ir kļuvušas par vieglu mērķi kiberuzbrukumiem, savukārt ģeopolitiskā nestabilitāte un klimata pārmaiņas rada papildus riskus, kas var nopietni traucēt globālo piegādes ķēžu darbību.



6.attēls: Loģistikas veikspējas indekss Igaunijā, Latvijā un Lietuvā 2023. gadā (vērtējums ballēs)

6.attēls sniedz ieskatu Baltijas valstu – Latvijas, Lietuvas un Igaunijas sniegumā loģistikas jomā 139 pasaules valstu konkurencē. Var secināt, ka visas trīs Baltijas valstis ir sasniegušas samērā līdzīgus rezultātus, tomēr starp tām ir arī dažas būtiskas atšķirības. Igaunija ir sasniegusi visaugstāko rādītāju no Baltijas valstīm visos apakš indeksos, izņemot muitas darbību, kurā tā atpaliek no Latvijas. Latvija ir otrajā vietā un samērā tuvu Igaunijai, uzrādot labu rezultātu loģistikas kompetencē un savlaicīgumā. Lietuva kopumā atpaliek no Latvijas un Igaunijas, īpaši sūtījumu izsekošanas un savlaicīguma jomās.

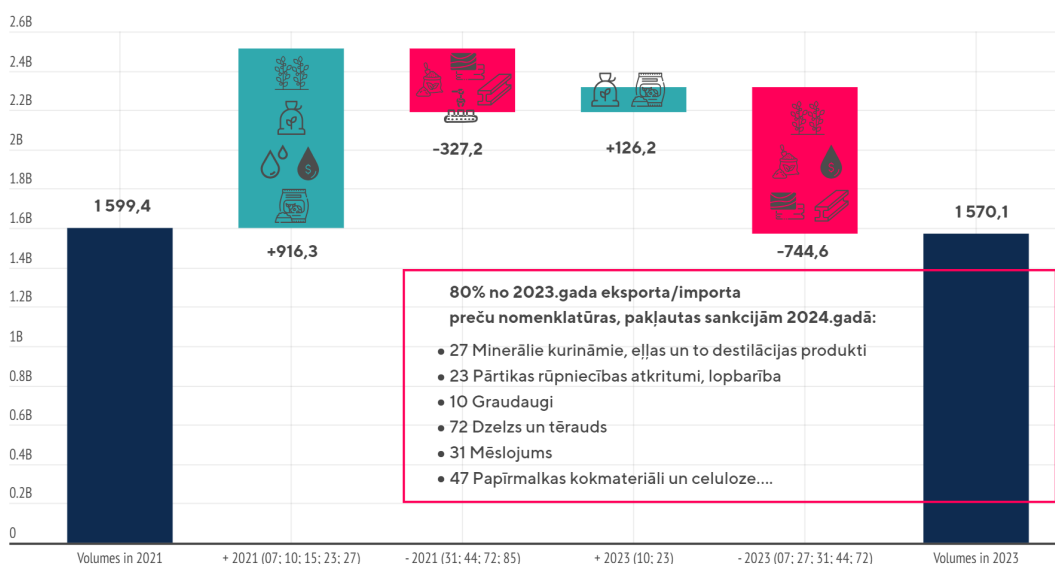
STARPTAUTISKĀS POLITISKĀS ATTIECĪBAS UN SANKCIJAS

Ietekme uz pakalpojuma vērtību galalietotājiem: 3.4 (vidēji augsta)

Ietekme uz tirgus spēju segt infrastruktūras maksas uzcenojumu: 4.2 (augsta)

Ekspertu vērtējums liecina, ka ģeopolitiskie faktori ievērojami ietekmē kravu plūsmu un transporta nozares dinamiku. Šie faktori var izslēgt noteiktu kravu transportēšanu vai pat būtiski ierobežot tirgu apkalpošanu, radot nopietnas sekas visā piegādes ķēdē. Sankcijas un politiskie konflikti ir radījuši vairākas barjeras, kas ne tikai apgrūtina iespēju piedāvāt konkurētspējīgus pārvadājumu nosacījumus, bet arī noved pie kravu plūsmu novirzīšanas uz alternatīviem maršrutiem. Šīs izmaiņas var būt saistītas ar paaugstinātām izmaksām un papildu risku, kas ietekmē gan eksportētājus, gan importētājus, tādējādi veicinot neskaidrību un nestabilitāti globālajā tirdzniecībā. Tādējādi ģeopolitika ne tikai nosaka, kādas kravas var tikt transportētas, bet arī būtiski ietekmē visus tirdzniecības un loģistikas procesus, kā arī uzņēmumu stratēģijas un lēmumus.

Latvijā un plašākā reģionā, īpaši starptautiskajā 1520 mm dzelzceļa telpā, šī ietekme ir izteikta, un ģeopolitiskās spriedzes un politiskie konflikti ir radījuši nelabvēlīgu vidi pārvadājumu attīstībai. 1.pielikuma tabula sniedz LDz Sankciju daļas apkopoto informāciju par sankciju ietekmi. Sankciju spēcīgo ietekmi uz pārvadājumu apjomiem pēdējos gados skaidri atspoguļo 7.attēls.



7.attēls: Pa dzelzeļu nosūtītās importa un eksporta kravas un to izmaiņas 2021.–2023. gadā, milj. USD⁶

7. attēlā redzams, ka sankciju ietekme izpaužas šādi: īsi pirms sankciju ieviešanas novērojams straujš pārvadājumu apjoma pieaugums, kas saistīts ar uzņēmumu centieniem nogādāt preces, kuras vēlāk tiks pakļautas sankcijām. Pēc sankciju stāšanās spēkā seko būtisks kravu apjoma samazinājums, kas apliecina sankciju ierobežojumu ietekmi uz pārvadājumu apjomiem.

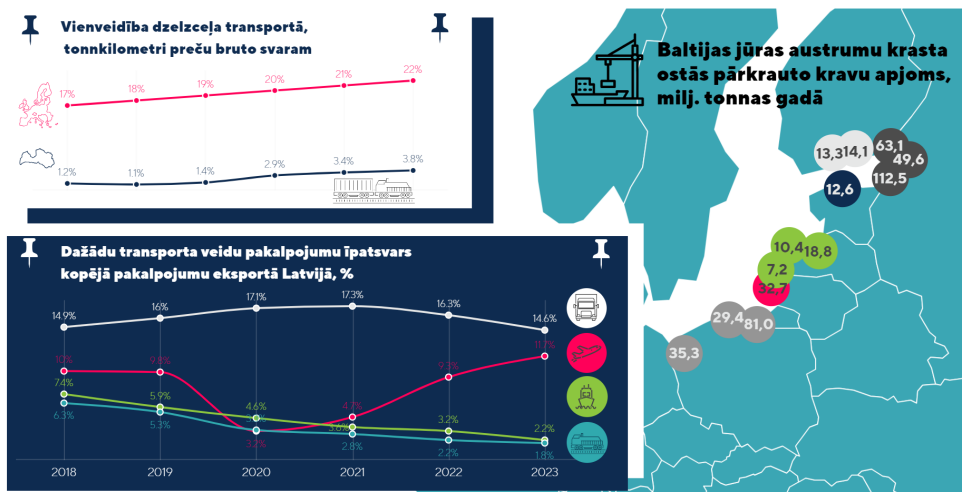
DZELZCEĻA TĪKLA SAVIENOJUMI AR OSTĀM, TERMINĀLIEM UN CITIEM TRANSPORTA VEIDIEM

Ietekme uz pakalpojuma vērtību galalietotājiem: 4.6 (augsta)

Ietekme uz tirgus spēju segt infrastruktūras maksas uzcenojumu: 4 (augsta)

Eksperti norāda, ka dzelzceļa tīkla savienojumi ar ostām, termināliem un citiem transporta veidiem ir kritiski svarīgi, raugoties uz dzelzceļa pārvadājumiem kopējā loģistikas vai piegāžu ķēdes kontekstā. Ar dzelzceļu savienotie kravu termināli ir atspoguļoti 2.pielikumā.

Vienlaikus, mainoties piegādes ķēdēm, rodas nepieciešamība pēc savienojamības ar citiem transporta veidiem un pieņemšanas vietām. 8.attēlā redzams, ka Baltijas valstu ostu nozīmība ir būtiski samazinājusies un tās vairs neveido nozīmīgu daļu pakalpojuma eksportā, savukārt autotransports saglabā savas pozīcijas.



8.attēls: Dzelzceļa transporta savienojamību ar citiem transporta veidiem raksturojošie rādītāji

8.attēla kartē pa labi var uzskatāmi redzēt, ka Baltijas valstu ostas zaudē kādreiz nozīmīgas pozīcijas. Lielākie apjomi vērojami tādās ostās kā Ust-Luga (112,5 milj. tonnu), Gdaņska (81,0 milj. tonnu), Viborga

⁶ comtradeplus.un.org

(63,1 milj. tonnu) (sīkāk skat. [3.pielikumu](#)). Nozīmības zaudēšana atspoguļota arī 8.attēla apakšējā grafikā, kas attēlo negatīvu jūras transporta pakalpojumu īpatsvara dinamiku kopējā eksportā. Dzelzceļa transports veido vismazāko īpatsvaru (2,2%) 2023. gadā, salīdzinot ar 6,3% 2018. gadā. Jūras transporta pakalpojumu eksports pilnībā atkārto dzelzceļa transporta pakalpojumu eksporta lejupslīdi no 7,4% 2018. gadā līdz 1,8% 2023. gadā. Savukārt auto transports dominē ar aptuveni 14-17% īpatsvaru, kas nedaudz samazinās līdz 14,6% 2023. gadā. Gaisa transports 2018. gadā veidoja 10% īpatcaru un pēc lejupslīdes līdz 4,7% COVID gados, strauji palielinājās, sasniedzot 11,7% 2023. gadā.

Dzelzceļa transportam ar gaisa transportu Latvijā nav nodrošināta tehniskā savienojamība. Savukārt par nepietiekošu savienojamību ar autotransportu liecina viens no zemākajiem multimodalitātes rādītājiem Eiropā, skat. augšējo grafiku 8. attēlā, kas parāda, cik procentuāli daudz kravu ir pārvadāts ar vienveidīgajām vienībām – konteineriem un kontreileriem. Eiropas dati uzrāda pieaugumu no 17% līdz 22% (no 2018. līdz 2023. gadam), kas norāda uz pakāpenisku vienveidības pieaugumu dzelzceļa transportā. Savukārt Latvijā šis rādītājs bija 1,2% 2018. gadā un pieauga līdz 3,8% 2023. gadā, kas arī norāda uz pozitīvu tendenci dzelzceļa transporta izmantošanā preču pārvadājumos, taču izaugsme ir būtiski lēnāka nekā vidēji Eiropā, ņemot vērā kravu multimodālo terminālu un vienveidīga transporta izmantošanas priekšrocību trūkumu.

PĀRVADĀJUMU ATTĀLUMS

Ietekme uz pakalpojuma vērtību galalietotājiem: 4.2 (augsta)

Ietekme uz tirgus spēju segt infrastruktūras maksas uzcenojumu: 4.0 (augsta)

Eksperti norāda, ka pārvadājumu attālums arī ir viens no svarīgākajiem kritērijiem dzelzceļa transporta izvēlē, jo salīdzinot ar jūras transportu, dzelzceļa pakalpojumi nodrošina ātruma, precizitātes un regularitātes kombināciju, kas padara to konkurētspējīgu arī tālākos maršrutos. Tādējādi dzelzceļa transporta priekšrocības attiecībā uz attālumu, kopā ar tā spējam nodrošināt ātrus, precīzus un regulārus pārvadājumus, padara to par pievilcīgāku risinājumu lielākā attālumā, salīdzinot ar citām transporta iespējām.

CITI IETEKMES FAKTORI

Pārskata 4.pielikumā apskatīta arī vidēji augstas un vidējas ietekmes faktoru ietekme uz galalietotājiem un tirgus spēju segt infrastruktūras izmaksas. Eksperti norāda, ka loģistikas pakalpojumu integrācija globālā un nacionālā līmenī uzlabo kvalitāti, īpaši tādās nozarēs kā labības pārvadājumi. Pārvadājumu regularitāte, ātrums un precizitāte ir faktori, kas ietekmē efektivitāti un piegādes laiku, īpaši augsta apgrozījuma preču kategorijās. Vides aizsardzības jautājumi kļūst arvien svarīgāki, lai gan vēl lielā mērā ir diskusiju līmenī. Bīstamo kravu pārvadājumos uzmanība tiek pievērsta drošības prasībām, kas ir kritiski svarīgi, lai nodrošinātu drošu kravu plūsmu. Dzelzceļa infrastruktūras jauda un tehniskais stāvoklis ir būtiski, lai garantētu pārvadājumu laiku un apjomu, īpaši starptautiskajos maršrutos, kur intensīvi pārvadājumi prasa lielāku jaudu un prioritāti. Valsts atbalsta instrumenti var sniegt pozitīvu ietekmi uz loģistikas nozares konkurētspēju, nodrošinot finansējumu infrastruktūras attīstībai. Tomēr tie var arī radīt ierobežojumus, kas ietekmē uzņēmumu darbību. Pārvadājumu informatīvais nodrošinājums ir vidēji būtisks faktors, lai nodrošinātu efektīvu kravu plānošanu un klientu apmierinātību. Dzelzceļa transporta kvalitātes uzlabošana, vides ilgtspēja un efektīva infrastruktūras izmantošana ir faktori, kas tostarp ietekmēs pārvadājumu nozares attīstību nākotnē.

Tāpat kopsavilkumā apskatīta vidēji zemas un zemas ietekmes faktoru ietekme uz galalietotājiem un tirgus spēju segt infrastruktūras izmaksas. Ekspertu vērtējumā vilcienu formēšanas ātrums un saistītās darbības, piemēram, vagonu apkalpe, ir vidēji zemas nozīmes faktori, kas ietekmē pārvadājumu laiku. Pilnu vilcienu sastāvu gadījumā procesi ir iepriekš plānoti un mazāk jutīgi pret izmaiņām, bet individuālo vagonu apkalpē ātrums kļūst kritisks efektivitātes uzlabošanai. Iepriekš rezervēti vilcienu ceļi, kas nodrošina konkrētus izsūtīšanas laikus, ir nozīmīgi precīzas loģistikas plānošanai. Tas ir īpaši svarīgi sezonālajiem klientiem un augstas intensitātes pārvadājumos, piemēram, Eiropas Ekonomiskajā zonā, bet mazāk aktuāli vietējos tirgos ar zemāku pārvadājumu intensitāti. Specifiski vilcienu nosūtīšanas laiki ir būtiski tiem klientiem, kuriem nepieciešama precīza piegādes laika plānošana, tomēr šis faktors kļūst mazāk nozīmīgs, ja pieprasījums pēc precīziem pārvadājumu laikiem ir zems.

Eksperti ir piedāvājuši vērtēšanā izmantot arī citus tirgus segmentu konkurētspējas faktorus, kā piemēram:

- **Kravas izsekojamība tiešsaistē:** Starptautiskajiem partneriem būtu lieliska iespēja organizēt precīzāku kravu pārkraušanu ostās, samazinot noliktavu noslogojumu un veicinot efektīvāku ostas infrastruktūras darbību. Kravu izsekojamība tiešsaistē varētu nodrošināt ātrāku preču apriti un optimizēt loģistikas izmaksas. Mūsdienu tehnoloģijas ļauj prognozēt pieprasījumu,

uzlabojot galalietotāju apmierinātību un veicinot ilgtspējīgu attīstību, samazinot resursu neefektīvu izmantošanu.

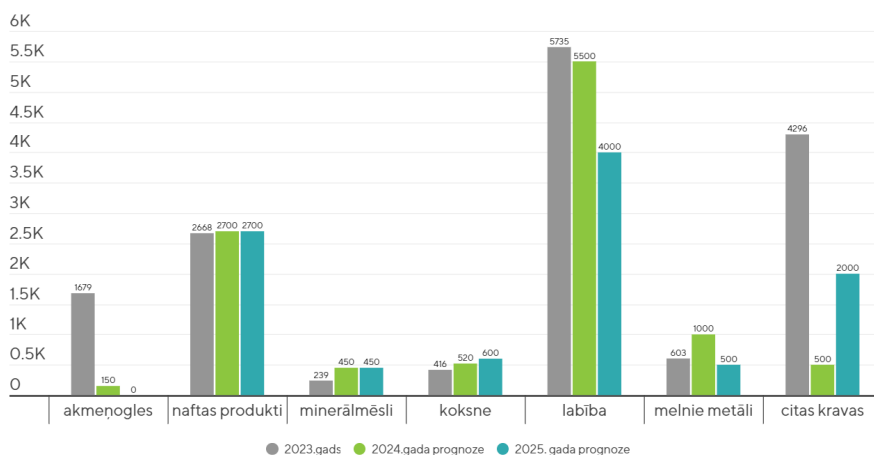
- **Pakalpojumu apmaksas termiņš:** Pakalpojumu apmaksas termiņa elastība dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem (arī ekspeditoriem) varētu būt nozīmīgs faktors, kas veicinātu jaunu klientu piesaisti un segmentu paplašināšanu. Piedāvājot elastīgākus apmaksas nosacījumus, pakalpojumu sniedzēji varētu labāk pielāgoties klientu vajadzībām un uzlabot konkurētspēju. Tas ļautu potenciālajiem klientiem vieglāk pieņemt lēmumus par sadarbību, samazinot finansiālo slogu un veicinot ilgtermiņa attiecības.
- **Pakalpojumu modernizācija:** Dzelzceļa pakalpojumu organizācija šobrīd atpaliek no citiem transporta veidiem, un ir svarīgi modernizēt šos pakalpojumus, lai pielāgotos mūsdienu prasībām. Modernizācija ietver tehnoloģiju integrāciju, procesu optimizāciju un pakalpojumu digitalizāciju, nodrošinot labāku klientu pieredzi, atvieglojot kravu pārvadājumus un radot uzņēmējdarbībai labvēlīgāku vidi (*“user friendly environment”*).

KRAVU PĀRVADĀJUMU SEGMENTI UN PROGNOZES

2023.gadā Latvijas dzelzceļa kravu pārvadājumu struktūrā nozīmīgāko daļu veidoja graudi, graudu pārstrādes produkti, sēklas un augļi, kuru īpatsvars sasniedza 37% no kopējā pārvadājumu apjoma. Akmeņogļu pārvadājumi veidoja 11%, naftas un naftas produktu pārvadājumi – 17%, bet melno metālu pārvadājumi – 4%. Koksnes un tās izstrādājumu pārvadājumu īpatsvars veidoja 3%, minerālmēsli – 1%, savukārt pārējo kravu īpatsvars bija 27% (skat. 10. attēlu)⁷. Kravu kategorijā “pārējās kravas” dominēja rūdas ar 1 527 tūkst. tonnu, melnie metāli ar 603 tūkst. tonnu, un ķīmisko vielu kravas, kas sasniedza 394 tūkst. tonnu.

Visās Baltijas valstīs dzelzceļa kravu pārvadājumu intensitāte⁸ 2023. gadā turpināja samazināties, uzrādot lejupejošu tendenci. Kopējais vilcienu kilometru skaits dzelzceļa pārvadājumos, salīdzinot ar 2022. gadu, samazinājās par 23,7%. Latvijā starptautiskajos dzelzceļa kravu pārvadājumos, tostarp eksporta pārvadājumos tika pārvadātas 3,5 milj. tonnu kravu, kas ir par 6,4% mazāk nekā iepriekšējā gadā. Importa pārvadājumu apjoms samazinājās par 30,2%, sasniedzot 9,6 milj. tonnu, bet tranzīta pārvadājumi saruka par 58,3%, sasniedzot 0,8 milj. tonnu. Caur Latvijas ostām dzelzceļā pārvadāto kravu apjoms samazinājās par 27,1%, sasniedzot 10,7 miljonus tonnu.

Maksas noteicēja apkopotie dati liecina par kravu plūsmas samazinājumu visos segmentos, norādot uz kopējo pārvadājumu tirgus dinamiku un izmaiņām kravu kategoriju pieprasījumā (skat.9.attēlu).



9.attēls: Latvijas dzelzceļā pārvadāto kravu apjoms 2023.-2024.gadā (prognozētie) un prognozētie pārvadājuma apjomi 2025.gadā, tūkst. tonnas

Transporta un uzglabāšanas nozare ir cieši saistīta ar starptautiskajiem pārvadājumiem. Pēc izaugsmes iepriekšējos divos gados 2023. gadā transporta nozares pievienotā vērtība saruka par 7,8%. Pārvadāto kravu apjomi samazinājās visos transporta veidos, ko noteica starptautiskajos pārvadājumos pārvadāto kravu apjoma kritums. Visstraujāk samazinājušies dzelzceļa kravu apjomi (-27,5%), ko noteica starptautiskajos pārvadājumos pārvadāto kravu apjoma kritums, bet autotransporta kravu pārvadājumi saruka (-0,3%) gan iekšzemes, gan starptautiskajos pārvadājumos. Ostās pārkrauto kravu apjoms samazinājās par 19,6% (sīkāk skat. 3.pielikumu). Baltijā dzelzceļa kravu pārvadājumu apgrozības

⁷ VAS "Latvijas dzelzceļš": "Darbības rādītāji 2023";

⁸ AS "LatRailNet": Nozares darbības rādītāji; Kravu apgrozības intensitātes rādītāji;

intensitātes rādītāji 2023. gadā⁹ turpināja uzrādīt lejupejošu dinamiku – dzelzceļa kravu pārvadājumos kopējais vilcienu kilometru skaits salīdzinājumā ar 2022. gadu ir samazinājies par 23,7%. Latvijā starptautiskajos dzelzceļa kravu pārvadājumos, tostarp eksporta pārvadājumos, pārvadāti 3,5 milj. tonnu (samazinājums par 6,4%), importa pārvadājumos dzelzceļā pārvadāti 9,6 milj. tonnu (samazinājums par 30,2%), tranzīta kravu pārvadājumos – 0,8 milj. tonnu (samazinājums par 58,3%). Caur Latvijas ostām dzelzceļā transportēti 10,7 miljoni tonnu kravu – par 27,1% mazāk nekā 2022. gadā.

2024. gada 8 mēnešos lielāko dzelzceļa kravu pārvadājumu daļu (32,8%) veidoja graudi un graudu pārstrādes produkti ar 2 787 tūkst. tonnām, kas ir nozīmīgākais kravu segments. Nafta un naftas produkti (15,9%) seko ar 1 358 tūkst. tonnām, kā arī rūdas (13,5%) ar 1 148 tūkst. tonnām. Citas kravas veido 13,5% no kopējā pārvadājumu apjoma, savukārt akmeņogles un minerālmēsli aizņem attiecīgi 3,4% un 4,3%. Pārējās kategorijas, piemēram, koksne un tās izstrādājumi (5,8%) un melnie metāli (4,9%), veido mazāku daļu, taču arī tās ir nozīmīgs kravu segments.¹⁰

IEKŠZEMES KRAVU PĀRVADĀJUMI AR SAVĀCĒJVILCIENIEM UN IZVEDVILCIENIEM

Ekspertu vērtējumā iekšzemes kravu pārvadājumi, izmantojot savācējvilcienus un izvedvilcienus, ir relatīvi maz elastīgi attiecībā uz cenu izmaiņām, jo īsie pārvadājumu attālumi rada atkarību ne tikai no cenas, bet arī no citiem faktoriem. Piemēram, autotransporta pārvadājumu ierobežojumi, kas, neskatoties uz iespējamo cenu atšķirību, var motivēt ekspeditorus izvēlēties dzelzceļa pārvadājumus. Būtiska nozīme ir arī kravas vērtībai – bieži vien šādi vilcieni pārvadā augstas vērtības kravas, piemēram, mehānismus, celtniecības konstrukcijas, melnā metāla loksnes un krāsainā metāla izstrādājumus. Šāda veida kravas samazina pārvadājumu elastību cenas kontekstā, salīdzinājumā ar mazāk vērtīgām kravām, kā piemēram, koksni vai graudiem. Tāpat eksperti norāda uz nepieciešamību pēc valsts atbalsta (dotācijām), lai motivētu kravu turētājus izvēlēties dzelzceļa pārvadājumus, jo pašreiz autotransports bieži ir finansiāli izdevīgāks vai dzelzceļa pakalpojumi nav pietiekami pieejami.

Lai vienkāršotu dažādu tirgus segmentu pārvadājumu uzskaites algoritmu, no 2025. gada tiek plānots apvienot iekšzemes savācējvilcienu un izvedvilcienu, RFC8 un citu iekšzemes/EEZ pārvadājumu segmentus vienā segmentā.¹¹

LABĪBAS KRAVU PĀRVADĀJUMI IEKŠZEMĒ

Eksperti ir pauduši vienotu viedokli, ka labības kravu dzelzceļa pārvadājumi iekšzemē ir atkarīgi no laika apstākļiem un ražas apjomiem un konkurē ar autotransportu. Piekabju un vagonu pieejamība ir ierobežota, un dzelzceļa infrastruktūras izmaksas ir izšķirošas, lai saglabātu konkurētspēju, īpaši īsajos attālumos un sezonālo kravu gadījumā. Ekspertu viedokļi par infrastruktūras maksas paaugstināšanas ietekmi uz iekšzemes labības kravu pārvadājumu apjomu nav viennozīmīgi.

2023. gadā graudu, graudu pārstrādes produktu, sēklu un augļu pārvadājumi veidoja būtiskāko pārvadājumu daļu dzelzceļa transportā. Pagājušajā gadā pa LDz infrastruktūru pārvadātas 5 735 tūkst. tonnu graudu un graudu pārstrādes produktu, kas ir 1,3 reizes vairāk nekā 2022. gadā (4 324 tūkst. tonnu). Pārvadāto labības kravu īpatsvars 2022. gadā veidoja 37% no kopējā dzelzceļā pārvadāto kravu apjoma.¹² Apkopotie dati¹³ liecina, ka dzelzceļa pārvadājumu apjoms 2023. gadā ir ievērojami pieaudzis, sasniedzot 4 297 tūkst. tonnas, kas ir augstākais rādītājs attiecīgajā periodā (skat. 20.attēlu). Neskatoties uz pieaugumu dzelzceļā, autotransports joprojām ievērojami dominē pārvadājumu tirgū, ar daudz lielākiem apjomiem. Faktiski 81% lauksaimniecības produktu tiek transportēti ar autotransportu.

Graudu un to pārstrādes produktu kravu apgrozījums Latvijas ostās 2023. gadā palielinājies par 14% (pārkrautas 7 124 tūkst. tonnu) salīdzinājumā ar 2022. gadu, kad tika pārkrautas 6 251 tūkst. tonnu. 2024.gada 8 mēnešos labības kravu apgrozījums ostās palielinājies par 12,2%, sasniedzot 4 279 tūkst. tonnas salīdzinājumā ar tādu pašu periodu pērn. Labība ir sezonāla prece ar lielu cenas jutīguma pakāpi, t.i. pazeminātas infrastruktūras maksas piemērošana var piesaistīt papildu apjomu. Latvijas graudkopji konkurē gan vietējā, gan eksporta tirgū un to spēja maksāt ir lielā mērā atkarīgā no pārdošanas cenas un tirgus piesātinājuma.

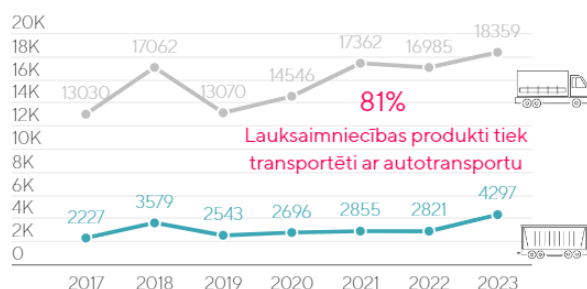
⁹ turpat;

¹⁰ VIA Latvia, Aktuālā mēneša statistika, Dzelzceļa kravu apgrozījums;

¹¹ AS "LatRailNet" noteikumu "Maksas aprēķināšanas shēma" grozījumi (PROJEKTS)

¹² VAS "Latvijas dzelzceļš": Galvenie darbības rādītāji;

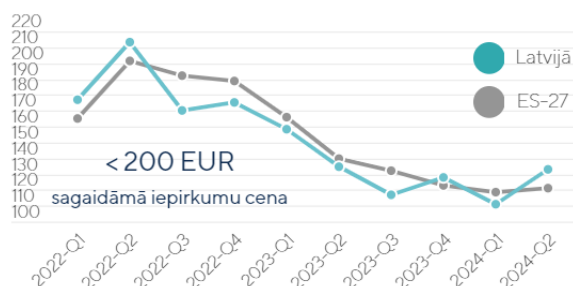
¹³ LR Centrālās statistikas pārvalde: Pārvadātas kravas ar autotransportu pa preču grupām



10.attēls: Latvijas dzelzceļā pārvadāto lauksaimniecības produktu un autotransporta kravu salīdzinājums 2017.-2023.gadā, tūkst. tonnu

2024./2025. gada sezonā ES labības ražošanā sagaidāms mērens pieaugums līdz pat 278,5 milj. tonnu.¹⁴ Uzlabotā Melnās jūras koridora loģistika atvieglo Ukrainas graudu eksportu uz pasaules tirgiem, mazāk ietekmējot ES tirgu. Zemkopības ministrija savā informatīvajā ziņojumā ir norādījusi, ka graudu un rapša ražotāji 2022. un 2023. gadā tika pakļauti pieaugošai trešo valstu, īpaši Krievijas, izcelsmes preču konkurencei Latvijas vietējā un tradicionālajos Latvijas eksporta tirgos.¹⁵

Graudu iepirkuma cena Latvijā kopš 2022. gada jūnija piedzīvo pakāpenisku samazinājumu un ilgstoši bijusi zemākā starp ES valstīm. ES biržas "Euronext" nākotnes darījumiem cenas pārtikas kviešiem 2023. gada septembra līgumiem ir 234 EUR par tonnu. Straujākais cenu kritums ir valstīs, kas robežojās ar Ukrainu, t.i. Ungārijā (- 24%), Bulgārijā un Rumānijā (abās -18%), kā arī Slovākijā un Čehijā (abās – 17%). Lauksaimniecības cenas ES 2024. gada pirmajā ceturksnī samazinājās gan produkcijai, gan izejvielām vidēji par 6%. Pēc satricinājuma perioda, kad 2021. gadā un 2022. gada pirmajos 3 ceturkšņos bija vērojams straujš lauksaimniecības produktu cenu kāpums, izaugsmes temps palēninājās, bet pēc tam cenas sāka kristies.¹⁶ Nozares aplēses par cenu attīstību liecina, ka kviešu iepirkuma cena Latvijā ražas novākšanas sezonā, kad tirgū ienāk liels daudzums jaunās ražas graudu, var samazināties pat zem 200 EUR/t.¹⁷



11.attēls: Lauksaimniecības produktu indeksi Latvijā un ES, 2020=100¹⁸

Pasaules kopējā graudu ražošana tiek prognozēta pieaugoša par vēl 1% 2024./2025. gadā, sasniedzot 2 312 milj. tonnu. Patēriņa pieaugums tiek prognozēts diezgan pieticīgs, palielinoties par 9 milj. tonnu gadā, sasniedzot 2 320 milj. tonnu, lai gan pārtikas, lopbarības un rūpnieciskās izmantošanas apjomi sasniegs jaunus maksimumus. Tādejādi Starptautiskā Graudu padome (IGC) ir paredzējusi kviešu deficīta tirgu arī 2024./2025. sezonā ar piebildi, ka tā ir ar sarūkošu tendenci un nākotnē varētu atgriezties pie pārpalikuma. Kopējais kviešu tirgus deficīts prognozēts 16 milj. tonnu apmērā.¹⁹ Līdzīgi globālo tirgus deficītu prognozējis arī ASV Lauksaimniecības departaments (4,2 milj. tonnu).²⁰

Lielākās kviešu eksportētājvalsts Krievijas 2024.–2025. gada eksporta prognoze ir milj. tonnu, jo nelabvēlīgie laikapstākļi ietekmēja Krievijas galvenos ražošanas reģionus, no kuriem vairākos tika izsludināta ārkārtas situācija. Saskaņā ar atsauksmēm jau novāktie apjomi uzrāda kvalitātes kritumu. Ukrainas kviešu produkcija 2024.–2025.gadā prognozējama 20,3 miljoni tonnu, kas ir par gandrīz 10 procentiem mazāk nekā 2023.–2024.gadā.²¹

¹⁴ Food and Agriculture Organization of the United Nations: Food Outlook;

¹⁵ LR Zemkopības ministrija: Informatīvais ziņojums "Par globālās tirgus situācijas nelabvēlīgo ietekmi uz Latvijas graudu un rapšu ražošanas nozari;

¹⁶ Eurostat, Agricultural prices decrease in first quarter of 2024;

¹⁷ LR Zemkopības ministrija: Informatīvais ziņojums "Par globālās tirgus situācijas nelabvēlīgo ietekmi uz Latvijas graudu un rapšu ražošanas nozari;

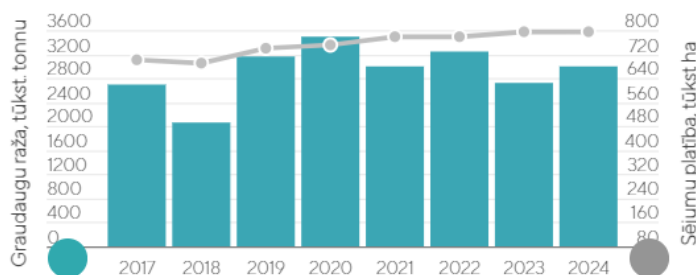
¹⁸ Eurostat: Price indices of agricultural products, output (2020 = 100) - quarterly data;

¹⁹ Eiropas Komisijas Lauksaimniecības ģenerāldirektorāt.: Cereals market situation;

²⁰ United States department of Agriculture: Wheat outlook :June 2024;

²¹ Argus:Weather drives Black Sea wheat market volatility;

Kopējā Latvijas graudu sējumu platība pēdējo astoņu gadu laikā ir palielinājusies par 13%, graudu kopražā ar svārstībām atsevišķos gados par 11%, un ir sagaidāms mērens ražas pieaugums Latvijā un ES. (skat. 12. attēlu)



12.attēls: Graudaugu sējumu platība un kopražs 2017.-2024. gadā, tūkst. tonnas ²²

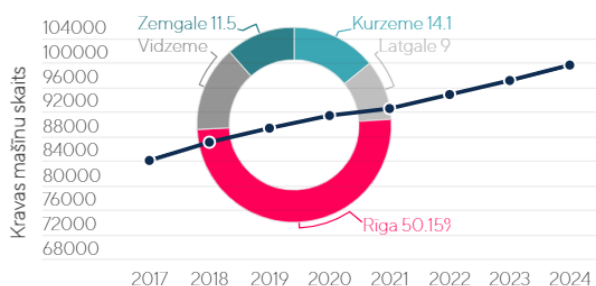
Latvijas Lauku konsultāciju un izglītības centrs (LLKC) prognozē, ka šogad raža sagaidāmā lielāka nekā pērn, kad bija ilgstošs sausums. Vasaras kviešu ražība šogad varētu būt 3,6 tonnas no hektāra (t/ha), auzas – 3 t/ha, vasaras mieži – 2,9 t/ha, vasaras rapsis – 1,5 t/ha, griķi – 1 t/ha, kartupeļi 23 t/ha.

Komentējot ražas perspektīvas pa reģioniem, LLKC eksperti skaidro, ka Vidzemes reģionā līdz ar mitro pavasari vasarāju sēja tika sākta tikai maija sākumā. Vēlu sētie mieži ir maz sacerojuši, bet auzās vērojamas laputis. Vasaras kvieši saceroja labi, taču blīvākos sējumos vērojama miltrasas izplatība. Savukārt kartupeļiem mitrums ir optimāls bumbulu veidošanai. Tikmēr Kurzēmē ir vietas, kur lietus nav bijis, tādējādi sausumam apdraudot augu attīstību. Taču griķi ir labi saauguši, lai gan atkarībā no sējas laika ir ļoti atšķirīgas attīstības stadijas, norāda LLKC. Latgalē, salīdzinot ar pārējiem reģioniem, vairāk bija novērojums sausums, līdz ar to arī ražas līmenis tiek prognozēts mazāks, skaidro augkopības konsultanti, piebilstot, ka Latgalē vasarāju augu attīstībā ir lielas atšķirības atkarībā no sējas laika gan vasaras rapsim, gan griķiem.²³

Vagonu un piekabju pieejamība

Labības izvešana notiek gan ar auto, gan dzelzceļa transportu. Automašīnu piekabju un vagonu pieejamība ir ierobežota, bet autopiekabes var ātrāk nopirkt un papildināt daudzumu, ja dzelzceļa pārvadājumi kļūst nesamērīgi dārgi.

Kravu pārvadājumu apsekojuma statistikas dati liecina par augošu kravas automobiļu skaita dinamiku pēdējos gados (skat. 13.attēlu).



13.attēls: Kravas automobiļu pieejamība 2017.-2024. gadā un to sadalījums pa Latvijas reģioniem ²⁴

Saskaņā ar CSDD datiem²⁵ tehniskā kārtībā no reģistrēto kravas automašīnām atrodas apmēram 90% un tās ir nevienmērīgi izplatītas Latvijas reģionos: apmēram puse ir pieejamas Rīgā, bet pārējos reģionos tās ir sadalītas apmēram vienādi, izņemot Latgali, kur ir reģistrēts mazākais automašīnu skaits.

Aptaujātie eksperti norāda, ka labības kravu pārvadājumu pārnese no automašīnām ir iespējama, nodrošinot kravas konsolidācijas iespējas (piemēram, organizējot kravu pieņemšanu staciju elevatoros) un piedāvājot konkurētspējīgus pārvadājumu cenas nosacījumus, kas ļautu labības tirgotājiem mainīt eksporta kanālus, piemēram, Rīgas ostas vietā izvēloties Liepājas vai Ventspils ostas. Ņemot vērā nelielos pārvadājumu attālumus, šādu pārvadājumu veikšana nav atkarīga tikai no cenas, bet arī citiem

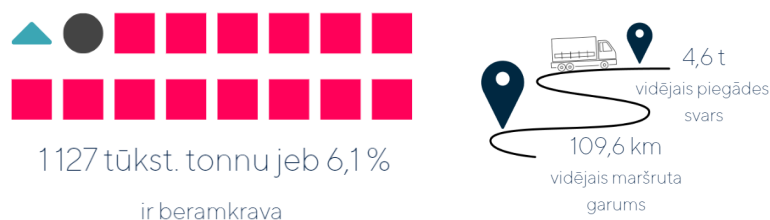
²² LR Centrālā Statistiskā pārvalde: Lauksaimniecības kultūru sējumu platība, kopražs un vidējā ražība;

²³ LETA, LLKC: Šogad Latvijā graudaugu raža varētu būt lielāka nekā pērn;

²⁴ Centrālā Statistiskā pārvalde, Kravu pārvadājumu apsekojuma mikrodati. LatRailNet analīze.

²⁵ CSDD, Tehniskā kārtībā esošo transportlīdzekļu skaits reģionos;

faktoriem, piemēram, ierobežojumiem, kas ir saistīti ar auto kravu pārvadājumiem (slodze uz vienu automašīnas asi, ierobežojumi transporta kustībai caur Rīgas centru, ceļu satiksmes sastrēgumi un ar tiem saistītie laika zaudējumi, u.c.), un, kuri, neskatoties uz iespējamo pārvadājuma cenas atšķirību, arī noteiks kravu ekspeditoru izvēli par labu iekšzemes dzelzceļa pārvadājumiem.



14. attēls: Kravas pārvadājumu apsekojuma dati ²⁶

14.attēls parāda, ka no 18 359,6 tūkst. tonnu pārvadātās lauksaimniecības produkcijas lielāko daļu pārvadā sastīpotā veidā, kas norāda uz dzelzceļam mazāk raksturīgiem pārvadājumiem: augļi kastēs vai paletēs un graudi maisos, siena un salmu ķīpas, saldēti vai atdzesēti gaļas produkti, mežsaimniecības produkti (baļķu partijas, kas sastiprinātas ar metāla ķēdēm), zivis kastēs u.c. Savukārt dzelzceļa pārvadājumiem raksturīgās beramkravas tiek pārvadātas nelielos apjomos un samērā īsos attālumos.

Starptautiskās politiskās attiecības un sankcijas

Atbilstoši izmaiņām Latvijas Republikas tiesību aktos no 2024. gada 8. marta Latvijā stājās spēkā aizliegums no Krievijas un Baltkrievijas ievest laišanai brīvā apgrozībā augļus, dārzeņus, graudaugus un lopbarības produktus, tiem piemērojot noteiktas muitas procedūras: ²⁷

- laišana brīvā apgrozībā, izņemot laišanu brīvā apgrozībā nolūkā piegādāt produktus saņēmējam citā dalībvalstī ar atbrīvojumu no pievienotās vērtības nodokļa;
- ieviešanu pārstrādei, izņemot ieviešanu pārstrādei ar mērķi produktus iznīcināt;
- ieviešanu gala patēriņam.

Uz citām muitas procedūrām, piemēram, tranzītu un uzglabāšanu brīvajās zonās vai muitas noliktavās aizliegums neattiecas. Zemkopības ministrijas informatīvajā ziņojumā "Par Krievijas lauksaimniecības un pārtikas produktu importu Latvijā" ir norādīts, ka, ja lēmums tiktu pieņemts arī attiecībā uz tranzītu, tas atstātu ietekmi uz pārvadātājiem un 18 Latvijas ostu termināļiem, zaudējot aptuveni 68 milj. EUR eksporta pakalpojumu ieņēmumu, t.sk. SIA "LDZ CARGO" – 40 milj. EUR.²⁸ Negatīvā ietekme uz dzelzceļa infrastruktūras sniegtajiem pakalpojumiem aplēsta aptuveni 14 milj. EUR apmērā.

SECINĀJUMI

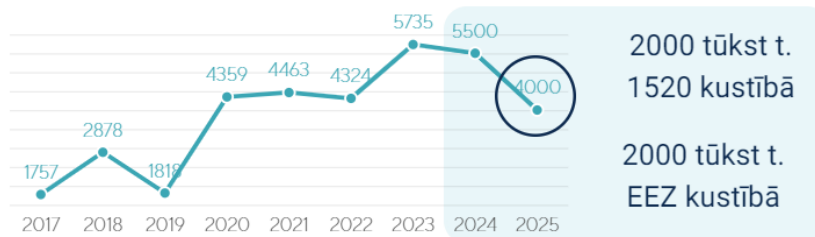
Labība (graudi un graudu pārstrādes produkti, sēklas un augļi) ir nozīmīgākais kravu pārvadājumu segments Latvijas dzelzceļā. Pārvadājumus no/uz trešajām būtiski ietekmēs graudu un citu lauksaimniecības produktu importa ierobežojumi, turklāt ir sagaidāmi mazāki Krievijas lauksaimniecības produktu ražas apjomi un zemākas cenas pasaules tirgos, kas ietekmēs šīs grupas tranzīta pārvadājumus. Tikmēr iekšzemes graudu kravu pārvadājumi ir galvenokārt atkarīgi no laika apstākļiem, ražas apjomiem, kā arī konkurences ar autotransportu. Ja raža ir sagaidāma samērā laba, tad konkurences apstākļi ar autotransportu un graudu iepirkumu cenu prognozes nav labvēlīgas.

Tādējādi graudu pārvadājumu prognozes tiek lēstas 2 milj. tonnu apmērā starptautiskajā 1520 kustībā un 2 milj. tonnu EEZ ietvaros (t.sk. 0,1 milj. tonnu no Lietuvas). Pastāv iespējas vēl papildus 0,5 milj. tonnu piesaistei EEZ kustībā, piedāvājot labvēlīgus nosacījumus graudu ražotājiem un kooperatīviem.

²⁶ LR Centrālā Statistika pārvalde: Transportlīdzekļu skaits gada sākumā

²⁷ Latvijas Vēstnesis, Stājās spēkā lauksaimniecības produktu aizliegums;

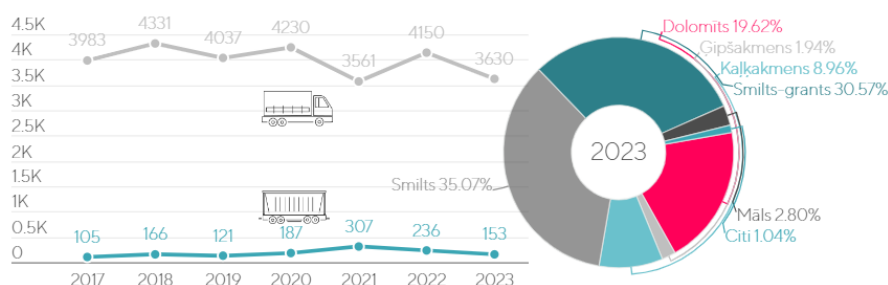
²⁸ LR Zemkopības ministrija, Informatīvais ziņojums "Par Krievijas lauksaimniecības un pārtikas produktu importu Latvijā;



15.attēls: Latvijas dzelzceļā pārvadāto graudu un graudu produktu apjomi 2017.-2023.gadā un pārvadājumu prognoze 2024.-2025.gadā, tūkst. tonnas

CEMENTA UN CITU NEMETĀLU MINERĀLVIELU KRAVU PĀRVADĀJUMI IEKŠZEMĒ

Dzelzceļa pārvadājumu tirgus segments "cementa kravu pārvadājumi iekšzemē" ar konkrētajam kravai veidam noteiktu infrastruktūras maksu tika izveidots 2024. gada sākumā.²⁹ Eksperti norāda, ka cementa pārvadājumi ir ierobežoti gan infrastruktūras, gan piegādes kapacitātes dēļ. Palielinoties infrastruktūras maksai, tirgus var pārslēgties uz autotransportu, īpaši, ja dzelzceļa pārvadājumi kļūst nesamērīgi dārgi. Cementa pārvadājumus pa dzelzceļu ietekmē sezonālas pieprasījuma svārstības, izteikts cenas jūtīgums un konkurence ar autotransportu īsos pārvadājumu attālumos. Ar "Rail Baltica" un citiem projektiem saistīts būvniecības nozares pieaugums var nedaudz palielināt pieprasījumu, tomēr pašreizējās dzelzceļa pārvadājumu maksas nav pietiekami konkurētspējīgas, lai piesaistītu vairāk klientu.



16.attēls: Citu nemetālu minerālproduktu kravu pārvadājumi ar dzelzceļa un autotransportu 2017.-2023. gadā, tūkst. tonnas

Salīdzinot iekšzemes cementa pārvadājumus pa dzelzceļu un ar autotransportu, mobilitātes ziņā autotransports spēj nodrošināt kravu piegādi praktiski jebkurā ģeogrāfiskā lokācijā (rūpnīcas, būvobjekti, ceļu būves posmi), savukārt dzelzceļa transportu ierobežo gan infrastruktūras pieejamība, gan kravu apstrādei nepieciešamo tehnoloģisko iekārtu (termināļu) pieejamība.

Cementa kravu pārvadājumos galvenokārt tiek izmantots cisternu autotransports, kas nodrošina slēgtā cikla cementa pneimatisko pašizkraušanu bez zudumiem un vides riskiem teju jebkurās cementa noliktavās. Izmantoto dzelzceļa cementa hopper-vagonu izkraušanai ir nepieciešama tehnoloģiski sarežģītāka iekārtu instalācija. Izkraušana ir iespējama tikai tajās cementa noliktavās, kuras ir aprīkotas ar šādām iekārtām. Atvērtā tipa izkraušana ir pakļauta lielākiem kravu zudumiem un vides riskiem. Nesaskatot ekonomisko lietderību cementa piegādēm izmantot dzelzceļa transportu, kravu saņēmēji nav gatavi investēt nepieciešamajās iekārtās.

Autotransportā iekraušanas un izkraušanas darbi tiek nodrošināti ar vienas personas darbu, ko uzņemas autotransporta vadītājs. Vagonu iekraušanai nepieciešama manevru brigāde vai citi vagonu manevrēšanas rīki, kā arī iekraušanas punktu operatori. Izkraušanai ir nepieciešami vēl papildus cilvēkresursi. Kopumā vagonu iekraušanas un izkraušanas darbi ir resursu ziņā ietilpīgs process, kuram bieži ir jāparedz štata vienības gan nosūtīšanas, gan saņemšanas organizācijās.

Autotransports, kā piegādes veids ir elastīgs un spēj ātri reaģēt uz saimnieciskās darbības izmaiņām (kavējumi, pārplānošana u.c.), savukārt dzelzceļš ir mazāk elastīgs, prasa lielāku laika resursu nosūtīšanas sagatavošanai (iekraušanai), lielākus piegādes termiņus līdz galamērķim. Lai kompensētu dzelzceļa piegādes zemāku elastību, produkta saņēmējam ir jāveido produkta uzkrājumi, savukārt autotransports spēj nodrošināt produktu piegādi atbilstoši JIT ("just in time") principam un konkrēti nepieciešamajā apjomā.

²⁹ AS "LatRailNet": Par infrastruktūras maksu iekšzemes cementa kravu pārvadājumiem;

Cementa kravu pārvadājumus pa dzelzceļu ierobežo cementa kravu pārkraušanai nepieciešamā infrastruktūra. Vienīgais specializētais cementa pārkraušanas terminālis atrodas Liepājas ostā. Termināļa darbību ietekmē tā kravu caurlaides spēja, kas ir robežās no 580 000 līdz 600 000 tonnām gadā. Termināļa caurlaides spēju nosaka cementa kravu konsolidācija, kas notiek šādos divos veidos – izmantojot specializēto cementa kravu pārvadāšanas autotransportu un dzelzceļa transportu. Atšķirībā no autotransporta dzelzceļa kravu pieņemšanu ierobežo termināļa dzelzceļa vagonu pieņemšanas/ izkraušanas kapacitāte, kas ir ~ 20 dzelzceļa vagoni diennaktī, kas sastāda vidējo dzelzceļa kravu apgrozījumu 10 000 – 12 000 tonnas mēnesī. Savukārt autotransports tiek izmantots termināļa noslodzei trūkstošā cementa kravu apjoma pievešanai. Turklāt atsevišķos gadījumos autotransporta piegādes notiek uzreiz uz kuģi (t.i. neizmantojot termināļa tehnoloģisko aprīkojumu), kad cements tiek iekrauts kuģī, izmantojot automašīnas kravas pārsūkņēšanas sistēmu (dzelzceļa vagoniem nav šāds aprīkojums, kā rezultātā to izkraušana var notikt tikai ar termināļa pieņemšanas iekārtas palīdzību). Tādējādi pie nosacījuma, ka dzelzceļa kravu pieņemšanu ierobežo termināļa pieņemšanas spēja, nav gaidāma vilcienu sastāvu palielināšanās (garums, svars) un pa dzelzceļu pārvadāto cementa kravu apjoma pieaugums gadījumā, ja tiks samazināta esošā dzelzceļa infrastruktūras maksa. Savukārt palielinot infrastruktūras maksu līdz līmenim robežās starp 6,15 līdz 8,18 EUR/vkm, nav gaidāms straujš pārvadātā apjoma samazinājums, jo tas saistīts ar nepieciešamību īstermiņā veikt ievērojamu kravu pārvadājumu nodrošināšanai nepieciešamo autotransporta līdzekļu skaita palielināšanu, vienlaikus liekot uzņemties papildus saistības. Ņemot vērā faktu, ka aptuveni 10 gadus termināļa darbība tika nodrošināta, izmantojot tikai un vienīgi autotransportu, veicot tālāku infrastruktūras maksas paaugstināšanu var notikt strauja atteikšanās no dzelzceļa pārvadājumu izmantošanas. Jāņem vērā, ka sankciju rezultātā no Krievijas un Baltkrievijas netiek ievests cements, kas bija lētāks, tādēļ mazinās konkurence tirgū un pieaug produkcijas cenas³⁰.

Tāpat aptaujātie eksperti norāda, ka cements ir sezonāla prece ar lielu cenas jūtīguma pakāpi, un tam dzelzceļa pārvadājumos īpaši īsajās distancēs un neliela apjoma pārvadājumos no reģioniem ir izteikta konkurence ar auto transportu. Kopējais pārvadājumu apjoms ir ļoti atkarīgs no celtniecības projektu pieprasījuma. Ņemot vērā "Rail Baltica" celtniecības projekta dinamiku, kā arī būvniecības nozares plānoto mēreno pieaugumu, tiek prognozēts, ka pieprasījums pēc šīs kravas kategorijas 2024. un turpmākajos trīs gados pieaugs aptuveni par 3-5%.

Cements Igaunijas klientiem tiek piegādāts no vienas no modernākajām cementa rūpnīcām Eiropā – Brocēnos, Latvijā. Tā kā "SCHWENK Latvija" ražotne ir apņēmusies sasniegt vērienīgus ilgtspējības un dekarbonizācijas mērķus, plānots, ka līdz 2030. gadam šī cementa rūpnīca kļūs par vienu no pirmajām dekarbonizētajām cementa rūpnīcām savā uzņēmumu grupā, nodrošinot turpmāku CO2 pēdas nospieduma samazināšanu būvniecības nozarē. Kopš 2019. gada uzņēmums darbojas Ziemeļvalstu un Baltijas valstu tirgos, un tam ir divas cementa rūpnīcas – Latvijā un Lietuvā, betona ražotnes Latvijā un Somijā, ostu termināļi Latvijā, Somijā, Zviedrijā un Norvēģijā, kā arī vairāki minerālmateriālu karjeri Latvijā un Lietuvā³¹.

Cementa rūpnīca Brocēnos ir izvirzījusi plānu par ievērojamu darbības paplašināšanu. Galvenokārt tiek plānota ražošanas kapacitātes palielināšana, bet sekundāri arī ostas pārkraušanas jaudas paplašināšana.³² Cementa kravu iekšzemes pārvadājumu apjomus ietekmē cementa pieprasījums eksporta tirgos – Zviedrijas dienvidaustrumu daļā un Somijā. Skandināvijas valstu tirgus pašlaik raksturo ekonomiskās aktivitātes, t.sk. būvniecības apjomu samazinājums, kas var tiešā veidā ietekmēt cementa pieprasījumu šo valstu tirgos. Nodrošinot cementa eksporta kravu iekšzemes pārvadājumus tiek izmantots gan specializētais auto, gan dzelzceļa transports. Turklāt cementa kravu pārvadājumus pa dzelzceļu ierobežo cementa kravu pārkraušanai nepieciešamā infrastruktūra, kas nosaka šo kravu transportēšanas koridorus, piemēram, no cementa ražotnes līdz ostas eksporta terminālim. Latvijā vienīgais specializētais cementa pārkraušanas terminālis atrodas Liepājas ostā. Tādējādi vienīgais tehniski iespējamais cementa kravu pārvadāšanas koridors veidojas maršrutā Brocēni – Liepāja. Tikmēr vietējā un reģionālā tirgus (Lietuva, Igaunija) apkalpošana notiek, izmantojot specializēto autotransportu, kas nodrošina faktiski neierobežotas pārvadājumu iespējas, plānojot cementa kravu piegādes neatkarīgi no to apjoma un ģeogrāfiskā novietojuma vietās, kurās ir pieejama kravas transporta pārvadājumiem atbilstoša ceļu infrastruktūra. Tomēr gadījumā, ja dzelzceļa transports saglabās ar autotransportu cenu ziņā konkurētspējīgas pozīcijas, iespējamais pieprasījuma samazinājums Latvijas cementa eksporta tirgos primāri atsauktos uz autopārvadājumu apjoma samazinājumu. Dzelzceļa transporta izmantošana nes līdzi papildus slogu uzņēmumiem, tostarp birokrātiskas procedūras un mazāk elastīgus piegādes termiņus. Šo slogu ir jāņem vērā, nosakot maksājumus par pārvadājumiem. Salīdzināt tikai dzelzceļa tarifu maršrutā no vienas stacijas līdz citai

³⁰ Leta: Transportbetona ražotājas "Heidelberg Materials Latvija betons" apgrozījums pērn samazinājies par 12,1%

³¹ turpat;

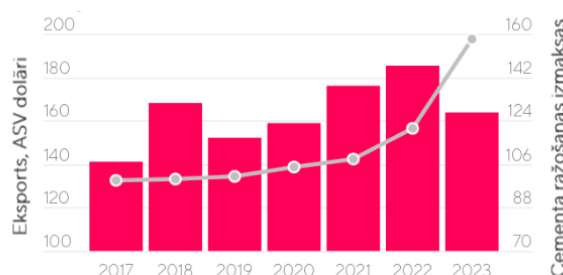
³² Eksperta viedoklis: 2024. gada 3.jūlija Fokusa grupas sanāksme;

ar līdzīgu autotransporta maršrutu nav pietiekami. Pārvadājumu maksājumu politikā bez dzelzceļa tarifiem jāparedz visi ietekmējoši faktori, kā arī jānodrošina efektīva infrastruktūras darbība un saskaņoti piegādes termiņi. Piegādes termiņi bieži netiek ievēroti, kas rada neapmierinātību klientos, turklāt pretenziju gadījumos klienti nevēršas pret pakalpojumu sniedzēju birokrātisko procedūru dēļ. Starp apsvērumiem par labu dzelzceļa piegādēm ir salīdzinoši mazāks CO₂ nospiedums. Dzelzceļa transports (pat bez elektrifikācijas) ir videi saudzīgāks. Ražotājiem tas ir būtisks produktu piegādēs tādiem klientiem, kas nodrošina savu produktu vides deklarācijas, savukārt valstij kopumā – transporta sektora klimata mērķu pildīšanai, kur tieši transporta CO₂ emisiju mazināšana ir viens no aktuālākajiem izaicinājumiem.

Globālā cementa pieprasījuma tirgū šobrīd vērojama stagnācija.³³ Sagaidāms, ka globālais pieprasījums pēc cementa laika posmā no 2024. līdz 2030. gadam būs nemainīgs, izņemot pieaugumu Tuvajos Austrumos, Indijā un Āfrikā. Paredzams, ka vājākie cementa tirgi būs Turcija, Ķīna un Eiropa, savukārt augoši cementa tirgi pasaulē būs Subsahāras Āfrika (ar prognozēto pieaugumu par +77% līdz 2030. gadam) un Indija (+ 42%) un Ziemeļamerika (+20%).

Cementa rūpniecībā ir potenciāls saglabāt bruto peļņas pieaugumu, ko galvenokārt veicina augstākas cementa cenas un ievērojami samazinātas degvielas izmaksas, neskatoties uz paredzamo vājo globālo pieprasījumu. Lai gan Eiropas cementa rūpniecība uzrāda noturību, pateicoties ilgstošam bruto peļņas pieaugumam, ko veicina augstākas produkcijas cenas un samazinātas degvielas izmaksas, problēmas joprojām pastāv, jo īpaši jaunajos tirgos.

Pēc Covid-19 perioda cementa rūpniecība ir piedzīvojusi ievērojamu ražošanas izmaksu pieaugumu, jo būtiski pieauga degvielas, elektrības un starptautisko kravu pārvadājumu tarifi. Turklāt strauji pieauga CO₂ robežizmaksas apjomiem, kas pārsniedz bezmaksas kvotas, un tas attiecīgi paaugstināja arī cementa cenas. 2023. gadā, kad pasaulē bija vērojams būtisks enerģijas cenu kritums, īpaši tvaika ogļu un naftas koksas izmaksām, kā arī CO₂ cenu samazinājums (no 80 līdz aptuveni 55 EUR par tonnu), būtiska šo faktoru ietekme uz cementa cenām netika novērota.



17.attēls: Cementa ražošanas izmaksas pret cementa cenām Eiropā 2017.-2023.gadā

2024. gadā cementa cenu trajektorija dažādos reģionos atšķiras, Eiropa un ASV saglabājoties paaugstinātam līmenim. Šī stabilitāte atspoguļo dažādu faktoru pastāvīgo ietekmi, tostarp piegādes ķēdes traucējumus, palielinātas ražošanas izmaksas, kā arī regulatīvo spiedienu un nozares disciplīnu. Turpretim jaunajos tirgos ir sagaidāms ievērojams cementa cenu kritums. Šeit lielāka ietekme ir tendencei iegūt tirgus daļu uz peļņas maržu rēķina, veicinot lielāku cenu nepastāvību. Ķīnas cementa ražotāji turpina paplašināšanos ārvalstu tirgos, lai dažādotu un līdzsvarotu savu darbību. Vietējo dalībnieku un jaunpienācēju veiktā jaudas palielināšana ir redzama lielākajā daļā jauno tirgu. Savukārt Indija savas ražošanas jaudas līdz 2030. gadam palielinās par 1 miljardu tonnu. Āzijas un Klusā okeāna reģions ir lielākais cementa tirgus, kas veido vairāk nekā pusi no pasaules patēriņa. Šo izaugsmi veicina strauja urbanizācija, ekonomiskā izaugsme un plaša mēroga infrastruktūras attīstība tādās valstīs kā Ķīna, Indija un Japāna. Valdības visā pasaulē iegulda lielus līdzekļus infrastruktūras projektos, kas ir galvenais cementa pieprasījuma virzītājspēks. Šie projekti ietver ceļus, tiltus, lidostas un sabiedriskās ēkas, radot stabilu pieprasījumu pēc cementa produktiem. Pieaug uzsvars uz ilgtspējīgas būvniecības praksi un pieprasījums pēc zaļajām ēkām, kas samazina vides ietekmi un optimizē energoefektivitāti. Šī tendence veicina pieprasījumu pēc videi draudzīgiem cementa risinājumiem. Parastais portlandcements (OPC) joprojām ir dominējošais cementa veids, pateicoties tā izturībai, stiprībai un daudzpusībai. Tas tiek plaši izmantots dažādās būvniecības pielietojumos, sākot no dzīvojamām mājām līdz lieliem infrastruktūras projektiem. Tirgū pieaug arī sajaukto cementu, tostarp zemu oglekļa emisiju variantu popularitāte. Galvenie tirgus spēlētāji ir Holcim, Heidelberg Materials, China National Building Materials Group Corporation, Anhui Conch Cement un CEMEX. Šie uzņēmumi koncentrējas uz

³³ World cement association: Global Cement Industry Outlook: Trends and Forecasts;

apvienošanas, uzņēmumu iegādi un produktu inovācijām, lai uzlabotu savu tirgus pozīciju un apmierinātu mainīgās prasības. Uzņēmumi iegulda jaunās tehnoloģijās, lai samazinātu oglekļa emisijas un uzlabotu savu produktu ilgtspējību. Piemēram, Heidelberg Materials mērķis ir tuvākajā laikā piedāvāt oglekļa neitrālu cementu plaša mēroga projektiem. Globālais cementa tirgus turpinās augt ar prognozēto salikto gada izaugsmes tempu (CAGR) 5,4% apmērā no 2024. līdz 2032. gadam. Šo izaugsmi veicina nepārtraukta urbanizācija, infrastruktūras attīstība un pāreja uz ilgtspējīgiem būvmateriāliem³⁴.

Cementa ražotāji arvien vairāk par prioritāti piešķir papildu cementa materiālus (SCM), lai samazinātu oglekļa pēdas visā pasaulē. Notiek centieni nodrošināt uzticamus SCM avotus, piemēram, izdedžus un pelnus, lai gan pastāv bažas par ierobežoto pieejamību un cenu pieaugumu. SCM kļūs arvien nozīmīgāki cementa ražotājiem visā pasaulē. Ievērojami centieni tiks vērsti uz SCM avotu nodrošināšanu, kas ļauj būtiski samazināt oglekļa pēdas nospiedumu.

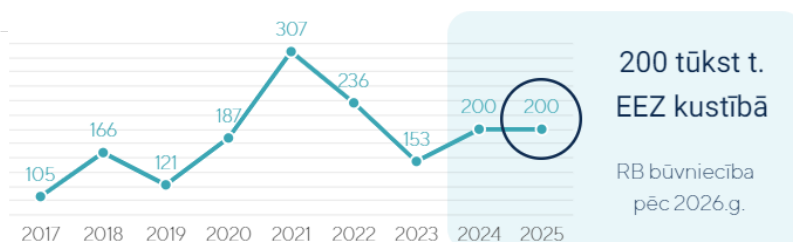
Ņemot vērā ierobežoto pieejamību, paredzams, ka SCM cenas pasaulē ievērojami pieaugs. Atšķirībā no attīstītajiem tirgiem, alternatīvas, piemēram, SCM, klinkera aizstājēju izmantošana un citas emisiju samazināšanas metodes vēl nav pilnībā nodrošinātas 90% pasaules jaunattīstības tirgu.

Lielo Eiropas cementa ražotāju, piemēram, Heidelberg Materials un Holcim lēmums investēt lielās cementa rūpnīcās ar oglekļa uztveršanas iekārtām atspoguļo stratēģisku apņemšanos nodrošināt ilgtspējību un atbildību par vidi. Tomēr šis ieguldījums rada arī ievērojamu izmaksu ietekmi. Tādos tirgos kā Eiropa jaunie CO2 noteikumi rada riskus negatīvi ietekmēt vietējo cementa klinkera ražošanu, kā rezultātā Eiropā cementa cenas var palielināties pat virs 250 eiro par tonnu.

Ietekmi uz tirgu var radīt konkurētspējīgas cenas cementa pieplūdums Eiropā no Alžīrijas, Ēģiptes, Tunisijas un Turcijas. Vidusjūras reģionā ir vairāk nekā 100 milj. tonnu eksportējama cementa pārpalikuma, un lielākā daļa no tā nāk no modernām un ilgtspējīgām cementa rūpnīcām ar piekļuvi zemas emisijas degvielai un zaļajām tehnoloģijām.

Lai nostiprinātu savu klātbūtni Eiropā un ASV, vairāki neatkarīgi cementa eksportētāji ir sākuši iegūt stratēģiskas cementa importa termināļu atrašanās vietas galamērķa ostās un turpinās ciešu sadarbību ar vietējiem cementa patērētājiem un neatkarīgiem cementa uzņēmumiem, lai nodrošinātu zemu izmaksu zaļo cementu. Ķīnai kļūstot no importētājas par eksportētāju, klinkera un cementa pasaules FOB eksporta cenas turpinās samazināties. Globālās cementa jaudas pārpalikums 2024. gadā var sasniegt 1 miljardu tonnu, kas nozīmē, ka gandrīz trešdaļa no pasaules cementa jaudas var atrasties dīkstāvē. Starptautiskās cementa plūsmas var kalpot kā risinājums globālā pārpalikuma mazināšanai. Sagaidāms, ka Eiropas starptautiskie uzņēmumi arvien vairāk atsavinās savus ieguldījumus no jaunajiem cementa tirgiem, piemēram, Indijas, Āfrikas, Turcijas un Ķīnas. Šī maiņa rada iespējas reģionālajiem un vietējiem dalībniekiem kļūt par nozares līderiem, vienlaikus paplašinot savu klātbūtni tirgū, izmantojot novatoriskas tehnoloģijas un alternatīvus uzņēmējdarbības modeļus. Tādi strauji augoši tirgus līderi kā Dangote, Adani, Oyak, Votorantim, Vissai, CNBM, Martin Marietta, TCC turpinās izaugsmi un stratēģiski investēs cementa nozares aktīvos ar alternatīviem biznesa modeļiem.

SECINĀJUMI



18.attēls: Latvijas dzelzceļā nemetālu un minerālproduktu kravu pārvadājumu apjomi 2017.-2023. gadā un pārvadājumu prognoze 2024.-2025. gadā, tūkst. tonnas

Cementa kravu pārvadājumu apjomu 2024. gadā un turpmākajos 3 gados ietekmēs celtniecības projektu pieprasījums. Pēc mērenas recesijas būvniecības nozarē 2023. gadā, šogad ir sagaidāms apjoma pieaugums 1-2% robežās, kas pozitīvi ietekmēs cementa pieprasījumu Latvijā. Līdz ar cementa izejvielu, un to ražošanas izmaksu pieaugumu, pieaug arī tā tirgus cena. Salīdzinot ar vēl straujāku citu kravu kategoriju (metāli, koksne, ķīmijas produkti, utt.) izmaksu un tirgus cenu pieaugumu, cementa cenas pieaugums ir vidēji mērens. Cements ir sezonāla prece ar lielu cenas jūtīguma pakāpi, un tam

³⁴ Cement Market Trends: Cement Market Report by Type (Blended, Portland, and Others), End Use (Residential, Commercial, Infrastructure), and Region 2024-2032;

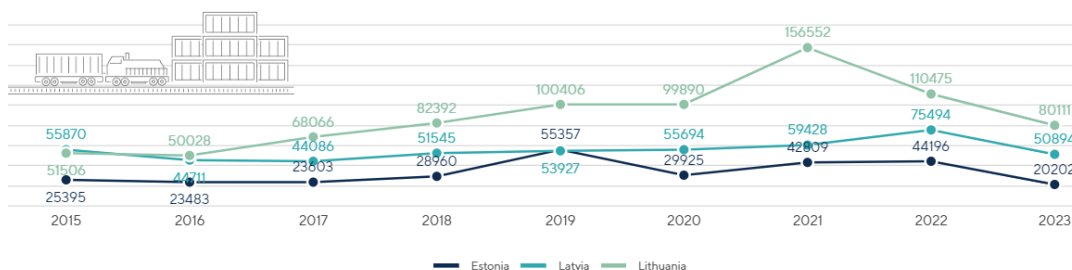
dzelzceļa pārvadājumos īpaši īsajās distancēs un neliela apjoma pārvadājumos no reģioniem ir izteikta konkurence ar auto transportu

MULTIMODĀLO KRAVU PĀRVADĀJUMI IEKŠZEMĒ UN EEZ (BEZ MEZGLU INFRASTRUKTŪRAS IZMANTOŠANAS)

Segments attiecas uz multimodāliem konteineru un kontreileru pārvadājumiem, kas nav pakļauti apstrādei dzelzceļa tīkla mezglos un neizmanto piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, kas savieno dzelzceļa infrastruktūru ar apkalpes vietām (tajā skaitā konteineru un kontreileru vagonu pārvadājumiem, kas tiek veikti starp tā paša tīkla mezgla stacijām, bez apstrādes šķirošanas stacijā). Eksperti norāda, ka dzelzceļa pārvadājumi ar konteineriem Latvijā saskaras ar vairākiem ierobežojumiem un izaicinājumiem. Ukrainas graudu pārvadājumi konteineru vilcienos ir vienīgā reālā iespēja šajā segmentā, tomēr maršruts nav klientiem izdevīgs, un tā attīstība nākotnē ir apšaubāma. Jūras konteineru pārvadājumi prasa speciālu aprīkojumu un bieži vien tiek veikti ar autotransportu, jo tā mobilitāte un efektivitāte īsajos attālumos, piemēram, no Daugavpils līdz Liepājas ostai, ir lielāka. Konteineru pārvadājumu attīstību varētu veicināt, ja ražotāji un patērētāji sāktu pievērst lielāku uzmanību videi draudzīgākiem transporta veidiem, piemēram, CO2 emisiju samazināšanai. Tomēr pašreizējā tirgus situācijā, kur autotransporta konkurence un tarifi ir augsti, dzelzceļa konteineru pārvadājumu attīstība ir ierobežota. Prognozes liecina, ka pieprasījums nākamajā plānošanas periodā būs minimāls.

MULTIMODĀLO KRAVU PĀRVADĀJUMI IEKŠZEMĒ UN EEZ

Eksperti norāda, ka pārvadājumu izmaksu palielinājuma gadījumā saglabātos tikai tādi dzelzceļa maršruti, kuros pārvadā smagās militārās kravas. Iekšzemes konteineru pārvadājumi ir iespējami tikai tad, ja konteineru kravas tiek konsolidētas un piegādātas lielā apjomā, kas ļauj konkurēt ar autotransportu, tomēr prognozējams, ka tuvākajos gados šādi pārvadājumi tiks veikti minimālā apjomā. Konteineru pārvadājumus ierobežo arī nelielie iekšzemes attālumi, un situācija varētu mainīties tikai tad, ja tiktu stimulēti videi draudzīgāki pārvadājumu veidi. Pašreizējā tirgus situācijā autotransporta konkurence un augstie tarifi ierobežo šo pakalpojumu attīstību. Tomēr pievienojot iekšzemes pārvadājumus kontreileru vilcienu sastāviem, pastāv iespējas apjomu lēnai palielināšanai, taču tam nepieciešams dzelzceļa infrastruktūras izmaksu līmenis, kas ir zemāks nekā 6,15 EUR par vilcieniem km.



19.attēls: Dzelzceļā kravu pārvadājumi konteineros 2015.-2023.gadā Baltijas valstīs, skaits

Eurostat apkopotie dati liecina, ka konteineru pārvadājumu apjomi dzelzceļā ir samazinājušies visās Baltijas valstīs. Izteiktākais samazinājums vērojams Igaunijā. Neskatoties uz samazinājumu, Lietuva joprojām saglabā lielākos konteineru pārvadājumu apjomus salīdzinājumā ar Igauniju un Latviju visā aplūkotajā periodā, īpaši 2021. gadā, kad pārvadājumu apjoms sasniedza 156 552 vienības. Samazinājums saistīts ar ekonomiskiem un ģeopolitiskiem faktoriem, tostarp piegādes ķēžu traucējumiem.

Multimodālie kravu pārvadājumi sastāv no preču pārvadāšanas vienā iekraušanas vienībā (piemēram, konteinerā vai kontreilerā), izmantojot dažādu transporta veidu kombināciju: autotransportu, dzelzceļu, ūdensceļus vai gaisa transportu. Šādos pārvadājumos ir potenciāls optimizēt katra veida relatīvās stiprās puses attiecībā uz elastību, ātrumu, izmaksām un ekoloģiskajiem raksturlielumiem. Laikposmā no 2014. līdz 2020. gadam kopējais ES finansējums no Eiropas Reģionālā un attīstības fonda (ERAF), Kohēzijas fonda (KF) un Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI), kas paredzēts projektiem, kas atbalsta intermodalitāti, bija aptuveni 1,1 miljards EUR.

Eiropas tiesas auditoru (ECA) ziņojumā ir secināts, ka ES regulējošais un finansiālais atbalsts intermodālajiem kravu pārvadājumiem nav bijis pietiekami efektīvs, jo ES joprojām nepastāvēja vienlīdzīgi konkurences apstākļi intermodālajiem kravu pārvadājumiem normatīvo un infrastruktūras šķēršļu dēļ. Tas nozīmē, ka vairāku veidu kravu pārvadājumi joprojām nevar vienlīdzīgi konkurēt ar autotransportu. ES nav bijusi noteikta stratēģija attiecībā uz intermodalitāti, bet tā bija kā daļa no

plašākām stratēģijām, kas vērstas uz videi nekaitīgāku kravu pārvadājumu un transporta veidu maiņu. Viens no faktoriem, kas attur operatorus no intermodalitātes izvēles ir informācijas trūkums par intermodālajiem termināļiem un par reāllaika tīkla jaudām. Tāpat arī atbilstoša infrastruktūra ir būtisks faktors, lai nodrošinātu šādu pārvadājumus. Eiropas Komisijai nav pārskata par pieejamajiem termināļiem vai tādiem, kuri vēl ir jābūvē vai jāuzlabo, lai atbilstu nozares vajadzībām. Visbeidzot, arī dalībvalstu kavēšanās nodrošināt lineārās infrastruktūras (piemēram, dzelzceļa sliežu ceļu vai iekšzemes ūdensceļu) atbilstību ar TEN-T tīkla tehniskajām prasībām traucē intermodālo transporta konkurētspēju. Bez atbalsta pasākumiem intermodālie kravu pārvadājumi ir par 56% dārgāki nekā pārvadājumi tikai pa autoceļiem. Citi transporta veidi, kā piemēram, dzelzceļš vai iekšzemes ūdensceļi, ir lēnāki un mazāk elastīgi un tiem ir nepieciešama īpaša infrastruktūra, taču nodrošina lielāku drošību un labākus ekoloģiskos raksturlielumus, kā arī var samazināt spiedienu uz pārslogotiem ceļiem.³⁵

2022. gadā dzelzceļa transports nebija galvenais kravu pārvadājumu transporta veids nevienā no Eiropas valstīm. Salīdzinoši augsts dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars tika reģistrēts Lietuvā (37,2 %), Slovēnijā (28,8 %), Latvijā (26,0 %), Rumānijā (21,0 %) un Polijā (20,8 %).³⁶

SECINĀJUMI

Konteineru un kontreileru pārvadājumi Latvijā 2023. gadā ir ievērojami samazinājušies. Šis samazinājums liecina par izaicinājumiem un iespējamu tirgus sarukumu, kas var būt saistīts ar ģeopolitisko ietekmi uz reģionālajām loģistikas ķēdēm. Latvijas dzelzceļa pārvadājumu sektors vēsturiski ir bijis atkarīgs no tranzīta uz austrumiem, īpaši uz Krieviju un citām NVS valstīm. Ņemot vērā neskaidrības un iespējamus ierobežojumus turpmākajos gados, pārvadājumu apjomi var turpināt samazināties. Nākotnē būtiska būs diversifikācija, pāreja uz jauniem tirgiem un modernizācija, lai pielāgotos mainīgajai tirgus situācijai un uzlabotu konkurētspēju salīdzinājumā ar autotransportu.

STARPTAUTISKIE KRAVU PĀRVADĀJUMI ZIEMEĻJŪRAS – BALTIJAS KRAVU PĀRVADĀJUMU KORIDORA IETVAROS, IZMANTOJOT IEPRIEKŠ REZERVĒTUS VILCIENU CEĻUS

Ņemot vērā, ka segmentu noteikšanā un identificēšanā vilcienu pazīmju vietā turpmāk tiks izmantotas konkrētu vagonu pazīmes, paredzams, ka no 2025. gada Ziemeļjūras – Baltijas kravu koridora segments tiks apvienots ar savācēvilcienu un izvedvilcienu un citu iekšzemes/EEZ pārvadājumu segmentiem vienotā EEZ kravu segmentā. Eksperti norāda, ka ņemot vērā esošo tirgus situāciju, pastāv šaubas par kravu apjoma pieaugumu šī kravu koridora vilcieniem pat tad, ja pārvadājumu izmaksas tiks samazinātas. Šobrīd nav pietiekamu priekšnosacījumu, kas norādītu uz stabilu izaugsmi, un pastāv risks kravu apjoma samazinājumam autotransporta konkurences dēļ. Reģiona specifikas dēļ, kur kravu pārvadājumi pārsvarā notiek Austrumu-Rietumu virzienā, starptautisko pārvadājumu attīstība Ziemeļjūras-Baltijas dzelzceļa koridorā būs iespējama tikai, piedāvājot konkurētspējīgākus nosacījumus, īpaši attiecībā uz cenu, salīdzinājumā ar tradicionālo autotransportu. Ņemot vērā pašreizējo ģeopolitisko situāciju un pieaugošo ražotāju un tirgotāju interesi par ekoloģiskākiem transporta risinājumiem, šis segments varētu attīstīties, taču tā izaugsmi ierobežo pieprasījuma nepietiekamība un autotransporta augstā konkurētspēja un elastība. 2024. gadam jau ir saņemti pieteikumi kravu pārvadājumiem caur Ziemeļjūras – Baltijas koridoru, izmantojot vienas pieturas aģentūras sistēmu. Lai šis pakalpojums būtu veiksmīgs, nepieciešams nodrošināt plūsmu vismaz reizi nedēļā abos virzienos. Tomēr galvenie ierobežojošie faktori ir autotransporta konkurence, preču pašizmaksa, tirgus svārstības un citi ekonomiskie apstākļi.

BŪVMATERIĀLU PIEGĀŽU KRAVU PĀRVADĀJUMI RAIL BALTICA INFRASTRUKTŪRAS BŪVniecībai

Šobrīd šajā segmentā pārvadājumi netiek veikti un nav saņemti infrastruktūras jaudas pieteikumi. "Rail Baltica" projekta dzelzceļa būvniecības uzsākšana radīs jaunu kravu segmentu ierobežotā laikposmā, kurā dzelzceļa pārvadājumi būs nepieciešams, jo autotransports vajadzīgajā apjomā nevarēs nodrošināt projektam nepieciešamo būvmateriālu piegādi. Pašreizējā projekta stadijā nav iespējams precīzi novērtēt segmenta nākotnes attīstību. Pārvadājumu izmaksas šajā gadījumā nav noteicošais faktors, jo projekts ir valstiski nozīmīgs. "Rail Baltica" projekta finansēšanas problēmas un attīstības

³⁵ European Court of Auditors: [Special report Intermodal freight transport 2023](#);

³⁶ Eurostat: Freight transport statistics - modal split;

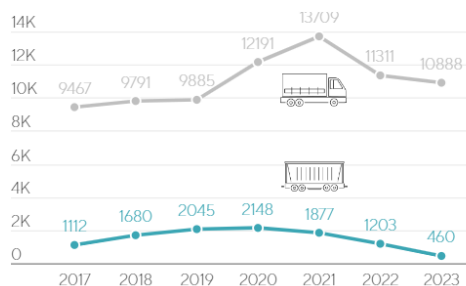
dinamika liecina par minimālu apjomu attīstību nākamajā plānošanas periodā no 2025. gada, ar prognozētu apjomu ap 1560 vilcienu kilometru.

KOKSNES UN ŠĶELDAS KRAVU PĀRVADĀJUMI IEKŠZEMĒ UN EEZ

Lai nodrošinātu efektīvu dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un attīstītu iekšzemes kravu pārvadājumus, 2024.gada 24.aprīlī tika pieņemts lēmums samazināt dzelzceļa infrastruktūras maksu šķeldas kravu pārvadājumiem, veicinot “zaļākus” transporta risinājumus un palīdzot sasniegt valsts transporta politikas mērķus.³⁷

Eksperti norāda, ka koksnes šķeldas kravu pārvadājumu attīstība ir atkarīga no eksportētāju un patērētāju spējas veikt kravu konsolidāciju staciju teritorijās un piedāvāt konkurētspējīgas pārvadājumu cenas, lai kravas konsolidācijas un secīgas transportēšanas izmaksas būtu zemākas par auto transporta izmaksām. Pašreiz pārvadājumi notiek tikai specifiskos gadījumos, kad cena nav galvenais faktors. Šim segmentam ir attīstības potenciāls, taču pārvadājamās preces vērtība un izteikta konkurence nozīmē, ka jebkurš pakalpojuma sadārdzinājums vai tarifa palielinājums ierobežos pārvadājumu apjomus un dzelzceļa spēju konkurēt, īpaši starptautiskā mērogā, kur ģeopolitiskie un ekonomiskie apsvērumi ierobežo pakalpojuma attīstību.

Koksnes un tās izstrādājumu pārvadājumu īpatsvars dzelzceļa kopējā pārvadājumu apjomā 2023. gadā veidoja 3%. 2023. gadā pa Latvijas dzelzceļa infrastruktūru tika pārvadātas 416 tūkst. tonnu koksnes, kas ir 2,3 reizes mazāk nekā 2022. gadā, kad tika pārvadātas 975 tūkst. tonnu. 2024. gada pirmajā ceturksnī pārvadājumu apjomi turpināja samazināties un bija par 25,6% mazāki nekā 2023. gada pirmajā ceturksnī, kad tika pārvadātas 4 353 tūkst. tonnu.³⁸ Centrālās statistikas apkopotie dati liecina, ka salīdzinājumā ar autotransportu 2023. gadā tika pārvadāti 10 889 tūkst. tonnu kokmateriālu, kas ir 23,6 reizes vairāk nekā pārvadājumos pa dzelzceļu.



20.attēls: Koksnes produktu pārvadājumi ar dzelzceļa un autotransportu, tūkst. tonnas³⁹

Informācija 20. attēlā liecina, ka arī koksnes produkcijas pārvadājumi ar autotransportu 2023. gadā samazinājās par 3,7% līdz 10 888 tūkst. tonnu, salīdzinājumā ar 11 311 tūkst. tonnu 2022. gadā. Atšķirībā no dzelzceļa transporta pārvadājumiem autotransportā vērojama augšupejoša tendence.

2023. gadā salīdzinājumā iepriekšējo gadu par 3,8% ir palielinājies koksnes produktu eksports. Visiem koksnes produktiem, izņemot šķeldu, ir vērojams eksporta pieaugums. 2023. gadā eksports ir paaugstinājies līdz 39%. Koks, koka izstrādājumi un kokogles visvairāk tika eksportēti uz Apvienoto Karalisti (20,5%), Zviedriju (12,4%) un Igauniju (7%).⁴⁰ Arī 2024. gada janvāra – jūnija periodā koks, koka izstrādājumi un kokogles visvairāk tika eksportēti uz Apvienoto Karalisti (20,7%), Zviedriju (13,1%), Igauniju (7,4%).⁴¹

Tradicionāli ar dzelzceļa transportu tiek pārvadātas granulas, savukārt balķi un cita kokapstrādes produkcija – ar autotransportu. Atsevišķās eksportējošās valstīs ir dzelzceļa savienojums, kas dod iespēju attīstīt šos pārvadājumus un tādējādi būtiski samazināt autotransporta rādītus blakusefektus (skat. 21.attēlu).

³⁷ AS "LatRailNet" apstiprinājusi infrastruktūras maksu šķeldas kravu pārvadājumiem;

³⁸ VAS "Latvijas dzelzceļš": Pārskats par darbību 2024. gada pirmajos trīs mēnešos;

³⁹ LR Centrālā statistikas pārvalde: Pārvadātas kravas ar autotransportu pa preču grupām;

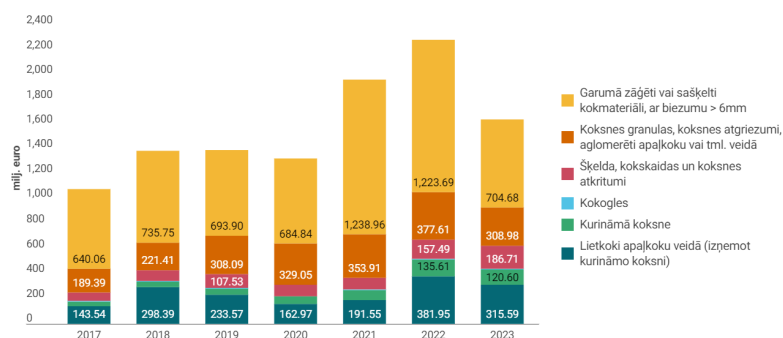
⁴⁰ tūpat: 2023. gadā par 11,9 % samazinājies Latvijas preču eksporta un importa apgrozījums;

⁴¹ turpat: Latvijas ārējā tirdzniecība. Svarīgākās preces un partneri, 2024/02;



21.attēls: Šķeldas (HS4401) 1) eksporta saņēmējvalstis 2023. gadā, milj. tonnas, b) auto un dzelzceļa transporta vienību salīdzinājums 1000 tūkst. tonnu šķeldas kravu pārvadājumiem⁴²

Latvijas koksnes eksporta vērtība 2022. gadā veidoja 2,3 miljardus EUR, taču pēc ievērojama koksnes eksporta pieauguma 2022. gadā, 2023. gadā sekoja samazinājums, eksporta vērtībai nokrītot līdz 1,6 miljardiem EUR, kas ir par 30,4% mazāk nekā iepriekšējā gadā. Latvijas koksnes produktu eksporta vērtība 2024. gada sešos mēnešos sarakusi par 3,4% un eksporta kopējā vērtība samazinājusies līdz 1,73 miljardiem EUR. Tā kā kokrūpniecība ir plaša un eksportējoša nozare, tā būtiski ietekmē valsts ārējās tirdzniecības bilanci. Prognozes liecina, ka šogad nozarē pieauguma nebūs, bet tas varētu būt gaidāms, sākot no 2026. gada.⁴³



22.attēls: Koksnes eksporta vērtība 2017.-2023. gads⁴⁴

Samazinoties dabasgāzes patēriņa īpatsvaram, AER (kurināmā koksne un visi tās pārstrādātie paveidi, kā arī hidroresursi) īpatsvars kopējā energoresursu patēriņā turpina pieaugt, ko paredz arī Nacionālā enerģētikas un klimata plāna līdz 2030. gadam mērķis līdz 2025. gadam sasniegt 44,3% AER saražotās enerģijas īpatsvaru kopējā bruto enerģijas gala patēriņā, kas pērn bija 43,5%. Kurināmās koksnes patēriņš pērn veidoja 33,8% no saražotās enerģijas. Tikmēr šķeldas patēriņš turpina būt lielāks par dabasgāzes patēriņu – 53,3%⁴⁵.

Lielāko daļu no saražotajiem koksnes resursiem iegūst Latvijas valsts mežos.⁴⁶



23.attēls: Koksnes krāja Latvijas mežos pēc meža īpašuma formas 2017.-2024. gadā, milj. m³⁴⁶

23. attēlā attēlota koksnes krāja Latvijas mežos pēc meža īpašuma formas no 2017. līdz 2024. gadam. Koksnes krāja kopumā svārstās no 671 milj. m³ 2017. gadā līdz 677 miljoniem m³ 2024. gadā, liecinot par nelielu samazinājumu. Koksnes krāja valsts mežos ir salīdzinoši stabila, samazinoties no 363 milj. m³ 2017. gadā līdz 363 milj. m³ 2024. gadā. Visaugstākais rādītājs tika sasniegts 2021. gadā

⁴² <https://comtradeplus.un.org/>

⁴³ Latvijas radio: Samazinās koksnes produktu eksporta vērtība, nozarē pieaugums gaidāms 2026. gadā;

⁴⁴ LR Centrālā statistikas pārvalde, Koksnes produktu eksporta un importa vērtība;

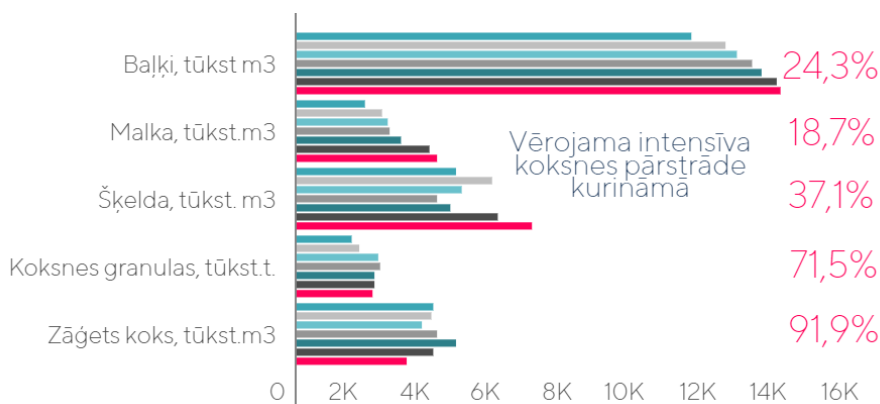
⁴⁵ LR Zemkopības ministrija, Meža nozare skaitļos un faktos;

⁴⁶ Centrālā statistikas pārvalde: Meža platība un koksnes krāja Latvijas mežos pēc meža īpašuma formas 1994 - 2024;

ar 370 milj. m³. Koksnes krājam pārejos mežos ir bijusi neliela pieauguma tendence, pieaugot no 308 miljoniem m³ 2017. gadā līdz 314 milj. m³ 2024. gadā. Kopējā koksnes krāja ir diezgan stabila, tomēr ir redzams, ka valsts mežu rādītāji ir vairāk pakļauti svārstībām, kamēr pārejos mežos ir stabilāka pieauguma tendence. Dati norāda uz mežsaimniecības resursu ilgtspējīgu izmantošanu un iespējamu valsts mežu resursu pārvaldības stratēģiju optimizāciju, lai saglabātu koksnes krāju nākotnē.

AS "Latvijas valsts meži" (LVM) ir viens no nozīmīgākajiem apaļkoksnes piegādātājiem valstī un nodrošina pircējiem prognozējamus ražošanas, pārdošanas un piegāžu apjomus, kā arī attīstības plānošanas iespējas vidējā termiņā un piegādes ķēdes konkurētspēju. 2023. gadā LVM realizēja 6,94 milj. m³ apaļo kokmateriālu. Apaļo kokmateriālu piegādes nodrošina noteiktā kvalitātē un pēc noteiktas specifikācijas sagatavotus koksnes produktus, kas pēc iepriekš saskaņota grafika tiek piegādāti kokrūpniecības uzņēmumiem visā Latvijā, piemēram, zāģētavām, saplākšņa, plātņu un granulu rūpnīcām, enerģijas ražotnēm u. c. Atsevišķos gadījumos un pēc pieprasījuma LVM koksnes produktu piegādes veic arī māsaimniecībām un pircējiem, kas produktus iegādājas pašpatēriņam vai nekomerciāliem mērķiem⁴⁷.

Pusi no saražotās koksnes produkcijas veido apaļkoki (baļķi), kas turpmāk tiek nogādāti iekšzemē uz kokrūpniecības uzņēmumiem padziļinātai pārstrādei. Pēdējos gados novērojama intensīva koksnes pārstrāde kurināmā veidos (skat. 24.attēlu).



24.attēls: Koksnes produktu ražošanas apjomi 2017.-2023. gadā un eksporta % 2023. gadā⁴⁸

24. attēlā var novērot, ka lielāko saražotu apjomu veido apaļkoki, kuru ražošana ik gadu palielinās, savukārt koksnes dziļākas pārstrādes produktiem ir novērojama pretējā tendence. Kurināmā koksnes produktu veidiem ir tendence pēdējos gados palielināties, īpaši šķeldai, bet zāģētiem produktiem un granulām – samazināties. Zāģēts koks veido lielāko eksporta daļu, sasniedzot 91,9%, kam seko koksnes granulas ar 71,5%. Šķeldas eksports veido 37,1%, bet baļķi tiek eksportēti 24,3% apmērā. Malka ar 18,7% eksporta īpatsvaru ir segmentā ar vismazāko eksportēto apjomu.

Asociācijas "Bioenergy Europe" gada pārskata dati liecina, ka dzīvojamo māju segments ir ieguvis ievērojamu tirgus daļu salīdzinājumā ar rūpniecības sektoru, kurā strauji samazinājusies granulu dedzināšana elektroenerģijas ražošanai. Tādējādi kopējais granulu patēriņš Eiropā pagājušajā gadā samazinājies līdz 30,1 milj. tonnu, salīdzinot ar 31,8 milj. tonnu gadu iepriekš. No tiem 17,7 milj. tonnu jeb 59% no kopējā apjoma bija maza mēroga patēriņš, ko izmantoja privātpersonas vai komerciālie lietotāji ar jaudu, kas mazāka par 1 MW, un atlikušie 12,3 milj. tonnu bija paredzēti liela mēroga rūpnieciskai izmantošanai.⁴⁹

Turpretim šķeldas pieprasījums seko cenas un piedāvājuma svārstībām. Izejvielu piegādes no Baltijas bija pietiekamas, lai ražotāji varētu izpildīt termiņa piegādes, turklāt vietējie lauksaimnieki sākuši nodrošināt ātri augošās koksnes ražošanu šķeldas ražošanas vajadzībām. Paredzams, ka Zviedrija 2024. – 2025. gada apkures sezonā turpinās importēt vairāk nekā parasti, jo vērojams nepietiekams vietējais piedāvājums, ko ietekmējuši mežizstrādes ierobežojumi. Ilgstoši auksti laikapstākļi var izraisīt augstu patēriņu siltuma ražošanas nozarē Ziemeļvalstīs.⁵⁰ Sagaidāms, ka šķeldas ražošanas apjomi paliks nemainīgi vai pat pieaugs, bet granulu ražošanas apjomi var samazināties.

⁴⁷ AS "Latvijas valsts meži, Skaitļi un fakti 2024;

⁴⁸ Centrālā statistikas pārvalde: Koksnes produktu ražošanas, eksporta un importa apjomi 2017 - 2023 Koksnes produktu ražošanas, eksporta un importa apjomi – Rādītāji, Koksnes produkti un Laika periods. PxWeb (stat.gov.lv)

⁴⁹ Argus: European wood pellet consumption falls in 2023;

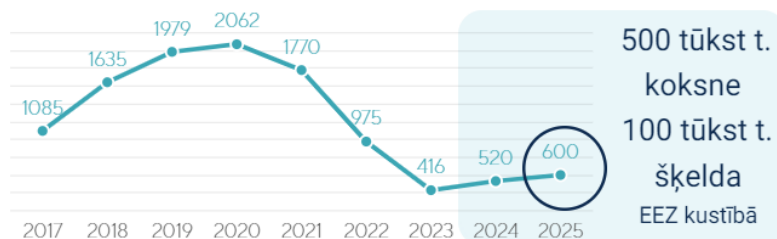
⁵⁰ Argus: Biomass Markets Weekly biomass markets news and analysis;

Eiropas Savienība plāno ierobežojumus koksnes biomasas izmantošanai enerģētikā, paredzot primārās koksnes biomasas izslēgšanu no atjaunojamo resursu saraksta līdz 2030. gadam. Latvija ir iebildusi pret šīm izmaiņām, jo tas varētu palielināt enerģijas cenas un negatīvi ietekmēt vietējo mežu apsaimniekošanu un māsaimniecību apkures izmaksas. Pastāv risks, ka samazināsies bioenerģijas loma, kas var palielināt CO2 emisiju apjomu. Latvija un citas valstis, kuras iebilst pret šo lēmumu, meklē kompromisus, lai saglabātu bioenerģijas nozīmīgumu. Tiek apspriesta iespēja noteikt izņēmumus un risinājumus, kas ņemtu vērā vietējos apstākļus un enerģijas drošības jautājumus. Kopumā Latvija atbalsta ES virzību uz plašāku atjaunojamās enerģijas izmantošanu, taču primārās biomasas enerģijas izslēgšana no atjaunojamās enerģijas avotu saraksta var ierobežot Eiropai nepieciešamo vietējās enerģijas piegādi, kā arī radīt ietekmi uz iedzīvotāju maksātspēju.⁵¹ Pēdējo 7 gadu laikā ES ir importējusi vairāk kurināmā koksnes no valstīm ārpus ES nekā eksportējusi ārpus ES. Tirdzniecības bilance ir sašaurinājusies, taču imports joprojām ir divas reizes lielāks par eksportu.⁵²

Koksnes cenas pasaules tirgū turpina kristies. Ziemeļamerikā samazinājās pieprasījums pēc zāģmateriāliem, jo strauji pieauga hipotekāro kredītu procentu likmes un mazinājās būvniecības attīstība. Pasaules ekonomikas izaugsmes perspektīvas turpina samazināties – gan Ķīnā, gan ASV ekonomikas izaugsme šogad ir lēnāka nekā pērn, arī Eiropā ekonomiskā izaugsme joprojām ir gausa. Vācijas tautsaimniecība pagājušajā gadā saruka un arī šogad nav gaidāms būtisks izaugsmes kāpums. Paredzams, ka nākamais gads būs labāks gan ASV, gan Eiropā, bet izaugsme Ķīnā vēl vairāk samazināsies. Inflācijas palēnināšanās un pakāpeniska procentu likmju samazināšanās vieš cerības uz vienmērīgu izaugsmi.⁵³

SECINĀJUMI

Koksnes pārvadājumu apjomi 2023. gadā pa dzelzceļu ir ievērojami samazinājušies, ko var skaidrot ar ģeopolitiskajiem apstākļiem un autotransporta radīto konkurenci. Koksnes pārvadājumos joprojām dominē autotransports, jo gandrīz pusi no pārvadājumiem veic tieši no meža uz pārstrādes vai pārkraušanas vietu. Dzelzceļa pārvadājumu apjomus nodrošinās vietējie granulu ražotāji, tomēr būtiska apjoma izaugsme nav prognozējama.



25.attēls: Latvijas dzelzceļa pārvadātās koksnes un koksnes izstrādājumu apjomi 2017.-2023. gadā un pārvadājumu prognoze 2024.-2025. gadā, tūkst. tonnas

Pretstatā kopējai lejupslīdei koksnes pārvadājumos, šķeldas tirgus segments uzrāda stabilitāti un pieprasījums turpina augt, kurināmā bilancē ar šķeldu aizstājot dabasgāzi. AS "LatRailNet" sagaida arī ietekmi, ko radījis lēmums par dzelzceļa infrastruktūras maksas samazināšanu šķeldas kravām. Saglabājoties nemainīgām cenām, tirgus pieprasījumam un citiem nosacījumiem, ir sagaidāma šķeldas kravu segmenta attīstība.

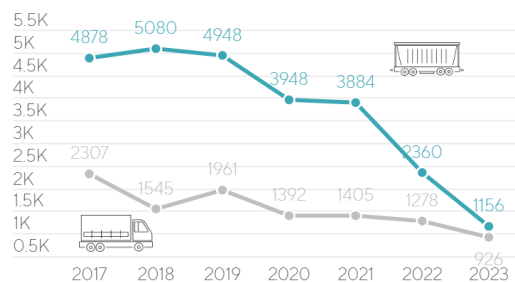
MINERĀLMĒSLOJUMA UN ĶĪMISKO KRAVU PĀRVADĀJUMI

2023. gadā ķīmisko vielu pārvadājumu apjoms samazinājās gan dzelzceļa, gan autotransporta pārvadājumos. Pērn pa LDZ infrastruktūru tika pārvadātas 1 156 tūkst. tonnu minerālmēslu un citu ķīmisko vielu kravu, kas ir būtisks samazinājums (-50,9%) salīdzinājumā ar 2022. gadu, kad tika pārvadātas 2 360 tūkst. tonnas.

⁵¹ LV Portāls: Eiropa gatavojas ierobežot koksnes izmantošanu enerģētikā

⁵² Eurostat: Trade in roundwood and fuelwood

⁵³ Latvijas Meža īpašnieku un apsaimniekotāju konfederācija, Kokmateriālu cenas ASV un citur pasaulē turpina kristies;

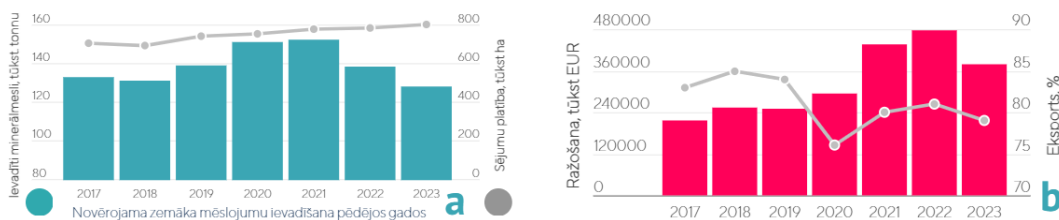


26.attēls: Ķīmisko kravu pārvadājumi ar autotransportu un dzelzceļa transportu 2017.-2023. gados, tūkst. tonnas ⁵⁴

Dzelzceļa transportā vērojams būtisks ķīmisko vielu pārvadājumu apjoma kritums salīdzinājumā ar iepriekšējiem gadiem. Piemēram, 2017. gadā šo kravu pārvadājumu apjoms dzelzceļā sasniedza 4 878 tūkst. tonnu. Ar autotransportu 2022. gadā pārvadāto ķīmisko vielu apjoms bija 1 278 tūkst. tonnas, bet 2023. gadā - 926 tūkst. tonnas, kas ir samazinājums par 27,5%. Iepriekšējos gados ķīmisko vielu pārvadājumu apjoms pa dzelzceļu bija ievērojami lielāks nekā ar autotransportu. Piemēram, 2018. gadā dzelzceļa pārvadājumu apjoms bija vairāk nekā trīs reizes lielāks. Tomēr 2023. gadā abu transporta veidu pārvadājumu apjomi ir gandrīz izlīdzinājušies.

Ķīmisko beramkravu apgrozījums Latvijas ostās 2023. gadā ir samazinājies par 20%, pārkraujot 623,7 tūkst. tonnu salīdzinājumā ar 2022. gadu, kad tika pārkrautas 779,6 tūkst. tonnu. ⁵⁵

Faktiski ķīmisko kravu pārvadājumi ir samazinājušies līdz līmenim, kas atbilst vietējam patēriņam lauksaimniecībā un ražošanai eksportam (skat. 27.attēlu).



27.attēls: Faktori, kas ietekmē ķīmisko preču pārvadājumus Latvijas teritorijā: a) Graudaugu sējumu platība un mēslošana; b) ražošanas apjomi un eksports 2017.-2023. gadā ⁵⁶

Globālais pieprasījums pēc pārtikas līdz 2050. gadam, iespējams, pieaugs par 59-98%, pateicoties straujai iedzīvotāju skaita un to rīcībā esošo ienākumu palielināšanās tendencei. Tas radīs būtisku pieprasījumu pēc mēslošanas līdzekļiem visā pasaulē, jo ražas palielināšana mazajās saimniecībās kļūs par prioritāti, lai apmierinātu augošo globālo pārtikas pieprasījumu. Prognozējams, ka pasaules minerālmēsliu tirgus apjoms sasniegs 384,37 miljardus USD 2024. gadā, ar vidējo gada pieauguma tempu (CAGR) aptuveni 5,93%, līdz 2030. gadam sasniedzot 543,20 miljardus USD. Nozīmīgākie nozares centri ir ASV, Indija, Apvienotā Karaliste, Kanāda un Ķīna. Šie reģioni kļūst par galvenajiem attīstības centriem minerālmēsliu sektorā.



28.attēls: Izmaiņas minerālmēsliu eksportētājvalstu TOP-10 2017.-2023. gadā

⁵⁴ LR Centrālā Statistika pārvalde: Pārvadātas kravas ar autotransportu pa preču grupām;

⁵⁵ VIA Latvia: Latvijas ostu statistika;

⁵⁶ Centrālā Statistika pārvalde: Apstrādes rūpniecības produkcijas izlaide un apgrozījums nozarēs;

Sagaidāms, ka klimata pārmaiņu un vides degradācijas izraisīto izaicinājumu dēļ pieprasījums pēc organiskā mēslojuma ievērojami pieaugs, veicinot globālā mēslošanas līdzekļu tirgus paplašināšanos. Ņemot vērā, ka lauksaimniecības nozare rada aptuveni 24% no globālajām siltumnīcefekta gāzu emisijām, ražotāji pievēršas ilgtspējīgai zaļā amonjaka ražošanai.⁵⁷

Pasaules Bankas mēslošanas līdzekļu cenu indekss 2024. gada otrajā ceturksnī saglabājās relatīvi stabils pēc 20 % krituma pirmajā ceturksnī. Indekss ir par 24% zemāks nekā pirms gada, galvenokārt tāpēc, ka būtiski samazinājās fosfātu iežu cenas (-56%) un kālija cenas (-17%). 2024. gada otrajā ceturksnī mēslošanas līdzekļu pieejamības indekss (mēslojuma cenu attiecība pret pārtikas cenām) sasniedza 2015.–2019. gada vidējo līmeni. Salīdzinot ar 2023. gadu, 2024. un 2025. gadā cenas vidēji pazemināsies, taču saglabāsies krietni virs 2015.–2019. gada līmeņa spēcīgā pieprasījuma un dažu eksporta ierobežojumu (jo īpaši no Ķīnas) un sankciju (galvenokārt Baltkrievijas) dēļ. Jāņem vērā riski, kas saistīti ar iespējamo izejvielu, īpaši dabasgāzes, izmaksu pieaugumu. Tomēr Ķīnas eksporta atsākšana un zemākas ražas cenas, nekā iepriekš gaidīts, varētu veicināt turpmāku mēslojuma līdzekļu cenu kritumu.⁵⁸



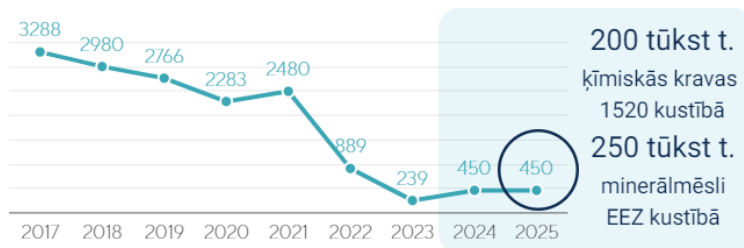
29.attēls: Ķīmisko produktu cenas un Pasaules bankas prognozes 2017.-2025. gadā⁵⁹

Lai gan mēslojuma līdzekļu izmaksas ir ievērojami samazinājušās salīdzinājumā ar 2022.–2023. gada maksimumu, tās joprojām ir augstākas nekā pirms 2020. gada. Galvenie mēslojuma līdzekļu ražošanas izejmateriāli, kuru cenas salīdzinājumā ar 2022.–2023. gada rekordiem ir ievērojami samazinājušās, pēdējos divos ceturkšņos ir uzrādījuši zināmu stabilitāti. Piemēram, dabasgāzes (vissvarīgākā slāpekļa mēslojuma līdzekļu izmaksu sastāvdaļa) cenas Eiropā 2024. gada otrajā ceturksnī pieauga par gandrīz 15% pret iepriekšējo ceturksni, taču joprojām ir par 11% zemākas nekā pirms gada.

Eksporta ierobežojumiem joprojām ir nozīmīga loma mēslojuma līdzekļu tirgos, taču tirdzniecības novirzīšanās lielā mērā ir mazinājusī to ietekmi. Lai gan fosfāta eksports no Ķīnas un amonjaka eksports no Krievijas ir ietekmējis globālās tirdzniecības plūsmas, Eiropa ir aizstājusi importu no Ķīnas un Krievijas ar importu no citiem eksportētājiem, tostarp Ēģiptes (amonjaks), Marokas (fosfāts), Saūda Arābijas un ASV. Attiecībā uz kāliju, neskatoties uz sankcijām, kas noteiktas Baltkrievijai un Krievijai, kas kopā veido gandrīz pusi no pasaules kālija produkcijas, eksports no abām valstīm ir bijis lielāks, nekā gaidīts. Baltkrievija ir palielinājusi eksportu uz Ķīnu, Krievijai paplašinot dzelzceļa jaudu, lai atvieglotu Baltkrievijas sūtījumus. Tikmēr eksports no Kanādas ir novirzīts uz Eiropu.

SECINĀJUMI:

Gaidāms, ka minerālmēslu un ķīmisko kravu pārvadājumu apjomi Latvijā samazināsies, ņemot vērā kopējo pieprasījuma kritumu un sankciju ietekmi, tomēr vietējais pieprasījums lauksaimniecībā un ražošanas eksportam nodrošinās stabilu, bet mērenu pārvadājumu līmeni. Papildus tiek prognozēts, ka minerāleļļu un akrilnitrila pārvadājumu apjomi saglabāsies stabilā līmenī, ko ietekmēs ražošanas apjomi un globālais pieprasījums, īpaši rūpniecības un ķīmijas nozarēs.



30.attēls: Latvijas dzelzceļa ķīmisko kravu pārvadājumu apjomi 2017.-2023. gadā un pārvadājumu prognoze, tūkst. tonnas

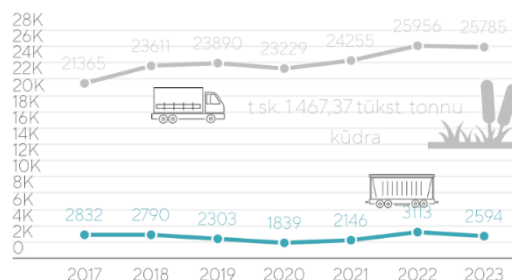
⁵⁷ Expert Market: Fertilizer market research

⁵⁸ The World bank, Fertilizer prices edge lower amid lower input costs and improved production prospects;

⁵⁹ World Bank, Commodity prices;

METĀLA KRAVU PĀRVADĀJUMI

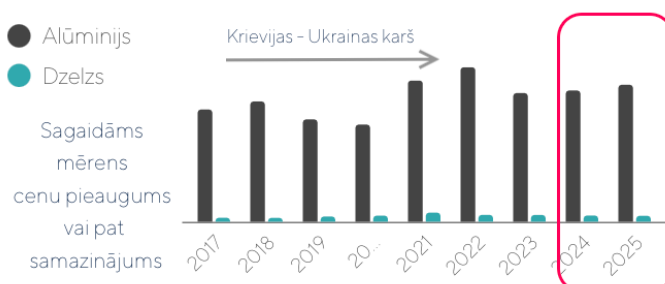
Vērtējot līdz šim piemērotās dzelzceļa infrastruktūras maksas ietekmi uz metālu kravu pārvadājumiem, var secināt, ka maksas samazinājuma ietekme uz pārvadājumu apjomu ir bijusi neviennozīmīga. Metāla kravu pārvadājumi pa dzelzceļu nav atsevišķi iedalīts tirgus segments. 2023. gadā melno metālu kravu pārvadājumu apjoms pa dzelzceļu ir palielinājies 2,2 reizes sasniedzot 603 tūkst. tonnas gadā, taču tas aizvien ir uz pusi zemāks nekā 2018. un 2019. gadā. Metāla kravu apgrozījums Latvijas ostās 2023. gadā samazinājies par 21,6% kad tika pārkrautas 71,9 tūkst. tonnu salīdzinājumā ar 2022. gadu, kad tika pārkrautas 91,7 tūkst. tonnu⁶⁰. Kopumā pa dzelzceļu pārvadātās metālu rūdu un kūdras, parasto metālu un gatavo metālizstrādājumu apjomi 2023.gadā veidoja 2 594 tūkst. tonnu (skatīt 31. attēlu).



31.attēls: Latvijas dzelzceļā pārvadātās metālu rūdas un kūdra, parastie metāli un gatavi metālizstrādājumi 2017.-2023. gadā, tūkst. tonnas

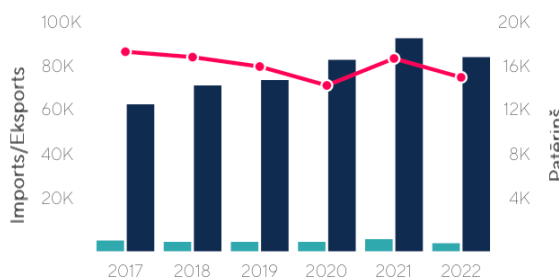
Centrālās statistikas pārvaldes apkopotie dati liecina, ka ar autotransportu 2023. gadā tika pārvadātas 1 119 tūkst. tonnas parasto metālu, kas ir 1,4 reizes vairāk nekā dzelzceļā pārvadātais.⁶¹

Metālu tirgū attiecībā uz nākotnes prognozēm sagaidāms mērens cenu pieaugums vai pat samazinājums (skat. 32.attēlu). Alumīnija cenas ir bijušas svārstīgas, ar lielu kāpumu 2021. un 2022. gadā, kas sakrīt ar Krievijas–Ukrainas kara sākumu. Pēc tam sekoja neliels kritums, bet prognozes paredz cenu stabilizēšanos 2024. un 2025. gadā. Dzelzs cenas saglabājušās zemas ar nelielām izmaiņām pēdējos gados.



32.attēls: Metāla cenas pasaules tirgū 2018. - 2023. gadā, USD/mt⁶²

2023. gadā no Latvijas dzelzs un tērauda izstrādājumi lielākoties eksportēti uz Zviedriju (27,8 %), Dāniju (19,9 %) un Somiju (10,2 %).⁶³



33.attēls: Metāllūžņu pieprasījums ES 2017.-2022. gadā pret patēriņu

2023. gada pirmajā pusē novērotā negatīvā tendence tērauda tirgū ir uzrādījusi noturību, bet pēdējos divos ceturkšņos kļuvusi asāka. Lai gan Ukrainas kara smagās sekas un vispārējās ekonomikas

⁶⁰ VIA Latvia: Latvijas ostu statistika;

⁶¹ LR Statistikas pārvalde: Kravu pārvadājumi ar autotransportu pa preču grupām 2008 – 2023;

⁶² World Bank: Commodity prices;

⁶³ LR Statistikas pārvalde: Ārējās tirdzniecības partneri;

perspektīvas pasliktināšanās turpināja pieaugt, šķietamais tērauda patēriņš ES 2023. gada ceturtnī palielinājās (+2,8 %), galvenokārt jo gadu iepriekš novēroti zemi apjomi. Pēc būtiskas recesijas (-8,3%) 2022. gadā pastāvīgi lejupvērstie faktori, piemēram, pašreizējie konflikti, nenoteiktība saistībā ar enerģijas cenām un inflācija apvienojumā ar tautsaimniecības perspektīvas pasliktināšanos, ir vēl vairāk negatīvi ietekmējuši šķietamo tērauda patēriņu 2023. gadā. Dati liecina par izteiktāku sarukumu (-9 %) salīdzinājumā ar iepriekšējo prognozi (-6,3 %), iezīmējot ceturto ikgadējo recesiju pēdējo piecu gadu laikā.

Paredzams, ka šī lejupejošā tendence negatīvi ietekmēs arī šogad sagaidāmo tirgus atgūšanos. Situācija 2024. gadā ir atkarīga no norisēm rūpniecībā un no tērauda pieprasījuma pieauguma. Tiek prognozēts, ka tērauda patēriņš atjaunosies lēnākā tempā (+3,2%). Tērauda pieprasījuma vispārējā attīstība joprojām ir pakļauta ļoti lielai nenoteiktībai. Gaidāms, ka tērauda patēriņa atgūšanās turpināsies visu 2024. gadu, lai gan tā rezultātā apjomi joprojām būs zemāki par pirms pandēmijas līmeni.

2023. gada trešajā ceturtnī tērauda svērtās rūpnieciskās ražošanas indekss (SWIP) pirmo reizi sasniedza negatīvu teritoriju (-0.3%) pēc neliela pieauguma (+0.4%) 2023. gada otrajā ceturtnī. Līdz tam laikam ES tēraudu izmantojošās nozares izlaide turpināja pieaugt, parādot negaidītu noturību, neraugoties uz ielgušo ietekmi, ko radīja Krievijas iebrukums Ukrainā, vāja ražošana un globāla ģeopolitiskā spriedze.

Jaunākās SWIP indeksa norises bija saistītas ar nepārtrauktu lejupslīdi būvniecības, mašīnbūves, sadzīves tehnikas un metālizstrādājumu nozarēs, ko tikai daļēji kompensēja autobūves nozares nepārtrauktā izaugsme. Būvniecības nozare 2022. gada trešajā ceturtnī piedzīvoja recesiju un 2023. gada trešajā ceturtnī piedzīvoja piekto ceturkšņa kritumu pēc kārtas (-1,2%, pēc -3,4%). Paredzams, ka recesijas tendence turpināsies. Pozitīvā tendence, kas sākās pēc pandēmijas, turpināsies līdz 2023. gada otrajam ceturksnim, neraugoties uz augošajām enerģijas cenām, kas ietekmēja ražošanas izmaksas, komponentu trūkumu un zemākus izlaides apjomus, kas 2022. gada otrajā pusē ietekmēja kopējo ražošanas aktivitāti tēraudu izmantojošās nozarēs.

ES ekonomikas un rūpniecības perspektīvu pasliktināšanās, jo īpaši augstās inflācijas un tai sekojošās procentu likmju paaugstināšanās dēļ līdz šim ir maz ietekmējusi tēraudu izmantojošo nozaru izlaidi. Būvniecības nozare, kas veido 35 % no tērauda patēriņa ES, bija vienīgais nozīmīgais izņēmums.⁶⁴

Ekonomikai ASV un pasaulē turpinot pieņemties spēkā, ASV inflācijas dati izrādījās augstāki, nekā prognozēts. Tā rezultātā tirgus prognozētais procentu likmju samazinājuma laiks tika pārcelts. Saistībā ar prognozēm, ka likmes būs augstākas ilgāk, obligācijas (it īpaši ASV tirgū) un tehnoloģiju sektora akcijas uzrādīja salīdzinoši vājāku sniegumu. Mēneša turpinājumā pieaugoša spriedze Tuvajos Austrumos izraisīja naftas un zelta cenas pieaugumu un ASV dolāra vērtības kāpumu. Tas kopā ar augstākām rūpniecisko metālu cenām atkal radīs spiedienu uz turpmāko inflāciju.⁶⁵

Metāla cenas 2024.–2025. gadā saglabāsies augstas. Pasaules Bankas metālu un minerālu cenu indekss 2024. gada aprīlī pret iepriekšējo mēnesi pieauga par 9% pēc salīdzinoši stabila pirmā ceturkšņa. Cenu pieaugums atspoguļoja pozitīvu noskaņojumu par spēcīgāku pieprasījumu, bažījoties par dažu galveno metālu piegādes traucējumiem. Gaidāms, ka parasto metālu cenas 2024. gadā saglabāsies stabilas, bet 2025. gadā nedaudz pieaugs. Papildu stimuli Ķīnas nekustamā īpašuma sektoram un piegādes traucējumi ir galvenie augšup vērstie riski cenu prognozēs.

Ierobežots pieprasījums, visticamāk, negatīvi ietekmēs metālu cenas. Paredzams, ka ielgušais vājums Ķīnas nekustamā īpašuma nozarē turpinās ietekmēt pieprasījumu pēc būvniecībā izmantotajiem metāliem, īpaši dzelzs rūdai, kas ir svarīga īpašumu attīstībai. Tomēr stabiliem ieguldījumiem rūpniecībā un infrastruktūrā Ķīnā būtu jāpalīdz līdzsvarot pieprasījuma samazināšanos pēc dažādiem metāliem ieskaitot varu. Pieprasījums ārpus Ķīnas visticamāk joprojām būs ierobežots, jo paaugstinātas procentu likmes turpina negatīvi ietekmēt ekonomisko aktivitāti. Pieaugošajai tīras enerģijas tehnoloģiju ražošanai būtu jāatbalsta pieprasījums pēc dažiem metāliem, piemēram, vara, alvas un niķeļa.

Piegādes ierobežojumi, visticamāk, veicinās dažu parasto metālu cenu pieaugumu. Tirdzniecības ierobežojumi, piemēram, nesensais Krievijas izcelsmes metālu aizliegums lielākajās preču biržās Amerikas Savienotajās Valstīs un Apvienotajā Karalistē varētu potenciāli pastiprināt alumīnija un vara piegādes. Paredzams, ka alvas piegādes saskarsies ar ierobežojumiem, ko rada Mjanmas februārī ieviestie eksporta ierobežojumi un pašreizējie licencēšanas kavējumi Indonēzijā. Abas valstis veido 40% no pasaules alvas ražošanas apjoma. Paredzams, ka ražošanas samazinājumi un traucējumi Dienvidamerikā šogad ietekmēs vara piegādes pieaugumu pasaulē. Tāpat gaidāms, ka lielākie cinka

⁶⁴ European Steel Association (EUROFER): Economic and steel market outlook 2024-2025, second quarter;

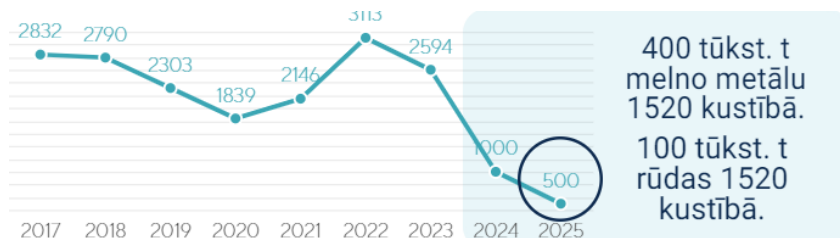
⁶⁵ AS "Swedbank": Finanšu tirgu pārskats | Aprīlis 2024;

ražotāji, reaģējot uz agrāko cenu vājumu, samazinās piegādes, cenām no 2022. gada marta līdz 2024. gada aprīlim samazinoties gandrīz par 30%. Tiek prognozēts, ka niķeļa ražošana pasaulē 2024. gadā palielināsies arī pēc 11% pieauguma 2023. gadā. Niķeļa ražošanas nepārtraukto pieaugumu, galvenokārt Indonēzijā, veicina kausēšanas uzņēmumu ieguldījumu pieaugums, no kuriem liela daļa ir no Ķīnas, un to veicina valdības stimuli un niķeļa rūdu eksporta aizliegums.

Gaidāms, ka Pasaules Bankas metālu cenu indekss 2024.–2025. gadā turēsies stabili. Tiek prognozēts, ka 2024. gadā niķeļa (-21%), dzelzsrūdas (-9%) un cinka (-6%) cenas piedzīvos būtiskāko kritumu salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu. Tomēr tiek prognozēts, ka vara un alvas cenas nedaudz pieaugs attiecīgi par 5% un 4%. Runājot par 2025. gadu, tiek prognozēts, ka alumīnija un alvas cenas turpinās pieaugt par 4%, savukārt dzelzsrūdas un svina cenas turpinās samazināties. Tikmēr gaidāms, ka niķeļa un cinka cenas daļēji atjaunosies, bet vara cenas stabilizēsies.

Metālu cenu perspektīvas ietekmē dažādi riski. Papildus stimulēšanas pasākumi, lai atbalstītu Ķīnas grūtībās nonākušo nekustamā īpašuma nozari, varētu veicināt būvniecībā izmantoto metālu cenas. Vides problēmas, kas var aizkavēt ražošanas un eksporta licenču izsniegšanu, kā arī ģeopolitiskie konflikti ir galvenie riski metālu izejvielu piegādei. Papildu tirdzniecības ierobežojumi, tostarp eksporta nodokļi vai pilnīgs aizliegums, varētu padarīt piedāvājumu spēcīgāku. Galvenais risks, kas ietekmē cenu prognozi, ir iespēja, ka lielākajās ekonomikās, piemēram, Ķīnā, izaugsme būs lēnāka, nekā gaidīts, kas varētu vēl vairāk nomākt rūpniecisko darbību un pieprasījumu pēc metāliem.⁶⁶

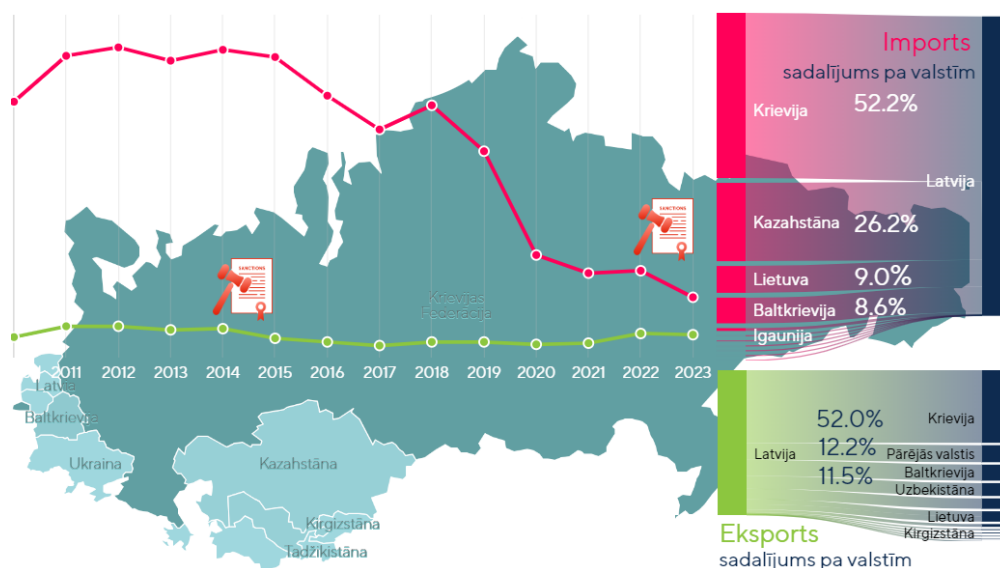
SECINĀJUMI



34.attēls: Latvijas dzelzceļā pārvadāto metāla kravu apjomi 2017.–2023. gadā un pārvadājumu prognoze, tūkst. tonnas

STARPTAUTISKIE 1520 KRAVU PĀRVADĀJUMI

35. attēlā atspoguļota starptautisko dzelzceļa kravu pārvadājumu dinamika Latvijā eksporta un importa pārvadājumos no 2010. līdz 2023. gadam un kravu pārvadājumu apjomu sadalījums pa valstīm. Abi grafiki ilustrē, ka kopējā dinamika liecina par ievērojamu samazinājumu kravu apjomā gan importā (no 40 973,0 tūkst. tonnu 2010. gadā līdz 9 446,5 tūkst. tonnu 2023. gadā), gan eksportā (no 4 931,9 tūkst. tonnu 2011. gadā līdz 3 499,2 tūkst. tonnu 2023. gadā).

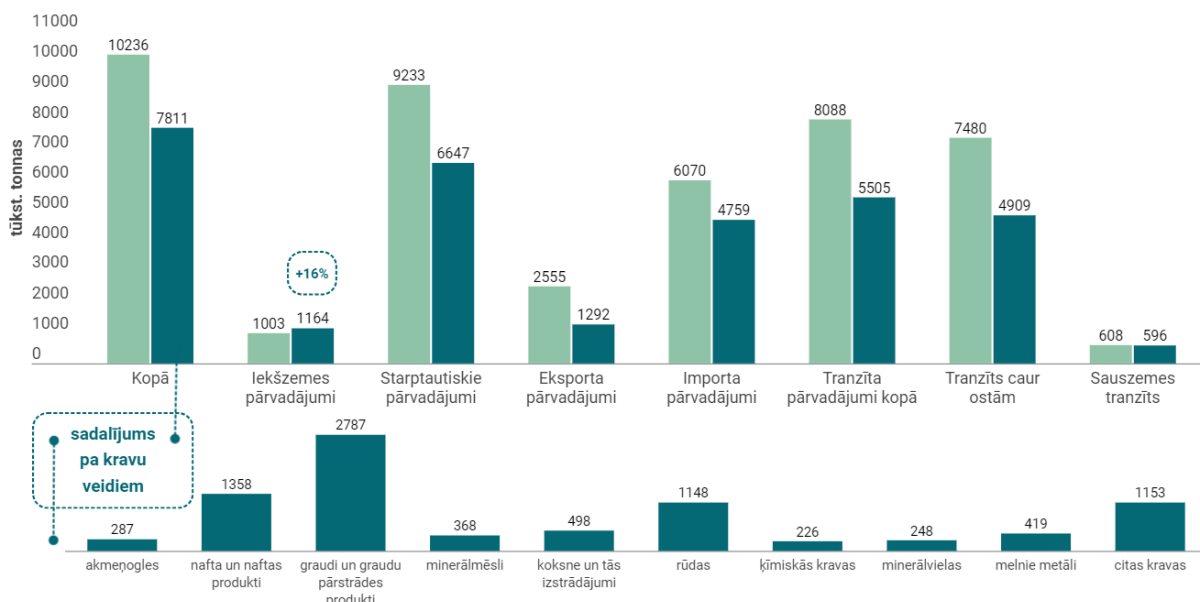


35.attēls: Eksporta un importa kravu pārvadājumi pa dzelzceļu un sadalījums pa partnervalstīm 2010.–2023. gadā, %

⁶⁶ The World Bank: Metal prices set to remain high in 2024-25;

2023.gadā pēc īpatsvara lielāko partneru Krievijas un Kazahstānas importa dzelzceļa pārvadājumu dinamika ir izteikti negatīva, ko izskaidro pašreizējā ģeopolitiskā situācija. Tikmēr importa pārvadājumi no Ļaunijas ir dubultojušies. Savukārt eksporta pārvadājumi 2023.gadā nebūtiski par 2,2% palielinājušies uz Krieviju, bet uz pusi samazinājušies uz Baltkrieviju.

Kopumā 2024. gada astoņu mēnešu statistika norāda uz būtisku samazinājumu starptautiskajos un tranzīta pārvadājumos, kas atspoguļo ģeopolitiskos un ekonomiskos izaicinājumus, savukārt iekšzemes pārvadājumu pieaugums norāda uz vietējā tirgus attīstību. Starptautiskie pārvadājumi un tranzīts caur ostām joprojām dominē pārvadājumu struktūrā, neskatoties uz ievērojamu samazinājumu 2024. gadā.



36.attēls: Latvijas dzelzceļā pārvadāto kravu 2023.gada 8 mēnešos un 2024. gada 8 mēnešos salīdzinājums, tūkst. tonnas⁶⁷

36. attēlā ir attēloti Latvijas dzelzceļa pārvadājumu apjomi 2023. un 2024.gada 8 mēnešos. 2024. gada pirmajos astoņos mēnešos pārvadājumu apjomi ir piedzīvojuši ievērojamas svārstības ar nozīmīgām izmaiņām starptautiskajos un tranzīta pārvadājumos. Kopējais pārvadājumu apjoms 2024. gadā ir samazinājies par 23,7% salīdzinājumā ar 2023. gadu, samazinoties no 10,236 tūkst. tonnām līdz 7,811 tūkst. tonnām. Starp izmaiņām izceļas iekšzemes pārvadājumu pieaugums par 16%, sasniedzot 1,164 tūkst. tonnas, kas liecina par stabilu pieprasījumu iekšzemes tirgū un centienus kompensēt vispārējo kravu apjoma kritumu starptautiskajā satiksmē. Starptautiskie pārvadājumi ir samazinājušies par 28%, turklāt eksporta pārvadājumi piedzīvojuši gandrīz uz pusi lielāku kritumu – 49,4%. Importa pārvadājumi arī ir sarukuši (-21,6%), kas liecina par ārējo tirgu pieprasījuma samazinājumu. Īpaši izteikts kritums ir vērojams tranzīta sektorā, kur tranzīta pārvadājumi caur ostām samazinājušies par 34,4%, bet kopējais tranzīts ir sarucis par 31,9%. Sauszemes tranzīts ir piedzīvojis nelielu kritumu par 2%.

2024. gada 8 mēnešos lielāko kravu daļu (32,8%) veido graudi un graudu pārstrādes produkti ar 2,787 tūkst. tonnām, kas ir nozīmīgākā kravu kategorija. Nafta un naftas produkti (15,9%) seko ar 1,358 tūkst. tonnām, kā arī rūdas (13,5%) ar 1,148 tūkst. tonnām. Citas kravas veido 13,5% no kopējā pārvadājumu apjoma, savukārt akmeņogles un minerālmēsli aizņem attiecīgi 3,4% un 4,3%. Pārējās kategorijas, piemēram, koksne un tās izstrādājumi (5,8%) un melnie metāli (4,9%), veido mazāku daļu, taču arī ir nozīmīgi kravu veidi.

MULTIMODĀLO KRAVU PĀRVADĀJUMI STARPTAUTISKAJĀ 1520 KUSTĪBĀ

Vērtējot multimodālo kravu pārvadājumu apjomus starptautiskajā kravu kustībā, eksperti norāda, ka ņemot vērā garās maršruta distances, klienti Latvijas tranzīta maršrutus izvērtē ilgtermiņā, pieprasa stabilas un konkurētspējīgas transportēšanas izmaksas salīdzinājumā ar citiem maršrutiem un transporta veidiem. Multimodālo pārvadājumu attīstība ir atkarīga gan no transporta izmaksām, gan no dažādiem pārvadājumu ierobežojumiem, piemēram, autotransporta robežas šķērsošanas punktu kapacitātes, kas ietekmē pieprasījumu pēc multimodālajiem pārvadājumiem. Tomēr, ģeopolitiskās un ekonomiskās situācijas dēļ multimodālo pārvadājumu perspektīvas ir nestabilas un attīstība grūti prognozējama. Papildu izaicinājumu rada Krievijas Federācijas investīcijas ostu infrastruktūrā un

⁶⁷ VIA Latvia, Aktuālā mēneša statistika, Dzelzceļa kravu apgrozījums;

pastāvīgie komerciālie centieni novirzīt tranzīta kravu plūsmas caur savām ostām, kas var samazināt prognozēto apjomu Latvijā.

AKMEŅOĢĻU KRAVU PĀRVADĀJUMI

Vērtējot līdzšinējo dzelzceļa infrastruktūras maksas samazinājuma ietekmi uz akmeņogļu kravu pārvadājumiem, var secināt, ka tā ietekme uz pārvadājumu apjomiem ir bijusi neviennozīmīga. Kopš 2020. gada būtiski saruka akmeņogļu kravu pārvadājumi starptautiskajā 1520 kustībā uz Latvijas jūras ostām, kas agrāk nodrošināja ievērojamu dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja ieņēmumu daļu un darbības stabilitāti. 2023. gadā šī tendence turpinājās (skat. 11.attēlu), un dzelzceļā pārvadāti tikai 1 679 tūkst. tonnu akmeņogļu, galvenokārt no Kazahstānas, kas ir 2,8 reizes mazāk nekā 2022. gadā. Akmeņogļu pārvadājumu īpatsvars dzelzceļā veidoja 11% no kopējā pārvadājumu apjoma. Situācija turpināja pasliktināties arī 2024. gada sākumā, kad akmeņogļu pārvadājumu īpatsvars dzelzceļā pirmajā ceturksnī samazinājās līdz 2,1%⁶⁸, un jūlijā pārvadājumu apjoms sasniedza nulli.

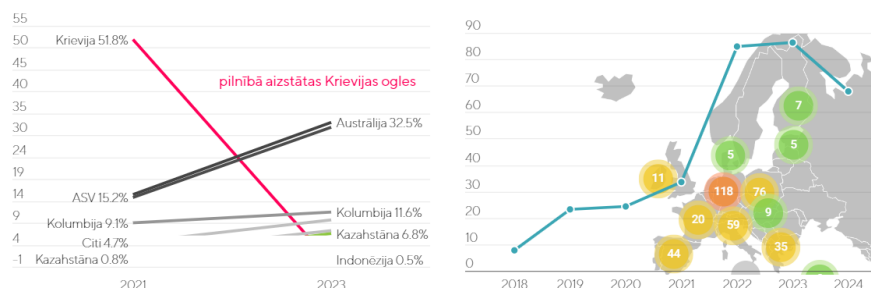
Aptaujātie eksperti uzsver, ka transportēšanas izmaksas ir būtisks faktors, taču pašreizējā ģeopolitiskā situācija un loģistikas ķēžu dinamika spēlē izšķirošu lomu akmeņogļu kravu pārvadājumu apjomos. Eksperti norāda, ka akmeņogļu segments ir būtiski atkarīgs no politiskiem apstākļiem, citu maršrutu pieejamības un konkurētspējas, gan arī no gaidāmajiem ziemas laika apstākļiem patērētāju valstīs. Transportēšanas izmaksu palielinājums viennozīmīgi negatīvi ietekmēs Latvija ogļu tranzītu.

Akmeņogļu kravu apgrozījums Latvijas ostās 2023. gadā samazinājās par 56%, no 8 416 tūkst. tonnu 2022. gadā līdz 3 706 tūkst. tonnu. 2024. gada astoņos mēnešos akmeņogļu apgrozījums Latvijas ostās samazinājās par 76,7%, nokrītot līdz 612 tūkst. tonnu, salīdzinot ar tādu pašu periodu pērn.⁶⁹ Centrālās statistikas apkopotie dati liecina, ka ar autotransportu 2023. gadā tika pārvadātas vien 33,8 tūkst. tonnu šī segmenta kravu grupas produkti.⁷⁰



37.attēls: Kravu pārvadājumi ar dzelzceļa un autotransportu 2017.–2023. gadā, tūkst. tonnas

Akmeņogļu kravu pārvadājumi ir primāri saistīti ar šādiem diviem aspektiem: sankcijām, kas ir vērstas pret ogļu ieguves un to transportu nodrošinājošiem uzņēmumiem, kā arī Krievijas Federācijas dzelzceļa tarifu politiku attiecībā uz pārvadājumiem uz trešajām valstīm, t.sk. Latviju, kā rezultātā pārvadājumu iespējamība nav primāri saistīta ar Latvijas dzelzceļa infrastruktūras tarifu politiku. Ārējie faktori, t.sk. pieprasījuma vispārēja samazināšanās arī nosaka dzelzceļā pārvadāto kravu apjoma samazināšanos. Akmeņogļu apjoms uz Poliju, Ukrainu un nedaudz arī uz citām EEZ valstīm ir praktiski vienīgais, kas ir saglabājies, un tas turpināsies pie nosacījuma, ja cenu pieaugums nepārsniegs ekonomiskās inflācijas līmeni.



38.attēls: Eiropas akmeņogļu importētājvalstu izmaiņas % 2021.-2023. gadā⁷¹ (pa kreisi) un Ogļu CO2 emisijas un emisiju kvotu tirdzniecības cenas 2018.-2024. gadā⁷² (pa labi)

⁶⁸ VAS "Latvijas dzelzceļš": Darbības rādītāji 2023;

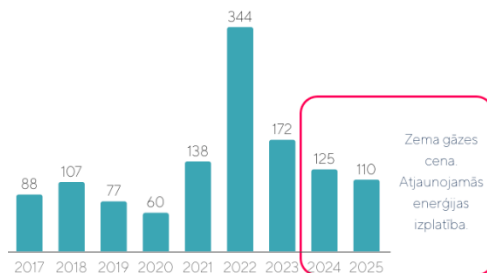
⁶⁹ VIA Latvia: Latvijas ostu statistika;

⁷⁰ LR Centrālā Statistika pārvalde: Kravu pārvadājumi ar autotransportu pa preču grupām 2008 - 2023;

⁷¹ Eurostat: Coal production and consumption statistics

⁷² EMBER: <https://ember-energy.org/data/european-electricity-prices-and-costs/>

Saskaņā ar Eiropas Komisijas 2022. gada 13. jūlijā publicētajiem norādījumiem par preču tranzītu no Krievijas ir atļauta sankcijām pakļauto preču, piemēram, dzelzs un tērauda, cementa un koksnes, akmeņogļu, jēlnaftas un naftas produktu pārvietošana tiešā tranzītā tikai no Krievijas uz Kaļiņingradas apgabalu (un pretēji), izmantojot dzelzceļa transportu.⁷³



39.attēls: Akmeņogļu pasaules cenu dinamika un Pasaules bankas prognozes, USD/t

39. attēls atspoguļo lielas akmeņogļu cenu svārstības. 2024. gada pirmajā ceturksnī Austrālijas un Dienvidāfrikas ogļu cenas ir kritušās par vairāk nekā 60% no to maksimuma 2022. gadā, ko noteica mērena ekonomiskā aktivitāte un zemākas gāzes cenas. Tomēr šī gada cenas joprojām ievērojami pārsniedz 2015.-2019. gada vidējo rādītāju. 2025. gadā ir gaidāms turpmāks cenu samazinājums, jo atjaunojamās enerģijas ražošana atbilst pieaugošajam elektroenerģijas pieprasījumam. Ogļu cenas dažādās ostās un tirgos 2024. gada janvārī svārstījās no 80-150 USD par tonnu (\$/t).⁷⁴ Tajā pašā laikā, ievērojot, ka akmeņogles ir lielākais antropogēno oglekļa dioksīda (CO₂) emisiju avots, to patēriņa ierobežošana izraisa cenu samazināšanas tendences.⁷⁵

Citi faktori, kas izraisīja enerģētikas un ogļu cenu svārstīgumu, ASV sankcijas pret “Siberian Coal Energy Company”, radot lielu konkurenci par ne-Krievijas piegādēm, Francijas kodolenerģijas ražošanas pārtraukumi, gāzes cenu paaugstinājumi un nodokļu ieviešana. Ķīnā noteikts nodoklis importam no 3-6% termiskajām oglēm no noteiktiem piegādātājiem, tostarp Krievijas, lai gan Austrālijas un Indonēzijas ogļu pārdevēji ir atbrīvoti no nodokļa brīvās tirdzniecības līgumu dēļ. Krievija jau ir atcēlusi ieviesto mainīgo eksporta nodokli, kas tika iekasēts aptuveni 7% apmērā, taču pastāv viedokļi, ka eksporta nodokli varētu aizstāt ar ogļu ieguves nodokli.

Starptautiskā Enerģētikas aģentūra (IEA) lēš, ka 2023. gadā ogļu patēriņš sasniedzis rekordaugstu līmeni, palielinoties par 120 milj. tonnu (1,4%) salīdzinājumā ar 2022. gadu. Turpmāk pieprasījuma pieaugums palēnināsies, ņemot vērā vājo globālo ekonomisko aktivitāti, atjaunojamo energoresursu elektroenerģijas straujo izplatību un zemākas dabasgāzes cenas. ASV un Eiropas Savienībā pieprasījums samazinājās par aptuveni 100 milj. tonnu katrā reģionā, savukārt Ķīnā tas pieauga par aptuveni 220 milj. tonnu, bet Indijā — par 100 milj. tonnu. Globālā pieprasījuma pāreja uz Āziju turpinās arī 2023. gadā, un Ķīna un Indija pašlaik veido 70% no kopējā patēriņa. Ogļu ražošana pasaulē joprojām ir stabila. 2023. gadā enerģijas cenas stabilizējās, kas veicināja gāzes spēkstaciju konkurētspējas pieaugumu un palielināja atjaunojamo energoresursu īpatsvaru, samazinot ogļu pieprasījumu. Eiropas Savienībā elektroenerģijas pieprasījums samazinājās par vairāk nekā 4%, sasniedzot zemāko līmeni divdesmit gadu laikā. Tuvākajos gados globālais ogļu pieprasījums turpinās mainīties, īpaši saistībā ar Ķīnas un Indijas tirgus attīstību, atjaunojamo energoresursu pieaugumu un globālās ekonomiskās situācijas ietekmi.⁷⁶

SECINĀJUMI

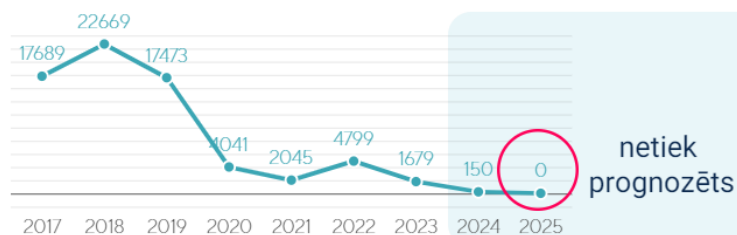
Ogļu pārvadājumi globālā mērogā tiks pārorientēti uz Ķīnu un Indiju. Tikmēr ES atjaunojamās enerģijas attīstība un vājā ekonomiskā izaugsme izraisa ogļu patēriņa samazināšanos. 2023. gadā enerģijas cenas stabilizējās, kas veicināja gāzes spēkstaciju konkurētspējas pieaugumu un atjaunojamo enerģiju īpatsvara palielināšanos. Krievijas dzelzceļa politika, pārdošanas cenu samazinājums, kā arī ogļu pieprasījuma samazinājums ES, liecina par to, ka ogļu pārvadājumi Latvijā nākamajā periodā netiek prognozēti.

⁷³ LR Valsts ieņēmumu dienests: Ierobežojumi un aizliegumi;

⁷⁴ Eurostat: Energy statistics-latest trends;

⁷⁵ Argus Media Group: Global thermal coal trends Prices and trade flows;

⁷⁶ International Energy Agency: Analysis and forecast to 2026;

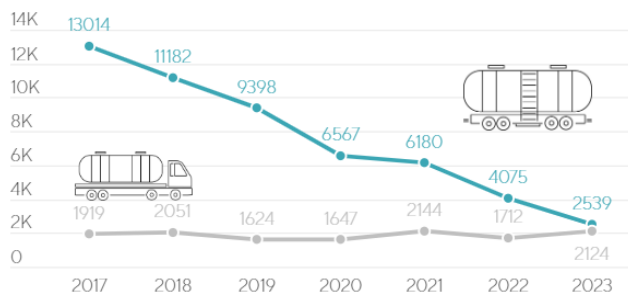


40.attēls: Latvijas dzelzceļā pārvadāto akmeņogļu apjomi 2017.-2023. gadā un pārvadājumu prognoze 2024.-2025. gadā, tūkst. tonnas

NAFTAS UN NAFTAS PRODUKTU KRAVU PĀRVADĀJUMI

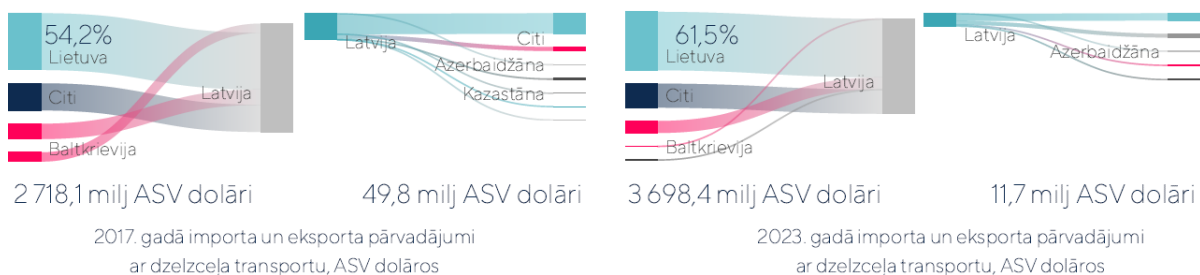
2023. gadā pa Latvijas dzelzceļa infrastruktūru tika pārvadātas 2 668 tūkst. tonnu naftas un naftas produktu, kas ir 1,6 reizes mazāk nekā 2022. gadā, kad tika pārvadātas 4 355 tūkst. tonnu. Pārvadāto naftas un naftas produktu īpatsvars 2023. gadā veidoja 17% no kopējā dzelzceļā pārvadāto kravu apjoma.⁷⁷

41. attēls demonstrē naftas pārvadājumu dinamiku salīdzinājumā ar auto pārvadājumiem. Dzelzceļa pārvadājumu apjoms ir ievērojami samazinājies: 2017. gadā tas bija 13 014 tūkst. tonnu, bet līdz 2023. gadam tas krities līdz 2 539 tūkst. tonnu, piedzīvojot būtisku lejupslīdi. Savukārt autotransporta pārvadājumu apjoms ir svārstījies, taču ar daudz mazākām izmaiņām — no 1 919 tūkst. tonnu 2017. gadā līdz 2 124 tūkst. tonnu 2023. gadā. Kopumā var secināt, ka dzelzceļa pārvadājumu apjoms samazinās ļoti strauji, kamēr autotransports demonstrē stabilu un nelielu pieauguma tendenci.



41.attēls: Koksa un naftas pārstrādes produktu kravu pārvadājumu ar dzelzceļa un auto transportu 2017.–2023. gadā salīdzinājums, tūkst. tonnas⁷⁸

No 2017. līdz 2020. gadam dzelzceļa pārvadāto naftas produktu apjomi samazinājās. No 2020. līdz 2021. gadam apjomi palika zemā līmenī un pēc tam atkal nedaudz samazinājās pēc 2022. gada. Šobrīd ievestais apjoms atbilst Latvijas pašpatēriņam. 2023. gadā dīzeļdegviela visvairāk tika importēta no Lietuvas (67,9 %), Somijas (18,8 %), Krievijas Federācijas (2,7 %), Norvēģijas (2,7 %) un Nīderlandes (2,6 %). Motor benzīni tika importēti no Lietuvas (81,6 %), Somijas (12,6 %) un Igaunijas (5,7 %). Mazuts tika importēts no Lietuvas (83,9 %), Polijas (8,1 %), Ķīnas (2,2 %) un Nīderlandes (2 %). Kopējās dzelzceļa importa un eksporta dzelzceļa pārvadājumu plūsmas ģeogrāfijas izmaiņas šajā periodā atspoguļotas 42. attēlā.



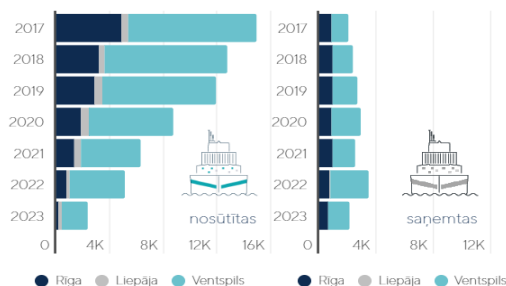
42.attēls: Izmaiņas kravu pārvadājumu ģeogrāfijā 2017. un 2023.gadā, USD

Naftas un naftas produktu kravu apgrozījums Latvijas ostās 2023. gadā samazinājās par 63,9% un 48,4%, pārkraujot 1,3 tūkst. tonnu naftas un 4 078 tūkst. tonnu naftas produktu salīdzinājumā ar 2022. gadu, kad tika pārkrautas attiecīgi 3,6 tūkst. tonnu naftas un 7 897,8 tūkst. tonnu naftas produktu.⁷⁹

⁷⁷ VAS "Latvijas dzelzceļš": Galvenie darbības rādītāji;

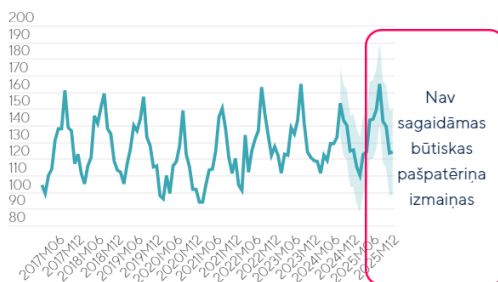
⁷⁸ LR Centrālā statistikas pārvalde: Pārvadātas kravas ar autotransportu pa preču grupām;

⁷⁹ VIA Latvia: Latvijas ostu statistika;



43.attēls: Naftas produktu pārkraušana Latvijas ostās, tūkst. tonnas ⁸⁰

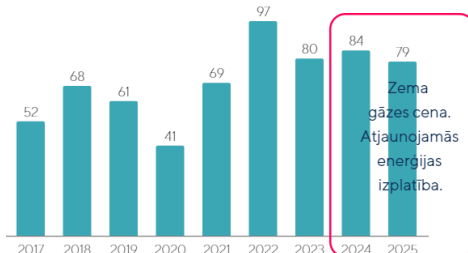
Naftas produktu patēriņā nav novērojamas būtiskas izmaiņas. 44. attēls parāda, ka naftas produktu patēriņam ir raksturīgas sezonālas un arī nelielās cikliskās svārstības, kas atspoguļo COVID un arī naftas cenu svārstību ietekmi. Būtiskas izmaiņas 2024. gada un 2025. gada patēriņā nav sagaidāmas. Alternatīvās degvielas riteklis īpatsvars kopējā riteklis parkā neietekmē naftas produktu patēriņu. Savukārt īpašas svārstības ekonomiskajā aktivitātē un degvielas cenu līmeni arī nav sagaidāmas.



44.attēls: Naftas produktu patēriņš 2017.2023. gadā un prognozes 2024. un 2025. gadam, tūkst. tonnas ⁸¹

Latvijas degvielas tirgū 2023. gadā autodegvielu kopējā realizācija bija par 2,39% mazāka nekā 2022. gadā. Dīzeļdegvielai samazinājums kopējā patēriņā bija par nepilniem 3%, savukārt benzīnam novērots pieaugums par 2,88%, autogāzei konstanti turpinājās kritums par -9%. Degvielu realizācijas īpatsvars: dīzeļdegvielai tie bija 85% no kopējā degvielu patēriņa, benzīnam 13% un autogāzei 2%. Benzīna, dīzeļdegvielas un autogāzes patēriņā 2023. gadā bija novērojamas izmaiņas iepriekšējo gadu tendencēs – dīzeļdegvielai un autogāzei patēriņš ir bijis lejupejošs, savukārt benzīnam tas ir bijis augšupejošs. ⁸² 2023. gada degvielas realizācijas samazinājums atspoguļo ekonomisko stāvokli, kuru ietekmēja ģeopolitiskā situācija, augstās preču un pakalpojumu cenas un banku procentu likmju celšanās. Krievijas – Ukrainas kara un sankciju ietekmē ir sašaurinājies bizness ar Krieviju un Baltkrieviju. Augstās preču un pakalpojumu cenas, kā arī augstās procentu likmes ir veicinājušas pieprasījuma pēc degvielas samazināšanos. 2023. gadā degvielas tirgū turpinājās iepriekšējos gados aizsākusies tirgus konsolidācija, Konkurences padomei atļaujot SIA “KOOL LATVIJA” mātes kompānijai AS “AQUA MARINA” (Olerex) apvienošanās, iegūstot SIA “EAST-WEST TRANSIT” un SIA “Naples” (abi kopā SIA “LN Degviela” dalībnieki) aktīvus un tiesības tos izmantot, kā arī SIA “Baltijas degviela” 100 % kapitāla daļas. ⁸³

"Brent" naftas vidējā mēneša cena 2024. gada jūnijā, salīdzinot ar maiju, praktiski saglabājās nemainīga - tā samazinājās par 0,2%, tomēr jūnija beigās, salīdzinot ar maija beigām, "Brent" naftas cena bija kāpusi par 6%, mēneša laikā "Brent" naftas cenai pieaugot no 77 USD par barelu mēneša sākumā līdz 86 USD par barelu mēneša beigās.



45.attēls: Neapstrādātas naftas cenu līmenis un Pasaules bankas prognozes, USD ⁸⁴

⁸⁰ LR Centrālā statistikas pārvalde: Ar jūras transportu nosūtītas un saņemtas kravas Latvijas ostās pa kravu veidiem

⁸¹ LR Centrālā statistikas pārvalde: Naftas produktu imports, eksports un patēriņš

⁸² Latvijas degvielas tirgotāju asociācija: Degvielas tirgus 2023;

⁸³ turpat;

⁸⁴ The World bank: Commodity prices and forecasts;

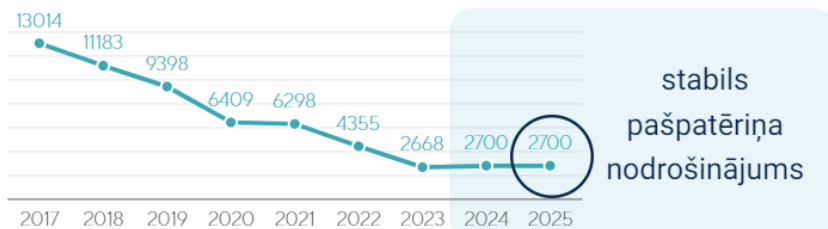
Neskatoties uz pieaugušajiem jēltaftas un benzīna krājumiem ASV, kas rada bažas par pieprasījumu pasaules lielākajā naftas patērētājā, IEA un ASV Enerģētikas informācijas administrācijas ziņojumi prognozē spēcīgu naftas pieprasījuma pieaugumu šī gada otrajā pusē, galvenokārt konflikta saasināšanās Tuvajos Austrumos dēļ.⁸⁵ Ziņojumos norādīts, ka pieaudzis šķidrās naftas gāzes (LPG) imports un samazinājies dīzeļdegvielas imports, kas saistīts ar globālajām enerģētikas tendencēm, piemēram, gāzes vadu darbības pārtraukumiem, un vietējām politikas izmaiņām attiecībā uz emisijām. Dabāsgāzes cenas pakāpeniski samazinājās, jo tirgus dalībnieki kļuva pārliecināti par augstajiem dabāsgāzes krājumu līmeņiem un pieejamām sašķidrinātās dabāsgāzes kravām rudenī un ziemā.

Nākotnes līgumi rāda, ka dabāsgāzes cenas, atsākot krātuvju pildīšanu, varētu atkal mēreni palielināties, savukārt naftas cenu nākotnes līgumi rāda lejupvērstu tendenci, visticamāk atspoguļojot OPEC+ valstu brīvās ieguves jaudas.⁸⁶

Ar mērķi palielināt Latvijas tautsaimniecības un enerģētisko drošību, izveidot ilgtermiņā izmaksu ziņā lētāku valsts naftas drošības rezervju izveides modeli, Ministru kabinets 2023. gada 9. oktobra sēdē pieņēma lēmumu no nākamā gada pakāpeniski sākt iegādāties naftas produktu rezerves valsts īpašumā, kas nozīmē, ka tās arī tiks glabātas tikai Latvijas teritorijā. Paredzams, ka, ieviešot jauno valsts naftas drošības rezervju pārvaldības modeli, 10 gados varētu sasniegt ietaupījumu vairāk nekā 500 milj. EUR apmērā, attiecīgi par šo summu mazāk tiks iekasēta samaksa no degvielas mazumtirdzniecības klientiem. Valsts naftas produktu drošības rezerves ir paredzētas gan enerģētikas, gan citu krīžu pārvarēšanai nacionālās drošības ietvaros, jo pēc būtības nodrošina dažādām lietotāju grupām naftas produktu pieejamību, kad valstī ir būtiski ierobežota produkcijas apgrozība (piemēram, nepārvarami traucētas piegādes ķēdes, un tirgus komersanti nespēj importēt jaunus apjomus).⁸⁷

SECINĀJUMI

2023. gadā naftas un naftas produktu pārvadājumi pa Latvijas dzelzceļu būtiski samazinājās līdz 2 668 tūkst. tonnu, kas ir 1,6 reizes mazāk nekā gadu iepriekš. Šis kritums atspoguļo ekonomisko situāciju un ģeopolitiskās izmaiņas, tostarp Krievijas un Ukrainas kara izraisītās sankcijas, kas ierobežo naftas tirdzniecību. Datu analīze norāda uz būtiskām tirgus pārmaiņām, jo naftas produkti pārgājuši no tranzīta produktiem uz importa precēm. Lietuva ir galvenais naftas produktu importa avots, nodrošinot 67,9% no dīzeļdegvielas un 81,6% no motor benzīna importa.



46. attēls: Latvijas dzelzceļā pārvadāto naftas un naftas produktu apjomi 2017.-2023. gadā un pārvadājumu prognoze 2024.-2025. gadā, tūkst. tonnas

Nemot vērā esošās tendences, tuvākajos gados nav sagaidāmi būtiski uzlabojumi naftas produktu pārvadājumos pa dzelzceļu. Sezonālas svārstības un ārējie faktori, piemēram, globālās enerģētikas tirgus svārstības, var turpināt ietekmēt pārvadājumu apjomus un līdz ar to patēriņu. Tomēr, ņemot vērā paredzamo naftas cenu stabilizāciju un ekonomisko situāciju Latvijā, nākotnes prognozes liecina par stabili zemu pieprasījumu pēc naftas produktu pārvadājumiem pa dzelzceļu, kas varētu saglabāties arī 2024. un 2025. gadā, ja vien nenotiks ievērojamas izmaiņas tirgus apstākļos vai likumdošanā, kas varētu veicināt pārvadājumu apjoma pieaugumu.

CITI KRAVU PĀRVADĀJUMI STARPTAUTISKAJĀ 1520 KUSTĪBĀ UN CITI NEIDENTIFICĒTI KRAVU PĀRVADĀJUMI VISĀ LDZ TĪKLĀ

Kopumā eksperti uzsver, ka, lai gan transportēšanas izmaksas ir būtisks faktors, pašreizējā ģeopolitiskā situācija un loģistikas ķēžu dinamika spēlē izšķirošu lomu kravu pārvadājumu apjomos. Izmaksu samazinājums, visticamāk, nepalielinās preču apjomus ievērojami ģeopolitisko neskaidrību dēļ. Pašreizējā ģeopolitiskā situācija ir nelabvēlīga, īpaši attiecībā uz tranzīta preču kustību ar Krieviju un

⁸⁵ Leta: EM: Galvenā ietekme uz cenu izmaiņām būs saistīta ar energoresursu un pārtikas cenu svārstībām pasaulē;

⁸⁶ Latvijas Banka: Makroekonomisko prognožu pārskats;

⁸⁷ Ekonomikas ministrija: Valsts naftas drošības rezerves no 2024. gada pakāpeniski tiks iegādātas valsts īpašumā;

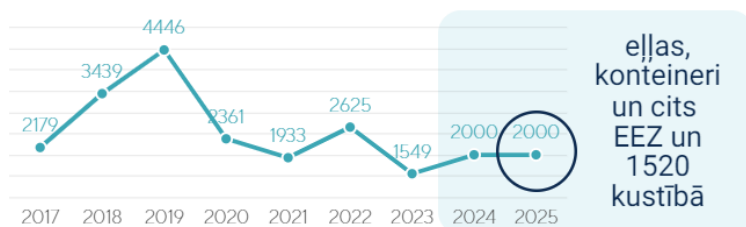
Baltkrieviju. Kravu pārvadājumi ir apgrūtināti, un ģeopolitiskie riski būtiski ietekmē lēmumus par transporta koridoru izvēli.

Kravu transportēšanas izmaksu paaugstinājums negatīvi ietekmēs apjomus. Preču pārdošana, izmantojot dzelzceļa maršrūtus, tiks apgrūtināta, un pārdevēji meklēs alternatīvus pircējus ar citiem loģistikas risinājumiem. Izmaksu samazinājums, ņemot vērā esošo ģeopolitisko situāciju, stipri neietekmēs apjomus. Esošie tirgus apstākļi ir raksturīgi ar nenoteiktību, un dzelzceļa infrastruktūras maksa būtu jāsaglabā esošajā līmenī.

Pašreizējā ģeopolitiskā situācijā citu kravu pārvadājumi starptautiskajā 1520 kustībā ir iespējami, ja tiek nodrošināta iespēja veikt darījumus, transportējot kravas caur Latvijas ostām. Tādējādi cena nav galvenais faktors, nosakot konkrēta kravu transporta koridora izvēli. Šis segments vienmēr ir bijis viens no svarīgākajiem kravu pārvadājumu veidiem Latvijas dzelzceļa tīklā. Diemžēl ģeopolitiskā situācija attiecībā uz Krieviju un Baltkrieviju ir īpaši nelabvēlīga, un tranzīta preču kustība ir apgrūtināta. Vērtētāju prognozes ir pesimistiskas, tomēr ir cerība, ka apjomi saglabāsies vismaz 2023. un 2024. gada līmenī, pie nosacījuma, ka dzelzceļa cenas konkurē ar autotransportu un citiem dzelzceļa koridoriem.

SECINĀJUMI

Prognozējams, ka pārējo kravu jeb citu kravu veidu (ieskaitot EEZ un 1520 kustību) apjoms saglabāsies 2024. gada līmenī un kopā veidos 19,2% no kopējā kravu apjoma jeb 2000 tūkst. tonnu kravas.



47.attēls: Latvijas dzelzceļā pārvadāto citu kravu veidu apjomi 2017.-2023. gadā un pārvadājumu prognoze 2024.-2025. gadā, tūkst. tonnas

TUKŠO VAGONU KRAVU PĀRVADĀJUMI LDZ TĪKLĀ

Ekspertīzes ietvaros eksperti vērtēja infrastruktūras maksas līmeņa elastību tukšo vagonu pārvadājumiem visā LDz tīklā, ja tiek izveidots šāds tirgus segments. Tukšo vagonu pārvadājumu īpatsvars tīklā faktiski ir robežās no 44-46%. Eksperti kopumā atbalstīja potenciālā tukšo vagonu pārvadājumu segmenta izveidi ar mērķi vienkāršot tarifikācijas aprēķinus un padarīt tos caurskatāmākus. Tomēr jāņem vērā, ka šis segments nevar funkcionēt atsevišķi, un tā izvērtēšana jāveic kopējā kravu pārvadājumu konkurētspējas kontekstā. Eksperti iesaka apsvērt atlaides noteiktām kravu un maršrutu kategorijām, lai saglabātu konkurētspēju un nodrošinātu pārvadājumu apjomu piesaisti. Tika akcentēts, ka LDz tīklā tukši vagoni būs neizbēgami, jo simetriska vagonu iekraušana abos virzienos nav iespējama. Bieži vien vagoni būs jāpiegādā no citām teritorijām vai jāatgriež uz citu atrašanās vietu. Ņemot vērā, ka tukša vagona svars ir mazāks, infrastruktūras maksai jābūt proporcionāli zemākai nekā pilnībā krautam vagonam. No ekonomiskā un tehniskā viedokļa būtu pamatoti infrastruktūras maksu tukšam vagonam samazināt līdz 65-70% no pilnībā krauta vagona maksas. Ideālā variantā tukšo reisu būtu vēlams sasaistīt ar krautu pārvadājumu, sadalot to pa segmentiem, jo 6,15 EUR par vilciena kilometru tiek uzskatīta par pārāk augstu. Viens no ekspertiem izteica priekšlikumu, ka tukšo vagonu pārvadājumi ir cieši saistīti ar kopējās kravu pārvadājumu cenas veidošanu. Infrastruktūras maksām par vilciena kilometru ir raksturīga izkliede, un, nosakot maksas tukšu vagonu pārvadājumiem, varētu ņemt vērā vagonu tipus, kas tiek izmantoti konkrētām kravām. Jauna segmenta izveidē jāvērtē tukšo vagonu radītā slodze uz infrastruktūru, to salīdzinot ar maksimāli piekrauta vagona masu.

POTENCIĀLIE TIRGUS SEGMENTI, KUROS DZELZCEĻA PĀRVADĀTĀJI ATTIECĪGAJĀ BRĪDĪ NEDARBOJAS, BET KUROS VAR SNIEGT PAKALPOJUMUS PLĀNOŠANAS PERIODĀ

Eksperti ir piedāvājuši jaunu tirgus segmentu vērtēšanā izskatīt iespējas veidot arī citus jaunus tirgus segmentus, kam ir atšķirīga konkurētspēja esošajos tirgus apstākļos, kā piemēram:

- **Negabarītu kravu pārvadājumu segments EEZ:** segments ietver dzelzsbetona konstrukciju un citu ne-gabarīta kravu pārvadājumus, piemēram, maršrutā Daugavpils – Liepājas osta. Šo

pārvadājumu veiksmīga realizācija ir atkarīga no drošiem uzkraušanas, nokraušanas un pārvadāšanas apstākļiem, lai novērstu iespējamās konstrukciju bojājumus. Tajā pašā laikā nepieciešams nodrošināt konkurētspējīgus pārvadājumu cenas nosacījumus, kur kravas konsolidācijas un secīgas transportēšanas izmaksas būtu zemākas par sadārdzinājumu, izmantojot autotransportu. Elastību šajā segmentā nosaka iespējas kravu konsolidācijai (stacijas teritorijā vai teritorijās ar vienkāršu loģistiku uz staciju), konsolidējamo kravu apjoms, dzelzceļa pārvadājuma attālums, periodiskums, ilgums un cena. Šādi pārvadājumi ir īpaši piemēroti piegādes ķēdēm ar noteiktu, pastāvīgu un ierobežotu piegādes ģeogrāfiju, apjomu un regularitāti, kas ļauj tās pielāgot dzelzceļa loģistikai. Kopumā šādas piegādes ķēdes ir mazāk pakļautas cenu svārstībām, salīdzinot ar “just in time” piegādēm, kurām raksturīga plašāka piegādes ģeogrāfija;

- **Bīstamo kravu pārvadājumu segments EEZ:** segments ir aktuāls, ņemot vērā ģeopolitisko situāciju un augošo pieprasījumu šajā tirgū. Dzelzceļš šajā segmentā kļūst par konkurētspējīgu risinājumu, pateicoties drošības un pārvadājumu kapacitātes priekšrocībām;
- **Militāro kravu pārvadājumu segments EEZ:** Dzelzceļš šajā segmentā ir konkurētspējīgs risinājums, ņemot vērā lielos kravu apjomus un stratēģisko nozīmi.

SECINĀJUMI

2025. gada prognozēs par dzelzceļa kravu pārvadājumiem (≤ 11 tūkst. tonnas) lielāko īpatsvaru veidos labība un labības produkti (38,3%) no kopējā pārvadājumu apjoma ar 4 000 tūkst. tonnām. Nafta un naftas produkti (25,9%) jeb 2 700 tūkst. tonnu, demonstrējot šī segmenta nozīmīgumu enerģētikas tirgū. Koksne veidos 5,7% no kopējā apjoma ar 600 tūkst. tonnām, savukārt ķīmiskās vielas un melnie metāli attiecīgi veidos 4,3% un 4,8%. Minerālvielu kravas prognozē veidos vien 1,9% no kopējā pārvadājumu apjoma, kas liecina par zemu pieprasījumu šajā segmentā. Pārējās kravas, tostarp citi kravu veidi, kopā veidos 19,2%, bet akmeņogļu kravu pārvadājumi netiek plānoti (skat. 7.tabulu).

7.tabula

Dzelzceļa kravu pārvadājumu prognozes dažādiem kravu veidiem 2025. gadā, tūkst. tonnas ⁸⁸

Akmeņogles	Nafta	Labība	Koksne	Ķīmiskās	Minerālvielas	Metāli	Citi
0	2700	4000	600	450	200	500	2000

Kravu pārvadājumos tika analizēti tirgus konkurētspējas faktori un katrai kravu grupai specifiskie nosacījumi, kā arī veikta ekspertu un zināmo pieteikumu iesniedzēju aptauja, lai iegūtu papildus informāciju. Sankciju ietekmē prognozējams, ka kravu pārvadājumu apjomi 2025. gadā būs par 34,6% mazāki nekā iepriekšējā infrastruktūras maksas aprēķinā, turklāt ir iespējama varbūtība, ka arī prognozētie apjomi var tikt vēl vairāk ietekmēti mainīgos tirgus apstākļos.

⁸⁸ AS "LatRailNet": apkopotie dati;

Sankciju ieviešana 2024. gadā

2024.gads	RU	BY	Tranzīts caur RU	Tranzīts caur BY	Aizliegts uz trešajām valstīm ar reeksportu uz BY
Akmeņogles	uz/no 10.08.2022.	uz/no 02.10.2024.			
Nafta un naftas produkti	uz/no 10.08.2022.	uz 02.10.2024. No - ex2709 00	27101921 27101929 27101983 27101999	2710 19 21 2710 19 29	2710 12 70 2710 19 29 2710 19 21 2710 20 90*
Graudi un produkti	imports no 08.03.2024.	imports no 08.03.24			
Minerālmēsli	no 13.04.2022. 3104 20 3105 20 3105 60 ex 3105 90 20 ex 3105 90 80				
Koksne un tās izstrādājumi	uz/no 10.07.2022.	no BY - 04.06.2022. uz BY - 02.10.2024.**			
Rūdas	dzelzsrūdas no 20.12.2024. Mangāna rūda 26.07.2024.	mangāna rūda no 02.08.2024.			
ķīmiskās kravas		3811 grupa un kālija hlorīda ("potaša") produkti - 3104 20 3105 20 10 3105 20 90 3105 60 00 ex 3105 90 20 ex 3105 90 80	3811 grupa	3811 grupa	
minerālvielas	2530 20	no BY - 04.06.2022. uz BY - 02.10.2024.** Minerālprodukti - No BY 2707 2710 2711 2712 2713 2715			
melnie metāli	No RU - dzelzs un tērauda izstrādājumi (72-73 grupa)				
pārējie	automašīnas	Automašīnas*** no 02.10.2024.		8705 10 Autoceltni ***	

* Līdz līgumu termiņa beigām, kas noslēgti pirms 2024.g.1.jūlija

** Jāskatās atsevišķi grupas kodi

*** Dubultā pielietojuma precēm, MIL preces

Ar dzelzceļu savienotie kravu termināli

BALTIC TRANSSHIPMENT CENTER	Turaidas iela 24, Liepāja, LV-3414	Beramkravas
LIEPAJA BULK TERMINAL LTD	Brīvības iela 123, Liepāja, LV-3414	Beramkravas
Dan Store	Brīvostas iela 30, Liepāja, LV-3405	Beramkravas
Ekers Stivdors LP	Brīvostas iela 22, Liepāja, LV-3401	Beramkravas
LaCon	Flotes iela 5, Kurzemes rajons, Rīga, LV-1016	Beramkravas
Riga Bulk Terminal	Uriekstes iela 28, Ziemeļu rajons, Rīga, LV-1005	Beramkravas
Alpha Osta	Birztalu iela 26, Ziemeļu rajons, Rīga, LV-1015	Beramkravas: graudi
Osta Lejasvoleri	Daugavgrīvas šoseja 1, Kurzemes rajons, Rīga, LV-1	Beramkravas: graudi
Ventspils Grain Terminal	Dzintaru iela 15, Ventspils, LV-3604	Beramkravas: graudi
LASKANA	Brīvostas iela 40, Liepāja, LV-3405	Beramkravas: kokmateriāli
KS Terminal	Zilā iela 22, Kurzemes rajons, Rīga, LV-1007	Beramkravas: kokmateriāli, graudi
Kālija parks	Dzintaru iela 41, Ventspils, LV-3604	Beramkravas: minerālmēsli
Eurohome Latvia	Fabrikas iela 6C, Ventspils, LV-3601	Beramkravas: rūdas, čuguns, graudi, kūdras, šķelda, jēlcukurs utt.
Extron Baltic	Daugavgrīvas iela 93, Kurzemes rajons, Rīga, LV-10	Beramkravas: tērauds ruļļos un loksnes, ģenerālas kravas
Riga Universal Terminal	Birztalu iela 15, Ziemeļu rajons, Rīga, LV-1015	Beramkravas: ģenerālkraavas, koksnes, konteineri, negabarīti
Riga Central Terminal	Eksporta iela 15K-1, Ziemeļu rajons, Rīga, LV-1045	Beramkravas: ģenerālkraavas, koksnes, konteineri, negabarīti
SCHWENK Latvia	Lielirbes iela 17A, Zemgales priekšpilsēta, Rīga,	Cements
Rīgas Ostas Elevators	Andrejostas iela 15, Rīga, LV-1045	Graudi
BaltEx Bulk	Šmēdebi, Tadaikņu pagasts, Dienvidkurzemes	Graudi
WT Terminal	Flotes iela 12A, Kurzemes rajons, Rīga, LV-1016	Graudi, koksne, zāgmateriāli
DUNA	Atslēdznieku iela 29, Liepāja, LV-3401	Kokmateriāli
Ventplac	Rūpniecības iela 11, Ventspils, LV-3601	Koksne
Jaunmilgravis Port Company	Tvaika iela 70, Ziemeļu rajons, Rīga, LV-1034	Koksnes, zāgmateriāli
DG TERMINĀLS	Pulvera iela 33, Liepāja, LV-3405	Lejamkravas
Glen Oil	Pulvera iela 31, Liepāja, LV-3401	Lejamkravas: eļļas, degviela, ķīmijas vielas
GI Termināls	Ziemeļu iela 19C, Liepāja, LV-3405	Lejamkravas: eļļas, degviela, ķīmijas vielas
Riga Fertilizer Terminal	Uriekstes iela 48-1, Ziemeļu rajons, Rīga, LV-1005	Minerālmēsli
Vega Stivdors	Ezera iela 22, Ziemeļu rajons, Rīga, LV-1034	Motoreļļas, ķīmijas lejamkravas
Woodison Terminal	Tvaika iela 39, Ziemeļu rajons, Rīga, LV-1034	Naftas produkti
Ventspils nafta termināls	Talsu iela 75, Ventspils, LV-3604	Naftas produkti
Ventbunkers	Dzintaru iela 92, Ventspils, LV-3604	Naftas produkti
Ventall Termināls	Dzintaru iela 66, Ventspils, LV-3604	Naftas produkti
B.L.B. Baltic Terminal	Ezera iela 22, Ziemeļu rajons, Rīga, LV-1034	Naftas produkti
PARS Terminal	Tvaika iela 7A, Ziemeļu rajons, Rīga, LV-1005	Naftas produkti
NESTE Latvija	Laivinieku iela 4, Ziemeļu rajons, Rīga, LV-1015	Naftas produkti
Circle K Terminal Latvia	Laivinieku iela 7, Ziemeļu rajons, Rīga, LV-1015	Naftas produkti
OVI	Tvaika iela 60, Ziemeļu rajons, Rīga, LV-1034	Naftas produkti, eļļa un degviela
VK Terminal	Dzintaru iela 66, Ventspils, LV-3604	Naftas produkti, ķīmiskas kravas
Baltic Coal Terminal	Dzintaru iela 39, Ventspils, LV-3602	Ogles, koks
Riga Coal Terminal	Eksporta iela 15K-1, Ziemeļu rajons, Rīga, LV-1045	Ogles, koks
Ventspils tirzniecības osta	Dzintaru iela 22, Ventspils, LV-3602	Ogles, koks
Strek	Zilā iela 23A, Kurzemes rajons, Rīga, LV-1007	Ogles, koks, graudi
Noord Natie Ventspils Terminals	Dzintaru iela 20A, Ventspils, LV-3602	Prāmjū termināls, beramkravas, zāgmateriāli, kravas mašīnas, piekabes, konteineri
TERRABALT	Brīvostas iela 14A, Liepāja, LV-3405	Prāmjū termināls, kravas automašīnas, piekabes, ģenerālas kravas
Reefer Cargo terminal	Sarkanmuižas dambis 25D, Ventspils, LV-3601	Saldētas kravas
VLD GROUP	Birztalu iela 66, Ziemeļu rajons, Rīga, LV-1015	Saldētava, saldētas kravas
Baltmarine Terminal	Sprīdīša iela 1, Ziemeļu rajons, Rīga, LV-1034	Saldētava, saldētas kravas
Latvijas Propāna Gāze	Kurzemes prospekts 19, Kurzemes rajons, Rīga, LV-1	Sašķidrinātā gāze

Daugavpils Šķirošanas parks		n/a
Baltic Juice Terminal	Dzintaru iela 3A, Ventspils, LV-3602	n/a
Škirotava A parks		n/a
Rēzekne II A parks		n/a
Naftimpeks	Laivinieku iela 11, Ziemeļu rajons, Rīga, LV-1015	n/a
Port Magnat	Daugavgrīvas iela 83, Kurzemes rajons, Rīga, LV-10	Ģenerālas kravas
Cargo Concept	Birztalu iela 4A, Ziemeļu rajons, Rīga, LV-1015	Ģenerālas kravas
TRANSIT TERMINĀLS	Jaunā ostmala 33/35, Liepāja, LV-3401	Ģenerālas kravas
Remars Riga	Gāles iela 2, Ziemeļu rajons, Rīga, LV-1015	Ģenerālas kravas, graudi, šķelda
Riga Container Terminal	Eksporta iela 15K-1, Ziemeļu rajons, Rīga, LV-1045	Ģenerālas kravas, konteineri
Systems Logistics	Uriekstes iela 42A, Ziemeļu rajons, Rīga, LV-1005	Ģenerālas kravas, konteineri
Baltic Container Terminal	Uriekstes iela 32, Ziemeļu rajons, Rīga, LV-1005	Ģenerālas kravas, konteineri
P&B Terminal	Uriekstes iela 18, Ziemeļu rajons, Rīga, LV-1005	Ģenerālas kravas, konteineri
Jaunzeltiņi	Birztalu iela 9, Ziemeļu rajons, Rīga, LV-1015	Ģenerālas kravas, konteineri, negabarīti, zāģmateriāli, koksnes
Man-Tess	Tvaika iela 15, Ziemeļu rajons, Rīga, LV-1005	Ģenerālkraavas, konteineri, beramkravas
JP Terminals	Zilā iela 3, Kurzemes rajons, Rīga, LV-1007	Ūdens transporta palīgdarbības

Tirgus apstākļu vērtējums Baltijas jūras ostās

2024. gads būs vēl viens gads ar neapšaubāmu ģeopolitisko faktoru ietekmi uz Baltijas valstu ekonomiku un līdz ar to arī transporta tirgu. Krievijas kara turpināšana Ukrainā 2024. gadā paredzēs ne tikai ES jau noteikto sankciju saglabāšanu pret Krieviju, bet arī jaunu ieviešanu - 2024. gada beigās būs embargo Krievijas sašķidrinātās naftas gāzei. Tas savukārt ietekmēs ostu energo izejvielu un šķidrās degvielas apgrozījumu reģionā. Ekonomiskā situācija Baltijas jūras reģionā ietekmēs vienoto kravu apgrozījumu ostās. Saskaņā ar prognozēm 2024. gadā Baltijas valstīs gaidāma ekonomiskās situācijas uzlabošanās. Prognozes visām Baltijas jūras valstīm uzrāda pozitīvas IKP izmaiņas 2024. gadā. Baltijas valstīs IKP pieaugums gaidāms no 0,6% (prognozes Zviedrijai) līdz 2,8% (prognozes Polijai). Tas vieš cerības uz atveseļošanas Baltijas konteineru, prāmju un ro-ro tirgos⁸⁹.

2024. gads Latvijas ostās sācies ar kopējo pārkrauto kravu apjoma samazinājumu, taču vērojams apgrozījuma pieaugums atsevišķos segmentos – labības, koksnes šķeldas un konteineru kravām. 2024. gada 8 mēnešos no Latvijas ostām nosūtīja un ostās saņēma 25,7 miljonus tonnu kravu, kas ir par 9,7% mazāk nekā pagājušā gada 8 mēnešos. Nosūtīto konteineru kravu apmērs pieauga par 10,4%, labības un labības produktu - par 12,2%, kokmateriālu - par 28,9%, bet šķeldas - par 35,8%, tāpat 2 reizes palielinājies pārkrauto metālu kravu apgrozījums. Savukārt samazinājās ogļu kravu apgrozījums par 76,7%, mobilo kravu (roll on/roll of) - par 12,7%, bet naftas produktu - par 20,7%.

2.1. tabula

Kravu apgrozījums Latvijas ostās 2023.-2024. gada 8 mēnešos, salīdzinājums pa kravu veidiem (tūkst. tonnu)⁹⁰

Kravu veidi	2023 (jan.-aug.)	2024 (jan.-aug.)	2024./2023.%
Beramkravas	13332.4	11005.2	-17.5
ķīmiskās beramkravas	397.3	320.4	-19.4
ogles	2628.6	612.5	-76.7
labība un tās produkti	3813.2	4279.2	12.2
koksnes šķelda	1238.0	1681.7	35.8
Lejamkravas	3560.1	3055.5	-14.2
sašķidrinātā gāze	42.0	57.6	37.1
nafta	1.3	0.0	-100.0
naftas produkti	3271.7	2594.1	-20.7
Ģenerālkravas	8809.5	9141.7	3.8
konteinerizētas kravas	3235.2	3292.8	1.8
(TEU)	294213	324899	10.4
Roll on/Roll of	2335.1	2039.1	-12.7
metāli	40.2	82.9	↑2,1 reiz.
Kopā	25702.0	23202.4	-9.7

2024. gadā pret Krieviju un Baltkrieviju noteikto sankciju ietekme ir jūtama, tostarp mangāna rūdas tranzīta aizliegums. Tomēr ostas meklē gan jaunus tranzīta tirgus, gan strādā pie vairākiem lieliem, jauniem projektiem, kas nodrošinātu jaunus kravu apjomus nākotnē. Rīgas osta cer uz ražošanu, kas eksportēs; fokusā arī lauksaimniecības un kokmateriālu kravas. Liepājas osta realizē vairākus projektus, kas nodrošinās kravu apgrozījumu nākotnē. lielākais kritums šogad ir enerģētiskajās kravās un tas nav cieši saistīts ar sankcijām, bet gan Eiropas Savienības izvēlēto zaļās ekonomikas kursu⁹¹.

2.2. tabula

Nosūtītas un saņemtas kravas Latvijas ostās pa kravu veidiem (procentos no kravu apgrozības) 2023. gadā⁹²

Kravas veids	Rīgas osta	Ventspils osta	Liepājas osta	Mazās ostas
Celtniecības materiāli	0.4	4.1	10.2	2.8
Cukurs	0.4	-	2.1	-
Jēlnafta	-	-	0.0	-
Kālija sāls	-	0.3	-	-
Kokmateriāli	12.4	3.4	3.8	55.8

⁸⁹ Actia Forum, Impact of the geopolitical and economic situation on the largest Baltic ports in 2023;

⁹⁰ VIA Latvia, Statistika par kravu apgrozījumu Latvijas ostās;

⁹¹ LSM, Kravu apgrozījums Latvijas ostās krīt; meklē jaunus tirgus un lielus projektus;

⁹² LR Centrālā statistikas pārvalde, Ar jūras transportu nosūtītas un saņemtas kravas Latvijas ostās pa kravu veidiem;

Koksnes šķelda	4.5	2.1	4.2	25.4
Kravas konteineros	25.6	-	0.5	-
Kūdra	1.1	0.4	0.1	7.4
Ķīmiskās kravas	1.2	1.9	1.1	-
Labība un labības produkti	17.4	3.9	47.7	0.6
Metāli un to izstrādājumi	0.8	-	0.3	0.0
Metāllūžņi	2.2	-	-	-
Minerālmēsli	1.5	-	0.7	-
Mobilās kravas	0.1	17.5	21.5	-
Naftas produkti	3.9	29.6	3.6	-
Ogles	7.3	22.2	0.2	-
Pārtikas produkti un augļi	-	-	-	-
Rūda	2.7	9.6	0.6	-
Sašķīdināta gāze	0.3	-	-	0.5
Zivis	0.1	-	-	1.4
Pārējās kravas	18.1	5.0	3.4	6.1

Salīdzinot Latvijas ostas, līderpozīcijā pārkrauto kravu apmēra ziņā bija Rīgas osta. Katrā ostā ir savs darbības raksturs un dinamika, kas raksturo tās lomu un ietekmi uz valsts ekonomiku. 2023. gadā no ostām nosūtīja un ostās saņēma 38,7 milj. tonnu kravu, kas ir par 19,6 % mazāk nekā 2022. gadā. No kuģiem izkrauto kravu apjoms bija 12,3 milj. tonnu, kas ir par 14,6 % mazāk nekā 2022. gadā. No ostām nosūtīja 26,4 milj. tonnu, kas ir par 21,7 % mazāk nekā iepriekšējā gadā. Kaut arī Rīgas osta joprojām saglabā līdera pozīciju, tā arī saskaras ar mainīgo tirgus situāciju attiecībā uz kravu apjomu salīdzinājumā ar pārējām ostām Latvijā. 2023. gadā Rīgas osta nosūtīja 12 854 tūkst. tonnu kravu, kas ir par 21,1% mazāk nekā 2022. gadā. Ventspils ostā šis skaits ir 12 291 tūkst. tonnu (-14,6%), Liepājas ostā 5,941 tūkst. tonnu (-17,7%), un mazajās ostās kopumā 5 820 tūkstoši tonnu (-41,2%). Rīgas osta saņēma 4598 tūkstošus tonnu kravu 2023. gadā, kas ir par 5,3% mazāk nekā iepriekšējā gadā. Ventspils ostā saņemto kravu apjoms pieauga līdz 2031 tūkst. tonnu (+6,4%), bet Liepājas ostā tas samazinājās līdz 1 573 tūkst. tonnu (-22,3%). Mazajās ostās saņemto kravu apjoms samazinājās līdz 179 tūkst. tonnu (-39,1%).

2.3. tabula

Kravu apgrozījums Latvijas ostās 2022.-2023. gadā (tūkst. tonnu) salīdzinājums⁹³

	Osta	2022	2023	% 2023./2022.
Nosūtītās kravas	Rīgas osta	16300	12854	-21.1%
	Ventspils osta	14391	12291	-14.6%
	Liepājas osta	7220	5941	-17.7%
	mazās ostas	9893	5820	-41.2%
Saņemtās kravas	Rīgas osta	4853	4598	-5.3%
	Ventspils osta	1909	2031	6.4%
	Liepājas osta	2024	1573	-22.3%
	mazās ostas	294	179	-39.1%

Kravu apjoma samazinājums vērojams lielākajā daļā Baltijas jūras austrumu krasta ostās. Apkopotie dati par ostu darbību liecina, ka 2023. gadā lielākajās Baltijas jūras austrumu krasta ostās pārkrauto kravu apjoms samazinājies par 1,4% (jeb 9,06 milj. tonnu) no 510,8 milj. tonnu līdz 501,7 milj. tonnu salīdzinājumā ar 2022. gadu. Kravu apjoma samazinājums bija novērojams lielākajā daļā Baltijas jūras austrumu krasta ostās. Ostu darbības rezultāti atspoguļo katras valsts ostu nozīmīgumu un ieguldījumu Baltijas jūras austrumu reģiona kravu apstrādē un tranzītā, kas ir svarīgs faktors valsts ekonomikas attīstībā un liecina par valstu ostu konkurētspēju un veiktspēju starptautiskajā tirdzniecībā. Apgrozījuma kritums pērn aizvien ir saistīts ar izmaiņām ģeopolitiskajā situācijā, galvenokārt saistībā ar sankcijām, kas vērstas pret Krieviju.

Ostās apstrādāto kravu īpatsvara raksturojums 2023. gadā - četras Krievijas ostas veido gandrīz pusi jeb 47,43% no kopējā kravu apjoma, kas apstrādātas 17 lielākajās Baltijas jūras austrumu reģiona ostās. Polijas trīs ostas nodrošinājušas 29,04% no visa apjoma. Latvijas trīs lielākās ostas ir atbildīgas par 7,26% no kopējā kravu apjoma, kamēr Somijas piecas ostas nodrošina līdzvērtīgu kravu apjomu jeb 7,23%. Lietuva (Klaipēdas osta) apstrādājusi 6,52% un Igaunija 2,51% no kopējā Baltijas jūras austruma krastā pārkrauto kravu apjoma.

⁹³ Turpat;

Baltijas jūras austrumu krasta ostās pārkrauto kravu apjoms 2021.-2023. gadā, milj. tonnu

Osta	2021	2022	2023	2023/2022 izmaiņas, %
Ust-Luga (RU)	109,4	124,1	112,50	-9.3%
Gdaņska (PL)	53,2	68,2	81,0	18.8%
Primorska (RU)	53,0	57,1	63,10	10.5%
Sanktpēterburga (RU)	62,0	38,8	49,60	27.8%
Ščecina (PL)	33,2	36,8	35,32	-4.0%
Klaipēda (LT)	45,6	36,1	32,70	-9.4%
Gdiņa (PL)	26,7	28,2	29,4	4.2%
Rīga (LV)	21,5	23,5	18,79	-20.1%
Hamina/Kotka (FIN)	22,4	17,8	14,12	-13.2%
Helsinki (FIN)	14,6	16,3	13,36	-12.0%
Visotska (RU)	16,86	16,00	12,80	-20.0%
Tallina (EE)	14,4	15,18	12,59	-29.1%
Ventspils (LV)	11,08	14,74	10,42	-29.3%
Liepāja (LV)	10,43	13,4	7,23	-5.0%
Rauma (FIN)	7,05	7,61	4,72	4.7%
Pori (FIN)	5,09	4,49	2,42	-37.3%
Turku (FIN)	3,6	3,86	1,68	-18.0%
Kopā	513,56	525,18	501,74	-1.41%

2023. gadā Ust-Lugas osta ieņēma pirmo vietu Baltijas jūras austrumu krasta ostu kravu apjoma salīdzinājumā, tomēr kravu apjoms kopumā šajā ostā bija samazinājies par 9,3% salīdzinājumā ar 2022. gadu, no 124,1 miljoniem tonnu līdz 112,5 milj. tonnu.⁹⁴ Gdaņskas ostas⁹⁵ kravu apjoms sasniedza 81 milj. tonnu (palielinājums par 18,8%), tādējādi ieņemot otro vietu Baltijas jūras austrumu krasta ostu starpā, apsteidzot Primorskas ostu⁹⁶ par 17 milj. tonnu, kur kravu apjoms pērn palielinājies par 10,5% (sasniegts 63,1 milj. tonnu). Straujš kravu apjoma palielinājums par 27,8% bija novērojams Sanktpēterburgas ostā⁹⁷, kur kravu apjoms sasniedza 49,6 milj. tonnas. Piekto vietu (ar 35,3 milj. tonnu) pārkrauto kravu apjoma ziņā ieņēma Ščecinas-Šwinoujście osta⁹⁸, kur tika reģistrēts apjoma samazinājums par 4,0% salīdzinājumā ar 2022. gadu. Tikai par 2,6 milj. tonnu mazāk jeb 32,7 milj. tonnu kravu tika pārkrautas Klaipēdas ostā⁹⁹, kas ir samazinājums par 9,4%. Salīdzinājumā ar 2022. gadu Gdiņas ostas¹⁰⁰ pārkrauto kravu apjoms sasniedza 29,4 milj. tonnu, kas bija 4,2 % kravu pieaugums. Rīgas ostā¹⁰¹ pārkrauto kravu apjoms bija samazinājies par 20,1% līdz 18,8 milj. tonnu. Šo rezultātu, galvenokārt, ietekmēja ogļu kravu apgrozījuma samazinājums (-73,2%) un naftas produktu apgrozījuma samazinājums (-45,6%). Rīgas ostā konteineru kravu apjoms palielinājies par 1,0%, sasniedzot 465,4 tūkstošus TEU. Vēsturiski, šī ir pirmā reize, kad ostā konteinerizēto kravu apgrozījums ir sasniedzis 5,1 miljonus tonnu gadā. Hamina/Kotkas ostā¹⁰² un Helsinku ostā¹⁰³ 2023. gads noslēdzies ar kravu apjoma samazinājumu, attiecīgi par 13,2% (pārkrautas 14,1 milj. tonnas) un 12,0% (pārkrautas 13,4 milj. tonnas). Visotskas¹⁰⁴ ostā kravu apjoms samazinājās par 20,0% (no 16 milj. tonnu līdz 12,8 milj. tonnu 2023. gadā). Tallinas ostā¹⁰⁵ arī bija novērojams kravu apjoma samazinājums par 29,1% (no 17,7 milj. tonnu līdz 12,6 milj. tonnu).

Karš Ukrainā ietekmēja jūras transportu Baltijas jūras reģionā un kravu apstrādi jūras ostās. Eiropas valstu ieviestie embargo energo izejvielām no Krievijas ir izraisījuši izmaiņas šo preču piegādes avotos, veicinot būtiskas enerģijas kravu caurlaides izmaiņas daudzās Baltijas ostās gan 2022., gan 2023. gadā. kravu apjoms apgrozījumu Baltijas dienvidu ostās daļēji ietekmēja arī kravu pārkraušana no Ukrainas. Turklāt 2023. gads bija ievērojamas ekonomikas lejupslīdes laiks augstās inflācijas, reālo ienākumu krituma, stingrāku finansēšanas nosacījumu un nenoteiktības, kas saistīta ar Krievijas iebrukumu

⁹⁴ PortNews, [Russian seaports cargo volume rose 5% Y/Y to 883.8 million tonnes in 2023](#);

⁹⁵ Port Gdansk, [Facts and figures](#);

⁹⁶ PortNews, [Russian seaports cargo volume rose 5% Y/Y to 883.8 million tonnes in 2023](#);

⁹⁷ Turpat;

⁹⁸ Port Szczecin and Świnoujście, Summary statistics;

⁹⁹ Port of Klaipėda, Port statistics;

¹⁰⁰ Port Gdynia, Port statistics;

¹⁰¹ Rīgas brīvostas statistika, Ostas statistika;

¹⁰² Port of Hamina Kotka, Statistics;

¹⁰³ Port of Helsinki, Publications and statistics;

¹⁰⁴ PortNews, [Russian seaports cargo volume rose 5% Y/Y to 883.8 million tonnes in 2023](#);

¹⁰⁵ Port of Tallinn, Key figures;

Ukrainā un krājumu cikla maiņas dēļ. Tas negatīvi ietekmēja pieprasījumu pēc patēriņa precēm, kas savukārt izraisīja vienoto kravu (konteineru un ro-ro vienību) caurlaides samazināšanos.

2023. gadā 10 lielākajās Baltijas konteineru ostās konteineru apgrozījums nedaudz samazinājās par -0,85% (-71 414 TEU) un sasniedza 8,38 milj. TEU. Lielākā daļa lielāko konteineru ostu ir novērojušas samazinājumu, citas (izņemot Sanktpēterburgas ostu) atzīmēja nelielu pieaugumu. Rezultātus galvenokārt ietekmēja ekonomikas lejupslīde Eiropā – zemā ekonomikas izaugsme augstāku procentu likmju un globālās tirdzniecības klibošanas dēļ. Turklāt notiekošie ģeopolitiskie nemieri bija arī viens no būtiskākajiem faktoriem, kas ietekmēja ģenerālkraavu tirdzniecību lielākajā daļā Baltijas ostu. Sanktpēterburgas osta ir vienīgā, kurā konteineru apjomi pieauguši par divciparu skaitli (+13,25%). Pēc Krievijas agresijas pret Ukrainu lielākā daļa lielāko konteineru operatoru apturēja savus pakalpojumus uz Sanktpēterburgu. Krievijas tirdzniecības apjomu ar Rietumvalstīm galvenokārt aizstāj tirdzniecība ar Ķīnu. Šīs izmaiņas nozīmē nevienmērīgu importa un eksporta kravu sadalījumu, kā rezultātā Krievijā pastāvīgi uzkrājas tukšie konteineri. MSC saglabā ievērojamu klātbūtni Krievijas tirdzniecībā, savukārt pārējie galvenie Eiropas pārvadātāji ir pilnībā izstājušies no tirgus. Savus pakalpojumus ir sākuši piedāvāt vairāki jauni operatori, tostarp FESCO, Torgmoll, Safetrans, Reel Shipping.

Baltijas jūras reģiona lielākajā konteineru ostā Gdaņskas ostā pārkrāva 2 050 037 TEU, kas ir par 1,07% mazāk nekā 2022. gadā, un gandrīz 68 tūkst. TEU mazāk nekā rekordgadā 2021. Šo rezultātu bija iespējams sasniegt galvenokārt pateicoties izaugsmei 2023. gada ceturtajā ceturksnī, kad konteineru pārkraušana pieauga par aptuveni 20%, salīdzinot ar 2022. gada pēdējo ceturksni. 2023. gadā Baltic Hub saskārās ar dažām darbības problēmām, kas izraisīja lieli sastrēgumi gan uz sauszemes, gan uz ūdens. Tā kā Gdaņskas ostas kuģu būvētavas blīvums ir ļoti blīvs, Maersk nolēma importa kravas, kas rezervētas L02 un L03 pakalpojumos, izkraut Gdiņas ostā. Gdiņas ostā 2023. gads noslēdzās ar 4,44% kritumu, ko izraisīja apgrozījuma samazinājums pat par 40,5 tūkst. TEU. Rezultātu varēja ietekmēt CMA CGM lēmums no pagājušā gada maija atsaukt zvanus no Gdiņas konteineru termināļa un Baltijas konteineru termināļa un novirzīt tos uz Gdaņskas ostu. Tomēr neilgi pēc tam Gdiņas osta tika pievienota atjaunotajam pakalpojumam SWAN. MSC operatora tiešais savienojums ar Tālajiem Austrumiem ir pirmais šāda veida savienojums šajā ostā. Regulārais reiss savieno arī jūras ostas: Gdaņsku un Klaipēdu. Klaipēdas osta uzlaboja savu pagājušā gada rekordu - kārtējo reizi tika pārsniegts 1 milj. TEU caurlaides sliekšnis. Taču rezultāts bija tikai par 0,27% (+3 tūkst. TEU) augstāks nekā 2022. gadā. Konteineru apgrozījums tonnās bija par 12% mazāks (-1,3 milj. tonnu mazāk). Ģeopolitiskā situācija, sankcijas, vietējo uzņēmēju eksporta apjoma samazināšanās, kā arī pakāpeniski sarūkošais patēriņš bija galvenie iemesli tonnāžas samazinājumam konteineru segmentā.

2023. gads HaminaKotkas ostā sākās ar Somijas Transporta darbinieku arodbiedrības AKT streikiem. Protesti skāra desmit lielākās ostas un veicināja būtisku satiksmes samazināšanos, kas kopā ar kopējo sliktāko ekonomisko situāciju valstī un ekonomikas lejupslīdi galvenajās tirdzniecības partnervalstīs atspoguļojās gala gada rezultātos. Somijas līderis konteineru pārkraušanā reģistrēja gandrīz 2% kritumu. Helsinku ostu ietekmēja arī ostas darbinieku streiki gada sākumā. Konteineru apgrozījuma samazinājums TEU bija -8,1%. Tomēr tonnu kritums bija nopietnāks, kas nozīmē 388 000 TEU zaudējumus (-10,2% gadā). Somijas ekonomikas pavājināšanās pazīme ir būtiski samazinājušies eksporta konteineru apjomi (-13,4%).

Konteineru caurlaidspēja Rīgas ostā pieauga par 1,02%, sasniedzot 465 391 TEU līmeni. Pirmo reizi šīs Latvijas ostas vēsturē konteinerizēto kravu apgrozījums sasniedza virs 5 milj. tonnu, kas atbilst 10% pieaugumam. Tāpat pirmo reizi Rīgas ostas vēsturē par lielāko kravu grupu kļuva konteinerkravas, kas veido 27% no apgrozījuma struktūras. Šobrīd Kundziņsalā notiek investīciju projekts Rīgas lielākajā konteineru terminālī Baltic Container Terminal (BCT). Projekts paredz BCT pietātnes paplašināšanu par 57,3 metriem, izbūvējot tās papildu posmu. Projekta noslēgumā tiks paātrināts kravu iekraušanas un izkraušanas process terminālī, paaugstinot termināļa darbības efektivitāti un komerciālo konkurētspēju.

Faktoru ietekme uz pakalpojuma vērtību galalietotājiem un ietekme uz tirgus spēju segt infrastruktūras maksas uzcenojumu (vidēji augsta līdz zemas ietekmes) apkopojums

Saistīto loģistikas pakalpojumu nodrošinājums un kvalitāte

Ietekme uz pakalpojuma vērtību galalietotājiem: 4.0 (augsta)

Ietekme uz tirgus spēju segt infrastruktūras maksas uzcenojumu: 3.4 (vidēji augsta)

Kopējā ietekme: 3.7 (vidēji augsta)

Ekspertu vērtējumā vidēji augsta ietekme ir loģistikas pakalpojumu kvalitātei, kas pēdējo gadu virzieniem ir pakalpojumu un atsevišķu nozaru integrācija globālā, reģionālā un nacionālā līmenī. Šāda integrācija uzlabo loģistikas pakalpojumu kvalitāti, piemēram, vagonu aprites efektivitāti, kas ir īpaši svarīgi tādās nozarēs kā labības pārvadājumi. Izstrādājot tarifu, infrastruktūras un attīstības politiku, ir nepieciešams ņemt vērā kopējo loģistikas un piegādes ķēdes kontekstu. Lai gan šis process prasa ievērojamus resursus, investīcijas un laiku, pareiza stratēģija var būt kritisks faktors uzņēmuma ilgtermiņa konkurētspējai un efektivitātei.

Pārvadājumu regularitāte

Ietekme uz pakalpojuma vērtību galalietotājiem: 3.6 (vidēji augsta)

Ietekme uz tirgus spēju segt infrastruktūras maksas uzcenojumu: 3.6 (vidēji augsta)

Kopējā ietekme: 3.6 (vidēji augsta)

Ekspertu vērtējumā pārvadājumu regularitāte nodrošina, ka pārvadājumi tiek veikti saskaņā ar iepriekš noteiktu grafiku un plānu, kas ir nepieciešams, lai saglabātu efektīvu un savlaicīgu loģistikas ķēdes darbību. Šis faktors ir īpaši svarīgs preču kategorijām ar augstu apgrozījumu un sezonālām precēm, kurās laiks ir būtisks un jebkādas novirzes var ietekmēt gan pieprasījumu, gan ieņēmumus. Pārvadājumu regularitāte palīdz nodrošināt, ka preces tiek piegādātas plānotajā laikā, kas ir būtiski, lai apmierinātu klientu prasības un saglabātu efektīvu piegādes ķēdi. Tas ir īpaši svarīgi tirgos un nozarēs, kurās sezonālās svārstības un augsta apgrozījuma preces prasa precīzu un regulāru piegādi, lai saglabātu konkurētspēju un efektivitāti.

Pārvadājumu ātrums un laiks

Ietekme uz pakalpojuma vērtību galalietotājiem: 3.2 (vidēja)

Ietekme uz tirgus spēju segt infrastruktūras maksas uzcenojumu: 3.4 (vidēji augsta)

Kopējā ietekme: 3.3 (vidēja)

Eksperti norāda, ka pārvadājuma ātrums ir vidēji nozīmīgs faktors, kas tieši ietekmē visus kravu loģistikas ķēdes dalībniekus, ieskaitot pārvadātājus, termināļus un noliktavu operatorus. Efektīva un ātra kravu aprīte ļauj dzelzceļa operatoriem ar mazāku vagona parku sasniegt augstākus efektivitātes rādītājus, optimizējot resursu izmantošanu. Ātrums un precizitāte kļūst par izšķirošiem faktoriem pārvadājumu izvēlē, un šo faktoru nozīme ir būtiski pieaugusi, īpaši starptautiskajos pārvadājumos, piemēram, Eiropas reģionā ar 1520 mm platuma sliežu ceļiem un tranzītā uz Tālajiem Austrumiem. Pieprasījums pēc īsāka pārvadājuma laika, lielākas precizitātes un prognozējamības ir ievērojami palielināties, jo īpaši starptautiskos maršrutos, kur augsta efektivitāte un droša plānošana ir kļuvušas par galvenajām prasībām.

Pārvadājumu ietekme uz vidi (vilces veids, troksnis, u.c.)

Ietekme uz pakalpojuma vērtību galalietotājiem: 3.0 (vidēja)

Ietekme uz tirgus spēju segt infrastruktūras maksas uzcenojumu: 3.4 (vidēja)

Kopējā ietekme: 3.2 (vidēja)

Ekspertu vērtējumā pārvadājumu ietekmes uz vidi samazināšanas instrumentu pieejamība ir vidēji būtisks aspekts, kas saistīts ar publiskā līdzfinansējuma pieejamību šādu iniciatīvu īstenošanai. Šādi instrumenti ietver tehnoloģijas un pasākumus, kas palīdz mazināt vilces veida ietekmi uz vidi, piemēram, pāreja uz ekoloģiskākiem vilces veidiem, troksni samazinošas tehnoloģijas un citas vides aizsardzības inovācijas. Šim faktoram ir jākļūst par pamatu uzņēmēju nākotnes izvēlēm, jo vides ilgtspējība un sociālā atbildība iegūst arvien lielāku nozīmi. Uzņēmumiem ir jāattīsta mārketinga stratēģijas, kas izceļ saistību ar vides aizsardzību un piedāvā to priekšrocības, iepazīstinot pašvaldības un uzņēmējus ar pieejamajiem atbalsta rīkiem un iespējām. Tas palīdz veidot pozitīvu tēlu un piesaistīt klientus, kuriem vides aizsardzība ir svarīga. Tomēr šobrīd šī tēma ir vairāk diskutēta nekā reāli īstenota, it īpaši gala patērētāju, ražotāju un citu iesaistīto pušu vidū. Pagaidām šādas iniciatīvas ir vairāk pieejamas kā plāni un diskusijas, nevis konkrētiem rīcības plāniem. Lai gan šobrīd iniciatīvas galvenokārt

ir diskusiju līmenī, tuvākajos 8–10 gados tās kļūs par standartu uzņēmējdarbībā, un pielāgošanās būs būtiska konkurētspējai un atbilstību jaunajiem normatīviem.

Kravas bīstamība

Ietekme uz pakalpojuma vērtību galalietotājiem: 2.4 (vidēji zema)

Ietekme uz tirgus spēju segt infrastruktūras maksas uzcenojumu: 4.0 (augsta)

[Kopējā ietekme: 3.2 \(vidēja\)](#)

Eksperti norāda, ka situācijās, kad dzelzceļa infrastruktūra tiek izmantota ar nelielu noslodzi, bīstamo kravu veida nozīme samazinās. Ja infrastruktūra nav pārslogota, drošības prasības attiecībā uz bīstamām precēm, piemēram, ķīmiskām vielām un sprādzien bīstamiem materiāliem, var būt mazāk stingras. Tomēr šādiem pārvadājumiem ir nepieciešami stingri drošības noteikumi, lai mazinātu riskus un nodrošinātu drošību. Šie ierobežojumi novērš potenciālus negadījumus, taču tie var radīt papildu izmaksas un sarežģījumus. Tādēļ pārvadājumu plānošanā ir svarīgi izvērtēt ekonomiskos aspektus un riskus, lai bīstamās kravas tiktu pārvadātas efektīvi, droši un ekonomiski izdevīgi.

Dzelzceļa infrastruktūras jaudas pieejamība

Ietekme uz pakalpojuma vērtību galalietotājiem: 3.2 (vidēja)

Ietekme uz tirgus spēju segt infrastruktūras maksas uzcenojumu: 3.2 (vidēja)

[Kopējā ietekme: 3.2 \(vidēja\)](#)

Ekspertu vērtējumā dzelzceļa infrastruktūras jaudas pieejamība ir vidēji svarīga, lai nodrošinātu plānoto pārvadājumu laikus. Atbilstoša infrastruktūra ļauj efektīvi plānot un izpildīt pārvadājumus, novēršot aizkavēšanās un garantējot savlaicīgu preču piegādi. Tomēr Latvijā un Baltijas iekšienē, ņemot vērā pašreizējos tirgus apstākļus, šis jautājums nav tik aktuāls, jo dzelzceļa infrastruktūra pietiekami apmierina esošās vajadzības bez papildu jaudas prasībām. Savukārt Eiropas Ekonomiskās zonas (EEZ) un tranzīta pārvadājumu gadījumā infrastruktūras jauda kļūst par svarīgu faktoru. Šajos maršrutos, kur pārvadājumu apjomi ir lielāki un konkurence intensīvāka, ir nepieciešams nodrošināt atbilstošu jaudu, lai efektīvi pārvaldītu pārvadājumus un saglabātu piegādes laikus, kas ir būtiski starptautiskajiem klientiem un loģistikas ķēdēm.

Valsts atbalsta instrumentu pieejamība

Ietekme uz pakalpojuma vērtību galalietotājiem: 3.2 (vidēja)

Ietekme uz tirgus spēju segt infrastruktūras maksas uzcenojumu: 3.2 (vidēja)

[Kopējā ietekme: 3.2 \(vidēja\)](#)

Ekspertu vērtējumā valsts atbalsta instrumentu pieejamība ir vidēji būtiska dzelzceļa pārvadājumu attīstībai, sniedzot gan pozitīvu, gan ierobežojošu ietekmi. No vienas puses, atbalsta programmas var uzlabot nozares konkurētspēju, nodrošinot finansējumu infrastruktūras uzlabošanai un tehnoloģiju ieviešanai, kā arī subsīdijas pārvadātājiem. Piemēram, Ķīnā valsts atbalsta programmas veicināja dzelzceļa pārvadājumus starp Ķīnu un Eiropu, nodrošinot konkurētspēju ar jūras transportu pirms un pēc pandēmijas. No otras puses, valsts atbalsta instrumenti var radīt ierobežojumus, izslēdzot noteiktas sadarbības formas vai uzliekot specifiskus nosacījumus, kas ierobežo pakalpojumu piedāvāšanu vai sadarbību ar konkrētiem klientiem. Šādi ierobežojumi var mazināt konkurenci un izslēgt dažādus tirgus segmentus. Tādēļ ir svarīgi vērtēt valsts atbalsta instrumentu ietekmi, ņemot vērā gan īstermiņa, gan ilgtermiņa aspektus. Stratēģiski plānojot atbalsta programmas, jāapsver ne tikai tūlītējā ietekme uz nozares konkurētspēju, bet arī ilgtermiņa attīstības iespējas un potenciālās ierobežojošās sekas, lai nodrošinātu ilgtspējīgu attīstību pārvadājumu nozarē.

Pakalpojuma informatīvais nodrošinājums

Ietekme uz pakalpojuma vērtību galalietotājiem: 3.6 (vidēja)

Ietekme uz tirgus spēju segt infrastruktūras maksas uzcenojumu: (2.6 vidēji zema)

[Kopējā ietekme: 3.1 \(vidēja\)](#)

Eksperti norāda, ka pakalpojuma informatīvais nodrošinājums ir vidēji būtisks kravu pārvadājumu tirgus dalībniekiem, īpaši tiem, kuri nav specializējušies dzelzceļa kravu pārvadājumos. Šis faktors nodrošina nepieciešamo informāciju un pārskatāmību, kas ļauj efektīvi plānot un organizēt pārvadājumus, kā arī koordinēt darbības starp dažādiem iesaistītajiem partneriem. Informatīvais nodrošinājums kļūst arvien svarīgāks, jo tirgū pieaug pieprasījums pēc detalizētas un precīzas informācijas, lai veicinātu pārvadājumu efektivitāti un pārskatāmību. Šāda informācija palīdz klientiem saprast pakalpojumu piedāvājumus, veikt labākus lēmumus un optimizēt loģistikas procesus.

Pārvadājums kravas veids un vērtība

Ietekme uz pakalpojuma vērtību galalietotājiem: 3.4 (vidēja)

Ietekme uz tirgus spēju segt infrastruktūras maksas uzcenojumu: 2.6 (vidēji zema)

Kopējā ietekme: 3.0 (vidēja)

Situācijā, kad dzelzceļa infrastruktūra tiek izmantota ar salīdzinoši nelielu noslodzi, ekspertu vērtējumā pārvadājamās kravas veidam un vērtībai nav primāras nozīmes. Tas nozīmē, ka dzelzceļam nav nepieciešams koncentrēties uz specifisku kravu veidu vai augstu vērtību, jo infrastruktūras noslodze ir zema, un pārvadājumu kapacitāte nav pilnībā izmantota. Tomēr dzelzceļš vienmēr ir bijis un būs prioritāte smagām precēm, beramām un lejamkravām, kā arī liela apjoma pārvadājumiem. Dzelzceļa transporta priekšrocības ir īpaši izteiktas tajās situācijās, kur jūras vai iekšējo ūdeņu satiksme nav pieejama vai nav pietiekami efektīva. Šādās situācijās dzelzceļš piedāvā būtiskas priekšrocības, piemēram, lielāku kapacitāti, efektivitāti un spēju pārvadāt lielus apjomus. Dzelzceļa transporta izmantošana smagu un beramkravu pārvadājumiem, kā arī vietās, kur citas transporta iespējas ir ierobežotas, paliek svarīga, jo dzelzceļš spēj piedāvāt stabilu un efektīvu risinājumu, kas spēj apmierināt specifiskas loģistikas vajadzības.

Pārvadājumu kravu veidu dažādība vilciena sastāvā

Ietekme uz pakalpojuma vērtību galalietotājiem: 3.0 (vidēja)

Ietekme uz tirgus spēju segt infrastruktūras maksas uzcenojumu: 2.8 (vidēja)

Kopējā ietekme: 2.9 (vidēja)

Ekspertu vērtējumā pārvadājamo kravu veidu dažādība vilciena sastāvā ir saistīta ar spēju nodrošināt pastāvīgas un nepārtrauktas kravu piegādes noteiktā kravu pārvadājumu koridorā. Šī dažādība ļauj vilcieniem operatoriem pielāgoties dažādiem pārvadājumu pieprasījumiem un nodrošināt kravu piegādes elastību, kas ir būtiska, lai saglabātu efektivitāti un konkurētspēju. Tomēr šis faktors nav tieši attiecināms uz klientu, jo klienti parasti ir vairāk ieinteresēti pārvadājuma rezultātā – piegādes ātrumā, izmaksās un precizitātē – nevis vilciena sastāva specifiskajās. Kravu veidu dažādība ir vidēji svarīgs faktors, kas nodrošina elastību un konkurenci nelielo apjomu sūtījumiem, piemēram, atsevišķiem vagoniem vai vagonu grupām. Tas ļauj vilcieniem operatoriem piedāvāt dažādus pakalpojumus un pielāgoties mainīgiem pieprasījumiem, kas var būt īpaši svarīgi, lai apmierinātu dažādus klientu vajadzības un uzturētu konkurētspēju tirgū.

Vilciena sastāva garums un svars

Ietekme uz pakalpojuma vērtību galalietotājiem: 2.4 (vidēji zema)

Ietekme uz tirgus spēju segt infrastruktūras maksas uzcenojumu: 3.4 (vidēja)

Kopējā ietekme: 2.9 (vidēja)

Eksperti norāda, ka vilciena sastāva garums un svars ir vidēji būtiski faktori, kas ietekmē kopējo pārvadājumu apjomu, īpaši kravu konsolidācijai jūras ostās. Sastāva garums nosaka, cik daudz kravu var apvienot vienā vilcienā, kas ir būtiski konteineru krāvējiem, ne gabarīta precēm un celtniecības materiāliem. Garāki vilcieni ļauj efektīvāk apvienot lielākas kravu partijas, samazinot biežo vilcieniem izsūtījumu nepieciešamību un optimizējot loģistikas ķēdes darbību. Savukārt vilciena svars nosaka, cik lielu kravu var pārvadāt vienā reisā. Lielāks svars ļauj efektīvāk apstrādāt lielus kravu apjomus jūras ostās. Tomēr vilciena garums kļūst mazāk nozīmīgs īso distanču pārvadājumos iekšzemes maršrutos, kur citi faktori, piemēram, pārvadājuma ātrums un regularitāte, var būt svarīgāki. Kopumā gan vilciena sastāva garums, gan svars ir nozīmīgi dzelzceļa transporta izvēlē, it īpaši lielo kravu apjomu pārvadājumos, kas prasa efektīvu konsolidāciju un resursu izmantošanu.

Sliežu ceļu un infrastruktūras tehniskais stāvoklis

Ietekme uz pakalpojuma vērtību galalietotājiem: 2.2 (zema)

Ietekme uz tirgus spēju segt infrastruktūras maksas uzcenojumu: 3.6 (vidēji augsta)

Kopējā ietekme: 2.9 (vidēja)

Ekspertu vērtējumā sliežu ceļu un infrastruktūras tehniskais stāvoklis ir vidēji būtisks faktors, kas nosaka pārvadājumu laiku un apjomu. Labi uzturēta infrastruktūra nodrošina drošu un efektīvu pārvadājumu veikšanu, kā arī augstu precizitāti un kapacitāti. Tomēr, gala patērētājiem šī ietekme ir ierobežota, jo viņiem parasti nav tiešas izpratnes par sliežu ceļu stāvokli, ja tas neietekmē viņu pieredzi. Ja infrastruktūra atbilst standartiem un pārvadājumi tiek veikti atļautajā maršrutā, tad tās tehniskā stāvokļa nozīme samazinās. Svarīgāki ir pārvadājumu kvalitāte, sastāva atbilstība un pieejamība. Lietotājiem ir izšķiroši svarīgi, lai vilcieni būtu uzticami, savlaicīgi un spētu nodrošināt vajadzīgo kapacitāti. Tādējādi, lai nodrošinātu augstu klientu apmierinātību un konkurētspēju tirgū, ir nepieciešams nodrošināt, ka gan infrastruktūra, gan vilcieniem sastāva kvalitāte atbilst noteiktajiem standartiem un prasībām.

Vilciena prioritāte

Ietekme uz pakalpojuma vērtību galalietotājiem: 2.9 (vidēja)

Ietekme uz tirgus spēju segt infrastruktūras maksas uzcenojumu: 2.8 (vidēji zema)

Kopējā ietekme: 2.9 (vidēja)

Eksperti ir vienprātis, ka vilciena prioritāte ir vidēji nozīmīgs faktors, kas nodrošina pārvadājumu veikšanu atbilstoši plānotajam laikam. Tā ietekmē vilciena izsūtīšanas ātrumu un apstrādes kārtību, tieši nosakot pārvadājuma laiku un efektivitāti. Lai gan Latvijā un Baltijas iekšienē vilciena prioritāte šobrīd nav aktuāla, jo tirgus apjomi un pārvadājumu intensitāte ir ierobežoti, situācija mainās Eiropas Ekonomiskajā zonā (EEZ) un tranzīta pārvadājumos. Šajos reģionos, kur ir intensīvāka satiksme un lielāki pārvadājumu apjomi, vilciena prioritāte kļūst par vienu no galvenajiem aspektiem, jo nepieciešama rūpīga koordinācija un optimizācija, lai nodrošinātu savlaicīgu un efektīvu pārvadājumu. Tādējādi vilciena prioritāte ir īpaši svarīga, lai saglabātu pārvadājumu plūsmu un atbilstu plānotajiem piegādes laikiem konkurences apstākļos un intensīvas satiksmes reģionos.

Vilcienu formēšanas ātrums un saistītās darbības (vagonu apkalpe u.c.)

Ietekme uz pakalpojuma vērtību galalietotājiem: 2.5 (vidēji zema)

Ietekme uz tirgus spēju segt infrastruktūras maksas uzcenojumu: 2.8 (vidēji zema)

Kopējā ietekme: 2.7 (vidēji zema)

Eksperti norāda, ka vilcienu formēšanas ātrums un saistītās darbības ir vidēji zemi faktori, kas nosaka pārvadājuma laiku. Kamēr šie aspekti ir vidēji svarīgi pilnu sastāvu gadījumā, tie kļūst īpaši nozīmīgi atsevišķiem vagoniem. Pilnu vilcienu sastāvu formēšana parasti ir mazāk jutīga pret izmaiņām, jo procesi ir standarta un iepriekš plānoti. Tomēr individuālo vagonu pārvadājumos ātrums, ar kādu tiek veikta vagonu pievienošana, atdalīšana un pārkraušana, ir izšķirošs efektivitātes un kopējā pārvadājuma laika samazināšanai. Lēna vai neefektīva vilcienu formēšana var pagarināt pārvadājuma laiku, kas ietekmē visus loģistikas ķēdes dalībniekus un var palielināt izmaksas.

Iepriekš rezervēti vilcienu ceļi (konkrēts laiks)

Ietekme uz pakalpojuma vērtību galalietotājiem: 2.5 (vidēji zema)

Ietekme uz tirgus spēju segt infrastruktūras maksas uzcenojumu: (2.8 vidēji zema)

Kopējā ietekme: 2.7 (vidēji zema)

Ekspertu vērtējumā iepriekš rezervēti vilcienu ceļi, kas nodrošina konkrētu izsūtīšanas laiku, ir būtisks nosacījums, lai veiktu pārvadājumus plānotajā laikā. Šāda iespēja ļauj precīzi plānot un koordinēt pārvadājumus, garantējot, ka vilciens atiet no iekraušanas vietas noteiktā laikā un sasniedz galamērķi bez aizkavēšanās. Sezonālie klienti, piemēram, labības ražotāji, noteikti izmantotu šo iespēju, jo tā ļauj rezervēt konkrētu laiku pilna sastāva nosūtīšanai no iekraušanas vietas uz ostu. Šī pieeja optimizē loģistikas plānošanu un samazina riskus, kas saistīti ar iespējamajiem kavējumiem vai neparedzētām izmaiņām transporta plānā. Tomēr, ņemot vērā pašreizējos tirgus apstākļus Latvijā un Baltijas iekšienē, šis jautājums kļūst mazāk aktuāls, jo tirgus apjomi un pārvadājumu intensitāte ir ierobežoti. Savukārt Eiropas Ekonomiskajā zonā (EEZ) un tranzīta pārvadājumos iepriekš rezervētu vilcienu ceļu nozīme ir daudz lielāka. Šajos reģionos, kur pārvadājumu intensitāte un konkurence ir augsta, iespēja rezervēt konkrētu laiku ir svarīgs faktors efektīvas un precīzas pārvadājumu plānošanas un izpildes nodrošināšanai.

Specifiski vilcienu nosūtīšanas laiki

Ietekme uz pakalpojuma vērtību galalietotājiem: 2.4 (zema)

Ietekme uz tirgus spēju segt infrastruktūras maksas uzcenojumu: 2.4 (zema)

Kopējā ietekme: 2.4 (zema)

Ekspertu vērtējumā specifiski vilcienu nosūtīšanas laiki var būt izšķiroši faktori, kas potenciāli samazina pārvadājumam nepieciešamo laiku. Šie nosūtīšanas laiki ir nozīmīgi klientiem, kuri var plānot un rēķināties ar precīziem piegādes periodiem, jo tie ļauj optimizēt loģistikas plānus un nodrošināt savlaicīgu preču piegādi. Tomēr, ja tirgū ir zems pieprasījums pēc šādiem pakalpojumiem, specifiski vilcienu nosūtīšanas laiki var kļūt mazāk svarīgi. Tādēļ, lai gan specifiski vilcienu nosūtīšanas laiki ir svarīgi, tie ir vairāk svarīgi tirgus segmentos, kur pieprasījums pēc precīza pārvadājuma laika ir augsts.