



2017. gada 26. maijā

ĀIPL nostāja par transporta un loģistikas jautājumiem

1. Kopsavilkums

ĀIPL augstu vērtē Satiksmes ministrijas iniciatīvas, kas saistītas ar stratēģijas izstrādi transporta jomā. ĀIPL ieskatā īpaši pozitīvi vērtējama pastāvīgā gaisa satiksmes izaugsme, tostarp maršrutu un reisu skaita pieaugums.

Tomēr atsevišķās jomās nepieciešams turpināt uzlabojumus, lai panāktu labākus rezultātus visā nozarē kopumā, un šajā ziņā ĀIPL vēlas pievērst uzmanību šādām četrām iniciatīvām:

- 1) Caurskatāmība tranzīta nozarē.** ĀIPL uzskata, ka tranzīta jautājumu koordinācija nav pietiekami caurskatāma un tas mazina tranzīta nozares konkurētspēju. ĀIPL iesaka nodrošināt, lai visiem šajā nozarē iesaistītajiem būtu vienlīdz brīvi pieejami visi jaunie projekti un iespējas;
- 2) Dzelzceļa tarifu caurskatāmība.** ĀIPL uzskata, ka dzelzceļa tarifu caurskatāmība nav pietiekama un tas mazina tranzīta nozares konkurētspēju. ĀIPL iesaka tarifus un ar tiem saistītos noteikumus atklāti apspriest ar visiem tirgus dalībniekiem un laikus publiskot;
- 3) Lieli infrastruktūras projekti.** ĀIPL uzskata, ka Latvijai nepieciešams kvalificēts darbaspēks no ārvalstīm, lai varētu īstenot tādu liela mēroga infrastruktūras projektus kā „Rail Baltica”. ĀIPL iesaka visus konkursa sludinājumus, kas attiecas uz liela mēroga infrastruktūras projektiem, publicēt arī angļu valodā. ĀIPL iesaka arī pārskatīt ārvalstu inženieru kvalifikāciju atzīšanas noteikumus;
- 4) Integrētas e-muitas sistēmas izveide.** ĀIPL uzskata, ka pilnīga e-muitas sistēmas integrācija ir izšķirīgs faktors efektīvai transporta un loģistikas nozares darbībai. ĀIPL iesaka nodrošināt, lai ostas, dzelzceļš un tirgus dalībnieki būtu pilnībā integrēti e-muitas sistēmā ne vēlāk kā pēc gada.

Iepriekš minētie jautājumi atbilst nostādnēm, kas izklāstītas “Transporta attīstības pamatnostādnēs 2014.-2020. gadam” (TAP).

2. Rekomendācijas

1. Caurskatāmība tranzīta nozarē.

Šī rekomendācija ir saistīta ar Satiksmes ministrijas 5. prioritāti, kas noteikta 2017.gadam, un 1.8. un 1.8.1. papildu uzdevumu, kas jāiekļauj dokumentā "Transporta attīstības pamatnostādnes" (TAP), proti, palielināt tranzīta un loģistikas nozares konkurētspēju un veicināt piekļuvi jauniem tirgiem, kā arī augstas pievienotās vērtības kravu pārvadājumu piesaisti Latvijas tranzīta koridoram.

ĀIPL atbalsta domu par koordinācijas centra izveidi visu ar tranzītu saistīto jautājumu risināšanai. Tomēr ĀIPL norāda, ka SIA "LDZ Loģistika", kas pašlaik izraudzīta par galveno iestādi ar dzelzceļa tranzītu saistīto jautājumu koordinēšanai valstī, nepilda šo uzdevumu, jo, pārstāvot Latviju starptautiskajā arēnā, darbojas pati savās interesēs. ĀIPL biedri ir novērojuši, ka SIA "LDZ Loģistika", būdama komercsabiedrība, savu koordinatora funkciju galvenokārt izmanto pašlabuma gūšanai un ne vienmēr dalās informācijā ar citiem tirgus dalībniekiem, kuri varētu būt ieinteresēti piedalīties jaunās tranzīta iniciatīvās.

Šāds SIA "LDZ Loģistika" ļaunprātīgas stāvokļa izmantošanas piemērs ir gadījums ar pirmo vilcienu no Ķīnas – tirgus dalībnieki nesaņēma informāciju, un viņiem nebija iespējas piedalīties kravas sūtīšanā no Ķīnas uz Latviju. Arī pašreizējie transporta attīstības plāni citos Āzijas virzienos nav pieejami visiem tirgus dalībniekiem, jo SIA "LDZ Loģistika" patur šīs iespējas pati savā rīcībā.

ĀIPL biedri vēlas, lai ar vienādiem noteikumiem visiem būtu brīvi pieejami dzelzceļa pārvadājumi uz Āziju un citos virzienos, ieskaitot Baltkrieviju. ĀIPL vēlētos uzsākt atklātu diskusiju un pieredzes apmaiņu jautājumos, kas attiecas uz kravu pārvadājumiem visos garajos maršrutos. ĀIPL iesaka izstrādāt koordinējošās iestādes pamatnostādnes, lai nodrošinātu, ka no šīs iestādes darba ieguvēji ir visi tirgus dalībnieki.

Tāda pati atklātas komunikācijas rekomendācija attiecas arī uz gadījumiem, kad jauni klienti vēlas sadarboties ar ostām. Visām ieinteresētajām personām, tostarp stividoriem, ekspeditoriem un termināļu operatoriem, ir jādod iespēja piedalīties atklātā un godīgā konkursā un piedāvāt savus pakalpojumus.

Par panākumiem šinī jomā var spriest, izvērtējot piesaistītās papildu kravas apjomu pastāvošajos virzienos un kravu apjomu jaunos virzienos.

2. Dzelzceļa tarifu caurskatāmība.

Šis jautājums ir saistīts ar Satiksmes ministrijas 5. prioritāti, kas noteikta 2017.gadam, un to ieteicams kā papildu uzdevumu pievienot dokumenta "Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020.gadam" sadaļai par dzelzceļa pārvadājumiem.

ĀIPL iesaka Satiksmes ministrijai a) uzsākt atklātu diskusiju ar tirgus dalībniekiem attiecībā uz plānotajām pārmaiņām dzelzceļa tarifos un b) laikus publiskot gala tarifus un tarifu piemērošanas diapazonu. ĀIPL iesaka publiskot pilnīgu tarifu sarakstu un atlaides, kas piemērojamas atkarībā no kravas veida, paredzētā apjoma, attāluma utt. un ir brīvi pieejamas visiem tirgus dalībniekiem.

Turklāt Satiksmes ministrijai vajadzētu apsvērt iespēju piešķirt infrastruktūras tarifu atlaides attiecībā uz garantētu kravu apjomu un attiecībā uz tiem uzņēmumiem, kuri veic ievērojamas tiešās investīcijas ekonomikā. Ja tāda garantētā kravu apjoma nebūtu, valstij vajadzētu turpināt celt tarifus, kas novestu pie tā, ka nozare pilnībā zaudētu konkurētspēju.

Papildus infrastruktūras tarifu sakārtošanai ĀIPL iesaka nodrošināt, lai būtu publiski pieejami pārvadāšanas tarifi un atlaižu nosacījumi, jo līdzšinējā pieredze liecina, ka tie mēdz ievērojami atšķirties atkarībā no tirgus dalībnieku attiecībām ar dzelzceļa kravas pārvadājumu uzņēmumiem.

Par panākumiem šinī jomā var spriest, izvērtējot pārvadātās kravas apjoma izmaiņas salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu un piesaistīto kravu apjomus attiecībā pret kopējo kravu apjomu.

3. Starptautisko ekspertu iesaiste liela mēroga infrastruktūras projektos

Šis jautājums ir saistīts ar Satiksmes ministrijas 3. prioritāti, kas noteikta 2017. gadam, un 1.2. uzdevumu (dzelzceļa sadaļā) dokumentā "Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020. gadam".

Pagājušā gadā ir apstiprināts ES finansējums "Rail Baltica" projektam, kas ir tik liela mēroga projekts, kāds nekad nav īstenots Latvijā, un daži ar to saistītie iepirkumi neatbilst ES standartiem. Dažos konkursos, ko nav izsludinājis pats Baltijas valstu kopuzņēmums "RB Rail AS", bet citas personas, iekļauta prasība iesniegt pieteikumus tikai latviešu valodā, kas liedz iespēju kvalificētiem ārvalstu uzņēmumiem laikus un atbilstoši prasībām iesniegt savus pieteikumus. Tas kopumā samazina iesniegto piedāvājumu kvalitāti, jo pieredze lielu infrastruktūras projektu īstenošanā ir galvenokārt ārvalstu uzņēmumiem.

Lai šādi lieli infrastruktūras projekti noritētu veiksmīgi, Latvijai jāpārskata „Publisko iepirkumu likums” infrastruktūras jomā. ĀIPL iesaka veikt grozījumus publisko iepirkumu pamatnostādņēs attiecībā uz infrastruktūras projektiem, lai ārvalstu profesionāļi un speciālisti varētu pieteikties lielu projektu konkursos. Ja liela mēroga projektu konkursi tiek izsludināti tikai latviešu valodā, bez tulkojuma angļu valodā, un tajos netiek ļauts iesniegt piedāvājumus angļu valodā, tad tiek ierobežota atbilstīgi kvalificētu ārvalstu profesionāļu iespēja iesniegt piedāvājumus.

Otrkārt, lielu infrastruktūras projektu konkursos nepieciešama atbilstīgi kvalificētu ārvalstu būvspeciālistu dalība. Latvijā nav skaidras sertifikācijas procedūras ārvalstīs iegūtas būvspeciālista kvalifikācijas atzīšanai. Pašlaik šo procedūru īsteno Latvijas Dzelzceļnieku biedrība, bet tai nav pietiekamu resursu un sistēmas, lai varētu laikus izskatīt ārvalstu būvspeciālistu pieteikumus.

Šajā ziņā ĀIPL iesaka pārskatīt noteikumus, kas attiecas uz ārvalstu būvspeciālistu kvalifikāciju atzīšanu. Mūsu ieskatā, viena alternatīva ir pieņemt vispārēji atzītus Eiropas sertifikātus un diplomus būvniecībā (piem., SITS standartu). Otra alternatīva – izveidot efektīvu sistēmu, kas ļautu uz vietas ātri veikt ārvalstu būvspeciālistu sertifikāciju.

Turklāt „Dzelzceļa likums” ir novecojis, jo attiecas uz pašlaik lietošanā esošajām platsliežu dzelzceļa līnijām. ĀIPL iesaka atjaunināt „Dzelzceļa likumu”, lai ārvalstu speciālistiem būtu pieejama pamatinformācija, kad viņi gatavojas iesniegt pieteikumus lielu infrastruktūras projektu konkursos.

Mēs iesakām Satiksmes ministrijai šinī jautājumā sadarboties ar Eiropas Komisiju, jo tā ir apstiprinājusi finansējumu lieliem infrastruktūras projektiem Latvijā un varētu būt ieinteresēta palīdzēt šo projektu atbilstīgā īstenošanā. Turklāt ĀIPL norāda, ka Igaunija ir apņēmusies pāriet uz angļu valodu infrastruktūras projektu konkursos jau 2017. gada 3. ceturksnī.

Par panākumiem šinī jomā var spriest, izvērtējot lielu infrastruktūras projektu konkursos iesniegto pieteikumu kvalitāti un to konkursu īpatsvaru, kuri atcelti nepietiekamas ekspertu kvalifikācijas dēļ.

4. Integrēta e-muita

Šis jautājums ir saistīts ar dokumentam “Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020. gadam” nesēn pievienoto 1.4. uzdevumu (jūrniecības sadaļā).

ĀIPL atzīst, ka e-muitas platforma ir izveidota un funkcionē, taču tā nepilda savu uzdevumu pilnībā. Visiem uzņēmumiem, kas nodarbojas ar ostu un tranzīta biznesu, ir pašiem savas IT sistēmas. Taču problemātiski ir tas, ka tās nav integrētas kopējā sistēmā. Šāda integrācija ir būtiska, lai izvairītos no datu dublēšanas un paātrinātu procedūras, tādējādi padarot tās efektīvākas. Pašlaik ir daudz datu, kas pārklājas un attiecībā uz vienu un to pašu kravu jāievada vairākas reizes – tos pieprasa muita, dzelzceļš, ostu uzņēmumi, ostu administrācija utt., bet informācijas apmaiņa starp iesaistītajām personām nenotiek.

ĀIPL norāda, ka Satiksmes ministrija jau kādu laiku veido Starptautiskās kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmu (SKLOIS), taču pagaidām nav sasniegusi galveno mērķi – vienotā sistēmā savienot visas iesaistītās personas.

Tāpēc ĀIPL iesaka Satiksmes ministrijai noteikt konkrētu termiņu, kas nebūtu ilgāks par vienu gadu, kura laikā jāpanāk, lai e-muitas sistēmā būtu pilnīgi integrēti ostu uzņēmumi, dzelzceļš, ostu administrācija un citas iesaistītās personas. Tas ļautu nodrošināt, ka dati par kravām ir jāiesniedz tikai vienu reizi un tranzītkravas Latvijas teritorijā tiek pārvadātas efektīvāk. Tāda sistēma jau pastāv un sekmīgi darbojas citās ES dalībvalstīs, piemēram, Vācijā, ko var uzskatīt par labu integrētas e-muitas sistēmas paraugu.

Par panākumiem šinī jomā var spriest, izvērtējot pozīciju Pasaules Bankas Loģistikas snieguma indeksā, jo īpaši muitas indeksā.

3. Rekomendāciju pamatojums

Kritums pasaules mēroga loģistikas vērtējumā

ĀIPL norāda, ka pēdējos piecos gados Latvijas vērtējums Pasaules Bankas Loģistikas snieguma indeksā ir pazeminājies. Lai gan 2010. gadā Latvija šajā indeksā atradās 37. vietā, pašlaik tā ir vairs tikai 43. vietā (160 valstu vidū). Tajā pašā laikā mēs redzam, ka Igaunija un Lietuva ir uzlabojušas savus loģistikas indeksus un apsteidz Latviju – 2016. gadā Lietuva bija 29. vietā, bet Igaunija – 38. vietā (lai gan pirms pieciem gadiem abas šīs valstis atpalika no Latvijas). Izšķirīgs faktors, kas pazemina Latvijas kopējo vērtējumu, ir zemais muitas efektivitātes un savlaicīguma vērtējums. Tajā laikā, kad Latvija pēc muitas darba vērtējuma atrodas 45. vietā (relatīvs kritums no 40. vietas pirms pieciem gadiem), abas kaimiņvalstis uzrāda ievērojamu progresu, ieņemot 29. vietu (Lietuva) un 28. vietu (Igaunija).

ĀIPL secina, ka Igaunija un Lietuva attīsta savu transporta un loģistikas nozari straujāk nekā Latvija, un tāpēc šo valstu pieredzi var izmantot, lai atrisinātu augstas prioritātes jautājumus transporta un loģistikas nozarē Latvijā.