

LATVIJAS DZELZCEĻA DARBĪBAS REZULTĀTU PĀRSKATS 2017



LATVIJAS DZELZCEĻŠ

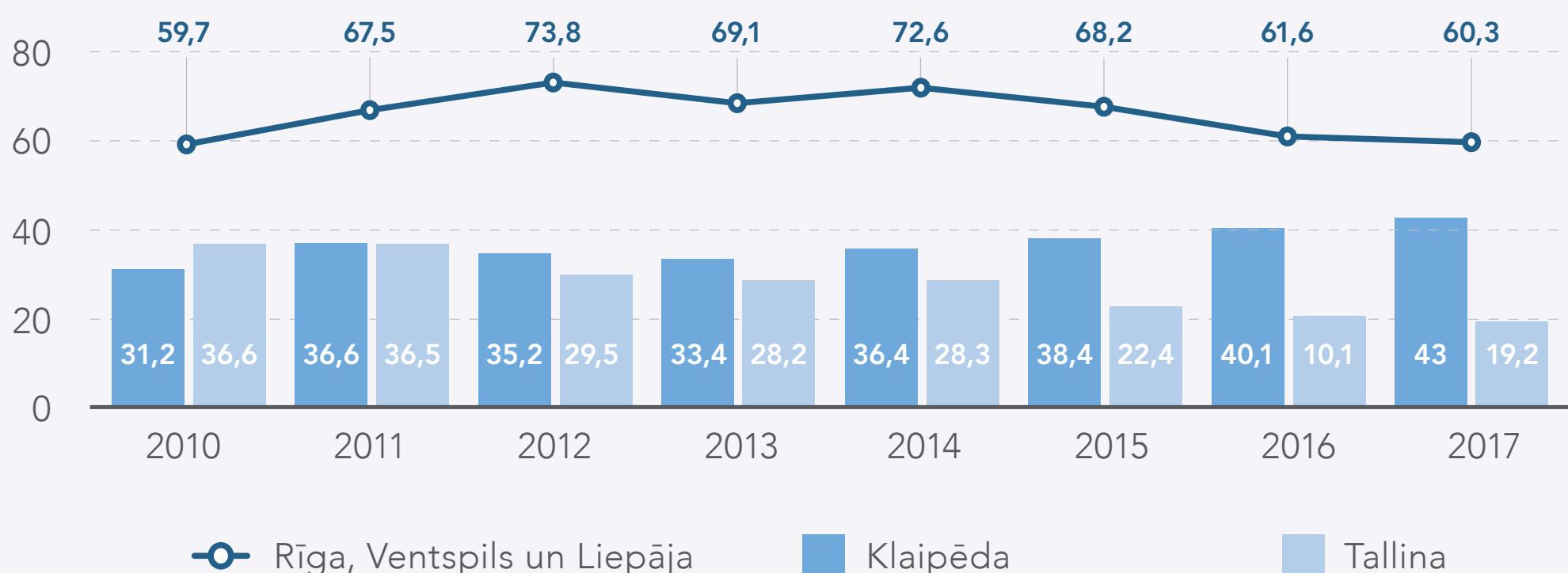
Kopsavilkums un eksperta komentārs

Analizēt ilgtermiņa procesus, skatoties caur īstermiņa prizmu, nav nekas unikāls vai tikai mūsu sabiedrībai raksturīgs. Ar šo problēmu saskaras arī teju vai visi pasaulē publiski kotētie uzņēmumi. Jo īpaši šāda pieeja skar biznesus, kas ir kapitāla un investīciju ietilpīgi vai darbojas jomās, kuru rezultāti ir cikliski, sezonāli vai arī pakļauti īstermiņa faktoru ietekmei.

Notiekošais kravu apritē un pasažieru pārvadājumos būtu jāvērtē ilgtermiņa

griezumā, izvairoties no līdz šim izmantotās pieejas, kad rādītāji tiek analizēti un salīdzināti gada vai divu ietvaros, pie tam nereti izmantojot nekorektus atskaites punktus. Tā, salīdzinot Baltijas valstu ostu darbības rezultātus (un nebūt neignorējot Klaipēdas ostas izaugsmi pēdējo gadu laikā), redzams, ka **2017. gadā Latvijas ostās tika pārkrauta gandrīz puse no Baltijas kravu kopējā apjoma, t.i., gandrīz tikpat, cik Klaipēdas un Tallinas ostā kopā.**

BALTIJAS VALSTU LIELĀKAJĀS OSTĀS STRĀDĀJOŠO STIVIDORU PĀRKRAUTO KRAVU APJOMS (milj. t) 2010.–2017.



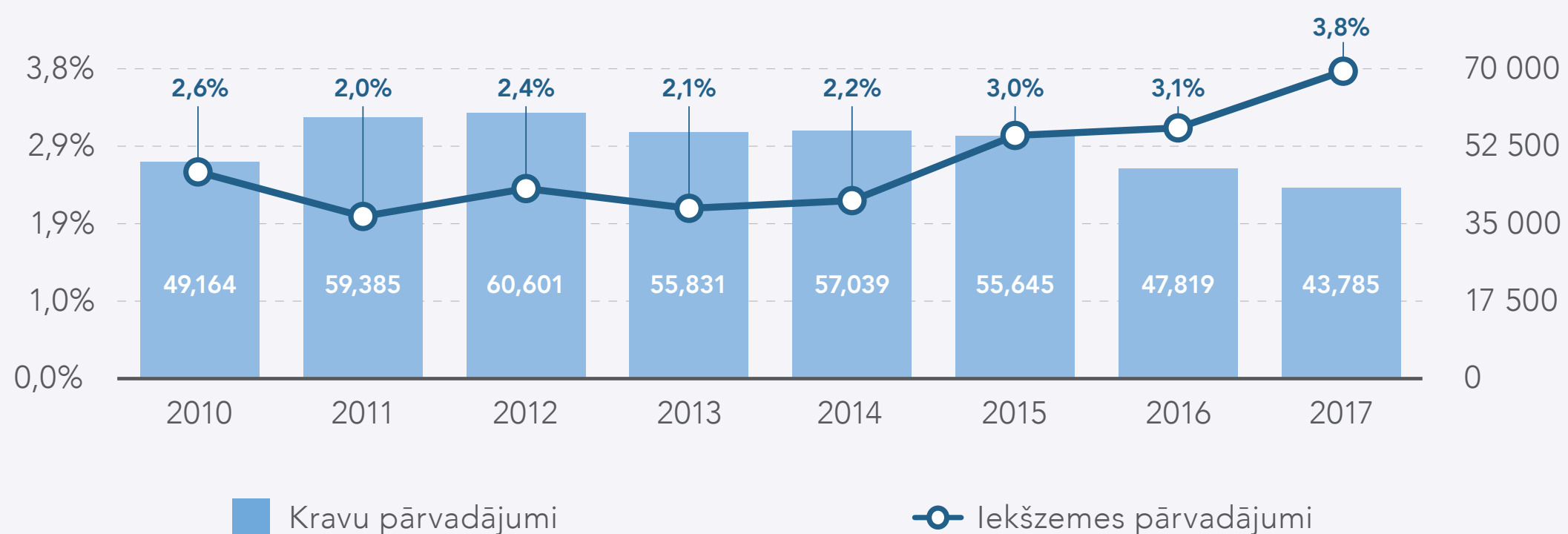
Ostu konkurētspēju un ilgtspēju raksturo ne tikai to pārkrauto kravu apjoms, bet arī to spēja nodrošināt un apkalpot kravu plūsmu abos virzienos. Saņemto kravu īpatsvars no kopējā kravu apjoma īpaši nozīmīgs kļūst apstākļos, kad nosūtīšanas ostas izvēlē prevalē politiski, ne ekonomiski apsvērumi. Lai gan katrai ostai šis rādītājs ir attīstījies pa nedaudz citu ceļu, šobrīd tas nostiprinājies ļoti līdzīgā līmenī.

Tikpat nozīmīgs spēlētājs tranzīta plūsmu nodrošināšanā kā ostas ir "Latvijas dzelzceļš" (LDz). Tā definētā misija ir duāla un ietver gan dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu un uzturēšanu, gan loģistikas pakalpojumu

sniegšanu kravu un pasažieru pārvadājumos.

Apkopotie darbības rezultāti liecina, ka 2017. gadā dzelzceļa kravu pārvadājumi ir samazinājušies par aptuveni 4 miljoniem tonnu, salīdzinot ar 2016. gadu. Lejupslīde sākusies 2015. gadā, kad ģeopolitiskās situācijas izmaiņu rezultātā sāka samazināties no Krievijas pa dzelzceļu saņemto importa kravu apjoms. Viena no LDz atbildēm pārvadājumu struktūras izmaiņām, līdztekus aktīvam darbam Ķīnas un Dienvidāzijas valstu virzienā, ir bijuši centieni palielināt iekšzemes pārvadājumu apjomu, kuru īpatsvars pieaudzis no 2,6% 2010. gada līdz 3,8% 2017. gadā.

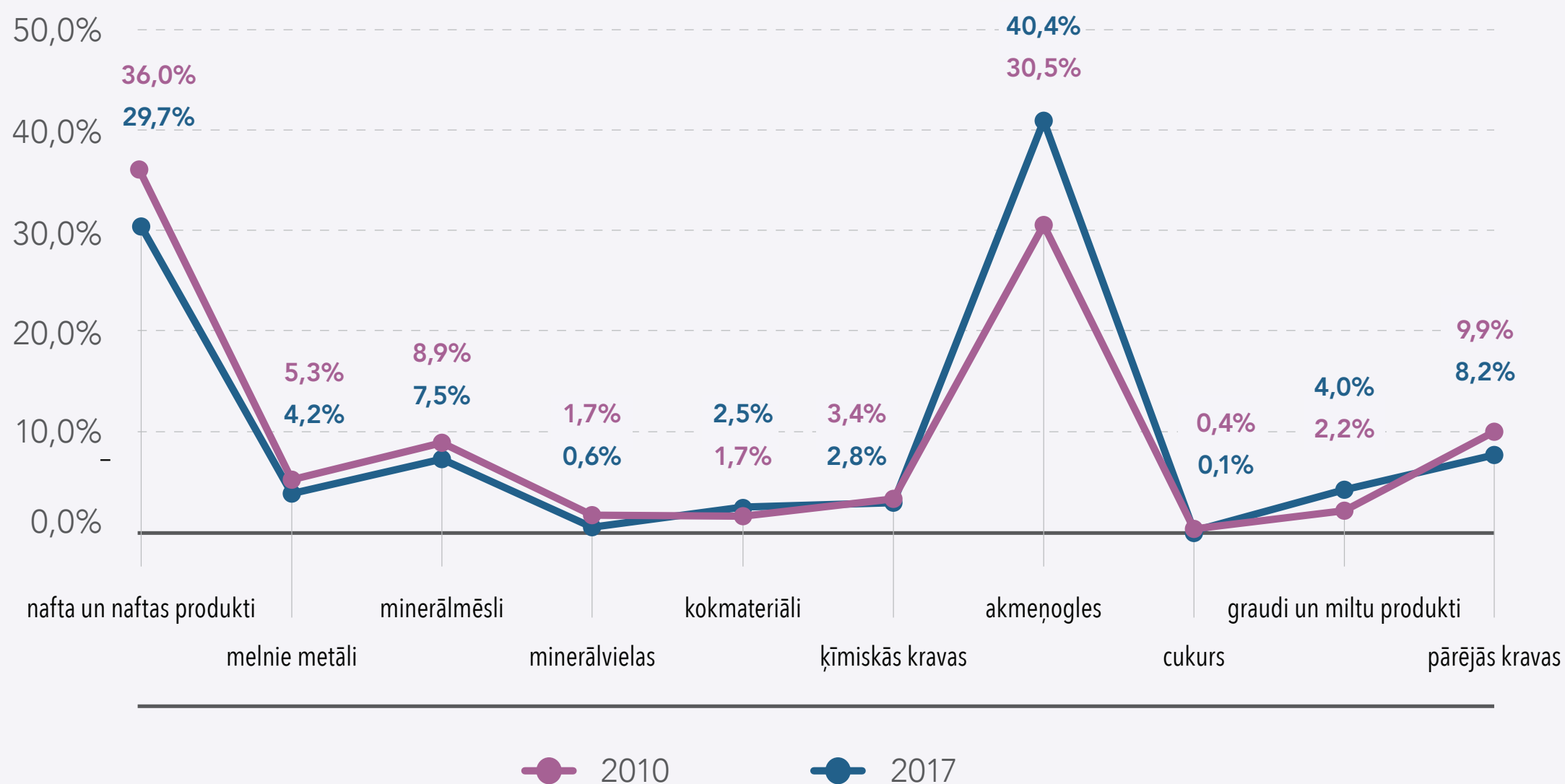
LDZ KRAVU PĀRVADĀJUMI (tūkst. t) UN IEKŠZEMES PĀRVADĀJUMU ĪPATSVARS (%) 2010.–2017.



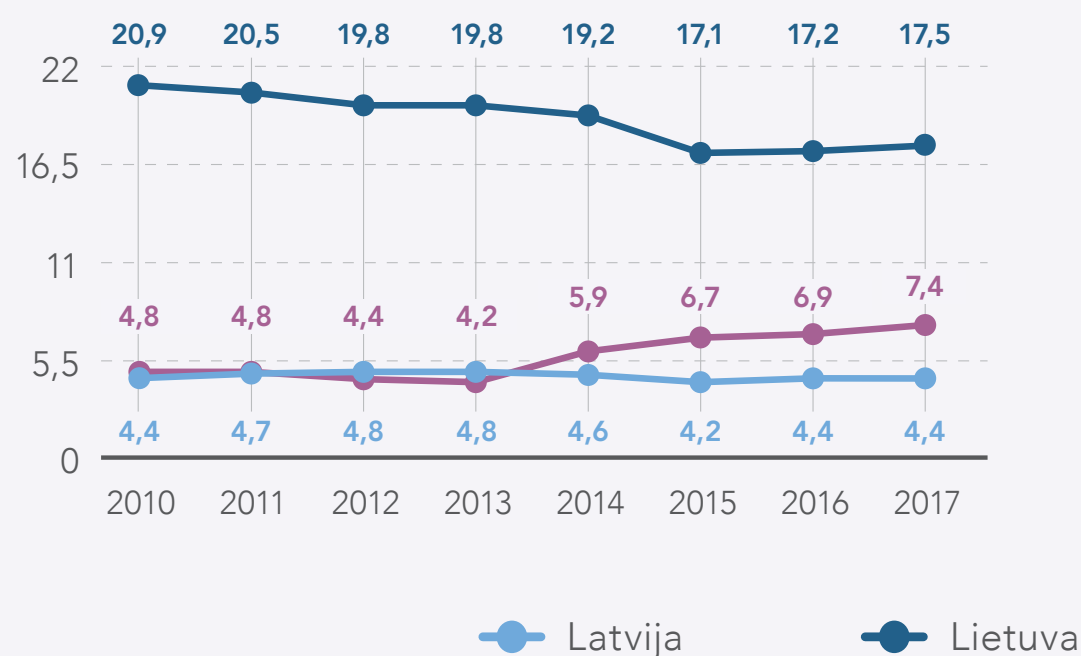
Neraugoties uz kravu apjoma samazinājumu, pa dzelzceļu pārvadāto kravu struktūra, salīdzinot ar 2010. gadu, piedzīvojusi salīdzinoši nelielas izmaiņas. Par 10,5% pie-

audzis pārvadāto akmeņogļu īpatsvars, kamēr naftas un naftas produktu apjoms samazinājies par vairāk nekā 5%.

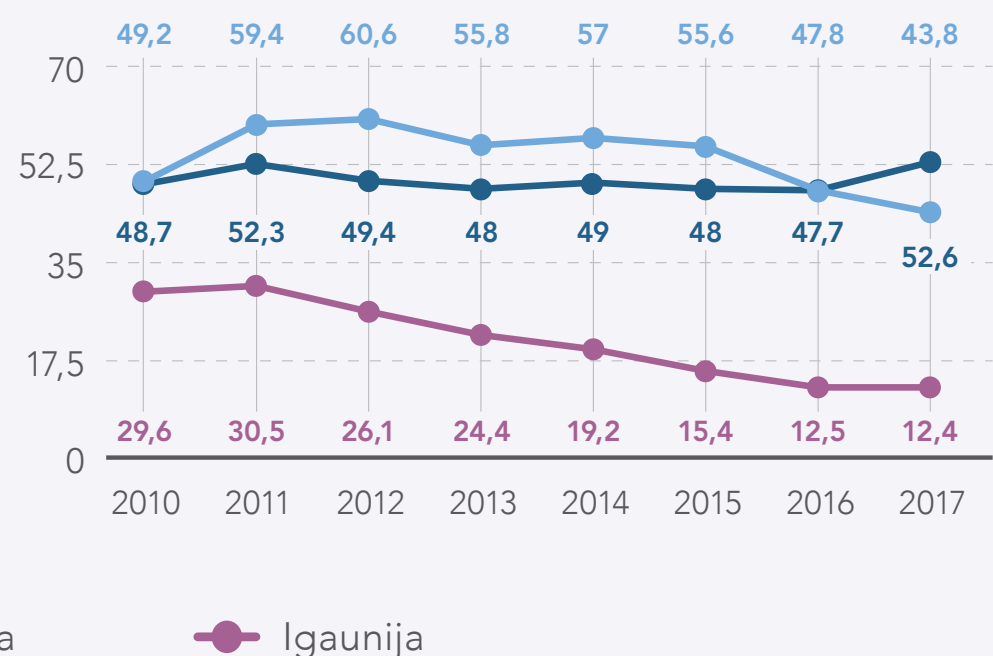
LDZ PĀRVADĀTO KRAVU STRUKTŪRAS ĪPATSVARS (%) – 2010. UN 2017.



DZELZCEĻA PASAŽIERU PĀRVADĀJUMI BALTIJAS VALSTĪS (MILJ. PASAŽIERU) 2010.–2017.



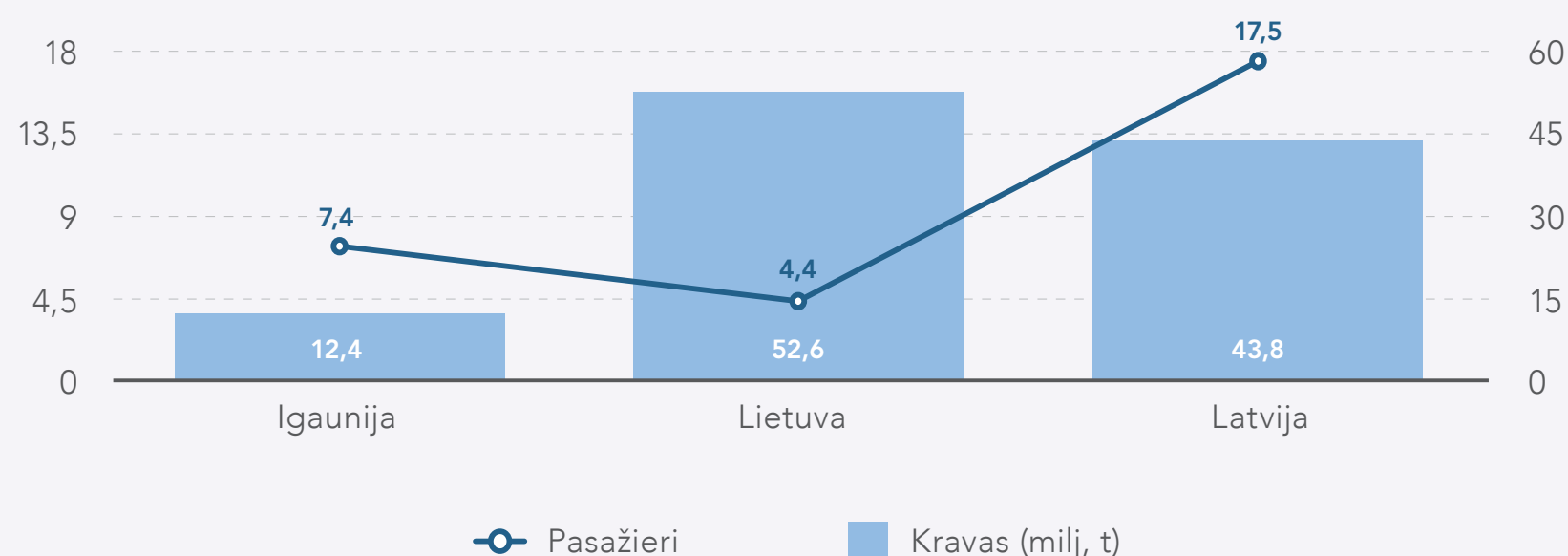
DZELZCEĻA KRAVU PĀRVADĀJUMI BALTIJAS VALSTĪS (MILJ. T.) 2010.–2017.



Laika periodā no 2010. līdz 2017. gadam Latvija Baltijas reģionā kopumā ir bijusi līdere kravu un pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu.

2017. gadā pa dzelzceļu ir pārvadāts gandrīz 4 reizes vairāk pasažieru nekā Lietuvā.

BALTIJAS VALSTU PASAŽIERU (milj.) UN KRAVU PĀRVADĀJUMI (milj. t) – 2017.



LDz misijas sastāvdaļa – infrastruktūras pārvaldīšana un uzturēšana – ir daudz grūtāk pārskatāma un izvērtējama salīdzinājumā ar kravu un pasažieru pārvadājumu rādītājiem. Protams, vienmēr var pieturēties pie ļoti šauras interpretācijas par to, ka infrastruktūras kvalitātei jābūt atspoguļotai tās izmantošanas rezultātos. Tomēr šāda pieeja apzināti ignorētu LDz veikumu infrastruktūras pilnveidošanā. Tā, piemēram, laika periodā no 2010. līdz 2017. gadam LDz infrastruktūras uzturēšanā un attīstības projektos ir ieguldījis 782,8 miljonus eiro, un neapšaubāmi lielākajai daļai šo projektu ekonomiskā atdeve ir iespējama

un novērtējama tikai ilgtermiņā.

Skaitļi ir bezkaislīgi, un tie parāda rezultātus un tendences, bet ne vienmēr izskaidro cēloņus, kā arī neatspoguļo darbības un centienus, kuru rezultātus varēsim vērtēt tikai nākotnē. Šobrīd, piemēram, ir vēl pārāgi un pat neiespējami kvantificēt ostu un LDz ieguldījumus un aktivitātes jaunu pakalpojumu izstrādē un jaunu klientu un kravu piesaistē. Jaunu tirdzniecības un kravu plūsmas ceļu izveidošana ir ilgtermiņa uzdevums, kas nav realizējams viena vai divu gadu laikā. Šodienas veikumu raksturo skaitļi pēc 5 – 7 gadiem.

Finanšu un investīciju eksperts

Aivars Juncāns



Edvīns Bērziņš, VAS "Latvijas dzelzceļš" valdes priekšsēdētājs

2017. gads transporta nozarei Latvijā un pasaulē bija izaicinājumiem bagāts. Tāpēc gan Latvijas kravu pārvadātājiem un ostu termināļiem, gan kolēģiem ārpus mūsu valsts robežām bija jāmeklē iespējas kļūt efektīvākiem, jāattīsta saikne ar jauniem sadarbības partneriem un jāmeklē jauni klienti.

Mēs kā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs novērojām, ka klienti joprojām labprāt izvēlas Latvijas transporta koridoru saviem pārvadājumiem uz Latvijas ostām. Būtiski, ka klientu pieprasījums pēc pārvadājumiem, izmantojot "Latvijas dzelzceļa" infrastruktūru, šogad apmēram trīs reizes pārsniedza tos apjomus, kas tika apstiprināti pārvadāšanai mūsu virzienā. Tas liecina par Latvijas transporta koridora augsto konkurētspēju. Šie rādītāji liek cerēt, ka nākamajā gadā kravu apjoms mūsu ostu virzienā atbildīs reālajai tirgus situācijai.

Lai gan iepriekšējā gadā pamūsu infrastruktūru pārvadāto kravu apjoms tonnās samazinājās, tomēr palielinājies ir kravu pārvadājumu attālums – klienti kravas vairāk veduši uz tālākajām ostām. To apliecina arī pārkrauto kravu pieaugums Liepājas un Ventspils ostā.

Pagājušajā gadā izveidotās jaunās partnerības ar tādiem uzņēmumiem kā "DHL", Duisburgas ostu, Horgosas kravu termināli, Baltkrievijā izvietoto "Lielo akmeni", kā arī vienošanās ar Indijas un Irānas partneriem Latvijas transporta koridoram paver attīstības iespējas ilgākā nākotnes perspektīvā. Protams, sadarbība šajā formātā negarantē tūlītēju rezultātu, tomēr kopā ar plānotajiem infrastruktūras attīstības projektiem nākotnē tas dos ievērojamu ieguldījumu Latvijas transporta koridora konkurētspējas paaugstināšanā.

Mēdz teikt, ka nekas nav tik pastāvīgs kā pārmaiņas. Ar pārliecību var apgalvot, ka nozarē tās turpināsies arī šajā gadā – ne tikai maršrutu, bet arī nozarē pielietoto tehnoloģiju attīstībā. Datu apstrādes, to digitalizācijas un jaunu, uz klientiem orientētu risinājumu izstrāde kļūst arvien nozīmīgāka arī mūsu nozarē. Neraugoties uz dažādiem ārējiem faktoriem – piemēram, energoresursu cenu dinamiku vai ģeopolitiskiem notikumiem, jaunu tehnoloģisko risinājumu ieviešanai, tāpat kā investīcijām infrastruktūrā, ir būtiska loma arī mūsu valsts starptautiskās konkurētspējas nodrošināšanā ilgtermiņā.

Gads šķērsgriezumā – nozare paplašina darbības ģeogrāfiju

Tas, ka transporta un loģistikas nozarē agrāk vai vēlāk pienāks lūzumpunkts, kad būs jāsāk pārmaiņas, bija skaidrs jau sen, vēl pirms pēdējo gadu ģeopolitiskajiem notikumiem reģionā. Krievija jau kopš pagājušā gadsimta beigām nav slēpusi plānus Baltijas jūras Somu līcī attīstīt savas ostas, kas neizbēgami ietekmē Latvijas tranzīta koridora darbību. Tiesa, pēdējos trīs gados darbu pie šī plāna īstenošanas paātrinājusi politiskā situācija, kas arī jūtams nozares darbības apjomu kritumā Latvijā.

Jāatzīst, ka nozarei piemīt zināma inerce un izmaiņas nav straujas, tādēļ reālo ietekmi transporta un loģistikas uzņēmumi izjuta ne 2014. un pat ne 2015. gadā, kad pasaules lielvalstu savstarpējās ekonomiskās sankcijas jau kādu brīdi bija spēkā, bet gan pēdējos divos gados. Līdz ar to daudziem arī reakcija uz šiem notikumiem bija nedaudz novēlota, tomēr 2017. gada pārmaiņas nozarē liecina, ka realitāti nu jau apzinās visi un tiek aktīvi strādāts pie tā, lai stiprinātu gan līdzšinējās partnerības, gan rastu jaunas pasaules malās, kur līdz šim nozares uzņēmumi pat nav raudzījušies – tostarp ne tikai Ķīnas, bet, piemēram, arī Dienvidāzijas valstu virzienā.

Viena no būtiskākajām tendencēm ir pasaulē vērojamā konteinerpārvadājumu pieauguma perspektīva. Tradicionāli lielākā daļa kravu tiek vesta pa jūras ceļiem, tomēr Eirāzijas mēroga iniciatīva sekmēt konteinerpārvadājumus pa sauszemi pakāpeniski veicina jaunu multimodālo maršrutu izstrādi, pie kuru izveides pērn aktīvi strādāja "Latvijas dzelzceļa" meitasuzņēmums "LDz Loģistika". Tostarp 2017. gadā noorganizēta divu pilnu konteinervilcienu sastāvu nogāde no Rīgas ostas uz Kašgaras pilsētu Ķīnas rietumdaļā, kā arī caur Rīgu uz Roterdamu devās konteinervilciens no Urumčiem, kas atrodas netālu no Ķīnas–Kazahstānas robežas.

Pamatu ciešākai sadarbībai tieši ar Kazahstānu pagājušā gada vasarā lika Latvijas transporta

un loģistikas nozares dalība izstādē "Astana EXPO 2017". Tas nodrošināja, ka rudenī Rīgā vizītē ieradās Kazahstānas pirmais vice-premjers Askars Mamins, kuram ir plaša profesionālā pieredze tieši transporta un loģistikas sektorā. Viņa vizītes laikā tika parakstīti vairāki būtiski līgumi starp Latvijas un Kazahstānas dzelzceļa uzņēmumiem, kā arī – sadarbības memorands par kopīgu iesaisti Horgosas loģistikas mezgla attīstībā uz robežas ar Ķīnu. Jāuzsver, ka sauszemes tranzīta koridoru attīstība ir radījusi jaunu tendenci – sauszemes "ostu" jeb loģistikas mezglu veidošanos. Kā piemēri minami gan Horgosa, gan Baltkrievijā, Minskas pievārtē topošais "Lielais akmens", kura izveidē iesaistījušies gan Ķīnas, gan Baltkrievijas uzņēmumi, gan arī vadošā iekšzemes osta pasaulē – Duisburga.

Lai Latvija noturētu savu pozīciju un attīstītos par būtisku loģistikas mezglu Eirāzijas kravu plūsmās, 2017. gadā Satiksmes ministrija, trīs vadošo Latvijas ostu – Ventspils, Rīgas un Liepājas –, kā arī "Latvijas dzelzceļa" vadība strādājusi pie mūsu tranzītkoridora popularizēšanas Čendu un Šeņņeņas provincē Ķīnā, Mumbajas un Deli pilsētā Indijā, vairākkārt tikusies ar Irānas nozares vadību u.c.

Ķīnas virzienā pērn tika izveidota potenciāli spēcīga stratēģiskā partnerība, "Latvijas dzelzceļam" vienojoties par sadarbību ar vienu no pasaulē vadošajiem loģistikas uzņēmumiem "DHL Global Forwarding", kurš Latvijas kā būtiska loģistikas mezgla priekšrocību saskata efektīvu savienojumu izveidē ar Skandināvijas valstīm. Lai apspriestu šī virziena attīstības perspektīvas, novembrī "DHL Global Forwarding" izpilddirektors Stīvs Huans bija ieradies Rīgā tikties ar vadošajiem nozares dalībniekiem – ostu, dzelzceļa un stividorkompāniju pārstāvjiem. Tieši Skandināvijas potenciāla detalizēta izpēte un sadarbības izveide ir viena no nozares prioritātēm 2018. gadā.

Vienlaikus, neraugoties uz ģeopolitiskajiem procesiem mūsu reģionā, nozares sadarbība ar tuvāko kaimiņvalstu partneriem – īpaši Krievijas un Baltkrievijas kolēģiem – saglabājas ļoti cieša. Tostarp pērn nozares pārstāvji piedalījušies vadošajās izstādēs un forumos Krievijā, vienlaikus turpinot sekmīgu ikdienas sadarbību operatīvā kravu pārvadājumu nodrošināšanā. Savukārt Baltkrievijā “Latvijas dzelzceļš” atvēris savu pastāvīgo pārstāvniecību, kuras uzdevums ir sekmēt sadarbību gan ar kaimiņvalsts transporta un loģistikas nozari, gan tās rūpniecības uzņēmumiem, kuriem būtu interese izmantot Latvijas tranzīta koridoru savu preču transportēšanai.

Ciešās sadarbības rezultātā Baltkrievijā rudenī abu valstu dzelzceļi vienojās par jauna kravas ekspresvilciena Minska–Rīga izveidi, kas pēc pieprasījuma organizējams 28 stundu laikā un ļaus nodrošināt ātrus un operatīvus

pārvadājumus. Turklāt tas dos iespējas piesaistīt arī jau minētā “Lielā akmens” kravu plūsmas.

Būtiski, ka vairākos no nozīmīgajiem Latvijas transporta un loģistikas nozares mērķa tirgiem pēdējos gados izveidots arī Satiksmes ministrijas pastāvīgā nozares atašēja amats – jau otro gadu nozares atašejis darbojas Ķīnā, bet pērn iecelts jauns atašejis Krievijā un izveidots jauns amats pastāvīgai interešu pārstāvībai Kazahstānā.

Atgriežoties pie nozares inerces, jāatceras, ka tieši tāpat kā apjomu kritums ģeopolitisko notikumu ietekmē nebija tūlītējs, arī to kāpums jaunajos tirgos nav gaidāms ne pēc vienas, ne divām izstādēm, forumiem vai tikšanās reizēm. Taču ilgtermiņā, vienlaikus stiprinot nozares iekšējo sadarbību un konkurētspēju, rezultāti būs.



Latvijas transporta nozares dalība "Astana EXPO 2017" Kazahstānā.



Tiek sagaidīts pirmais konteinervilciens no Urumčiem, kas atrodas netālu no Ķīnas–Kazahstānas robežas.



Tiek atklāta LDz pārstāvniecība Minskā, Baltkrievijā.



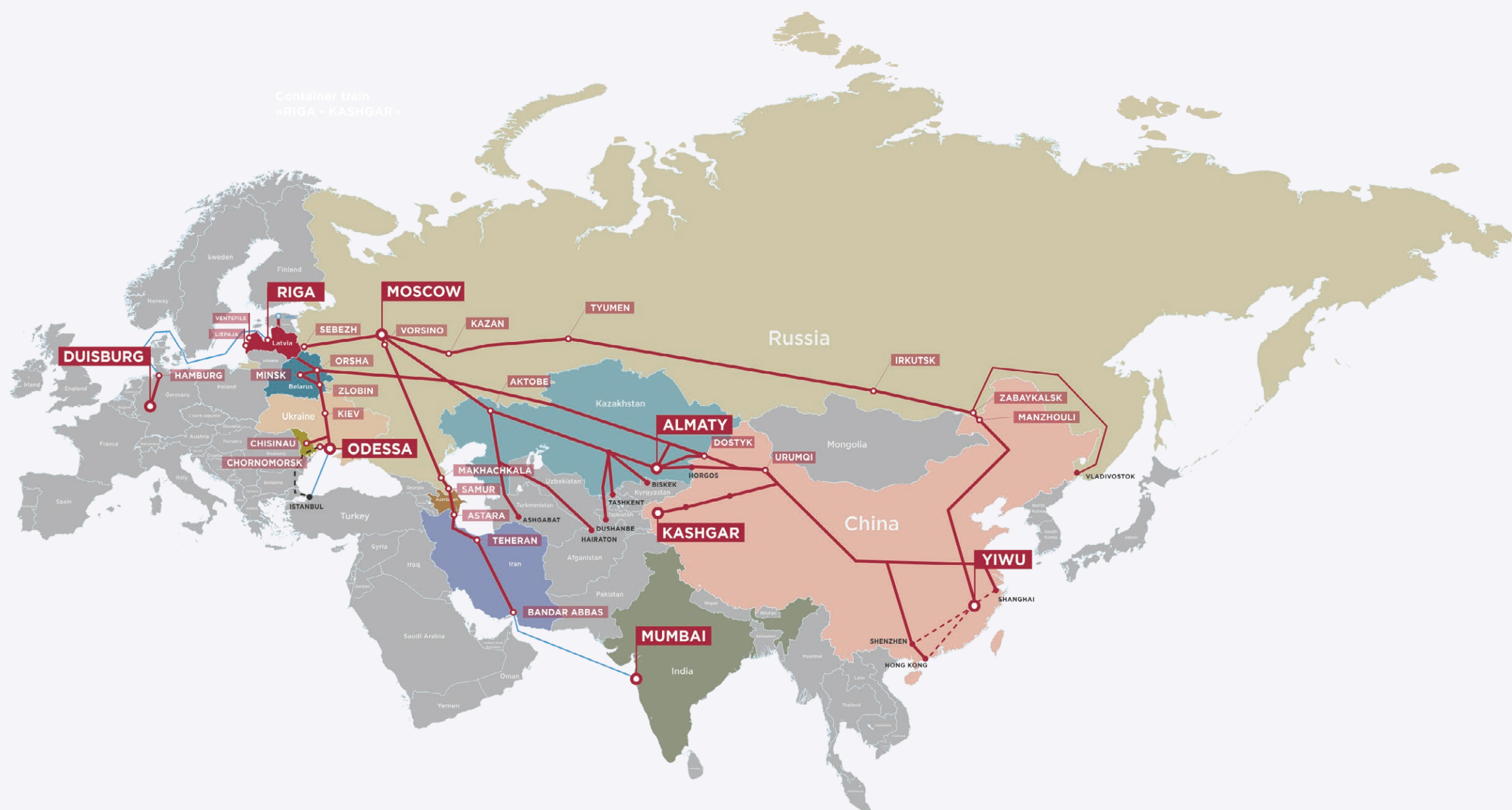
Tiek atklāts multimodālais maršruts no Rīgas ostas uz Kašgaras pilsētu Ķīnas rietumdaļā.



Kazahstānas pirmā vicepremjera Askara Mamina vizīte LDz, kuras laikā tiek parakstīti sadarbības līgumi un memorands.



LDz un "DHL Global Forwarding" sadarbības līguma parakstīšana Ķīnā.



MASKAVA – divpusējas Krievijas un Latvijas amatpersonu tikšanās; operatīvo sadarbības jautājumu risināšana; dalība vadošajās nozares izstādēs un forumos; dalība Ziemeļu–Dienvidu Lietišķā kluba sanāksmē.

MINSKA – izveidota LDz pārstāvniecība; tiek izveidots jauns kravas ekspresvilciens Minska–Rīga; uzsākta sadarbība ar “Lielā akmens” investoriem.

ASTANA – nozares dalība “Astana EXPO 2017”; Kazahstānas un Latvijas amatpersonu tikšanās; sadarbība jauna maršruta Urumči–Dostika–Rīga–Roterdama izveidē.

HORGOSA – vienošanās par Latvijas un Kazahstānas nozares uzņēmumu sadarbību jauna loģistikas mezgla attīstībā uz Kazahstānas–Ķīnas robežas.

MUMBAJA – dalība Latvijas Ministru prezidenta vizītē; nozares pārstāvība vadošās Indijas transporta un loģistikas izstādēs.

IRĀNA – tikšanās ar nozares amatpersonām; dalība starptautiskos nozares forumos.

ČENDU – noslēgts sadarbības līgums starp “Latvijas dzelzceļu” un “DHL Global Forwarding”.

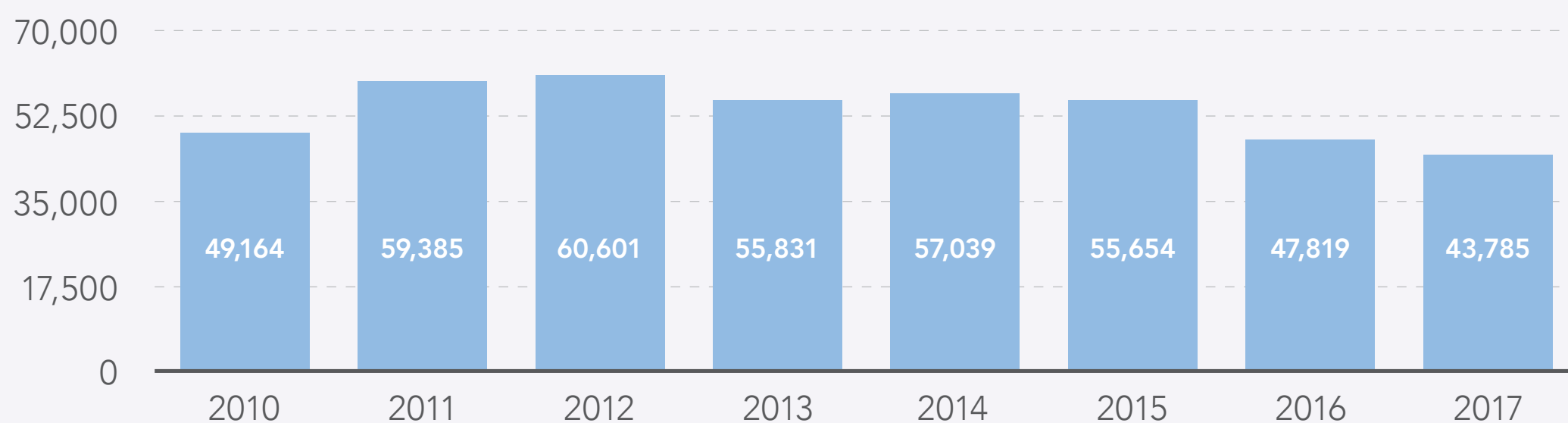
RĪGA – sadarbībā ar “DHL Global Forwarding” organizēts Skandināvijas dienu pasākums; norisinājusies 18 Eirāzijas valstu dzelzceļu vadītāju sanāksme; divpusēja tikšanās ar Duisburgas ostas vadību; LDz starptautiskā konference “Globālās transporta kustības izaicinājumi”.

FRANKFURTE – noslēgts sadarbības līgums starp “LDz Loģistiku” un vienu no vadošajām dzelzceļa loģistikas kompānijām “RTSB GmbH”, kas cieši sadarbojas ar Duisburgas ostu un “DHL Global Forwarding”.

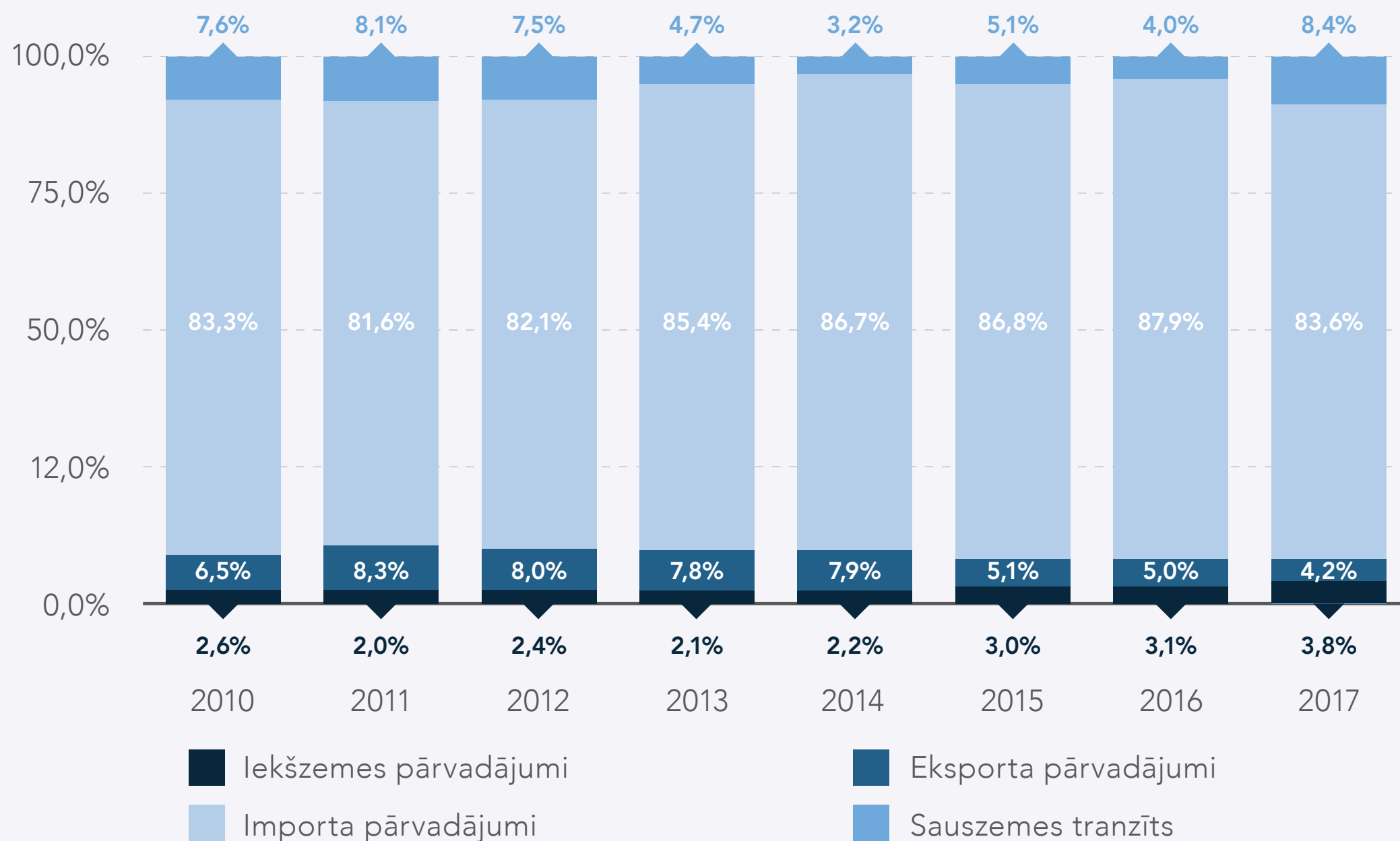
ŠENŽEŅA – dalība vadošā nozares izstādē “CILF 2017” un sarunas ar provinces vadību par sadarbību kravu pārvadājumu jomā.

LATVIJAS DZELZCEĻŠ

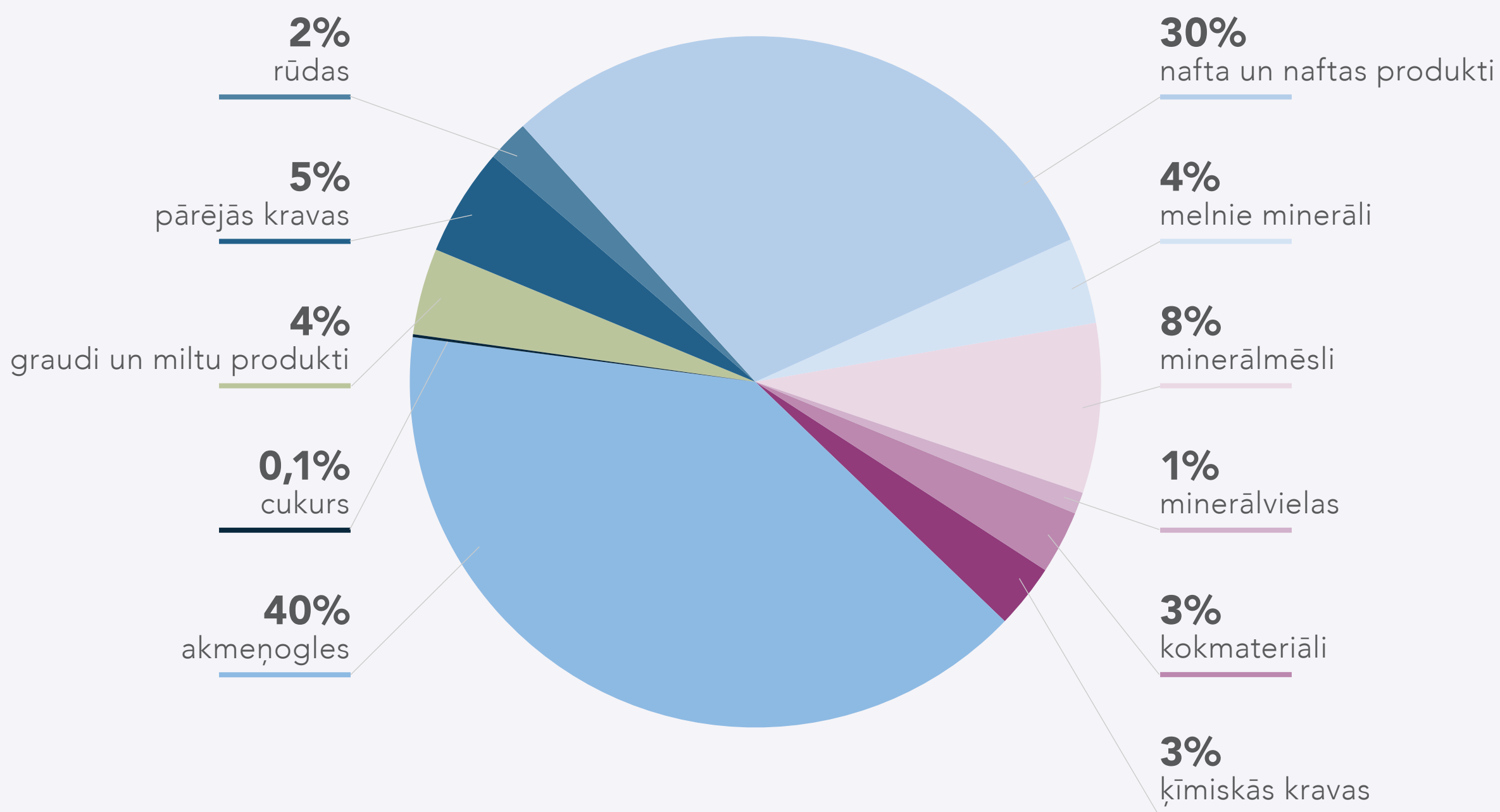
KRAVU PĀRVADĀJUMI 2010. – 2017. (tūkst. t)



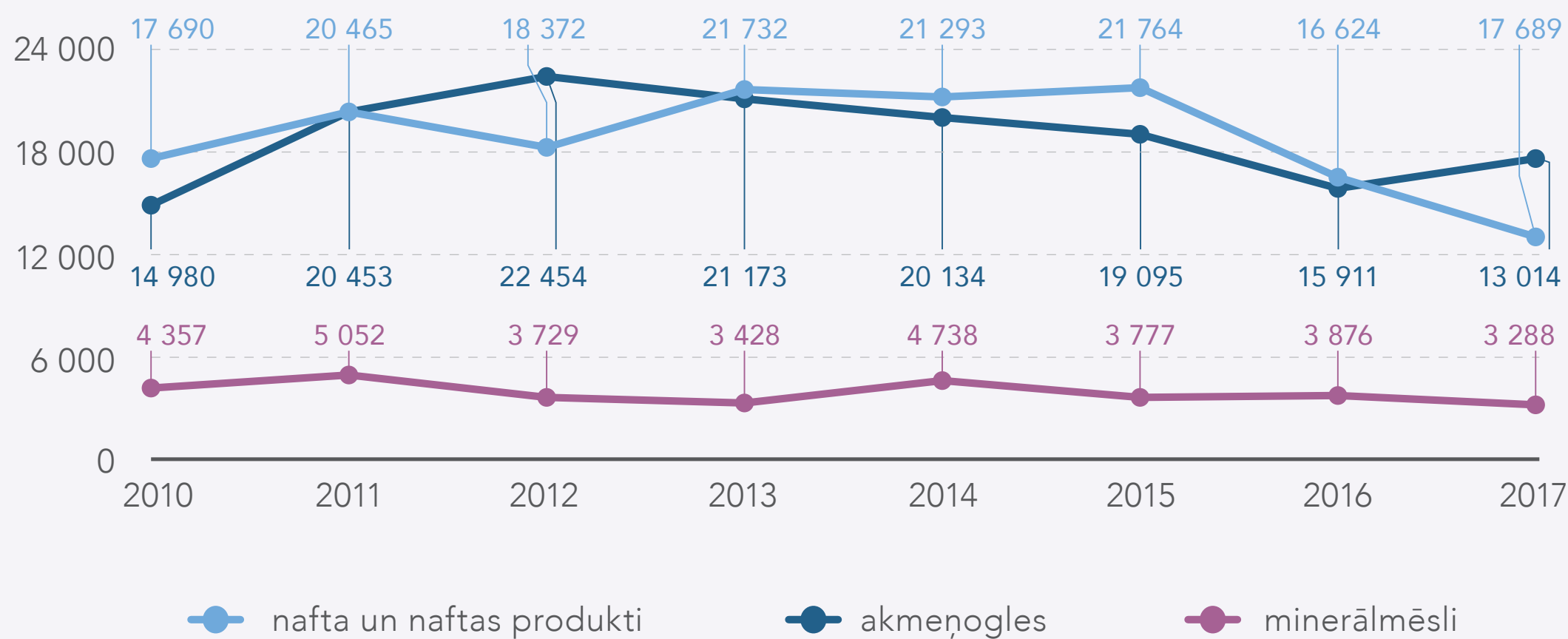
KRAVU PĀRVADĀJUMU STRUKTŪRA 2010. – 2017.



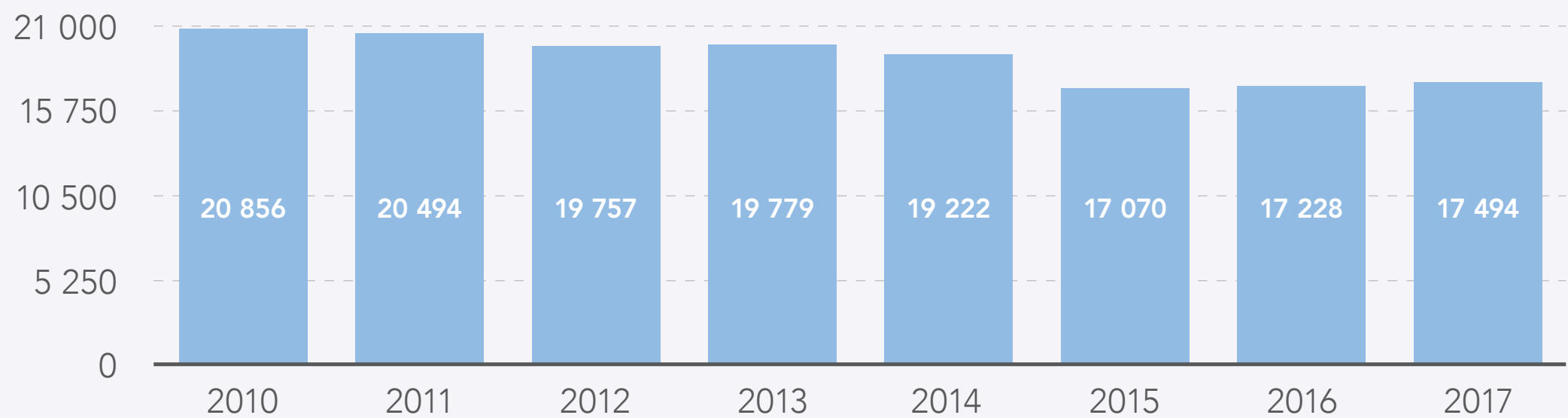
KRAVU ĪPATSVARŠ 2017. (%)



GALVENIE KRAVU VEIDI 2010. – 2017. (tūkst.t)



PĀRVADĀTIE PASAŽIERI (tūkst.)



INVESTĪCIJAS DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRĀ (milj. EUR) UN PASAŽIERU INFRASTRUKTŪRĀ IEGULDĪTO INVESTĪCIJU ĪPATSVARŠ (%)

