



2019. gada 30. maijs

FICIL nostāja attiecībā uz transporta nozari

1. Kopsavilkums

Transporta nozares efektivitāte un caurskatāmība un ar to saistītā politika ir galvenie elementi, kas var nodrošināt turpmāko ekonomisko izaugsmi un stabilitāti transporta nozarē. Ārvalstu investoru padome Latvijā (FICIL) atzinīgi vērtē Satiksmes ministrijas uzsāktās iniciatīvas, sākot izstrādāt turpmākus plānus nozares uzlabošanai, lai risinātu problēmas, kas ir aktuālas jau daudzus gadus. Domājot par pašreizējiem un nākamajiem investoriem, ir svarīgi uzsvērt ilgtspējīgu mobilitāti, lai veicinātu ekonomisko izaugsmi un prognozējamību, integrāciju, nepārtrauktību, teritoriālo kohēziju un atvērtību Latvijas transporta tīklā.

Ir nepieciešams turpināt darbu pie caurskatāmas un efektīvas vides veidošanas transporta nozarē Latvijā, vienlaikus ņemot vērā arī iespējas, ko nākotnē pavērs liela mēroga transporta infrastruktūras projekti. FICIL ir identificējusi būtiskus problemātiskos aspektus, kas saistībā ar pašreizējo situāciju transporta nozarē ietekmē uzņēmējdarbības vidi un investīciju klimatu Latvijā, kā arī gaidāmās nākotnes investīcijas saistībā ar liela mēroga transporta infrastruktūras projektiem, kas tiek īstenoti Baltijas valstīs.

Lai pilnveidotu situāciju transporta nozarē, FICIL uzsver nepieciešamību rīkoties šajās jomās:

1. Attiecībā uz pašreizējā transporta tīkla uzlabošanu:

- 1.1. Izvērtēt un izvēlēties transporta nozares uzņēmumiem vispiemērotāko un efektīvāko pārvaldības modeli. Ieviest labas korporatīvās pārvaldības principus, lai uzlabotu efektivitāti, caurskatāmību un konkurētspēju;
- 1.2. Uzlabot pašreizējās infrastruktūras kvalitāti, savienojamību un uzturēšanu;
- 1.3. Īstenot spēkā esošos noteikumus un tiesību aktus ēnu ekonomikas mazināšanai transporta nozarē.

2. Attiecībā uz jaunām investīcijām:

- 2.1. Koncentrēt centienus investīciju piesaistei Latvijas ostām, lidostām, dzelzceļa un ceļu infrastruktūrai;
- 2.2. Popularizēt Latviju kā vispievilcīgāko no Baltijas valstīm, lai izmantotu iespējas, ko rada liela mēroga infrastruktūras projekti ostu un dzelzceļa nozarē;
- 2.3. Veicināt un izmantot modernās tehnoloģijas transporta nozarē, lai darītu Latviju pamanāmu citu kaimiņvalstu vidū.
- 2.4. Izpētīt iespējas uzlabot militāro mobilitāti.

2. Rekomendācijas

Uzmanība vienlaikus jāpievērš diviem aspektiem – nepieciešamie uzlabojumi, lai atbalstītu pašreizējos investorus transporta nozarē, kā arī jaunu ārvalstu investoru piesaiste ar iespējām attīstīt un popularizēt Latviju kā Baltijas valstu transporta tīkla centru.

1. Pašreizējā transporta tīkla stāvokļa uzlabošana Latvijā

1.1. Izvērtēt un izvēlēties transporta nozares uzņēmumiem vispiemērotāko un efektīvāko pārvaldības modeli. Ieviest labas korporatīvās vadības principus

Kā norādīts Valdības deklarācijas¹ 82. punktā, „lielo ostu darbībā piemērosim *OECD* valsts kapitālsabiedrību pārvaldības principus, palielināsim valsts ietekmi lēmumu pieņemšanā un nodrošināsim efektīvāku resursu izmantošanu. Izvērtēsim un reformēsim lielo ostu pārvaldības modeli, kā prioritāro risinājumu paredzot to pārveidošanu par valsts kapitālsabiedrībām”.

Pirms veikt jebkādas reformas, ir rūpīgi jāizvērtē un pienācīgi jāpārbauda visas iespējas, lai atrastu vispiemērotāko pārvaldības modeli transporta nozares uzņēmumiem. Rūpīgi jāizvērtē pārvaldības un uzraudzības modelis daudzos valsts uzņēmumos, kuru daļas pieder privātiem uzņēmumiem. Tas nepieciešams, lai nodrošinātu, ka atbildības jomas un lēmumu pieņemšanas kompetence ir strikti definētas. Ir skaidri jānorāda iestāžu loma šo uzņēmumu pārvaldībā, nedublējot pienākumus. Šīs pārmaiņas var veicināt nozares caurskatāmību un efektivitāti kopumā, tomēr pirms to īstenošanas ir jāveic rūpīga izvērtēšana.

1.2. Pašreizējās infrastruktūras kvalitātes un savienojamības uzlabošana, pašreizējās infrastruktūras uzturēšana

1.2.1. Ceļi

- Ceļu uzturēšanai ir jāpiešķir pietiekami līdzekļi, bet šis finanšu nodrošinājums ir jāplāno ilgtermiņā.

-Pašlaik nav nekādu stimulu, lai **atvieglotu kravu pārvadājumu novirzīšanu** no ceļiem uz citiem infrastruktūras veidiem, piemēram, dzelzceļu. Tas nepieciešams, lai saglabātu ceļu kvalitāti, jo tas nozīmētu, ka remontdarbi būtu jāveic retāk, kas savukārt ļautu samazināt finansējumu.

-Ir jāmaina pieeja, proti, ir vajadzīga proaktīva rīcība, nevis reaģēšana uz sekām. Finansēšanas plāniem jābūt ilgtermiņa plāniem, galveno uzmanību pievēršot daudziem dažādiem finansējuma avotiem un mazāk paļaujoties uz Eiropas Savienības fondiem. Ir vajadzīga tranzīta tarifu pārskatīšana.

1.2.2. Ostas

- **Jāuzlabo ostu pievadceļi**, kas nodrošina atbilstošus savienojumus ar visām ostām.
- Ostu attīstības plāniem jābūt cieši saistītiem ar pilsētu infrastruktūras attīstības plāniem, lai nodrošinātu efektivitāti un koordināciju.
- Jāuzlabo abu Daugavas krastu savienojums Rīgā, lai ierobežotu kravu pārvadājumus caur Rīgas centru.

1.2.3. Dzelzceļš

- Jānodrošina **vispārējs pašreizējās dzelzceļa infrastruktūras kapacitātes pieaugums**. Tas var palielināt kravu pārvadājumu apjomu pa dzelzceļu, kā arī potenciāli mazināt kravas automašīnu pārslodzi uz ceļiem.
- Jāpalielina dzelzceļa reģionālā **konkurētspēja kravu plūsmu nodrošināšanā** un

¹ [Premjerministra Artūra Krišjāņa Karīņa valdība](#)

jāuzlabo situācija attiecībā uz CO₂ izmešu daudzumu, uzlabojot dzelzceļa infrastruktūru, t. i., turpinot ekonomiski pamatotu Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikāciju.

- Jācenšas piesaistīt un noturēt nozīmīgākie dzelzceļa kravu fraktētāji, nosakot vidēja termiņa kravu pārvadājumu likmes (3 –4 gadi) apmaiņā pret garantētu kravu apjomu.

1.2.4. Gaisa satiksme

- Jāturpina attīstīt lidostas infrastruktūru Rīgas lidostā un tās apkārtnē, vienlaikus samazinot ietekmi uz vidi, palielinot lidostas jaudu atbilstoši augošajam pasažieru un kravu pārvadājumu skaitam.
- Jānodrošina atbalsts **Rīgas lidostas turpmākai attīstībai**, ņemot vērā arī „Rail Baltica” projektu un transporta infrastruktūras sasaisti.
- Jānodrošina uzņēmuma *AirBaltic* attīstības plānu **sasaiste un koordinācija** ar Rīgas lidostas attīstības plāniem, lai veicinātu nozares vispārēju izaugsmi Latvijā.

1.2.5. Sabiedriskais transports

- **Jāuzlabo sabiedriskā transporta kvalitāte.** Mobilitātes aptauja Latvijā liecina, ka cilvēki izmanto privātās automašīnas, jo sabiedriskais transports nevar apmierināt viņu prasības komforta un laika patēriņa ziņā. Uzlabojumi sabiedriskajā transportā mazinās reģionālo nevienlīdzību.
- attiecībā uz situāciju Rīgā jāatbalsta valdība, turpinot atklāt korumpētu praksi visās valsts, reģionālajās un vietējās transporta nozares iestādēs. Pārredzama pārvaldība ir svarīga.

1.3. Spēkā esošo tiesību aktu izpilde

- Izmantojot digitalizāciju, ir jāveic rūpīga Latvijā pārvadātās kravas svara kontrole, lai **veicinātu drošus pārvadājumus pa ceļiem**, nebojājot ceļu tīklu, kas projektēts un būvēts ar konkrētiem masas ierobežojumiem, kuri iekļauti spēkā esošajos tiesību aktos.
- Sadarbībā ar Valsts policiju jāveic **efektīva un regulāra kravu svara kontrole**, kas ļautu mazināt ēnu ekonomiku kravu pārvadājumu nozarē un veicinātu godīgu konkurenci.
- Dažas problēmas transporta nozarē ir saasinājušās, jo spēkā esošie tiesību akti netiek pienācīgi ievēroti un kontrolēti, piemēram, attiecībā uz taksometru pakalpojumiem Rīgas lidostā. Spēkā esošie tiesību akti ir pareizi jāpiemēro, vajadzības gadījumā piemērojot soda sankcijas.
- Iepazīšanos ar citu ES dalībvalstu labākās prakses paraugiem var izmantot kā līdzekli, lai uzlabotu sistēmu Latvijā, tostarp izmantojot digitālos līdzekļus, lai pārbaudītu spēkā esošo tiesību aktu piemērošanu un izpildi reālajā laikā.
- Lai turpinātu efektīvu transporta un loģistikas nozares darbību, ir nepieciešams **pilnīgi integrēt ostu, dzelzceļa un citu saistīto struktūru e-muitas sistēmas**, kā arī nepieciešams nodrošināt EDMAS sistēmas ātrāku darbību.

2. **Jaunu investīciju veicināšana transporta nozarē un saistībā ar to**

2.1. Jāpiesaista Latvijā CAPEX/OPEX veida investīcijas

2.1.1. Jānodrošina **valsts stimuli** tiešajām ārvalstu investīcijām saistībā ar transportu.

- Jāveicina inženiertehnisko konsultāciju uzņēmumu ienākšana tirgū saistībā ar gaidāmiem liela mēroga projektēšanas darbiem (uzņēmumu ienākuma nodokļa

atvieglājumi).

- Jāveicina būvniecības pakalpojumu uzņēmumu ienākšana tirgū saistībā ar gaidāmiem infrastruktūras projektiem (vienkāršota vīzu režīma piemērošana ārvalstu darbspēkam).
- Jāpiesaista dzelzceļa ritošā sastāva ražotāji, kas gaidāmajiem operatoriem nodrošina vietēji ražotu sākotnējo aprīkojumu un vietējos tehniskās apkopes pakalpojumus (inkubatoru un akselelatoru programmas).
- Jāveido strukturēta saimniecisko darbību zona pie kravu loģistikas iekārtām (īpašās ekonomiskās zonas paplašināšana, iekļaujot piepilsētas zonas uz austrumiem no Rīgas (Salaspils/Vangaži));

2.1.2. Jāievieš **godīgas un samērīgas iepirkumu procedūras** un jaunu infrastruktūras projektu īstenošanas līgumi – šo procesu pamatā jābūt kvalitātei, nevis zemākajai cenai.

- Iepirkumu procedūras jāveido tā, lai piesaistītu lielāku interesi un veicinātu konkurenci, pievēršot vēl vairāk uzmanības kvalitātes kritērijam, nevis izmaksu kvantitātes kritērijam.
- Liela mēroga infrastruktūras projektu projektēšanas un būvniecības līgumiem jābūt veidotiem tā, lai tajos būtu paredzēti samērīgi un taisnīgi noteikumi attiecībās starp klientu un konsultantu/būvuzņēmēju – šim nolūkam turpmāk būtu jāizmanto citos tirgos uzkrātā pieredze un standartizēti *FIDIC* tipa līgumi (bez daudziem izņēmumiem un papildu nosacījumiem).

2.1.3. Jāizmanto **publiskās un privātās partnerības (PPP) investīciju modeļi**, lai piesaistītu ārvalstu kapitālu.

- Jānodrošina ceļa/dzelzceļa infrastruktūras uzlabošana un uzturēšana + jauna būvniecība (līdzīgi Ķekavas apvedceļa PPP).
- Jānodrošina dzelzceļa infrastruktūras projektu attīstība (Salaspils multimodālā kravu termināļa paplašināšana).
- Jāattīsta *aerotropolis* (urbānā zona ap starptautisko lidostu „Rīga” – pārvadājumi/kravas/logistika + dzīvojamā/darba vide + tradicionālā centra izveide)

2.1.4. Stratēģiski **jāorientējas uz starptautiskiem otrā līmeņa piegādes ķēdes uzņēmumiem**, kas nodrošina vieglās rūpniecības produktus liela mēroga ES ražotājiem:

- auto nozare,
- biomedicīnas/farmācijas nozare,
- lauksaimniecības nozare.

2.1.5. Jānodrošina investīciju stimuli un **aglomerācijas radīta ekonomija viedās loģistikas operācijām**.

- Jāveicina pasākumi pētniecības un attīstības jomā sadarbībā ar RTU/LU.
- Jāatbalsta „dziļo tehnoloģiju” (*deep tech*) jaunuzņēmumi, kas saistīti ar augsto tehnoloģiju pētniecībā balstītām inovācijām loģistikā.
- Jāizveido loģistikas attīstības klastera zonas (Salaspils/Mārupe/Rīgas osta), izmantojot speciālās ekonomiskās zonas stimulus.
- Pilnīgi jāintegre e-muitas sistēma, lai visiem iesaistītajiem būtu viena galvenā sistēma.

2.2. Popularizēt Latviju kā transporta nozares un investīciju centru

2.2.1. Ekonomikas ministrijā jāizstrādā mērķtiecīga stratēģija **transporta nozares atpazīstamībai** (turpināt stiprināt *VIA Latvia* zīmolu).

2.2.2. Jāuzlabo finansiāls **LIAA atbalsts** „Rail Baltica” dzelzceļam, Rīgas lidostai, ostu iestādēm, lai veicinātu dalību starptautiskos transporta pasākumos.

2.2.3. Jāizveido un jāatbalsta **transporta grupa** Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamerā (piesaistot citas līdzīgas starptautiskas organizācijas).

2.2.4. Ārlietu ministrijas veidotajos Latvijas popularizēšanas pasākumos **jāpievērš vairāk uzmanības transporta nozari nākamajā 5–10 gadu periodā** (Latvijas Institūts/DDB).

2.3. Latvija kā transporta nozares pētniecības un attīstības centrs Baltijā; panākt Latvijas atpazīstamību citu Baltijas valstu vidū, uzsverot tehnoloģiju izmantošanu transporta jomā

2.3.1. Aktīvi jāiesaista **Latvijas akadēmiskie ar transporta nozari saistītie institūti** partnerībā ar citu ES dalībvalstu iestādēm (Vācija/Spānija/Francija/Itālija).

2.3.2. **Jāzkopj pētniecības un attīstības kultūra** transporta jomā (jāsadarbojas ar jaunuzņēmumiem/akseleratoriem/investoriem/nozares līderiem).

2.3.3. **Jāizveido transporta nozares biznesa inkubators**, ko finansē no privātā un publiskā kapitāla (Latvijas Loģistikas klastera iesaiste).

2.3.4. Jāizmanto **“Rail Baltica” transporta koridora attīstība** kā iespēja, lai identificētu un definētu Latvijai piemērotas diferencētas pieejas un taktiku visa Baltijas jūras reģiona kontekstā.

2.4. Attīstīt pētniecības iespējas un stratēģijas, lai nodrošinātu ES finansējumu militārajai mobilitātei “Rail Baltica” kontekstā

2.4.1. **Jānosaka finansējuma piešķiršanas un dotāciju procedūras**, lai nodrošinātu ES militārās mobilitātes finansējumu (6,5 miljardi EUR).

2.4.2. Sadarbībā ar Aizsardzības ministriju un Satiksmes ministriju **jāveic priekšizpēte un jāizstrādā uzņēmējdarbības/aizsardzības plāns**.

3. Rekomendāciju pamatojums

Transporta nozarei ir būtiska nozīme visu tautsaimniecības nozaru produktivitātes paaugstināšanā, un tādējādi ieguldījumi transporta infrastruktūrā var nodrošināt ievērojamu atdevi konkurētspējas un efektivitātes palielināšanas ziņā. Kā norāda Satiksmes ministrija², Baltijas jūras reģionā Latvija atpaliek ceļu kvalitātes ziņā, kas savukārt ietekmē starpvalstu loģistikas attīstību, cilvēku un preču mobilitāti Latvijā. Palielinās arī konkurence starp reģiona **ostām**, kas nozīmē, ka Latvijai ir jāklūst atpazīstamai, izmantojot diferencētu pieeju investīciju piesaistei šajā transporta infrastruktūras jomā. Ja pašlaik lielāku kravu apjomu varētu pārvadāt pa **dzelzceļu**, tiktu atviegloti kravu pārvadājumi pa autoceļiem, kas pozitīvi ietekmētu ceļu kvalitāti, vienlaikus uzlabojot dzelzceļa infrastruktūras efektivitāti. Lai gan **gaisa** pārvadājumu nozarē pēdējos gados ir notikušas daudzas pārmaiņas, pastiprināta koordinācija starp aviosabiedrībām un lidostu “Rīga” varētu vēl vairāk palielināt nozares attīstības potenciālu. **Uzlabojot dažādu transporta veidu savienošanas iespējas, uzlabosies pasažieru un kravas mobilitāte gan Latvijā, gan visā reģionā.** Kā liecina Pasaules Bankas dati³, pēdējo gadu laikā Latvijas pozīcija Loģistikas darbības indeksā (*Logistics Performance Index*) ir pazeminājusies. Latvija pašlaik atpaliek no pārējām Baltijas valstīm. Tā kā nākamajā desmitgadē šajā reģionā tiks īstenoti lieli infrastruktūras projekti, katra valsts var sevi popularizēt kā investīciju vides ziņā vispievilcīgāko. Tādi projekti kā “Rail Baltica” piesaista investoru interesi, taču, lemjot

² [Satiksmes ministrijas sagatavotās Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.-2020.gadam](#)

³ [Pasaules Bankas Loģistikas darbības indekss](#)

par to, kur ieguldīt, tiek ņemti vērā daudzi faktori. Spriežot pēc Apkopotā loģistikas indeksa datiem, laikā no 2012. gada līdz 2018. gadam Latvija ierindojusies 55. vietā, savukārt Lietuva – 43. vietā un Igaunija – 36. vietā⁴. Pēdējā laikā Latvijā nav notikušas būtiskas pārmaiņas šajā nozarē, un saistībā ar plānotajiem projektiem Latvijai būtu jāizmanto iespēja pozicionēt sevi kā vislabāk pārskatāmo, efektīvāko un vienotāko transporta nozari reģionā.

⁴ [Apkopotais loģistikas darbības indekss](#)