



Finanšu ministrija

Smilšu iela 1, Rīga, LV-1919, tālr. 67095689, 67095578, fakss 67095503, e-pasts pasts@fm.gov.lv, www.fm.gov.lv

Rīgā

08.03.2017

Nr. 9-01/2150

Uz 01.03.2017

Nr. 221.8/1-35-12/17

Latvijas Republikas Saeimai

Par jauno nodokļu politiku

Finanšu ministrija ir izskatījusi Latvijas Republikas Saeimas deputātu 2017.gada 1.marta vēstuli Nr.221.8/1-35-12/17 par jauno nodokļu politiku un sniedz sekojošu informāciju.

Attiecībā uz 1. un 2. jautājumu informējam, ka Finanšu ministrija pašlaik aktīvi strādā, lai sagatavotu izvērstus un sabalansētus aprēķinus par plānoto nodokļu politikas izmaiņu ietekmi uz valsts kopbudžetu (gan ieņēmumu, gan izdevumu daļā). Šobrīd tiek precizēta sagatavoto priekšlikumu fiskālā ietekme, jo turpinās diskusijas par atsevišķu priekšlikumu ieviešanu un likumdošanas normu piemērošanu. Kopējais fiskālais efekts, kā arī pamatoti aprēķini un pieņēmumi, būs zināmi, noslēdzoties minētajiem procesam, un tiks iestrādāti nodokļu politikas pamatnostādņēs.

Attiecībā uz 3. un 4. jautājumu informējam, ka vienlaikus tiks noteikta ietekme gan uz kopējiem pašvaldību nodokļu ieņēmumiem, gan pašvaldību ieņēmumiem teritoriālā griezumā, optimāli izskatot kompensācijas modeli. Kā viens no būtiskiem uzstādījumiem nodokļu pamatnostādņu kontekstā, ir vidējā termiņā saglabāt pašvaldību budžetu ieņēmumu stabilitāti un prognozējamību, lai tiktu nodrošinātas pašvaldībām iespējas autonomo funkciju īstenošanai un uzņemto saistību izpildei. Līdz ar to diskusijas par konkrētiem risinājumiem, kas attiecas uz pašvaldību ieņēmumu bāzi, būs iespējama pēc darba pie nodokļu pamatnostādņu detalizētas izstrādes.

Vienlaikus informējam, ka Finanšu ministrija ir gatava turpmākai diskusijai ar Latvijas Pašvaldību savienību, lai meklētu optimālāko risinājumu finanšu resursu nodrošināšanai pašvaldībām.

Attiecībā uz 5., 6. un 7. jautājumu informējam, ka darbs saistībā ar priekšlikumiem par veselības aprūpes sistēmas finansējuma uzlabošanu turpinās, taču konkrēts risinājums, kas ļautu noteikt finansējuma apmēru, vēl nav pieņemts.

Attiecībā uz 8. jautājumu informējam, ka finansējums autoceļu tīkla sakārtošanai un uzturēšanai tiek plānots Satiksmes ministrijas budžeta programmā 23.00.00 "Valsts autoceļu fonds". Saskaņā ar likumu "Par valsts budžetu 2017.gadam" un likumu "Par vidējā termiņa budžeta ietvaru 2017., 2018. un 2019.gadam" minētajā programmā 2017., 2018. un 2019.gadam paredzēts finansējums 207 906 964 euro apmērā ik gadu, tajā skaitā apakšprogrammā 23.04.00 "Mērķdotācijas pašvaldību autoceļiem (ielām)" 48 686 999 euro un apakšprogrammā 23.06.00 "Valsts autoceļu pārvaldīšana, uzturēšana un

SANĒMTS
Latvijas Republikas Saeimā

08.03.2017. plkst. 14:00

Nr. 1/77-12/17

atjaunošana” 159 219 965 *euro* ik gadu. Satiksmes ministrijas bāzes izdevumos 2018., 2019. un 2020.gadam izdevumi Valsts autoceļu fonda programmai 2020.gadam ir 207 906 964 *euro*.

Attiecībā uz 9. jautājumu informējam, ka Satiksmes ministrijas budžetā 2017.gadam saskaņā ar likumu “Par valsts budžetu 2017.gadam” un Satiksmes ministrijas bāzes izdevumos 2018., 2019. un 2020.gadam Eiropas Savienības politiku instrumentu līdzfinansēto projektu un pasākumu īstenošanai paredzēts šāds finansējums:

	<i>euro</i>			
	2017.gads	2018.gads	2019.gads	2020.gads
61.10.00 “Kohēzijas fonda (KF) finansētie ierobežotas atlases VAS “Latvijas Valsts ceļi” realizētie projekti (2014-2020)” 6.1.5.specifiskā atbalsta mērķa ”Valsts galveno autoceļu segu pārbūve, nestspējas palielināšana” īstenošanai	26 340 938	17 521 911		
62.11.00 “Eiropas Reģionālās attīstības fonda (ERAF) finansētie ierobežotās atlases VAS “Latvijas Valsts ceļi” realizētie projekti (2014-2020)” 6.3.1.specifiskā atbalsta mērķa ”Palielināt reģionālo mobilitāti, uzlabojot valsts reģionālo autoceļu kvalitāti” īstenošanai	35 504 938	19 653 362	4 638 335	2 805 000
69.07.00 “Mērķa “Eiropas teritoriālā sadarbība” VAS “Latvijas Valsts ceļi” realizētie projekti (2014-2020)” projekta “Uzlabota satiksmes vadība E67 transporta koridorā” īstenošanai	1 223 216	60 895		
Kopā	63 069 092	37 236 168	4 638 335	2 805 000

Attiecībā uz 10. jautājumu informējam, ka gadskārtējā valsts budžeta likumā Satiksmes ministrijas budžeta programmā 23.00.00 "Valsts autoceļu fonds" tiek paredzēts finansējums ceļu uzturēšanai un atjaunošanai, savukārt kārtējā gada sākumā Satiksmes ministrija sadarbībā ar VAS "Latvijas Valsts ceļi" un VAS "Latvijas autoceļu uzturētājs" vienojas par valsts budžeta līdzekļu sadalījumu pa autoceļu veidiem un programmām. Ņemot vērā minēto, detalizētu informāciju par finansējumā sadalījumu pa autoceļu veidiem un veicamajiem darbiem var sniegt Satiksmes ministrija.

Izstrādājot jaunās nodokļu politikas pamatnostādnes, ir notikušas konsultācijas ar vairākām pašmāju un ārvalstu organizācijām, lai rūpīgāk apzinātu un analizētu turpmāko gadu nodokļu pasākumus. Minēto organizāciju pētījumi ir aplūkoti attiecīgajās saitēs:

Latvijas Konkurētspējas Ziņojums 2016: Nodokļu pētījums
<http://certusdomnica.lv/reports/konkuretspejas-zinojums-2016/>

Latvijas nodokļu sistēmas izvērtējums
http://www.fm.gov.lv/files/nodoklupolitika/Latvia%20Tax%20Review%20Draft_EN_LV.pdf

Nodokļu stratēģija 20/20
https://www.makroekonomika.lv/sites/default/files/2017-02/Nodoklu_strategija_20_20_2017.pdf

Uzņēmumu ienākuma nodoklis Latvijā un Igaunijā. Tā ietekme uz uzņēmējdarbību, investīcijām, bezdarba līmeni, nodokļu ieņēmumiem un valsts ekonomisko izaugsmi
http://www.riseba.lv/sites/default/files/inline-files/UIN_book_block_09.02.2017_Cover.pdf

Ar cieņu

Ministre



D.Reizniece-Ozola



Satiksmes ministrija

Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1743, tālr. 67028210, fakss 67217180, e-pasts satiksmes.ministrija@sam.gov.lv, www.sam.gov.lv

Rīgā 08.03.2017. Nr. 01-08/785
uz 02.03.2017. Nr. 622.12/1-87-12/17
06.03.2017. 622.12/1-96-12/17

Saeimas Administrācijai

Par atbilžu sniegšanu uz Saeimas
deputātu jautājumiem

DEPUTĀTU JAUTĀJUMS

Nr. 278 /112

Satiksmes ministrija ir iepazinusies ar Saeimas deputātu 2017.gada 1.marta vēstulē Nr.221.8/1-36-12/17 ietvertu jautājumu Nr.278/J12 par Eiropas standarta sliežu platuma dzelzceļa līnijas "Rail Baltica" ekonomisko pamatojumu un projekta īstenošanas pārraudzību un, pamatojoties uz SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" iesniegto informāciju, saskaņā ar Saeimas kārtības ruļļa 121.panta pirmo daļu sniedz atbildes uz uzdotajiem jautājumiem.

1. "Tas, kas ir viennozīmīgi skaidrs, ka biļetes [dzelzceļa līnijas "Rail Baltica" biļešu cenas] būs konkurētspējīgas."

Lūdzam iesniegt ministrijas rīcībā esošos aprēķinus un izejas datus, kas apliecina šī apgalvojuma pamatotību un patiesumu.

AECOM 2011.gadā veiktajā priekšizpētē pieņemtā maksa bija 0,05 EUR par vienu nobraukto kilometru jeb 35 EUR par biļeti maršrutā Tallina – Varšava. 2014.gada 30.aprīlī noslēgtā līguma „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” (turpmāk – Nacionālā izpēte) ietvaros izmaksu – ieguvumu analīzes mērķis bija aktualizēt sākotnējos datus un aprēķinus.

Pasažieru pārvadājumu Rail Baltica cenas tika noteiktas, pamatojoties uz ES starptautisko autobusu un vilcienu pasažieru pārvadājumu salīdzinošajām tirgus cenām, izmantojot salīdzināšanas metodi (no angļu val. „Benchmarking”). Vidējā tirgus cena par vienu nobraukto kilometru ar autobusu ir 0,05 EUR, turpretim cena par vienu nobraukto kilometru ar vilcienu ir 0,19 EUR, veidojot cenas starpību 0,14 EUR. Rail Baltica cena uz vienu nobraukto kilometru tiek noteikta 0,11 EUR, kas ir pa vidu cenu amplitūdā starp autobusu un vilcienu vidējiem rādītājiem, proti, pārsniedz autobusu pasažieru pārvadājumu vidējo cenu par 0,05 EUR, bet ir zem vilcienu pasažieru pārvadājumu vidējās cenas par 0,08 EUR.

Jāņem vērā, ka dzelzceļa konkurētspēju nosaka ne tikai biļešu cenas, bet arī tādi raksturlielumi kā ātrums, biežums, komforts u.c. faktori kā Rail Baltica potenciālā operatora biznesa modelis dažādiem dzelzceļa līnijas gala lietotāju segmentiem.

Pielikumā Nr.1, Nr.2, Nr.3 un Nr.4 ir norādīti dati, kas izmantoti aprēķinu veikšanai.

SAŅEMTS
Latvijas Republikas Saeimā
08.03.2017. plkst. 15:50
Nr. 1/78 - 12/17

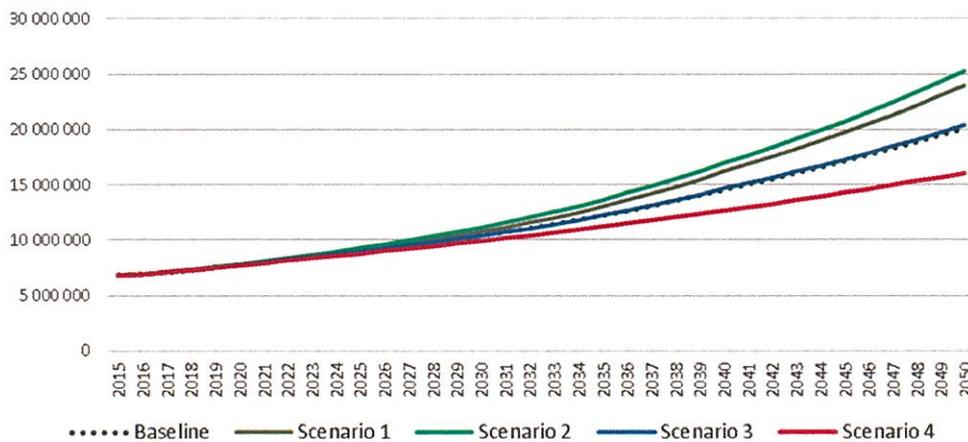
2. “Pasažieru skaits būs 5 miljoni gadā, pārvadāto kravu apjoms būs 13 miljoni tonnu”.

Lūdzam iesniegt ministrijas rīcībā esošos izejas datus un no tiem izrietošos aprēķinus, kas pamato šādus pārvadājumu apjomus.

Nacionālās izpētes izmaksu – ieguvumu analīzes pieeja bija pārskatīt AECOM 2011.gadā veiktās priekšizpētes satiksmes modeļa rezultātus, ņemot vērā aktuālo attīstību (ekonomikā, iedzīvotāju skaitā, pārvadājumu jomā, globāla mēroga tendencēs u.tml.) un izstrādāt satiksmes prognožu modeli Excel vidē. Attiecīgi tika koriģētas AECOM 2011.gadā priekšizpētē veiktās satiksmes prognozes (pamata scenārijs) un tas tika izveidots kā nacionālās izpētes autoru pasažieru un kravu prognožu modeļa pamata scenārijs. Modeļu rezultāti tiks salīdzināti un pielāgoti AS RB Rail veiktajai Izmaksu – ieguvumu analīzei globālajam projektam Rail Baltica.

Atkarībā no scenārija prognozētās kravu plūsmas Rail Baltica dzelzceļa līnijai līdz 2050.gadam var sasniegt kopējo apjomu robežās no 16 līdz 25 miljoniem tonnu gadā, kas ir ekvivalents rādītājs vidējam pieaugumam gadā amplitūdā no 2,4% līdz 3,8%. Pamata scenārijs norāda uz potenciālo vidējo pieaugumu gadā aptuveni 3,1 % apmērā, kopējam kravu apjomam 2050.gadā pārsniedzot 20,1 miljonu tonnu.

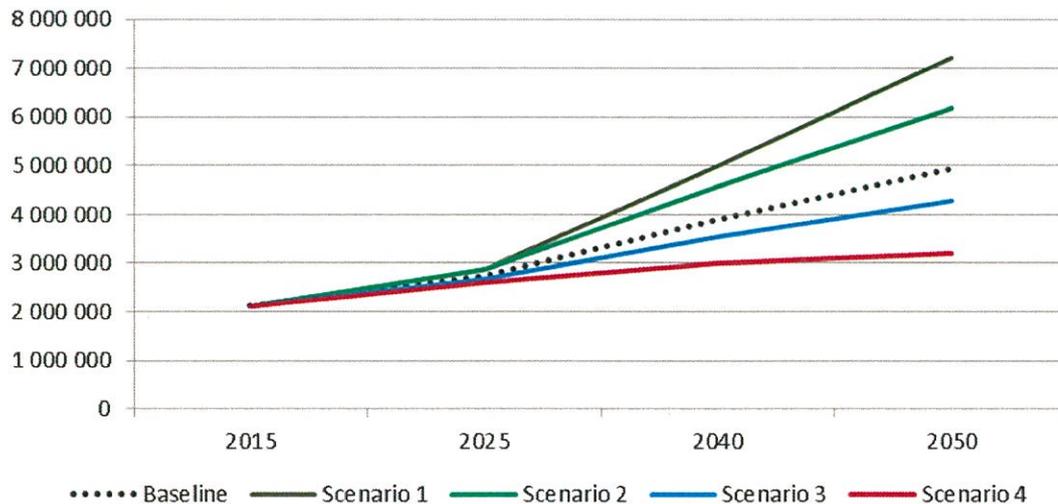
Kopējās kravu plūsmas uz RB sadalījumā pēc scenārijiem, tonnas, 2015. – 2050.g



Kopumā lielāko daļu prognozēto kravu apjomu rada kravu tranzīts caur Latviju ziemeļu-dienvidu vai austrumu-rietumu virzienā un pretēji. Plānots, ka atkarībā no scenārija attiecīgie tranzīta apjomi svārstīsies robežās no 13,9 miljoniem līdz 21,8 miljoniem tonnu 2050.gadā. Savukārt kravu plūsmas Latvijas ārējā tirdzniecībā norāda uz potenciālām 2,1 līdz 3,5 miljoniem tonnu.

Prognozētās pasažieru plūsmas Rail Baltica līnijā atkarībā no scenārija līdz 2050.gadam var sasniegt kopējo apmēru no 3,2 līdz 7,2 miljoniem pasažieru, kas attiecīgi ir pieaugums par vidēji 1,2 % līdz 3,6 % gadā.

Kopējais pasažieru plūsmas apjoms Rail Baltica dzelzceļa līnijā (Latvijā). 2025. – 2050.g., milj. pasažieru



Pielikumā Nr.5 sniegts kopsavilkums par kravu un pasažieru plūsmu prognozēm.

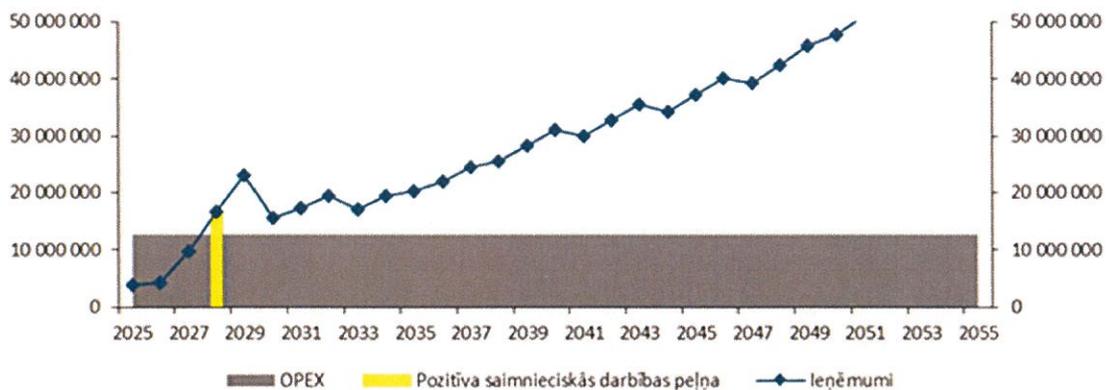
3. “Pēc aprēķiniem, sākot ar 6 gadu, vairs šajā projektā nebūs nepieciešama dotācija no dalībvalsts [Latvijas]”.

Lūdzam iesniegt šos ministrijas aprēķinus, balstoties uz kuriem, ir pausts šis apgalvojums, ka projekta ekspluatācijas izdevumus sestajā ekspluatācijas gadā būs iespējams segt ar ieņēmumiem no dzelzceļa līnijas “Rail Baltica”.

Saskaņā ar Nacionālās izpētes izmaksu - ieguvumu analīzes aprēķiniem infrastruktūras pārvaldītāja ieņēmumi tiks gūti no maksām par infrastruktūras lietošanu, kuru tam maksās pasažieru un kravu operatori. Tā kā pašā projekta sākumā dzelzceļa pārvadājumu tirgus būs salīdzinoši jauns, tiek paredzēts, ka būs nepieciešams dažu gadu laika periods līdz gan operatori, gan infrastruktūras pārvaldītājs kļūs rentabli.

Infrastruktūras pārvaldītāja darbības un uzturēšanas izmaksu kopsavilkums

Infrastruktūras pārvaldītājs



Līdz 2027.gadam infrastruktūras pārvaldītājs darbosies ar nelieliem zaudējumiem, tādēļ projekta darbības uzsākšanai būtu nepieciešams ilgtermiņa finansēšanas līgums ar valsti, lai nodrošinātu naudas līdzekļu nepieciešamību infrastruktūras pārvaldītāja netraucētai darbībai.

Pieņēmumu apkopojums ekspluatācijas izdevumu un ieņēmumu aprēķināšanai

Pieņēmums	Paskaidrojums																												
Ieņēmumi	<p>Ieņēmumi pasažieru un kravu operatoriem</p> <ul style="list-style-type: none"> Tarifu apjoms tika noteikts, pamatojoties uz esošo vietēju un ārzemju pasažieru un kravu pārvadātāju piedāvātajiem tarifiem, izmantojot salīdzināšanas metodi (no angļu val. „Benchmarking”). <table border="1"> <thead> <tr> <th>Pārvadātājs</th> <th>EUR/transpkm</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pasažieru operators</td> <td>0,11</td> </tr> <tr> <td>Kravu operators</td> <td>0,02</td> </tr> <tr> <td>Lidostas savienojuma operators</td> <td>0,22</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> Tiek pieņemts, ka pilnīgais plūsmu potenciāls tiek sasniegts 5 gadu laikā pēc Projekta nodošanas ekspluatācijā (sk. zemāk). <table border="1"> <thead> <tr> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2029</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>40,00%</td> <td>60,00%</td> <td>80,00%</td> <td>90,00%</td> <td>100,00%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Infrastruktūras pārvaldītāja ieņēmumi</p> <ul style="list-style-type: none"> Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES 32. panta 1. punktu „Lai pilnībā segtu infrastruktūras pārvaldītājam radušās izmaksas, ja tirgus situācija to pieļauj, dalībvalsts var piemērot uzcenojumus, pamatojoties uz efektīviem, pārredzamiem un nediskriminējošiem principiem, vienlaikus garantējot optimālu dzelzceļa tirgus segmentu konkurētspēju. Maksas līmenis tomēr nedrīkst lietot infrastruktūru tādiem tirgus segmentiem, kas var segt vismaz tās izmaksas, kuras tieši radušās dzelzceļa pakalpojumu sniegšanas dēļ, kā arī peļņas normu, ko pieļauj tirgus situācija.” Ieņēmumu apjoms tiek aprēķināts pēc principa „what market can pay” jeb cik to pieļauj tirgus situācija, kas tiek balstīts uz pārvadātāju naudas plūsmas atlikumu pēc to darbības izmaksu un atdeves (saskaņā ar salīdzinošo ES operatoru vidējiem rādītājiem – EBIT līmenis 8,09% kravu pārvadātājiem un 11,54% pasažieru pārvadātājiem) segšanas. Gadījumos, ja kravu pārvadātājiem nav pietiekama peļņa infrastruktūras maksājumu veikšanai, tie sedz tikai infrastruktūras tiešās izmaksas, kas pieņemtas 30% līmenī no saimnieciskās darbības izdevumiem. Šobrīd definētajā Rail Baltica projektā nav ielānota reģionālās satiksmes nodrošināšana, tādējādi ieņēmumi no reģionālajiem pasažieru un kravu pārvadātājiem netiek iekļauti IIA. Tiek pieņemts, ka pilnīgais plūsmu potenciāls tiek sasniegts 5 gadu laikā pēc Projekta nodošanas ekspluatācijā (sk. zemāk). <table border="1"> <thead> <tr> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2029</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>40,00%</td> <td>60,00%</td> <td>80,00%</td> <td>90,00%</td> <td>100,00%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Salaspils multimodālā termināļa ieņēmumu pozīcija netiek iekļauta kopējā Projekta ieņēmumu aprēķinā.</p> <p>Bāzes scenārija ieņēmumi</p> <ul style="list-style-type: none"> Ieņēmumi netiek aprēķināti. 	Pārvadātājs	EUR/transpkm	Pasažieru operators	0,11	Kravu operators	0,02	Lidostas savienojuma operators	0,22	2025	2026	2027	2028	2029	40,00%	60,00%	80,00%	90,00%	100,00%	2025	2026	2027	2028	2029	40,00%	60,00%	80,00%	90,00%	100,00%
	Pārvadātājs	EUR/transpkm																											
Pasažieru operators	0,11																												
Kravu operators	0,02																												
Lidostas savienojuma operators	0,22																												
2025	2026	2027	2028	2029																									
40,00%	60,00%	80,00%	90,00%	100,00%																									
2025	2026	2027	2028	2029																									
40,00%	60,00%	80,00%	90,00%	100,00%																									
Darbības izmaksas	<p>Darbības izmaksas ietver visas īstenoto investīciju ekspluatācijas, apgūšanas un uzturēšanas izmaksas, ieskaitot ikdienas un neparedzamās uzturēšanas izmaksas, bet neieskaitot nolietojuma izmaksas, investīciju izmaksas, izmaksas, kas nav nosakāmas naudas izteiksmē, izmaksas, kas saistītas ar aizņēmumiem, un rezervju veidošanas izmaksas.</p> <p>Projekta ietvaros tiek rēķinātas saimnieciskās darbības izmaksas infrastruktūras operatoram (sliežu slīpēšana, balasta papildinājums, trases sablīvēšana, drošības instalācijas, kontakttīklu uzturēšana, apkārtnes uzturēšana, u.c.), kā arī pasažieru un kravu pārvadātāju darbības izmaksas (degviela, darbaspēks, vagonu noma un uzturēšana, lokomotīvu noma un uzturēšana, u.c.). Atsevišķi tiks apskatītas arī lidostas savienojuma šatla darbības izmaksas.</p> <p>Pasažieru un kravu pārvadātāju operatoru izmaksas</p> <ul style="list-style-type: none"> Darbības izmaksu aprēķins veikts, pamatojoties uz salīdzinošo ES operatoru vidējiem rādītājiem. <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kravu pārvadātājs</th> <th>Vienība</th> <th>Vērtība, EUR</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ar pārvadājumu distanci saistītās izmaksas</td> <td>EUR/transpkm</td> <td>3,44</td> </tr> <tr> <td>Ar pārvadājumu laiku saistītās izmaksas</td> <td>EUR/h</td> <td>521,57</td> </tr> <tr> <th>Pasažieru pārvadātājs</th> <th>Vienība</th> <th>Vērtība, EUR</th> </tr> <tr> <td>Fiksētās viena pārvadājuma izmaksas</td> <td>EUR/brauciens</td> <td>243,82</td> </tr> <tr> <td>Ar pārvadājumu distanci saistītās izmaksas</td> <td>EUR/transpkm</td> <td>7,89</td> </tr> <tr> <td>Ar pārvadājumu laiku saistītās izmaksas</td> <td>EUR/h</td> <td>783,06</td> </tr> </tbody> </table>	Kravu pārvadātājs	Vienība	Vērtība, EUR	Ar pārvadājumu distanci saistītās izmaksas	EUR/transpkm	3,44	Ar pārvadājumu laiku saistītās izmaksas	EUR/h	521,57	Pasažieru pārvadātājs	Vienība	Vērtība, EUR	Fiksētās viena pārvadājuma izmaksas	EUR/brauciens	243,82	Ar pārvadājumu distanci saistītās izmaksas	EUR/transpkm	7,89	Ar pārvadājumu laiku saistītās izmaksas	EUR/h	783,06							
Kravu pārvadātājs	Vienība	Vērtība, EUR																											
Ar pārvadājumu distanci saistītās izmaksas	EUR/transpkm	3,44																											
Ar pārvadājumu laiku saistītās izmaksas	EUR/h	521,57																											
Pasažieru pārvadātājs	Vienība	Vērtība, EUR																											
Fiksētās viena pārvadājuma izmaksas	EUR/brauciens	243,82																											
Ar pārvadājumu distanci saistītās izmaksas	EUR/transpkm	7,89																											
Ar pārvadājumu laiku saistītās izmaksas	EUR/h	783,06																											

Infrastrukturās pārvaldītāja izmaksas	
<ul style="list-style-type: none"> Darbības izmaksu aprēķins veikts, pamatojoties uz Igaunijas Rail Baltica nacionālās izpētes projekta rezultātā iegūtajiem rādītājiem. Minimālā infrastruktūras maksa tiek noteikta kā 20% no pasažieru un kravu operatoru kopējām darbības izmaksām. Infrastrukturās pārvaldītāja krājumu proporcija no kopējā apgrozījuma tiek aprēķināta, izmantojot salīdzināšanas metodi (no angļu val. „Benchmarking”) ar vietējo un ārvalstu infrastruktūras pārvaldītāju rādītājiem. Administrācijas izmaksas noteiktas proporcionāli apgrozījumam (pieņemot to 2% līmeni) 	
Pārvadātājs	EUR/trases km gadā
Balasts un sliežu slīpēšana	2 428
Drenāžas struktūras	1 943
Trokšņu sienas	883
Tilti	2 737
Ceļš	15 055
Elektriskās vilces aprīkojums	8 035
Drošības un signalizācijas iekārtas	20 044
Ēkas, platformas, rampas	706
KOPĀ	51 832
Atjaunošanas izmaksas	
<ul style="list-style-type: none"> Atjaunošanas izmaksas ir investīcijas, ko nepieciešams veikt atjaunojamajās dzelzceļa trases daļās ik pēc 25 gadiem pēc to nodošanas ekspluatācijā. Atjaunošanas investīciju aplēses veiktas, pamatojoties uz Igaunijas Rail Baltica nacionālās izpētes projekta rezultātā iegūtajiem rādītājiem. 	
Salaspils multimodālā termināļa darbības izmaksu pozīcija netiek iekļauta kopējā Projekta darbības izmaksu aprēķinā.	
Bāzes scenārija izmaksas	
<ul style="list-style-type: none"> Tiek rēķinātas darbības izmaksas lidostas 1520 savienojumam. 	

Infrastrukturās pārvaldītāja pirmo darbības gadu peļņas un zaudējumu aprēķins¹

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ieņēmumi						
Pasažieru operatora infrastruktūras maksa	3 832 697	4 168 808	9 791 917	16 613 373	22 988 283	15 601 773
Kravu operatoru infrastruktūras maksa	1 873 777	2 055 261	7 605 525	12 146 532	14 502 250	7 573 118
Ražošanas izmaksas						
Balasts un sliežu slīpēšana	12 775 655	12 775 655	12 775 655	12 775 655	12 775 655	12 775 655
Drenāžas struktūras	598 519	598 519	598 519	598 519	598 519	598 519
Trokšņu sienas	478 815	478 815	478 815	478 815	478 815	478 815
Tilti	217 643	217 643	217 643	217 643	217 643	217 643
Ceļš	674 694	674 694	674 694	674 694	674 694	674 694
Elektriskās vilces aprīkojums	3 710 816	3 710 816	3 710 816	3 710 816	3 710 816	3 710 816
Drošības un signalizācijas iekārtas	1 980 553	1 980 553	1 980 553	1 980 553	1 980 553	1 980 553
Ēkas, platformas, rampas	4 940 500	4 940 500	4 940 500	4 940 500	4 940 500	4 940 500
Bruto peļņa						
	174 115	174 115	174 115	174 115	174 115	174 115
Nolietojums						
	(8 942 959)	(8 606 847)	(2 983 738)	3 837 718	10 212 628	2 826 118
Nolietojums						
Valsts līdzfinansējuma nolietojums	-	-	-	-	-	-
	(14 792 592)	(14 792 592)	(14 792 592)	(14 792 592)	(14 792 592)	(14 792 592)
ES naudas nolietojums	(37 867 231)	(37 867 231)	(37 867 231)	(37 867 231)	(37 867 231)	(37 867 231)
Pamatlīdzekļu nolietojums	(37 867 231)	(37 867 231)	(37 867 231)	(37 867 231)	(37 867 231)	(37 867 231)
	52 659 823	52 659 823	52 659 823	52 659 823	52 659 823	52 659 823

¹ Valsts subsīdija rēķināta uz naudas plūsmas nevis PZA bāzes, tāpēc ir neliela peļņa/zaudējumi infrastruktūras pārvaldītājam pirmajos 3 gados

Administrācijas izmaksas	191 635	208 440	489 596	830 669	1 149 414	780 089
Darba samaksa un VSAOI	114 981	125 064	293 758	498 401	689 648	468 053
Citas administrācijas izmaksas	76 654	83 376	195 838	332 267	459 766	312 035
Valsts subsīdija	10 836 762	9 008 646	2 690 762	-	-	-
Finanšu ieņēmumi	-	-	-	-	-	-
Pārējie % ieņēmumi	-	-	-	-	-	-
Finanšu izmaksas	-	-	-	-	-	-
% maksājumi un tamlīdzīgas izmaksas	-	-	-	-	-	-
Peļņa pirms nodokļiem	1 702 168	193 358	(782 572)	3 007 049	9 063 214	2 046 030
Uzņēmuma ienākuma nodoklis	255 325	29 004	-	451 057	1 359 482	306 904
Pārskata perioda peļņa	1 446 843	164 355	(782 572)	2 555 992	7 703 732	1 739 125

4. Kāds ir kopējais dotāciju apjoms, kuru būs nepieciešams nodrošināt projekta dalībvalstij Latvijai, lai nodrošinātu projekta dzīvotspēju līdz brīdim, kad tā darbība kļūs rentabla? Lūdzu pievienojiet šos savus aprēķinus.

Nemot vērā augstāk apkopoto informāciju, aprēķinātais valsts subsīdiju apjoms pirmajos trīs gados būtu 22 milj. EUR.

5. “Rūpīgi iepazīstoties ar visu šo informāciju [kas ir Satiksmes ministrijas rīcībā] ... es varu tiešām skaidri apliecināt par to, ka pie šāda Eiropas Savienības līdzfinansējuma šis projekts ir ekonomiski pamatots.”

Lūdzu iesniedziet informāciju, kas apliecina augstākminēto ministrijas amatpersonas apgalvojuma pamatotību.

Izmaksu – ieguvumu analīze tika veikta saskaņā ar ES 2014.gadā publicētajām vadlīnijām izmaksu un ieguvumu ekonomiskās analīzes veidošanai. Papildus finanšu analīzei tika veikta sociālekonomiskā analīze, kuras mērķis ir, veicot fiskālās un ārējo faktoru korekcijas, papildināt Rail Baltica projekta izvēlēto alternatīvu sagatavotās naudas plūsmas ar sociālekonomiskajiem faktoriem, kas ietekmē projekta naudas plūsmas pozīcijas, un veikt rādītāju aprēķinus.

Projekta īstenošanas rezultātā prognozējamas izmaiņas transporta nozarē, kas ietekmētu ne tikai projektā iesaistītās puses, bet arī ar projekta īstenošanu nesaistītās puses jeb sabiedrību kopumā. Ārējo faktoru ietekme var būt gan pozitīva (jaunu darba vietu radīšana, ietaupītais laiks ceļā, gaisa piesārņojuma samazināšanās), gan arī negatīva (īpašuma pārdale, būvniecības procesa sagādātās neērtības apkārtnes iedzīvotājiem u.c.). Sociālekonomiskie ieguvumi un zaudējumi atspoguļoti monetārā izteiksmē, lai izmaksu – ieguvumu analīzes rezultātā būtu iespējams izvērtēt projekta izmaksu efektivitāti jeb ieguvumu un izmaksu proporcionālo attiecību.

Aprēķinos iekļautās ārējo faktoru korekcijas: ieguvumi tautsaimniecībai no veiktajām investīcijām dzelzceļa infrastruktūrā; jaunu darba vietu radīšana; ieguvumi no iedzīvotāju ienākuma nodokļa pieauguma; Starptautiskās lidostas „Rīga” sasniedzamības uzlabošanās; pasažieru ietaupītais laiks un izmaksas; ceļu satiksmes negadījumu radīto izmaksu samazināšanās; gaisa piesārņojuma samazināšanās; ietekme uz klimata pārmaiņām; trokšņa samazināšanās; ieguvumi no darbības tūrisma nozarei u.c.

Pēc veiktajiem aprēķiniem lielākie projekta sociālekonomiskie ieguvumi rodas no kravu un pasažieru laika ietaupījuma, gaisa piesārņojuma samazinājuma, kā arī projekta

ietekmes uz IKP un uzņēmējdarbības ieguvumiem. Pie sociālās diskonta likmes 5% ekonomiskā ienesīguma vērtība ir aprēķināta robežās atkarībā no scenārija 6,85% - 9,12%, kas apliecina, ka Rail Baltica projekts ir sociālekonomiski pamatots.

Vienlaikus Satiksmes ministrija lūdz ņemt vērā, ka šobrīd pēc kopuzņēmuma "RB Rail" pasūtījuma norisinās darbs pie Eiropas platuma sliežu dzelzceļa līnijas "Rail Baltica" izmaksu un ieguvumu analīzes, kuras rezultātus paredzēts prezentēt š.g. aprīļa beigās.

Vēlos informēt, ka 2017.gada 9.martā piedalīšos iepriekš plānotā konferencē Jelgavā, līdz ar to nevarēšu ierasties sniegt atbildi mutvārdos.

- Pielikumā:
1. Pielikums Nr.1 "Starptautisko dzelzceļa pasažieru pārvadātāju salīdzinošās tirgus cenas, ES" uz 1 lpp.
 2. Pielikums Nr.2 "Starptautisko autobusu pasažieru pārvadātāju salīdzinošās tirgus cenas, ES" uz 1 lpp.
 3. Pielikums Nr.3 "Lidostas savienojuma pasažieru pārvadātāju salīdzinošās tirgus cenas, ES" uz 1 lpp.
 4. Pielikums Nr.4 "Eiropas ātrvilcienu salīdzinājums" uz 5 lpp.
 5. Pielikums Nr.5 "Kopsavilkums par kravu un pasažieru plūsmu prognozēm" uz 121 lpp.

Satiksmes ministrs



U.Augulis

Starptautisko dzelzceļa pasažieru pārvadātāju salīdzinošās tirgus cenas, ES

Nr.p.k.	Maršruts	Pārvadātājs/ vilciens	Bijetes cena ekonomiskajā klasē, EUR	Cena par km, EUR v/km
1	Helsinki-Sanktpēterburga	Allegro	84,00	0,20
2	Varšava-Berlīne	DB	65,00	0,11
3	Kopenhāgena-Stokholma	SJ	60,00	0,10
4	Londona-Parīze	Eurostar	125,00	0,25
5	Minhene-Vīne	Railjet	69,00	0,15
6	Parīze-Barselona	TGV	153,00	0,14
7	Parīze-Amsterdama	Thalys	90,00	0,18
8	Frankfurte-Parīze	TGV	81,00	0,14
9	Frankfurte-Bāzele	DB	85,00	0,26
10	Brisele-Amsterdama	Thalys	69,00	0,33
11	Barselona-Tulūza	Renfe	79,00	0,21
		Vidēji	87,27	0,19

Starptautisko autobusu pasažieru pārvadātāju salīdzinošās tirgus cenas, ES

Nr.p.k.	Maršruts	Pārvadātājs/ autobuss	Bijetes cena ekonomiskajā klasē, EUR	Cena par km, EUR/vkm
1	Helsinki-Sanktpēterburga	Lux Express	25,00	0,06
2	Varšava-Berlīne	Simple Express	18,00	0,03
3	Varšava-Berlīne	Ecolines	19,00	0,03
4	Kopenhāgena-Stokholma	Swebus	59,18	0,09
5	Londona-Parīze	National Express	20,00	0,04
6	Londona-Parīze	MegaBus	15,00	0,03
7	Minhene-Vīne	Flixbus	19,00	0,04
8	Minhene-Vīne	Eurolines	29,00	0,07
9	Parīze-Barselona	ALSA	56,00	0,05
10	Parīze-Barselona	Eurolines	31,00	0,03
11	Parīze-Amsterdama	iDBUS	19,00	0,04
12	Parīze-Amsterdama	Eurolines	9,00	0,02
13	Frankfurte-Parīze	Meinfernbus	25,00	0,04
14	Frankfurte-Parīze	Eurolines	27,00	0,05
15	Frankfurte-Bāzele	Flixbus	15,00	0,05
16	Frankfurte-Bāzele	Fernbus	15,00	0,05
17	Briese-Amsterdama	iDBUS	15,00	0,07
18	Briese-Amsterdama	Eurolines	9,00	0,04
19	Barselona-Tulūza	iDBUS	19,00	0,05
20	Barselona-Tulūza	Eurolines	19,00	0,05
Vidēji			23,16	0,05

Lidostas savienojuma pasažieru pārvadātāju salīdzinošās tirgus cenas, ES

N.p.k.	Lidosta	Bijetes cena, EUR	Cena par km, EUR/km
1	Getvika	18,90	0,43
2	Stansteda	41,60	0,69
3	Hītrova	26,50	0,66
4	Šīphole	4,00	0,22
5	Brisele	10,30	0,86
6	Vīne	12,00	0,61
7	Stokholma-Arlanda	28,10	0,76
8	Varšava	1,10	0,13
	Vidēji	17,81	0,55

Eiropas ātrvilcienu salīdzinājums

Maršruts	Pārvadātājs	km	Laiks ceļā, stundas	Efektīvais ātrums, km/h	Maksimālais ātrums, km/h	Pieturu skaits starp galamērķiem	Vidēji km starp pieturām	Braucienų skaits dienā	Bijetes cena ekonomiskajā klasē, EUR	Foto
Varšava-Berlīne ¹	Deutsche Bahn viens no biznesa virzieniem ir pasažieru parvadājumi Vācijas teritorijā, kā arī ārpus tās, t.sk. sadarbībā ar Polijas pārvadātāju PLK maršrutā no Varšavas uz Berlīni.	570	5:28	104	200	18	32	4	65	
Frankfurte-Bāzele ²	ICE (InterCity Express) ātrvilciens savieno lielākā Vācijas pilsētas. Ar līdz pat 300 km/h ātrumu šis pārvietošanās veids ir ātrākais, kas ļauj ceļot starp Ķelni, Hamburgu un Berlīni. ICE veic starptautiskos pārvadājumus Dānijā, Nīderlandē, Beļģijā, Francijā, Šveicē un Austrijā.	331	2:56	113	300	5	66	5	85	

¹ <http://www.bahn.com/>

² <http://www.eurail.com/trains-europe/high-speed-trains/ice>

Maršruts	Pārvadātājs	km	Laiks ceļā, stundas	Efektīvais ātrums, km/h	Maksimālais ātrums, km/h	Pieturu skaits starp galamērķiem	Vidēji km starp pieturām	Braucienu skaits dienā	Bijetes cena ekonomiskajā klasē, EUR	Foto
Kopenhāgena-Stokholma ³	SJ ātrvilciens pazīstams ar augstas kvalitātes apkalpošanas servisu un zemu trokšņu līmeni. Norādītajā maršrutā biepiešama 1 pārsēšanās 26 min. transfēra laiks, ko apkalpo reģionālais vilciens, kas pār tiltu savieno Zviedriju un Dāniju.	600	5:15	114	200	14	43	4	60	
Helsinki-Sanktpēterburga ⁴	Allegro ir viens no modernākajiem ātrgaitas vilcieniem, kas sniedz iespēju ātri un par izdevīgu cenu nokļūt Sanktpēterburgā.	415	3:36	115	220	6	69	4	84	

³ <http://www.sj.se/start/startpage/index.form?l=en>

⁴ <https://www.russiantrains.com>

Maršruts	Pārvadātājs	km	Laiks ceļā, stundas	Efektīvais ātrums, km/h	Maksimālais ātrums, km/h	Pieturu skaits starp galamērķiem	Vidēji km starp pieturām	Braucienu skaits dienā	Bijetes cena ekonomiskajā klasē, EUR	Foto
Londona-Parīze ⁵	Eurostar ir ātrgaitas vilciens, kas savieno Lielbritāniju ar kontinentālo Eiropu. Šis unikālais ātrgaitas vilciens ir viens no ātrākajiem Eiropā.	495	2:15	220	300	-	-	18	125	
Minhene-Vīne ⁶	Railjet vilcieni ir vieni no modernākajiem ātrgaitas vilcieniem Eiropā, kas galvenokārt kursē Austrijā ar starpsavienojumiem uz Vācijas un Ungāriju.	458	3:56	117	230	3	153	4	69	

⁵ <http://www.eurostar.com/rw-en/book/train/outbound-train>

⁶ <http://reiseauskunft.bahn.de>

Maršruts	Pārvadātājs	km	Laiks ceļā, stundas	Efektīvais ātrums, km/h	Maksimālais ātrums, km/h	Pieturu skaits starp galamērķiem	Vidēji km starp pieturām	Braucienu skaits dienā	Bijetes cena ekonomiskajā klasē, EUR	Foto
Parīze-Barselona ⁷	Šis vilciens kursē caur Franciju, Vāciju, Luksemburgu un Šveici, piedāvājot augsta klases komforta līmeni	1100	6:25	171	300	6	183	4	153	
Frankfurte-Parīze ⁸		592	3:50	155	300	4	148	4	81	

⁷ <http://www.sncf.com/fr/trains/tgv>

⁸ <http://www.sncf.com/en/trains/tgv-germany>

Maršruts	Pārvadātājs	km	Laiks ceļā, stundas	Efektīvais ātrums, km/h	Maksimālais ātrums, km/h	Pieturu skaits starp galamērķiem	Vidēji km starp pieturām	Braucienu skaits dienā	Bijetes cena ekonomiskajā klasē, EUR	Foto
Barselona-Tulūza ⁹	Renfe ir Spānijas valsts uzņēmums, kas darbojas pasažieru un kravu pārvadājumu jomā Spānijā un Francijā.	380	3:16	116	300	4	95	3	79	
Parīze-Amsterdama ¹⁰	Thalys savieno lielākās pilsētas Francijā, Beļģijā, Luksemburgā, un Nīderlandē un Vācijā.	514	3:18	154	300	4	129	12	90	

⁹ <http://www.renfe.com/>

¹⁰ <https://www.thalys.com/fr/en/>



Līdzfinansējusi Eiropas Savienība
Eiropas Transporta tīkls (TEN-T)

**Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas
Rail Baltica Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un
ietekmes uz vidi novērtējums
ID Nr. SAM 2012/12 TEN-T**

**KOPSAVILKUMS PAR PASAŽIERU UN
KRAVU PLŪSMU PROGNOZĒM**

Pasūtītājs:

LR Satiksmes ministrija
Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1743

Izpildītājs:

Pilnsabiedrība „RB Latvija”
Maskavas iela 240 - 3, Rīga, LV- 1063

2015

Saturs

1.	Ievads	5
1.1.	Projekta apraksts	5
1.2.	Projekta mērķi	5
1.3.	Makroekonomiskā situācija Baltijas valstīs	5
1.3.1.	Latvijas transporta nozare	6
1.3.1.1.	Autoceļu pārvadājumu nozare	6
1.3.1.2.	Dzelzceļa pārvadājumu nozare	7
1.3.2.	Lietuvas transporta nozare	9
1.3.2.1.	Ceļu pārvadājumu nozare	9
1.3.2.2.	Dzelzceļa pārvadājumu nozare	11
1.3.3.	Igaunijas transporta nozare	13
1.3.3.1.	Ceļu pārvadājumu nozare	13
1.3.3.2.	Dzelzceļa pārvadājumu nozare	14
1.4.	Transporta un loģistikas nozares jaunākās attīstības tendences	16
1.4.1.	Intermodālo pakalpojumu attīstība kravu pārvadājumiem ES28 valstīs	16
1.4.2.	Ziemeļu - Dienvidu kravas un pasažieru plūsmas	17
1.4.3.	Kravu satiksmes intensitāte Baltijas valstīs	20
1.4.4.	Sabiedriskā transporta sistēmas attīstība	25
1.5.	Aviācijas nozares attīstība Baltijas valstīs	25
1.5.1.	Aviācijas nozares attīstība Rail Baltica pasažieru centrālās apkalpes zonā	25
1.5.2.	PAZ galvenās lidostas	26
1.5.3.	Galveno CAZ lidostu savienotība	28
1.5.4.	Pasažieru pārvadājumi PAZ galveno lidostu ietvaros	30
1.5.5.	Rīgas lidostas attīstība – tranzītmegzls Baltijā	31
1.5.6.	Starptautiskās lidostas „Rīga” attīstība – garo distanču lidojumu megzls Baltijas valstīs – nākotnes potenciāls?	34
1.5.7.	Starptautiskās lidostas „Rīga” attīstība un industriālā attīstība	35
1.5.8.	Starptautiskās lidostas „Rīga” potenciāls garo distanču lidojumu tirgus segmentā	36
2.	Modelēšanas metodoloģija	39
2.1.	Ievads un AECOM pieejas tehniskais pārskats	39
2.1.1.	Ievads	39
2.1.2.	AECOM kravu plūsmas modelis	40
2.1.3.	AECOM pasažieru plūsmas modelis	41
2.1.4.	Analīzes pieeja	42
2.1.5.	Izpētes ģeogrāfiskā aptvēruma definējums	42
2.1.5.1.	Kravu plūsmas apkalpes zona	42
2.1.5.2.	Pasažieru plūsmas apkalpes zona	43
2.1.6.	Kravu plūsmas prognožu metodoloģija	47
2.1.6.1.	Potenciālie kravu apjomi (pieprasījuma attiecināšana)	47
2.1.6.2.	Modelēšana un prognozēšanas pieeja	47
2.1.6.3.	Kravu un satiksmes prognozes	48
2.1.7.	Pasažieru plūsmas prognožu metodoloģija	50
2.1.7.1.	Potenciālie pasažieru apjomi (pieprasījuma attiecināšana)	50
2.1.7.2.	Modelēšana un prognozēšanas pieeja	51
2.1.7.3.	Pasažieru satiksmes plūsmas prognoze	52
2.1.7.4.	Papildus priekšizpēte pilsētas dzelzceļa savienojumam starp pieturām Rīga Centrālā un Lidosta Rīga 53	
2.1.8.	Scenāriju metodoloģija	53
2.1.8.1.	Scenāriju tehnika	53
2.2.	Izmaksu-ieguvumu analīzes izstrādē izmantojamās metodes	55
2.2.1.	Projekta alternatīvu analīzes metodoloģija	55
2.2.2.	Projekta finanšu un sociālekonomiskās analīzes metodoloģija	55

2.2.3.	Projekta risku un jutīguma analīzes metodoloģija	55
3.	Pieprasījuma plānošana	56
3.1.	Tirgus novērtējums un nozaru attīstības tendences	56
3.1.1.	Biznesa globalizācija	56
3.1.2.	Ekonomiskā izaugsme	57
3.1.2.1.	Globālā ekonomikas attīstība	57
3.1.2.2.	Ekonomikas attīstība ES un NVS valstīs	59
3.1.2.3.	Ekonomiskā attīstība Rail Baltica apkalpes zonas valstīs	59
3.1.2.4.	Baltijas valstu konkurētspēja	62
3.1.3.	Iedzīvotāji un demogrāfija	63
3.1.3.1.	Iedzīvotāju skaits Eiropas Savienībā	63
3.1.3.2.	Iedzīvotāju skaits Rail Baltica apkalpes zonā	64
3.1.4.	Urbanizācija, mobilitāte un transporta veidu dalījums	66
3.1.4.1.	Urbanizācijas tendences Rail Baltica apkalpes zonā	66
3.1.4.2.	Mobilitātes pieprasījums	66
3.1.4.3.	Sadalījums starp transporta veidiem	68
3.1.5.	Tūrisma attīstība	69
3.1.6.	Ārējās tirdzniecības attīstība apkalpes zonā	70
3.2.	Makroekonomisko scenāriju un tajos izmantojamo pieņēmumu definēšana	77
3.3.	Attīstības scenāriji	79
3.3.1.	Kravu un pasažieru plūsmu ietekmējošo faktoru kopsavilkums	79
3.3.2.	Pieejas apraksts	82
3.3.3.	Scenārijs 1 – „Ilgtspējīgi ieradumi globāli integrētā pasaulē”	84
3.3.4.	Scenārijs 2 – „Patēriņa pieaugums globalizētā ekonomikā”	86
3.3.5.	Scenārijs 3 – „Atbildība par ilgtspēju lokālā ekonomikā”	88
3.3.6.	Scenārijs 4 – „Nevienlīdzīga sacensība par resursiem izolētā ekonomikā”	91
3.4.	Kravu plūsmas prognozes	92
3.4.1.	Pamata scenārijs	96
3.4.2.	1.scenārijs – Ilgtspējīgi ieradumi globāli integrētā pasaulē	98
3.4.3.	2.scenārijs – Resursu izšķērdēšana ekonomiskā progresā vārdā	99
3.4.4.	3.scenārijs – Atbildība par ilgtspēju lokālā ekonomikā	100
3.4.5.	4.scenārijs – Nevienlīdzīga sacensība par resursiem izolētā ekonomikā	102
3.5.	Pasažieru plūsmas prognozes	103
3.5.1.	Pamata scenārijs	106
3.5.2.	Scenārijs 1	107
3.5.3.	Scenārijs 2	108
3.5.4.	Scenārijs 3	109
3.5.5.	Scenārijs 4	110
3.5.6.	Rail Baltica dzelzceļa transporta īpatsvars (modal share) kopējos pasažieru pārvadājumos	110
3.6.	Lidostas shuttle vilciena apkalpes zonas izpēte	111
3.6.1.	Shuttle vilciena pieturvietas	111
3.6.2.	Pasažieru plūsmas potenciāla analīze	112
3.6.3.	Sabiedriskā transporta pieejamība	113
3.6.4.	Interesu objekti un nākotnes attīstība	115
3.7.	Lidostas savienojuma plūsmas prognozes	117
3.7.1.	Variants 1 – Lidostas shuttle vilciens	117
3.7.2.	Variants 2 – Lidostas ekspresvilciens	118
3.8.	Darbības modelis	119
3.8.1.	Rail Baltica pakalpojumi	119
3.8.2.	Rail Baltica satiksmes organizācija	119

SAĪSINĀJUMI UN TERMINI

- AS – Akciju sabiedrība
- BPV – Bruto pievienotā vērtība
- CEF – Eiropas Infrastruktūras Savienošanas Iniciatīvas (no angļu val. „Connecting Europe Facility”)
- CSDD – Ceļu satiksmes drošības direkcija
- CSN – Ceļu satiksmes negadījums
- DCF – Discounted Cash Flow
- EK – Eiropas Komisija
- ENPV – Economic Net Present Value
- ES – Eiropas Savienība
- EUR – Euro
- FM – Finanšu ministrija
- FNPVc – Financial Net Present Value of the Investment
- FNPV_k – Financial Net Present Value of the Capital
- FRRc – Financial Rate of Return of the Investment
- FRR_k – Financial Rate of Return on National Capital
- H – Stunda
- HoReCa – Viesnīcu, restorānu un sabiedriskās ēdināšanas nozare (no angļu val. „Hotel/Restaurant/Café”)
- IIA – Izmaksu – ieguvumu analīze
- IKP – Iekšzemes kopprodukts
- IVN – Ietekmes uz vidi novērtējums
- km – Kilometrs
- LDz – Valsts akciju sabiedrība „Latvijas dzelzceļš”
- LVC – Latvijas Valsts ceļi
- Milj. – Miljons
- Miljard. – Miljards
- NPV – Net Present Value
- OPEX – Darbības izdevumi (no angļu val. „Operating Expense”)
- Pkm – Pasažierkilometrs
- Projekts – Rail Baltica
- RTU – Rīgas Tehniskā universitāte
- SIA – Sabiedrība ar ierobežotu atbildību
- SM – Satiksmes ministrija
- T – Tonna
- T.i. – Tas ir
- T.sk. – Tajā skaitā
- TEN-T – Eiropas transporta tīkls (no angļu val. „Trans-European Transport Networks”)
- Transpkm. – Transportvienības kilometrs
- Tūkst. – Tūkstotis
- VAS – Valsts akciju sabiedrība

1. Ievads

1.1. Projekta apraksts

Rail Baltica ir dzelzceļa infrastruktūras projekts, kura ietvaros tiek paredzēta Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas izbūve. Rail Baltica ir viens no TEN-T prioritārajiem projektiem (Nr. 27), kura mērķis ir veicināt Eiropas integrāciju un attīstību.

Rail Baltica dzelzceļa līnija paredzēta kā elektrificēta divceļu līnija gan pasažieru, gan kravas vilcienu kombinētai satiksmei. Rīgas pilsētā un starptautiskajā lidostā „Rīga” ir paredzēts izbūvēt Rail Baltica starptautisko vilcienu pasažieru termināli, bet Salaspilī (Saulkalne) – multimodālu kravu termināli. Projekta ietvaros paredzēts attīstīt Rīgas Centrālo dzelzceļa staciju, to izveidojot par multifunkcionālu sabiedriskā transporta mezglu, kas papildus nodrošinātu ērtu un ātru savienojumu pilsētas centram ar starptautisko lidostu „Rīga”.

Rail Baltica dzelzceļa trases garums Latvijā ir aptuveni 260 km, skarot Salacgrīvas, Limbažu, Sējas, Inčukalna, Ropažu, Garkalnes, Stopiņu, Salaspils, Ķekavas, Baldones, Iecavas, Olaines, Mārupes, Bauskas novadu pašvaldību un Rīgas pilsētas pašvaldības teritoriju. Projektētais dzelzceļa līnijas ātrums pasažieru pārvadājumiem ir 240 km/h, savukārt kravu pārvadājumiem 120 km/h.

1.2. Projekta mērķi

Projekta galvenie mērķi:

- Ātrs, drošs un videi draudzīgs dzelzceļa savienojums ar Eiropas Savienības centrālo daļu.
- Integrēta Baltijas valstu dzelzceļa sistēma vienotajā Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmā, savienojot metropoles Tallina – Rīga – Kauņa - Varšava – Berlīne.
- Ilgtspējīgas transporta sistēmas izveide, kas nodrošinās lielāku potenciālu pasažieru pārvietošanās iespējām, uzņēmēju saimnieciskajai darbībai un dzelzceļa līnijas kopumā plašākai izmantojamībai nākotnē.
- Saskaņā ar Latvijas ilgtspējīgas attīstības prioritātēm, videi draudzīga un energoefektīva transporta sistēmas izveide Latvijas teritorijā.

Projekta apakšmērķi:

- Ātrs un ērts Rīgas centra savienojums ar starptautisko lidostu „Rīga”, kas būtiski uzlabos Latvijas galvaspilsētas sasniedzamību un ekonomiskās izaugsmes potenciālu.
- Efektīvs un ekonomiski pamatots savienojums ar Austrumu – Rietumu dzelzceļa koridoru un Rīgas brīvostu, kas sekmēs transporta un loģistikas nozares attīstību, kā arī industriālo centru attīstību.
- Ātrs un ērts savienojums ar starptautisko lidostu „Rīga”, braucot no ziemeļiem un dienvidiem, tādējādi palielinot lidostas konkurētspēju un ļaujot to attīstīt par Eirāzijas aviokravu pārvadājumu posmu starpkontinentālā mērogā un par nozīmīgāko lidostu Baltijas valstīs.

1.3. Makroekonomiskā situācija Baltijas valstīs

Pēc piedzīvotās recesijas 2011. gadā visās Baltijas valstīs bija novērojama strauja ekonomiskā atveseļošanās, reālajai IKP izaugsmei sasniedzot pat 8,3% (Igaunijā). Kopš tā laika gan izaugsme ir palēninājusies līdz nedaudz virs 2% gadā, taču, salīdzinot ar Eiropas vidējiem rādītājiem, tā joprojām ir augsta. Nākamo gadu prognozēs Baltijai 2015. gadā paredz vēl lēnāku izaugsmi nekā 2014. gadā, taču joprojām pozitīvu, turklāt 2016. gadā izaugsmei visās valstīs paredzēts paātrināties. Kopumā Baltijas valstīm kā ES dalībvalstīm ekonomiskā un politiskā situācija nākotnē tiek paredzēta stabila, taču joprojām aktuāls faktors ir ģeopolitiskais saspīlējums ar Krieviju un nenoteiktība par jaunām

sankcijām. Galvenais izaugsmes dzinējs visās trijās Baltijas valstīs turpmākajos gados paredzēts privātais patēriņš, kas līdz ar krītošo bezdarba līmeni un pieaugošajām algām aizvieto iepriekšējo gadu izaugsmes veicinātāju – eksportu¹.

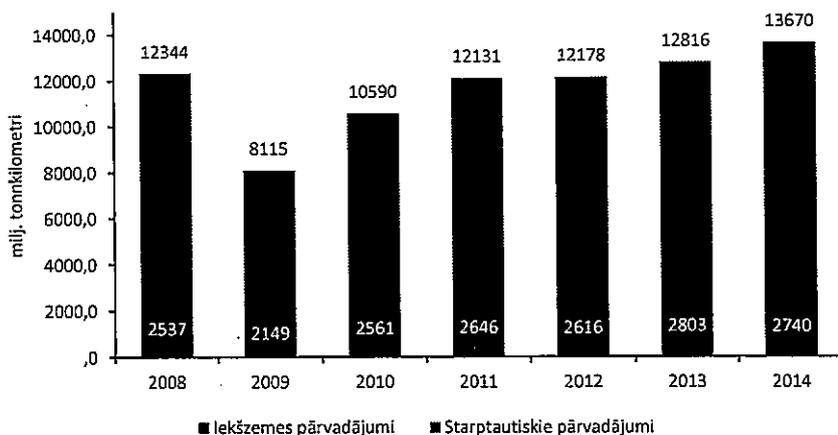
1. tabula. Ekonomikas apraksts Baltijas valstu griezumā²

Valsts	Rādītājs	2011	2012	2013	2014	2015p	2016p
Latvija	Reālā IKP izaugsme, %	5.5	5.6	4.2	2.4	1.9	3.5
	Patēriņa cenu vidējā inflācija, %	4.4	2.3	0.0	0.6	0.8	2.7
	Darba meklētāju īpatsvars, %	16.5	14.9	11.9	10.8	10.2	9.2
	Vidējās reālās neto algas izaugsme, %	0.1	1.5	5.7	7.9	5.2	2.9
	Tekošā konta balance, % no IKP	-2.2	-1.7	-2.3	-3.1	-2.9	-4.4
	Vispārējās valdības balance, % no IKP	-3.4	-1.5	-0.9	-1.6	-1.6	-1.2
Lietuva	Reālā IKP izaugsme, %	5.9	3.6	3.3	2.9	2.3	3.5
	Patēriņa cenu vidējā inflācija, %	4.1	3.1	1.0	0.1	-0.5	2.5
	Darba meklētāju īpatsvars, %	15.3	13.2	11.8	10.7	9.7	8.5
	Vidējās reālās neto algas izaugsme, %	-1.3	1.1	3.8	4.8	5.4	4.0
	Tekošā konta balance, % no IKP	-3.7	-0.5	1.6	0.1	-1.6	-3.0
	Vispārējās valdības balance, % no IKP	-5.5	-3.0	-2.6	-1.3	-1.6	-1.0
Igaunija	Reālā IKP izaugsme, %	8.3	3.2	1.6	2.1	2.1	2.8
	Patēriņa cenu vidējā inflācija, %	5.0	3.9	2.8	-0.1	0.1	2.7
	Darba meklētāju īpatsvars, %	12.5	10.2	8.6	7.4	7.0	6.7
	Vidējās reālās neto algas izaugsme, %	0.4	1.9	4.6	4.2	7.0	3.0
	Tekošā konta balance, % no IKP	2.1	-1.2	-1.1	-0.1	-0.3	-1.0
	Vispārējās valdības balance, % no IKP	1.2	-0.3	-0.5	0.6	-0.5	-0.5

1.3.1. Latvijas transporta nozare

1.3.1.1. Autoceļu pārvadājumu nozare

Kopējais ceļu garums Latvijā ir aptuveni 72 tūkst. km, no kuriem ap 20 tūkstošiem km ir valsts ceļi, ap 38 tūkstošiem km pašvaldību ceļi un ielas un ap 14 tūkstošiem km privātie un mežu ceļi. Galvenie uzņēmumi autoceļu kravu pārvadājumu nozarē ir SIA „Kreiss”, SIA „DSV Transport”, SIA „TVA” un SIA „DHL Latvia”. Savukārt lielākie spēlētāji autoceļu pasažieru pārvadājumu nozarē ir SIA „Rīgas Satiksme”, SIA „Norma-A”, AS „Nordeka”, AS „CATA” un AS „Liepājas autobusu parks”.



1. attēls. Iekšzemes un starptautiskie autoceļu kravu pārvadājumi, 2008.–2014. gads, Latvija³

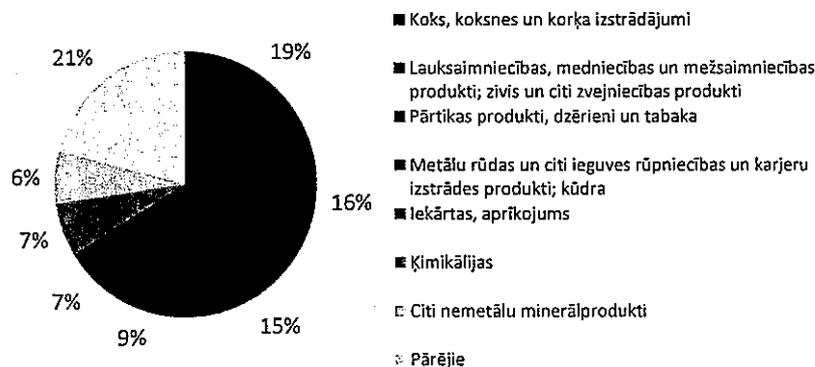
Kopš 2009. gada krituma autotransporta kravu pārvadājumi ir auguši par 5 555 milj. tonnkilometriem – no 8 115 milj. tonnkilometriem 2009. gadā līdz 13 670 milj. tonnkilometriem

¹ <http://www.ey.com/GL/en/Issues/Business-environment/Eurozone-country>

² https://www.swedbank.lv/en/analitiskie_materiali/swedbank_ekonomikas_apskati/

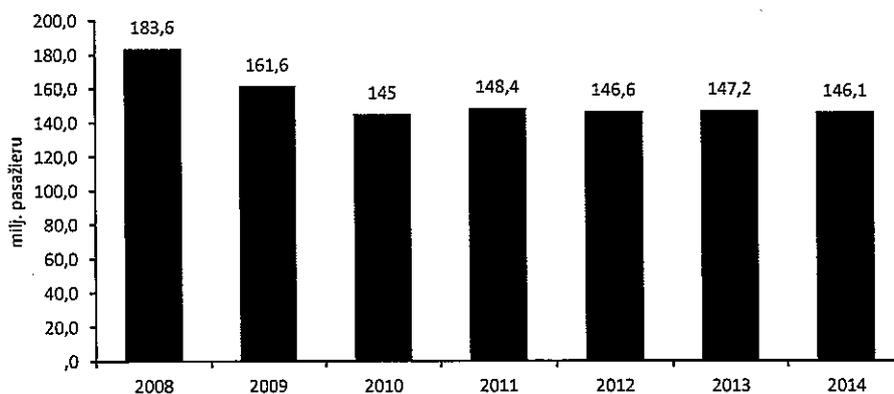
³ Latvijas Centrālā statistika, 2014. gada dati 13 670 milj. tonnkilometri

2014. gadā. Pārsvārā šis pieaugums ir nācis no starptautiskajiem pārvadājumiem, kuri šajā pašā laika posmā ir pieauguši par 4 964 milj. tonnkilometriem.



2. attēls. Autotransporta kravu pārvadājumi 2014. gadā sadalījumā pa veidiem, Latvija⁴

2014. gadā gandrīz 50% no visiem autoceļu pārvadājumiem bija tikai 3 kravu tipi – koks, koksnes un korķa izstrādājumi (19% jeb 2 570 milj. tonnkilometri); lauksaimniecības, medniecības un mežsaimniecības produkti; zivis un citi zvejniecības produkti (16% jeb 2 181 milj. tonnkilometri) un pārtikas produkti, dzērieni un tabaka (15% jeb 2 015 milj. tonnkilometri).



3. attēls. Pasažieru pārvadājumi ar autobusiem, 2008.–2014. gads, Latvija⁵

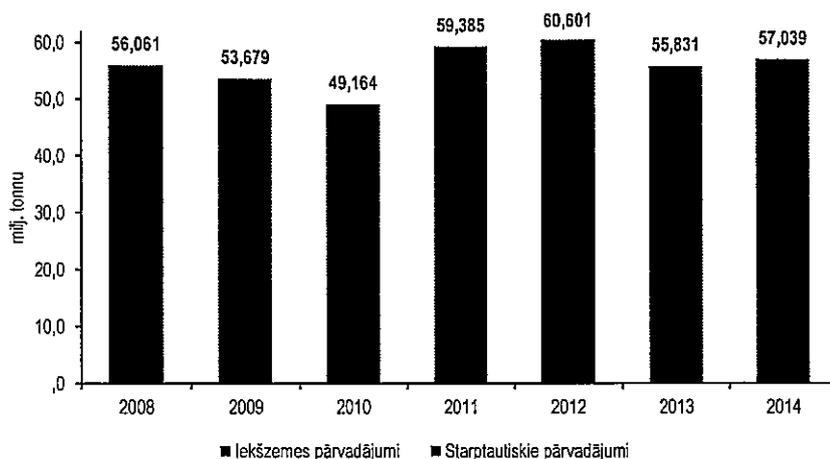
Pēc 38,6 milj. pasažieru jeb 21% krituma starp 2008. un 2010. gadu pēdējos piecus gadus pasažieru pārvadājumi ar autobusiem ir bijuši stabili, saglabājoties nedaudz zem 150 milj. līmeņa.

1.3.1.2. Dzelzceļa pārvadājumu nozare

Kopējais dzelzceļa sliežu garums Latvijā ir 1 860 km, no kuriem elektrificēti ir 251 km. Galvenie uzņēmumi dzelzceļa kravu pārvadājumu nozarē ir SIA „LDZ Cargo”, AS „Baltijas tranzīta serviss” un AS „Baltijas Ekspresis”. Savukārt lielākie spēlētāji pasažieru pārvadājumu nozarē ir AS „Pasažieru vilciens” un SIA „L-Ekspresis”.

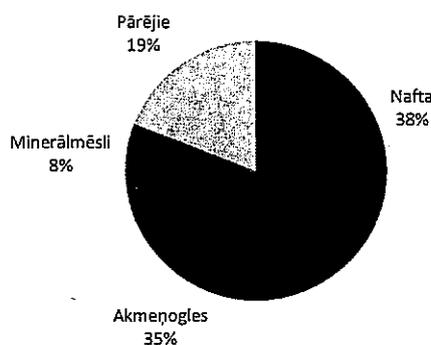
⁴ Latvijas Centrālā statistikas pārvalde

⁵ Latvijas Centrālā statistikas pārvalde



4. attēls. Iekšzemes un starptautiskie dzelzceļa pārvadājumi, 2008.–2014. gads, Latvija⁶

Dzelzceļa kravu pārvadājumi pēdējo gadu laikā ir svārstījušies starp 49,2milj. tonnām 2010. gadā līdz pat 60,6 milj. tonnām 2012. gadā. Līdzīgi kā autoceļu kravu pārvadājumiem, izteikts vairākums ir starptautiskajiem pārvadājumiem. Piemēram, 2014. gadā tie bija 98% jeb 55,8 milj. tonnu no kopējā apjoma, un šāda attiecība ir redzama arī iepriekšējos gados.

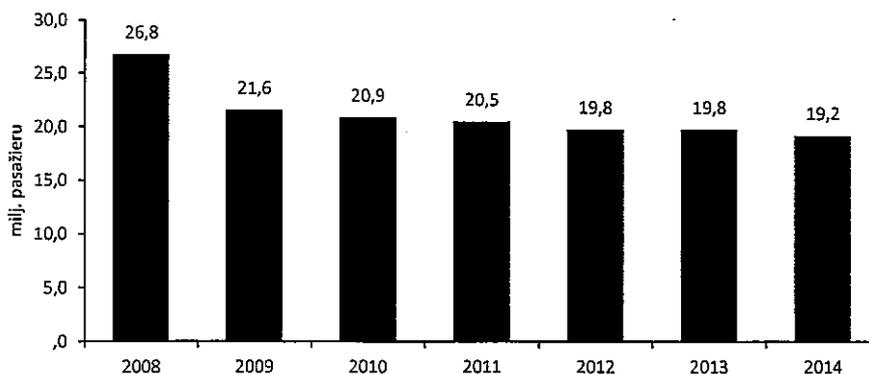


5. attēls. Dzelzceļa kravu pārvadājumi 2014. gadā sadalījumā pa veidiem, Latvija⁷

Dzelzceļa kravu pārvadājumos galvenās ir naftas un akmeņogļu kravas – 2014. gadā tās bija attiecīgi 38% jeb 21,3 milj. tonnu un 35% jeb 20,1 milj. tonnu no kopējām 57,0 milj. tonnām kravu. Nākamais lielākais kravu tips bija minerālmēsli, kas bija vairs tikai 4,8 milj. tonnu jeb 8% no kopējā kravu apjoma.

⁶ Latvijas Centrālā statistikas pārvalde

⁷ LDz Cargo 2014. gada pārskats



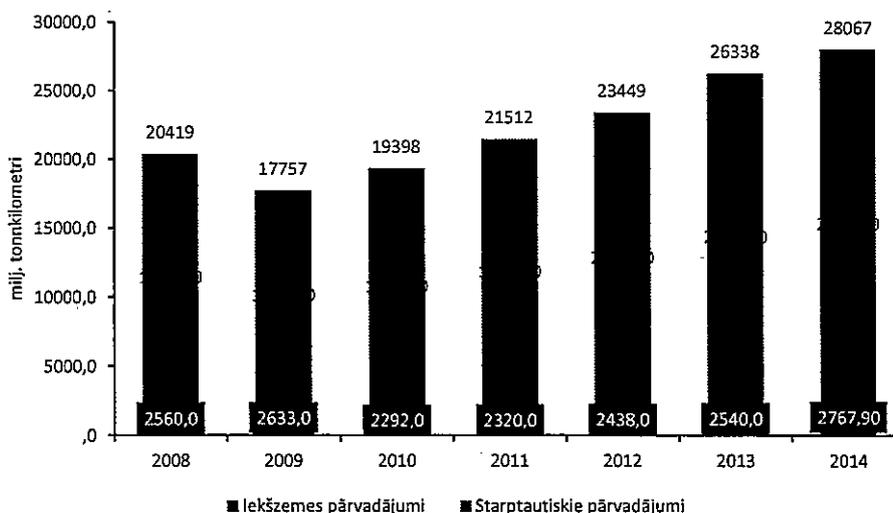
6. attēls. Pasažieru pārvadājumi pa dzelzceļu, 2008.–2014. gads, Latvija⁸

Dzelzceļa pasažieru pārvadājumos liels samazinājums notika starp 2008. un 2009. gadu, kad pasažieru daudzums nokritās par 5,2 miljoniem jeb 19%. Pēc 2009. gada pasažieru pārvadājumi vairs nav piedzīvojuši lielus kritumus, taču situācija ir lēnām pasliktinājusies līdz pat 2014. gadam. Kopā šajā periodā zaudēti vēl 2,4 miljoni pasažieru jeb apmēram 2% gadā.

1.3.2. Lietuvas transporta nozare

1.3.2.1. Ceļu pārvadājumu nozare

Kopējais ceļu garums Lietuvā ir apmēram 72 tūkstoši km. Galvenie uzņēmumi autoceļu kravu pārvadājumu nozarē ir SIA „Girteka logistics” un SIA „VLantana”. Savukārt lielākie spēlētāji autoceļu pasažieru pārvadājumu nozarē ir SIA „Kautra”, SIA „Kauno autobusai” un SIA „Tolimojokeleivinio transporto kompānija”.



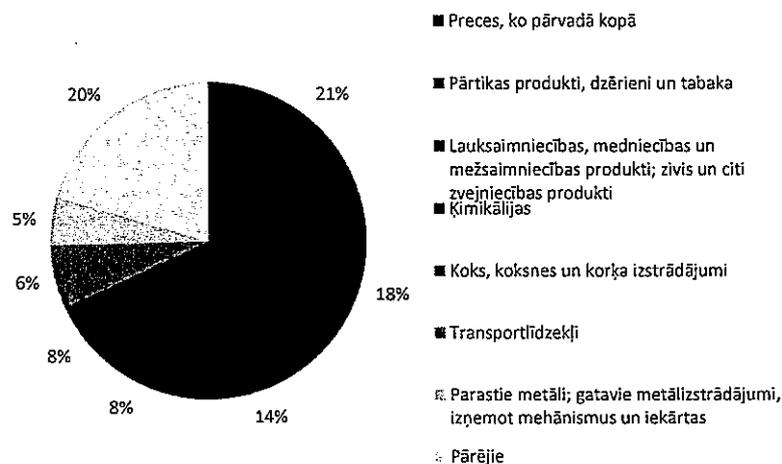
7. attēls. Iekšzemes un starptautiskie autoceļu kravu pārvadājumi, 2008.–2014. gads, Lietuva⁹

⁸ Latvijas Centrālā statistikas pārvalde

⁹ Lietuvas Centrālā statistikas pārvalde

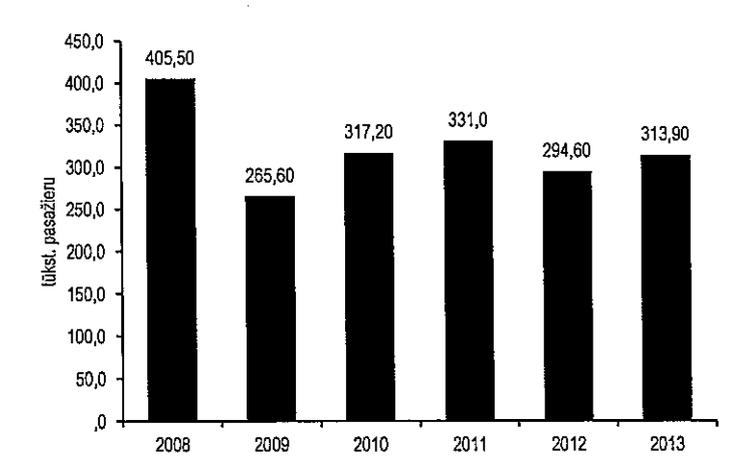
Kopš 2009. gada krituma autotransporta kravu pārvadājumi ir auguši par 58% jeb 10 310 milj. tonnkilometriem – no 17 757 milj. tonnkilometriem 2009. gadā līdz 28 067 milj. tonnkilometriem 2014. gadā. Pārsvārā šis pieaugums ir nācis no starptautiskajiem pārvadājumiem, kuri šajā pašā laikā posmā ir pieauguši par 10 175 milj. tonnkilometriem.

2014. gadā = 28 067 milj. tonnkilometri



8. attēls. Autotransporta kravu pārvadājumi 2014. gadā sadalījumā pa veidiem, Lietuva¹⁰

2014. gadā vairāk nekā 50% no visiem autoceļu pārvadājumiem sastādīja tikai 3 kravu tipi – Preces, ko pārvadā kopā (21% jeb 5 758 milj. tonnkilometri); Pārtikas produkti, dzērieni un tabaka (18% jeb 5 136 milj. tonnkilometri) un Lauksaimniecības, medniecības un mežsaimniecības produkti; zivis un citi zvejniecības produkti (14% jeb 3 977 milj. tonnkilometri).

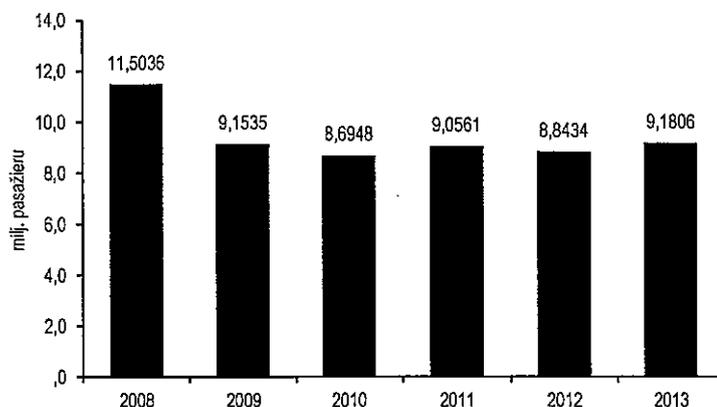


9. attēls. Starptautiskie pasažieru pārvadājumi ar autobusiem, 2008.–2013. gads, Lietuva¹¹

¹⁰ Lietuvas Centrālā statistikas pārvalde

¹¹ Lietuvas Centrālā statistikas pārvalde

Pēc 139,9 tūkst. pasažieru jeb 35% krituma 2009. gadā pēdējos piecus gadus starptautisko pasažieru pārvadājumi ir svārstījušies ap 300 tūkst. pasažieru ik gadu, un 2013. gadā tie sasniedza 314 tūkstošus.

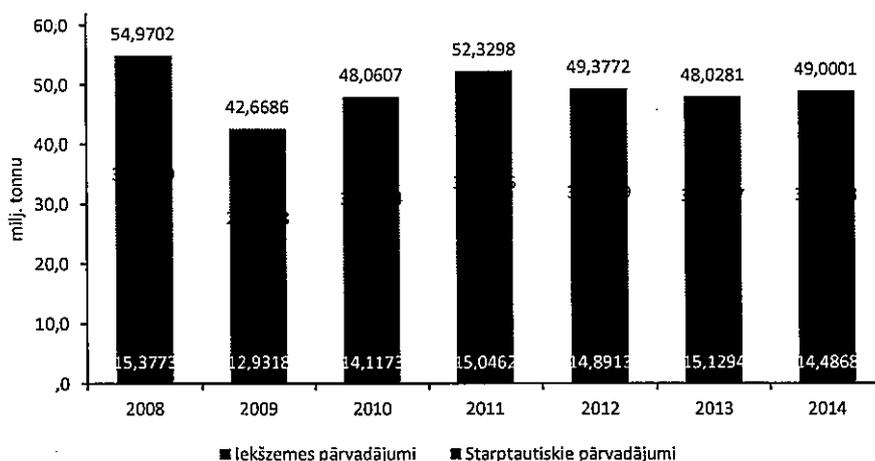


10. attēls. Garas distances pasažieru pārvadājumi ar autobusiem, 2008.–2013. gads, Lietuva¹²

Pēc 2,4 milj. pasažieru jeb 20% krituma 2009. gadā pēdējos piecus gadus garo distanču pasažieru pārvadājumi ir svārstījušies ap 9 milj. pasažieru ik gadu, un 2013. gadā tie sasniedza 9,2 miljonus.

1.3.2.2. Dzelzceļa pārvadājumu nozare

Kopējais darbojošos dzelzceļa sliežu garums Lietuvā ir 1 768 km, no kuriem elektrificēti ir 122 km. Galvenais spēlētājs dzelzceļa industrijā ir AS „Lietuvos geležinkeliai”.



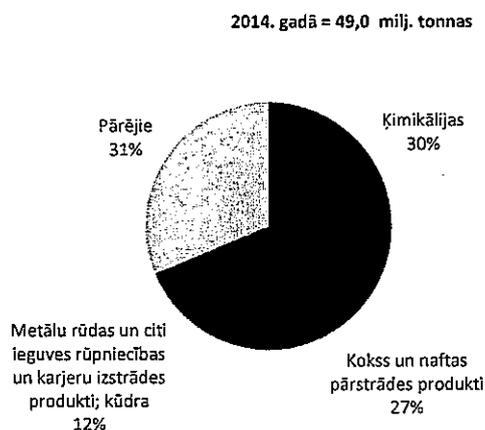
11. attēls. Iekšzemes un starptautiskie dzelzceļa pārvadājumi, 2008.–2014. gads, Lietuva¹³

Dzelzceļa kravu pārvadājumi pēdējo gadu laikā ir svārstījušies starp 42,7 milj. tonnām 2009. gadā līdz pat 55,0 milj. tonnām 2008. gadā. Taču pirmskrīzes līmenī pārvadājumiem vairs nav izdevies atgriezties – 2014. gadā pārvadājumi sasniedza 49,0 milj. tonnu. Izteikts vairākums ir

¹² Lietuvas Centrālā statistikas pārvalde

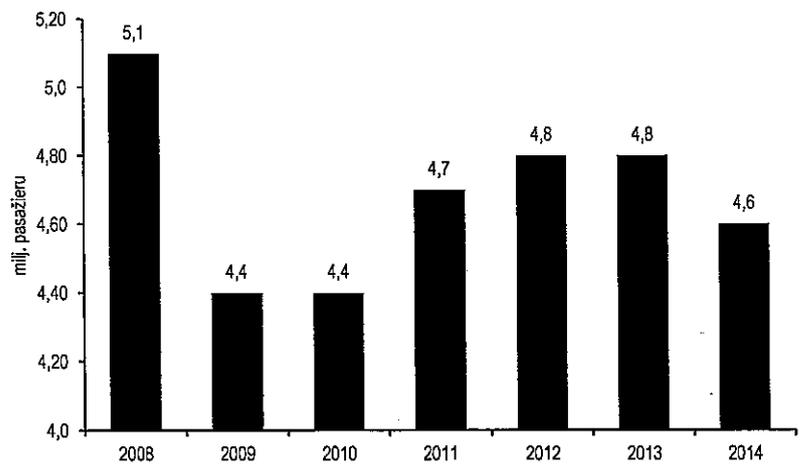
¹³ Lietuvas Centrālā statistikas pārvalde

starptautiskajiem pārvadājumiem. Piemēram, 2014. gadā tie sastādīja 70% jeb 34,5 milj. tonnu no kopējā apjoma, un līdzīga attiecība ir redzama arī iepriekšējos gados.



12. attēls. Dzelzceļa kravu pārvadājumi 2014. gadā sadalījumā pa veidiem, Lietuva¹⁴

Dzelzceļa kravu pārvadājumos galvenās ir ķīmikālijas, kā arī kokss un naftas pārstrādes produkti – 2014. gadā tie bija attiecīgi 30% jeb 14,8 milj. tonnu un 27% jeb 13,1 milj. tonnu no kopējām 49,0 milj. tonnām kravu. Nākamais lielākais kravu tips bija metāla rūdas, kas veidoja vairs tikai 5,8 milj. tonnu jeb 12% no kopējā kravu apjoma.



13. attēls. Pasažieru pārvadājumi pa dzelzceļu, 2008.–2014. gads, Lietuva¹⁵

Dzelzceļa pasažieru pārvadājumos liels samazinājums notika starp 2008. un 2009. gadu, kad pasažieru daudzums nokritās par 0,7 miljoniem jeb 14%. Pēc 2009. gada pasažieru pārvadājumi lēnām atguvās – sasniedzot 4,8 miljonus pasažieru 2013. gadā, taču 2014. gads pieredzēja mazu kritumu līdz 4,6 miljoniem.

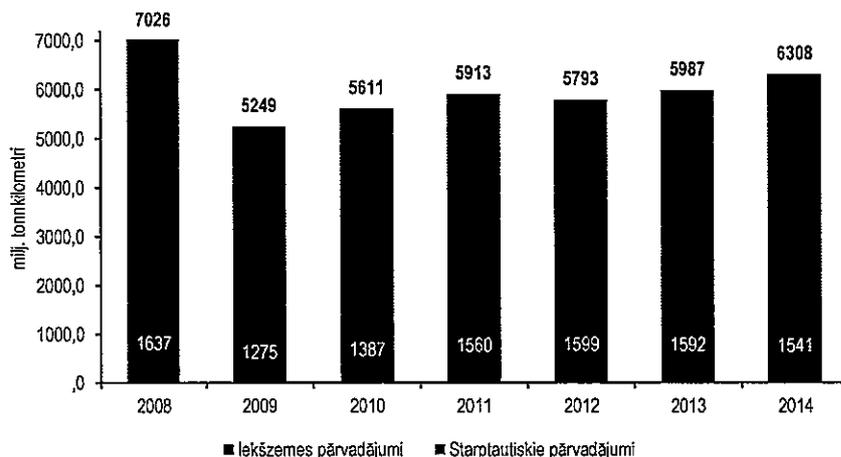
¹⁴ Lietuvas Centrālā statistikas pārvalde

¹⁵ Lietuvas Centrālā statistikas pārvalde

1.3.3. Igaunijas transporta nozare

1.3.3.1. Ceļu pārvadājumu nozare

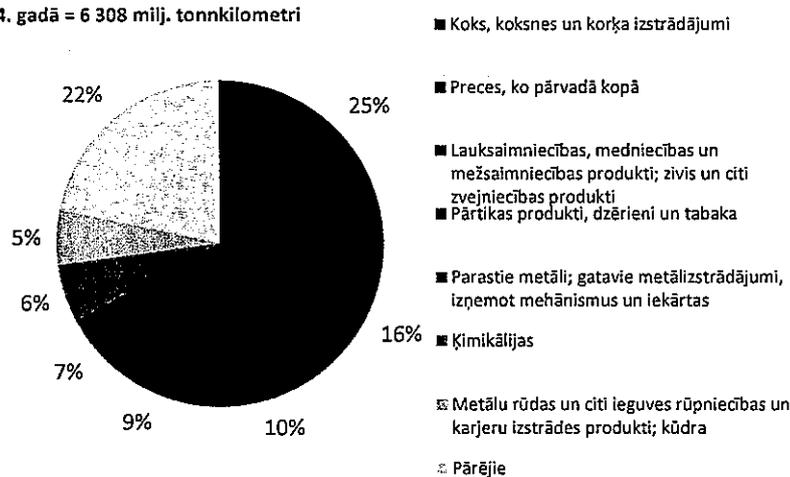
Igaunijā valsts ceļu garums ir apmēram 16 tūkst. kilometru, no kuriem ap 11 tūkstošiem ir asfaltēti. Galvenie uzņēmumi autoceļu kravu pārvadājumu nozarē ir SIA „CF&S Estonia”, SIA „DSV Transport”, SIA „Via 3L” un SIA „Schenker”. Savukārt lielākie spēlētāji autoceļu pasažieru pārvadājumu nozarē ir SIA „Sebe”, SIA „ATKO Grupp”, SIA „GoBus” un SIA „Hansabuss”.



14. attēls. Iekšzemes un starptautiskie autoceļu kravu pārvadājumi, 2008.–2014. gads, Igaunija¹⁶

Kopš 2009. gada krituma autotransporta kravu pārvadājumi ir auguši par 1 059 milj. tonnkilometriem - no 5 249 milj. tonnkilometriem 2009. gadā, līdz 6 308 milj. tonnkilometriem 2014. gadā. Pārsvarā šis pieaugums ir nācis no starptautiskajiem pārvadājumiem, kuri šajā pašā laika posmā ir pieauguši par 793 milj. tonnkilometriem.

2014. gadā = 6 308 milj. tonnkilometri

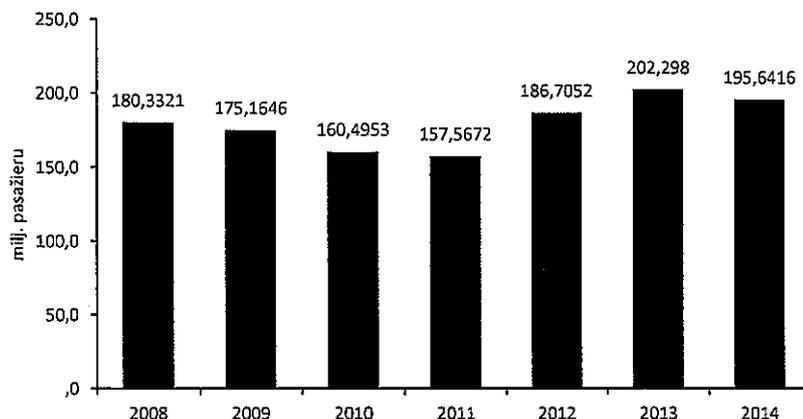


15. attēls. Autotransporta kravu pārvadājumi 2014. gadā sadalījumā pa veidiem, Igaunija¹⁷

¹⁶ Igaunijas Centrālā statistikas pārvalde

¹⁷ Igaunijas Centrālā statistikas pārvalde

2014. gadā vairāk nekā 50% no visiem autoceļu pārvadājumiem bija tikai 3 kravu tipi – koks, koksnes un korķa izstrādājumi (25% jeb 1 568 milj. tonnkilometri); Preces, ko pārvadā kopā (16% jeb 1 005 milj. tonnkilometri) un Lauksaimniecības, medniecības un mežsaimniecības produkti; zivis un citi (10% jeb 667 milj. tonnkilometri).

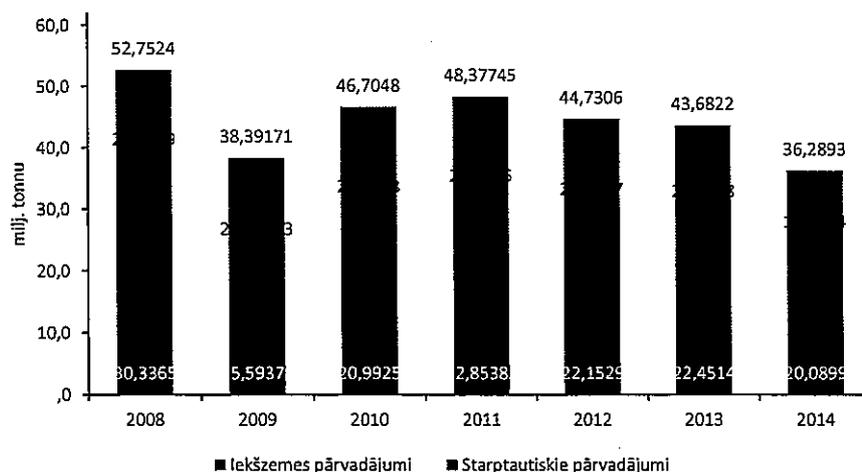


16. attēls. Pasažieru pārvadājumi ar autobusiem, 2008.–2013. gads, Igaunija¹⁸

Laika posmā no 2008. līdz 2011. gadam pasažieru pārvadājumi nokritās par 22,8 milj. jeb 13%. Taču jau 2012. gadā pārvadājumi atgriezās augstākā līmenī nekā 2008. gadā un līdz 2014. gada beigām sasniedza 195,6 milj. pasažierus.

1.3.3.2. Dzelzceļa pārvadājumu nozare

Kopējais valsts dzelzceļa sliežu garums Igaunijā ir 918 km, no kuriem elektrificēti ir 132 km. Galvenie spēlētāji dzelzceļa kravu pārvadājumu nozarē ir Eesti Raudtee, EVR Cargo un E.R.S.

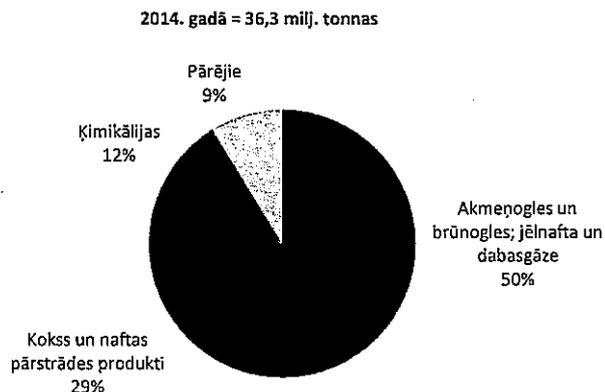


17. attēls. Iekšzemes un starptautiskie dzelzceļa pārvadājumi, 2008.–2014. gads, Igaunija¹⁹

¹⁸ Igaunijas Centrālā statistikas pārvalde

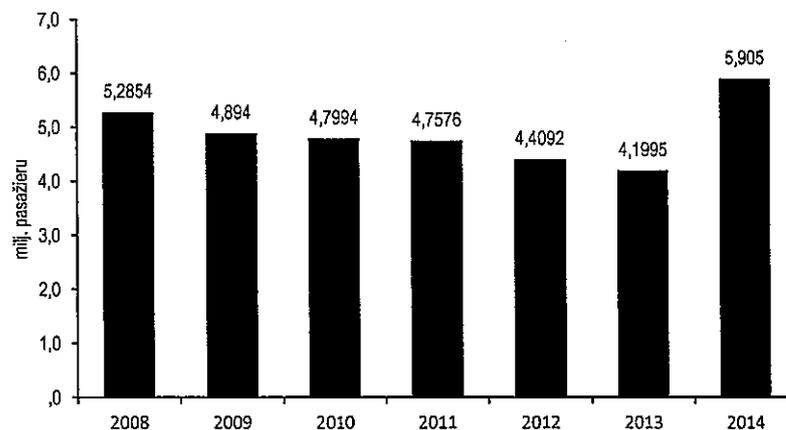
¹⁹ Igaunijas Centrālā statistikas pārvalde

Pēc atgūšanās 2010. un 2011. gadā, dzelzceļa kravu pārvadājumi pēdējo gadu laikā ir nokrituši līdz zemākajam līmenim pēdējo 7 gadu laikā – 2014. gadā pārvadātas 36,3 milj. tonnas. Sadalījums starp iekšzemes un starptautiskajiem pārvadājumiem vēsturiski ir svārstījies ap 50%. Taču 2014. gadā starptautiskie pārvadājumi bija 45% jeb 16,2 milj. tonnu no kopējā apjoma, bet iekšzemes pārvadājumi bija 55% jeb 20,1 milj. tonnu.



18. attēls. Dzelzceļa kravu pārvadājumi 2014. gadā sadalījumā pa veidiem, Igaunija²⁰

Dzelzceļa kravu pārvadājumos galvenās ir ogļu, jēlnaftas un gāzes kravas – 2014. gadā tās bija attiecīgi 50% jeb 18,1 milj. tonnu no kopējām 36,3 milj. tonnām kravu. Nākamais lielākais kravu tips bija kokss un naftas pārstrādes produkti, kas bija 10,5 milj. tonnu jeb 29% no kopējā kravu apjoma.



19. attēls. Pasažieru pārvadājumi pa dzelzceļu, 2008.–2014. gads, Igaunija²¹

Laika posmā no 2008. līdz 2013. gadam pasažieru pārvadājumi pakāpeniski nokritās par 1,1 miljonu jeb 21%. Taču jau 2014. gadā pārvadājumi piedzīvoja strauju izaugsmi – pasažieru skaits pieauga par 1,7 miljoniem jeb 41%, kas ir saistīts ar jauno vilcienu iepirkšanu.

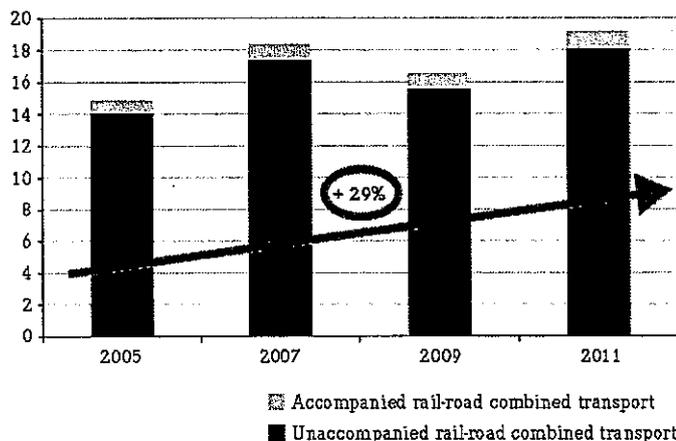
²⁰ Igaunijas Centrālā statistikas pārvalde

²¹ Igaunijas Centrālā statistikas pārvalde

1.4. Transporta un loģistikas nozares jaunākās attīstības tendences

1.4.1. Intermodālo pakalpojumu attīstība kravu pārvadājumiem ES28 valstīs

Dzelzceļa-jūras vai dzelzceļa-autoceļu transporta integrācija kravu pārvadājumiem nozīmē preču pārvadāšanu identiskā iekraušanas vienībā vai autoceļu transporta līdzeklī, kravu secīgi pārvadājot pa dzelzceļu un jūras ceļiem vai dzelzceļu un autoceļiem, neapstrādājot preces transporta maiņas vietā. Intermodālie jeb kombinētie pārvadājumi ļauj pārvadātājiem samazināt pārvadāšanas izmaksas, kā arī samazināt kravas pārvadājumu ietekmi uz vidi.



20. attēls. Kravu apjomi, ko pārvadā kombinēti pa dzelzceļu un autoceļiem (miljonos TEU) ES 28 valstīs, 2005. – 2011.g.²²

Saskaņā ar daudzu pārvadātāju un loģistikas pakalpojumu sniedzēju sniegto informāciju sagaidāms, ka tuvākajos gados pieaugs pieprasījums pēc vidi draudzīgāka kravas transporta²³.

2. tabula. KT pa dzelzceļu/ autoceļiem prognozes ES 28 valstīs²⁴

KT tirgus segments	Apjoms, 2011.g. (m TEU)	„Sniegums“			„Complacence“			„Tendence“		
		2020 (m TEU)	2030 (m TEU)	CAGR (%)	2020 (m TEU)	2030 (m TEU)	2020 (m TEU)	2030 (m TEU)	CAGR (%)	CAGR (%)
Tirgus segmenta iekšienē	3,2	5,0	8,1	5,0	3,8	4,7	2,0	4,2	5,7	3,0
ES iekšienē	4,9	8,2	14,7	6,0	6,1	7,8	2,5	7,2	11,2	4,5
Starptautiski	9,1	14,8	25,3	5,5	11,9	16,0	3,0	13,0	19,2	4,0
Kopā	17,2	28,0	48,1	5,5	21,9	28,5	2,7	24,4	36,1	4,0

KT (kombinētā transporta) apjomi dzelzceļa/ autoceļu pakalpojumiem pieaugs no 17,2 m TEU 2011.gadā līdz 36,1 m TEU 2030.gadā. Visticamāk, kravu apjoms pieaugs nedaudz vairāk nekā

²² KombiConsult, UIC kombinētais transporta ziņojums 2012

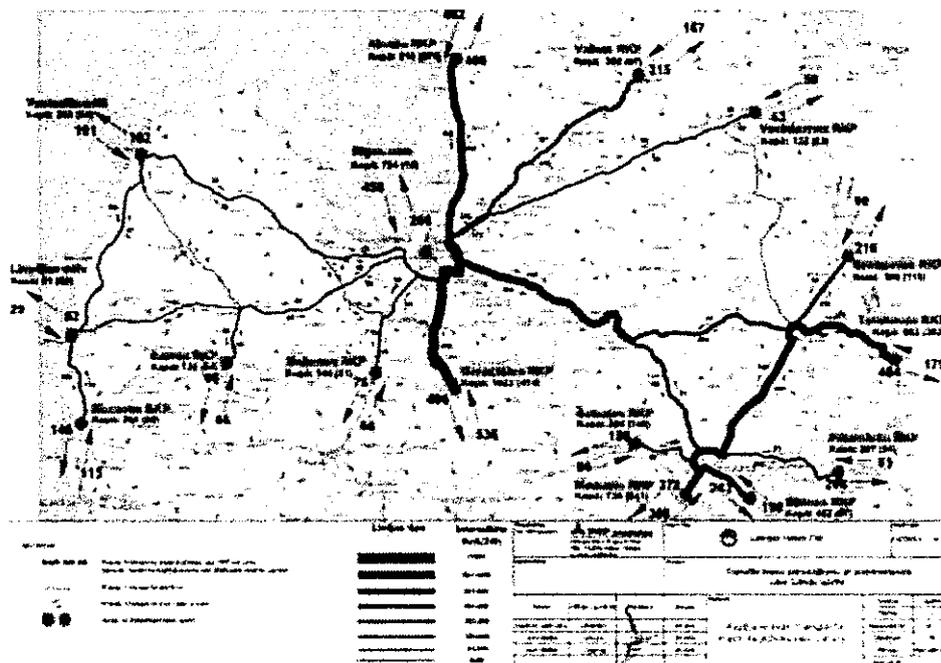
²³ International Union of Railways (UIC) 2012 Report on Combined Transport in Europe December 2012

²⁴ KombiConsult analīze

kopējais ES kravu tirgus, tādējādi uzrādot vidēju transporta veidu maiņu. CAGR ir 4,0% apmērā galvenokārt ievērojamo uzlabojumu dēļ, kas sagaidāmi prognozēšanas perioda otrajā pusē²⁵.

1.4.2. Ziemeļu - Dienvidu kravas un pasažieru plūsmas

2014. gadā VAS “Latvijas valsts ceļi” pasūtīja pētījumu par kravas autotransporta tranzīta plūsmu pētījumu. SIA „BRD projekts” veiktā pētījuma rezultāti apkopoti kopējā tranzīttransporta plūsmu raksturojošā kartē (sk. attēlu zemāk). Izpētē apkopoti dati gan par tranzīta kravas dalībniekiem, kuri šķērso Latvijas teritoriju un kuru maršruta sākumpunkts un galapunkts neatrodas Latvijā, gan par kravas transportu no Rīgas, Liepājas vai Ventpils ostām uz kādu citu valsti (darbā paredzēts tos pieskaitīt pie tranzīta satiksmes), gan arī par kravas transportu, kam maršruta sākumpunkts vai galapunkts ir Latvijā.

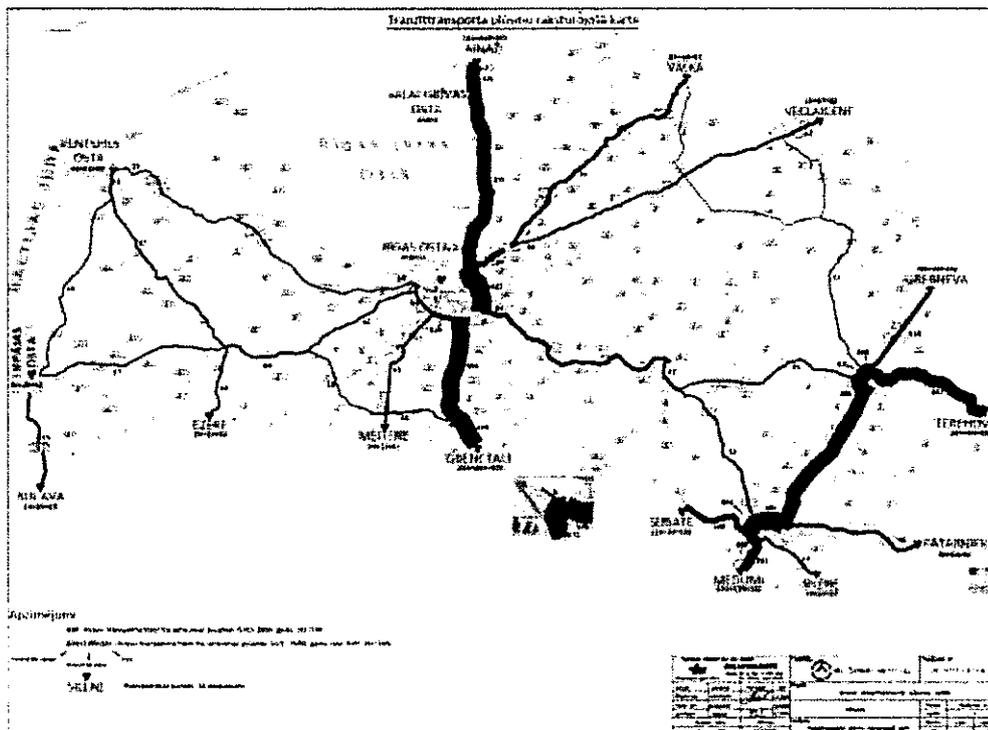


21. attēls. Tranzīta plūsmas Latvijā, 2014²⁶

Darbā iekļauti un analizēti rezultāti no iepriekšējās izpētes - 2008. gada A/s „Ceļuprojekts” veiktās „Kravas tranzīttransporta plūsmas izpētes”. Iepriekšējās izpētes tranzīttransporta plūsmas parādītas zemāk.

²⁵ KombiConsult GmbH etc., Analysis of the EU CombinedTransport, Frankfurt am Main, 15 January 2015

²⁶ VAS „Latvijas Valsts ceļi”



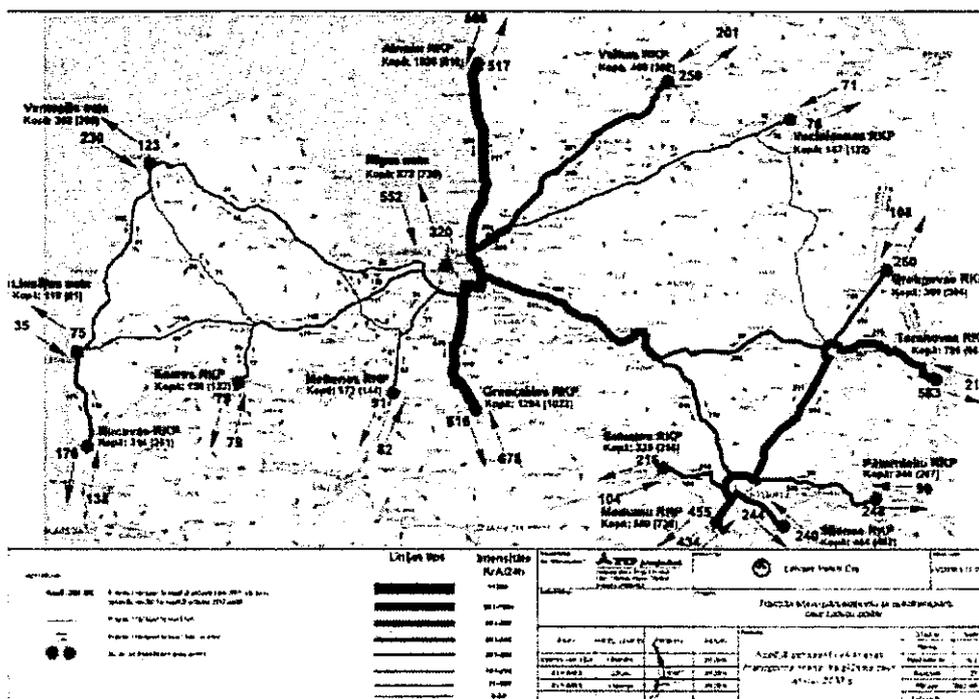
22. attēls. A/S „Ceļuprojekts” 2008.g. Tranzīttransporta plūsmu raksturojošā karte²⁷

Šajā aptaujā līdzīgi kā minēts 2008.g. veiktajā izpētē Tranzīta kravas transportam caur Latvijas teritoriju iezīmējas 2 galvenie maršruti - no Grenctāles RKP līdz Ainažu RKP un posmā starp Terehovas (Grebņevas) RKP un Medumu (Subates) RKP.

BRD projekts veiktajā pētījumā kravas transporta un tranzīta plūsmu prognozēšanai tika izmantota Eiropas komisijas izdevumā „EU ENERGY, TRANSPORT AND GHG EMISSIONS. TRENDS TO 2050. REFERENCE SCENARIO 2013” izveidotā prognoze autotransporta kravu pārvadājumiem. Tiek prognozēts pieaugums par aptuveni 55% starp 2010 un 2050.g. (1,1% gadā) visā Eiropas Savienībā, maksimāli līdz 1.4% gadā vecajās Eiropas Savienības dalībvalstīs ar augstāku IKP. Attiecīgi tiek prognozēts arī, ka vairāk smago kravu pārvadāšanai tiks izmantots dzelzceļš, kā arī attīstoties informācijas un loģistikas sistēmām tiks vairāk izmantota autotransporta un dzelzceļa kombinācija, lai samazinātu izmaksas, iegūtu laiku, ko, piemēram, kravas transports pavada sastrēgumos utml.

BRD projekts pētījumā, apskatot kravas transporta satiksmes intensitātes vairāku gadu garumā robežkontroles punktos, ir secināts, ka satiksmes intensitāte ir straujāk augusi pēdējo 3 gadu laikā (par 10-20% gadā), bet atskatoties pagātnē tas bieži vien ir satiksmes intensitātes līmenis kāds bija pirms 5-6 gadiem. Kaut arī Latvijas teritorijā tranzīttransporta neattīstās vienmērīgi visā ceļu tīklā, pamatā tiek pieņemts pieaugums 1,1% gadā. Aktīvākais un arī vienlaikus apjomīgākais tranzītsatiksmes virziens ir Ainaži – Grenctāle, arī kravas transporta satiksmes intensitāte šeit vērojama ar pastāvīgu pieaugumu daudzu gadu garumā, tāpat arī šo koridoru mazāk iespaido kaimiņvalstu politiskās aktivitātes, tādēļ šim virzienam tiek piemērots lielāks pieaugums līdz 1,4% gadā.

²⁷ Tranzīta satiksmes plūsmas karte, A/S „Ceļuprojekts”, 2008



23. attēls. Tranzīta plūsmas prognozes Latvijā 2030. gadā²⁸

Salīdzinot A/S „Ceļuprojekts” 2008.gadā veiktā pētījuma rezultātus (skatīt tranzītraspota plūsmu raksturojošo karti augstāk) un BRD projekta pētījuma rezultātus (skatīt 2014.g. kopējā tranzītraspota plūsmu raksturojošo karti augstāk), vidējais tranzīta kravas auto daudzums diennaktī pēdējos 6 gados ir būtiski pieaudzis.

3. tabula. Tranzīta plūsmas izmaiņas robežkontroles punktos

Robežkontroles punkts	2008	2014	Vidējais pieaugums gadā CAGR ₂₀₀₈₋₂₀₁₄ , %
Ainažu BCP	375	806	13.6
Grenctāles BCP	474	1022	13.7
Valkas BCP	97	382	25.7
Meitenes BCP	61	144	15.4

„BRD projekts” pētījumā veiktās aptaujas parāda kravu plūsmu dažādos virzienos noteiktos maršrutos caur konkrētiem robežkontroles punktiem (RKP).

Kravas transporta aptauja Ainažu RKP parāda, ka vislielākais skaits kravas automašīnu skaits virzienā D-Z ir no Latvijas uz Igauniju maršrutos Rīga-Tallina un Rīga-Pērnavā. Tad seko tranzīts no Lietuvas uz Igauniju maršrutā Klaipēda-Tallina, Kauņa- Tallina un Viļņa-Tallina. Nākošā lielākā tranzīta plūsma no Polijas uz Somiju maršrutā Varšava-Helsinki un Varšava-Turku, kā arī no Polijas uz Igauniju maršrutos Varšava-Tallina, Varšava-Narva un Krakova-Tallina. Virzienā Z-D vislielākais kravas automašīnu skaits no Igaunijas uz Latviju maršrutos Tallina – Rīga un Pērnavā - Rīga. Tad seko tranzīts no Igaunijas uz Lietuvas maršrutos Tallina – Viļņa, Tallina - Klaipēda, Tallina - Kauņa un Tallina - Paņeveža. Nākošā

²⁸ VAS „Latvijas Valsts ceļi”

lielākā tranzīta plūsma no Somijas uz Poliju maršrutā Helsinki - Varšava un Helsinki-Ļubjina, kā arī no Igaunijas uz Poliju maršrutā Tallina - Varšava.

Kravas transporta aptauja **Valkas RKP** parāda, ka vislielākais skaits kravas automašīnu skaits virzienā D-Z ir no Latvijas uz Igauniju maršrutos Rīga-Tartu. Tad seko tranzīts no Lietuvas uz Igauniju maršrutā Šauļi – Tartu un Paņeveža – Tartu. Nākošā lielākā tranzīta plūsma no Polijas uz Igauniju maršrutā Varšava-Tartu un Gdaņska-Tartu. Virzienā Z-D vislielākais kravas automašīnu skaits no Igaunijas uz Latviju maršrutos Tartu – Rīga. Tad seko tranzīts no Igaunijas uz Lietuvu maršrutā Tartu - Šauļi. Nākošā lielākā tranzīta plūsma no Igaunijas uz Poliju maršrutā Tartu - Varšava.

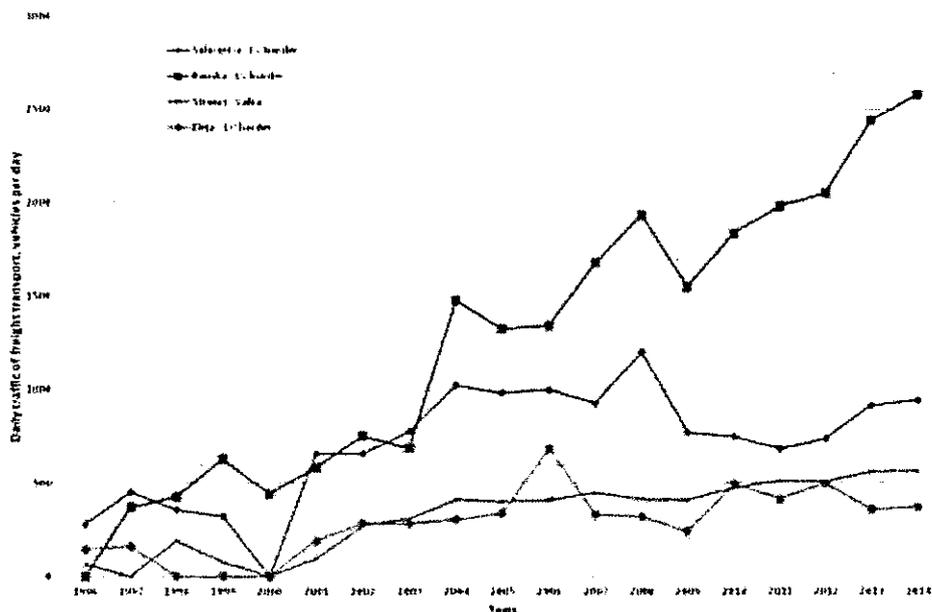
Kravas transporta aptauja **Grenctāles RKP** parāda, ka vislielākais skaits kravas automašīnu skaits virzienā D-Z ir no Lietuvas uz Latviju maršrutos Viļņa – Rīga, Kauņa - Rīga un Paņeveža - Rīga. Tad seko tranzīts no Polijas uz Somiju maršrutā Varšava - Helsinki. Nākošās lielākās tranzīta plūsmas no Polijas uz Latviju maršrutā Varšava-Rīga un Ļubjina – Rīga, no Polijas uz Igauniju maršrutos Varšava-Tallina, no Lietuvas uz Igauniju maršrutos Viļņa –Tallina un Kauņa – Tallina, kā arī no Vācijas uz Igauniju maršrutos Minhene –Tallina un Ķelne - Tallina. Virzienā Z-D vislielākais kravas automašīnu skaits no Somijas uz Poliju maršrutā Helsinki – Varšava. Tad seko kravu plūsma no Latvijas uz Lietuvu maršrutos Rīga – Viļņa un Rīga – Kauņa, no Latvijas uz Poliju maršrutā Rīga - Varšava. Nākošā lielākā tranzīta plūsma no Igaunijas uz Lietuvu maršrutā Tallina - Viļņa un Pērnavā - Viļņa, kā arī no Igaunijas uz Poliju maršrutā Tallina - Varšava.

Kravas transporta aptauja **Meitenes RKP** parāda, ka vislielākais skaits kravas automašīnu skaits virzienā D-Z ir no Lietuvas uz Latviju maršrutos Klaipēda – Rīga un Šauļi - Rīga. Tad seko kravas no Polijas uz Latviju maršrutā Varšava - Rīga. Nākošās lielākā ir tranzīta plūsma no Lietuvas uz Igauniju maršrutā Klaipēda - Tallina. Virzienā Z-D vislielākais kravas automašīnu skaits no Latvijas uz Lietuvu maršrutā Rīga – Klaipēda un Rīga - Šauļi. Tad seko tranzīts no Igaunijas uz Lietuvu maršrutos Tallina – Klaipēda un Tallina - Šauļi, un kravu plūsma no Latvijas uz Poliju maršrutā Rīga - Varšava.

Caur minētajiem RKP notiek kravu auto plūsma, kuru maršrutu galapunkti ir kādā no sekojošām valstīm: Latvija, Lietuva, Igaunija, Polija, Somija, Vācija, Čehija, Krievija (Kaliņingrada, Sanktpēterburga), Slovākija, Horvātija, Šveice, Itālija, Ungārija, Rumānija, Nīderlande, Austrija, Slovēnija, Spānija, Norvēģija, Zviedrija; Francija; Baltkrievija, Ukraina, Turcija, Serbija, Portugāle, Bulgārija. Pārējos RKP parādās kravu auto arī ar maršrutu galapunktiem Krievija (Pleskava, Maskava, u.c.), Kazahstāna un Kirgiztāna.

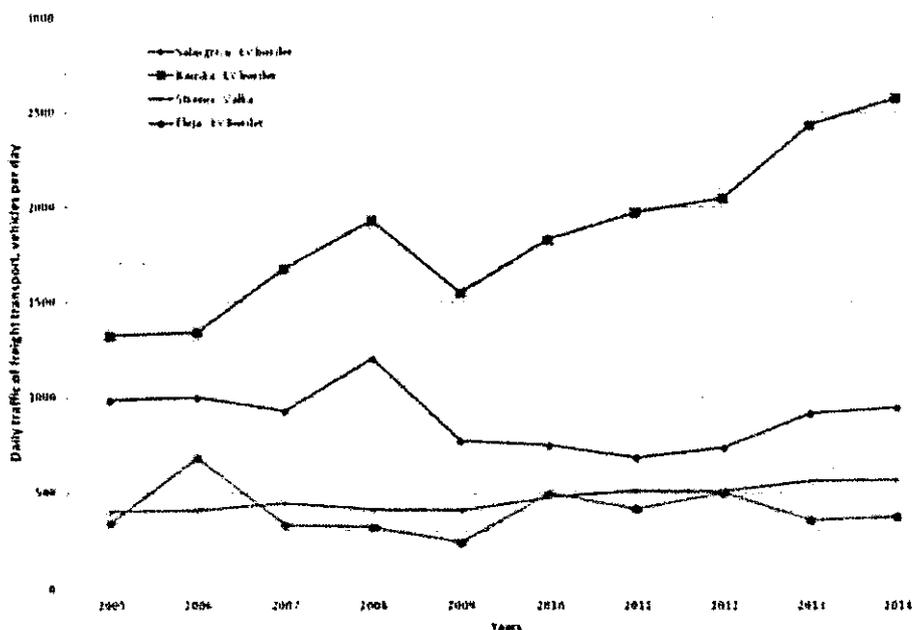
1.4.3. Kravu satiksmes intensitāte Baltijas valstīs

Lai prognozētu autoceļu kravu plūsmas attīstību gar Rail Baltica līniju, tika analizēti VAS „Latvijas Valsts ceļi” apkopotie līdzšinējie dati par kravu satiksmes apjomiem. Analīzē tika ietverti četri robežšķērsošanas punkti (RKP): Ainaži, Grenctāle, Valka un Meitene. Divi no tiem atrodas valsts ziemeļos (Ainaži, Vaka), bet divi – dienvidos (Grenctāle, Meitene). Lielākā satiksmes intensitāte tika novērota RKP Grenctāle, kur tika fiksēti 2577 kravas transportlīdzekļi dienā (skatīt attēlu zemāk). Pēdējo 19 gadu laikā lielākais satiksmes intensitātes kāpums novērots pie RKP Valka (kopā 89 %, CAGR 12,2 %) un RKP Grenctāle (kopā 86 %, CAGR 11,4 %), savukārt zemākais satiksmes intensitātes kāpums novērots pārējos divos RKP: Ainažos (pieaugums par 70 %, CAGR 6,6 %) un Meitenē (pieaugums par 61 %, CAGR 5,1 %).



24. attēls. Kravas transportlīdzekļu diennakts satiksmes intensitātes izmaiņas robežšķērsošanas punktos Ainaži, Grenctāle, Valka un Meitene kopš 1996. gada.²⁹

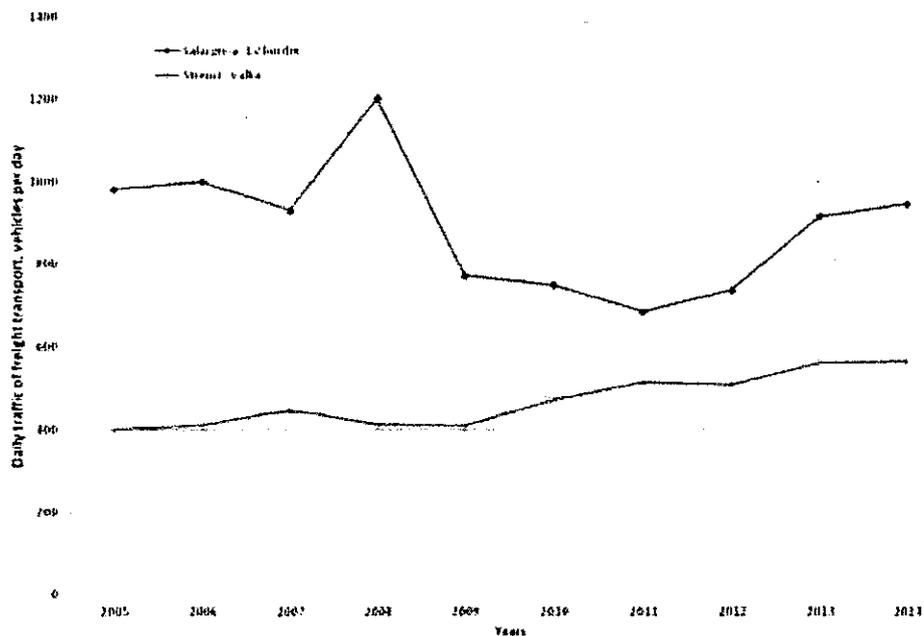
Pēdējo 10 gadu laikā lielākais kravas transportlīdzekļu satiksmes intensitātes pieaugums ir fiksēts RKP Grenctāle (kopā 49 %, CAGR 6,9 %), mērens pieaugums fiksēts Valkā (kopā 29 %, CAGR 3,5 %) un Meitenē (kopā 9 %, CAGR 6,6 %), savukārt RKP Meitene fiksēts satiksmes intensitātes kritums par 4 % (CAGR -0,4 %).



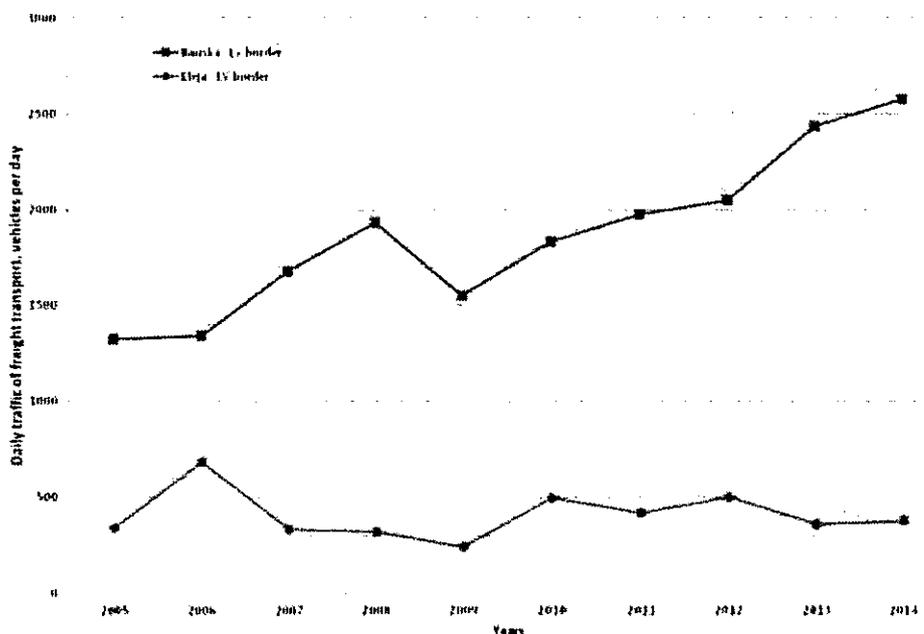
25. attēls. Kravas transportlīdzekļu diennakts satiksmes intensitātes izmaiņas robežšķērsošanas punktos Ainaži, Grenctāle, Valka un Meitene pēdējo 10 gadu laikā³⁰

²⁹ VAS „Latvijas Valsts ceļi”

³⁰ VAS „Latvijas Valsts ceļi”



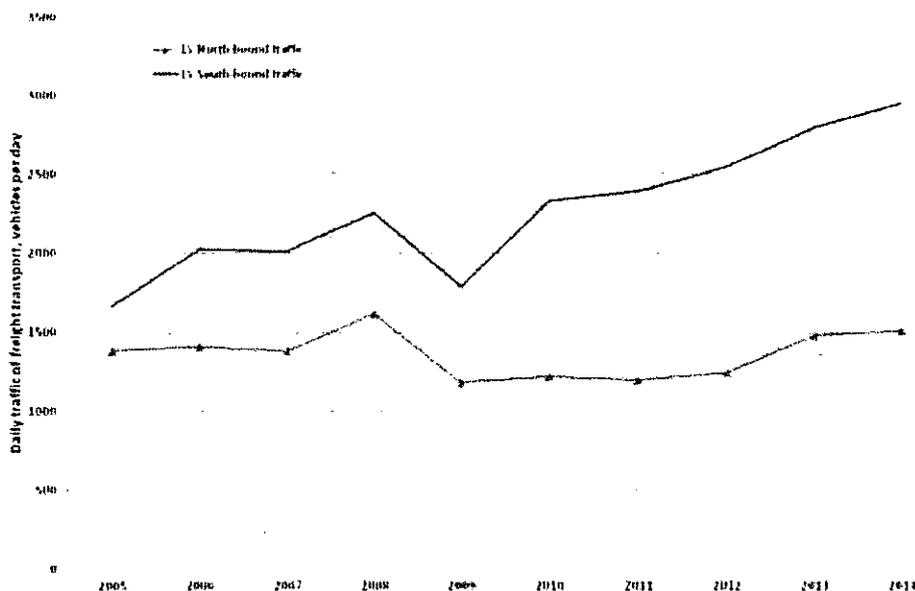
26. attēls. Kravas transportlīdzekļu diennakts satiksmes intensitātes izmaiņas Latvijas ziemeļu robežšķērsošanas punktos Ainaži un Valka pēdējo 10 gadu laikā³¹



27. attēls. Kravas transportlīdzekļu diennakts satiksmes intensitātes izmaiņas Latvijas dienvidu robežšķērsošanas punktos Grenctāle un Meitene pēdējo 10 gadu laikā³²

³¹ VAS „Latvijas Valsts ceļi”

³² VAS „Latvijas Valsts ceļi”



28. attēls. Kravas transportlīdzekļu diennakts satiksmes intensitātes izmaiņu salīdzinājums uz Latvijas ziemeļu un dienvidu robežšķērsošanas punktiem pēdējo 10 gadu laikā³³

Saskaņā ar Igaunijas valsts ceļu administrācijas datiem³⁴ kravu transportlīdzekļu satiksmes plūsma uz autoceļu E264 pie Valgas ir 264 transportlīdzekļi/dienā (2011. gada dati), bet uz autoceļu E67 pie Ainažu RKP – 991 (2011. gada dati).

Saskaņā ar Lietuvas valsts autoceļu administrācijas datiem par gada vidējo diennakts satiksmes intensitāti (GVDI)³⁵ kravu transportlīdzekļu GVDI uz autoceļu A5 „Kauņa–Marijampole–*Suvalki” bija 5275 transportlīdzekļi/dienā, bet uz valsts ziemeļos esošajiem autoceļiem A10 „Paņeveža–Pasvale–*Rīga” - 2232 transportlīdzekļi/dienā un A12 „Rīga*–Šauļi–Tauraģe–*Kalniņgrada” tikai 527 transportlīdzekļi/dienā 2014. gadā (skatīt tabulu zemāk). Vislielākais un pastāvīgais kravu transportlīdzekļu satiksmes intensitātes pieaugums fiksēts uz ziemeļu virziena autoceļu, kas savieno Paņevežu ar Rīgu, pretēji citam tāda paša virziena autoceļam, kas savieno Šauļus ar Rīgu (LT-LV), kurā fiksēts kritums identiskā apmērā. Lielākais kravu transportlīdzekļu satiksmes pieaugums ir fiksēts uz valsts dienvidos esošā autoceļu Kauņa-Suvalki (LT-PL), kur gan tika fiksēts neliels samazinājums pagājušajā gadā.

4. tabula. Kravas transportlīdzekļu GVDI uz Lietuvas autoceļiem pēdējo 3 gadu laikā³⁶

Autoceļa numurs	Autoceļa nosaukums	Kravas tr.līdz. GVDI, tr.līdz./dienā			Starpība, %	CAGR (3 gadi), %
		2012	2013	2014		
A5	Kauņa–Marijampole–*Suvalki	5051	5336	5275	4,4%	1,5%
A10	Paņeveža–Pasvale–*Rīga	2100	2168	2232	6,3%	2,1%
A12	Rīga*–Šauļi–Tauraģe–*Kalniņgrada	562	581	527	-6,2%	-2,1%

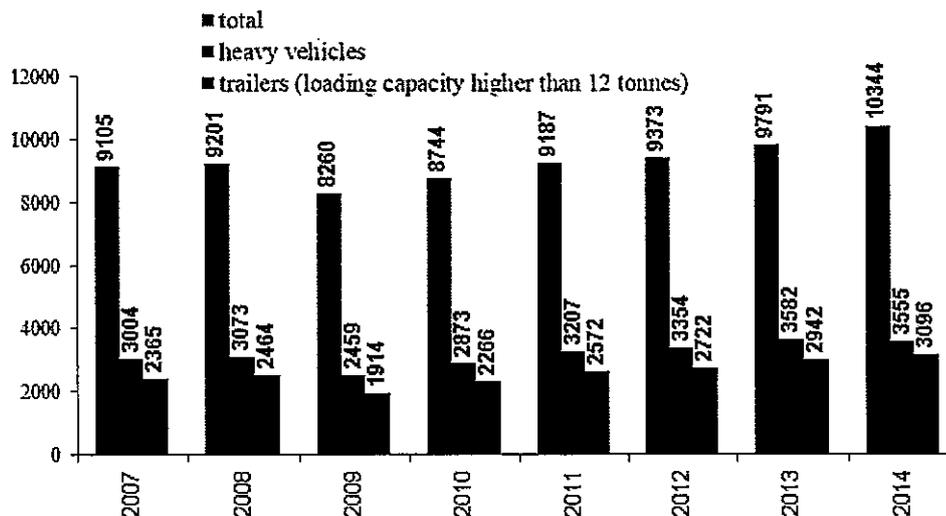
GVDI izmaiņas transporta koridorā Via Baltica Lietuvā saskaņā ar Lietuvas valsts ceļu administrācijas datiem ir atainotas attēlā zemāk.

³³ VAS „Latvijas Valsts ceļi”

³⁴ http://www.mnt.ee/public/2011/ls_lisad_05-07.pdf

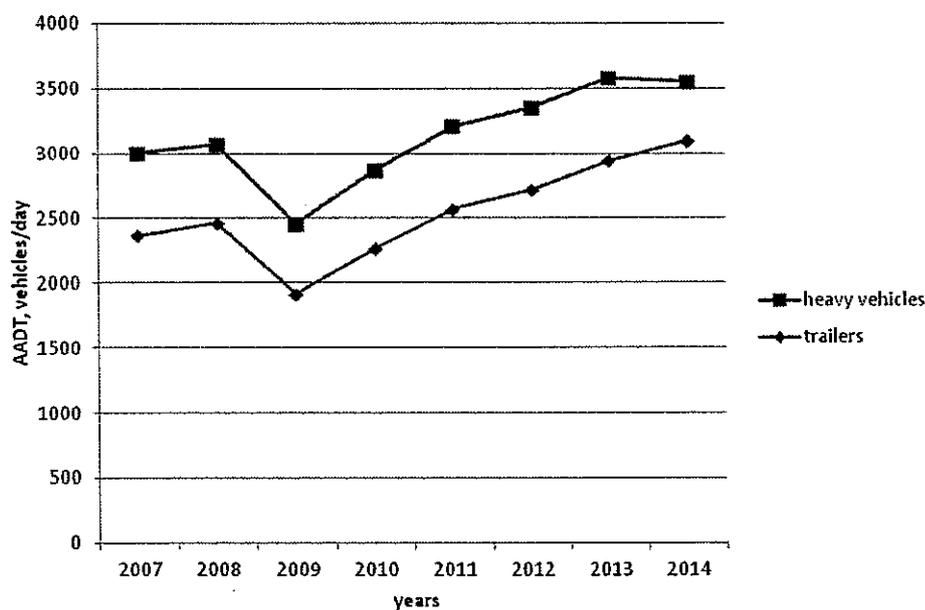
³⁵ http://www.lra.lt/en.php/lithuanian_roads/traffic_volumes/17895#content_19346

³⁶ Lietuvas valsts ceļu administrācija



29. attēls. GVDI izmaiņas transporta koridorā Via Baltica kopš 2007. gada³⁷

Detalizētāk analizējot kravas transportlīdzekļu un vilcēju satiksmi uz Via Baltica (attēlā zemāk) redzams, ka lielāko daļu satiksmes veido kravas autotransports – vilcēji ar kravnesību vairāk nekā 12 tonnas un satiksme turpina pieaugt pēdējo gadu laikā. Vilcēju satiksmes CAGR pēdējo 8 gadu laikā ir sasniedzis 3,4 %.



30. attēls. Kravas transportlīdzekļu un vilcēju GVDI izmaiņas transporta koridorā Via Baltica³⁸

³⁷ Lietuvas valsts ceļu administrācija

³⁸ Lietuvas valsts ceļu administrācija

1.4.4. Sabiedriskā transporta sistēmas attīstība

Sabiedriskā transporta sistēmas attīstība ietver vairākus raksturlielumus, piemēram, savienojamību, komfortu un biežumu. Izmaiņas sabiedriskā transporta sistēmā ietekmē RB pasažieru pakalpojumu un RB pasažieru un kravu pakalpojuma ekonomisko un tehnoloģisko konkurētspēju.

Sabiedriskais transports nodrošina visu trīs Baltijas valstu galvaspilsētu savienojumu ar reģioniem. Sabiedriskā transporta un Rail Baltica savienojums būs atkarīgs no dzelzceļa staciju atrašanās vietām un izmaiņām sabiedriskā transporta kursēšanas grafikos, lai pielāgotos Rail Baltica grafikam.

Vieglo pasažieru automašīnu skaits gar Rail Baltica valstīs pēdējo 10 gadu laikā ir audzis, tomēr ekonomikas krīzes laikā 2008. un 2009. gadā būtiski samazinājās pasažieru transporta lietotāju skaits.

5. tabula. Pasažieru transporta īpatsvars, % no kopējiem pasažierkilometriem (2004. – 2013.g.)³⁹

Baltijas valstis		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Latvija	Vilciens	5.2	5.4	5.4	4.9	5.2	4.7	4.7	4.9	4.8	4.7
	Vieglās pasažieru automašīnas	73.8	73.5	76.6	79.4	78.7	78.2	78.2	76.2	76.9	77.3
	Autobusi, trolejbusi	21.1	21.1	18	15.7	16.1	15.1	17.1	18.9	18.3	18
Lietuva	Vilciens	1.5	0.7	0.6	0.6	0.6	0.6	0.7	0.8	0.8	0.8
	Vieglās pasažieru automašīnas	86.6	89.8	91.4	91	91.2	92.3	91.7	90.8	91	91.4
	Autobusi, trolejbusi	11.9	9.5	8	8.4	8.2	7.1	7.6	8.3	8.2	7.8
Igaunija	Vilciens	1.8	1.9	2	2.2	2.1	2	2	2	1.8	1.7
	Vieglās pasažieru automašīnas	72.9	75.7	78	79.4	81.4	83.1	83.6	84.1	83.6	83.9
	Autobusi, trolejbusi	25.3	22.4	19.9	18.4	16.5	15	14.4	14	14.6	14.4

Baltijas valstīs vilcienu izmantošanas īpatsvars ir ļoti zems, un tas ir zemāks nekā ES15 valstīs vidēji. Vienlaikus pēdējā desmitgadē novērojama tendence, ka individuālā autotransporta loma turpina pieaugt, savukārt sabiedriskā transporta loma – samazināties. Iespējamās izmaiņas nākotnē tiks definētas modelī.

1.5. Aviācijas nozares attīstība Baltijas valstīs

1.5.1. Aviācijas nozares attīstība Rail Baltica pasažieru centrālās apkalpes zonā

Gaisa transporta pasažieru pieprasījumu nosaka tādi faktori kā iedzīvotāju skaits reģionā, viņu motivācija ceļot, ceļošanas paradumi, sociālās aktivitātes un darbības, kas veicina ceļošanu, kā arī pakalpojumu un infrastruktūras pieejamība.

Aviopasažieru skaita pieaugums ir atkarīgs no lidostas apkalpes teritorijas, maršrutu tīkla, lidojumu biežuma, lidostas specializācijas, kā arī multimodālo transporta risinājumu pieejamības konkrētajā reģionā.

³⁹ Eurostat

Ņemot vērā kopējās aviācijas nozares tendences, var secināt, ka Eiropas aviācijas nozare ir sasniegusi savu briedumu un straujš pasažieru / kravu apgrozījuma pieaugums ir gaidāms galvenokārt Āzijas lidostās. Līdzšinējās aviācijas nozares tendences Eiropā un Baltijā parāda, ka 2014. gadā pasažieru skaita pieaugums bija mērens Eiropā un Baltijā.

Var uzskatīt, ka Baltijas valstis atrodas Eiropas Savienības perifērijas zonā, ko raksturo zems iedzīvotāju blīvums un vāji attīstīta infrastruktūra. Galvenās Baltijas valstu lidostas aptver apkalpes zonu, kas daļēji pārklājas, un tas nozīmē, ka, lidostas cenšas piesaistīt vienus un tos pašus pasažierus.

Tāpēc pasažieru pieaugums CAZ varētu veidoties tikai balstoties uz pakāpenisku iedzīvotāju labklājības pieaugumu vai arī saistībā ar tranzīta / transfēra pasažieru pieaugumu.

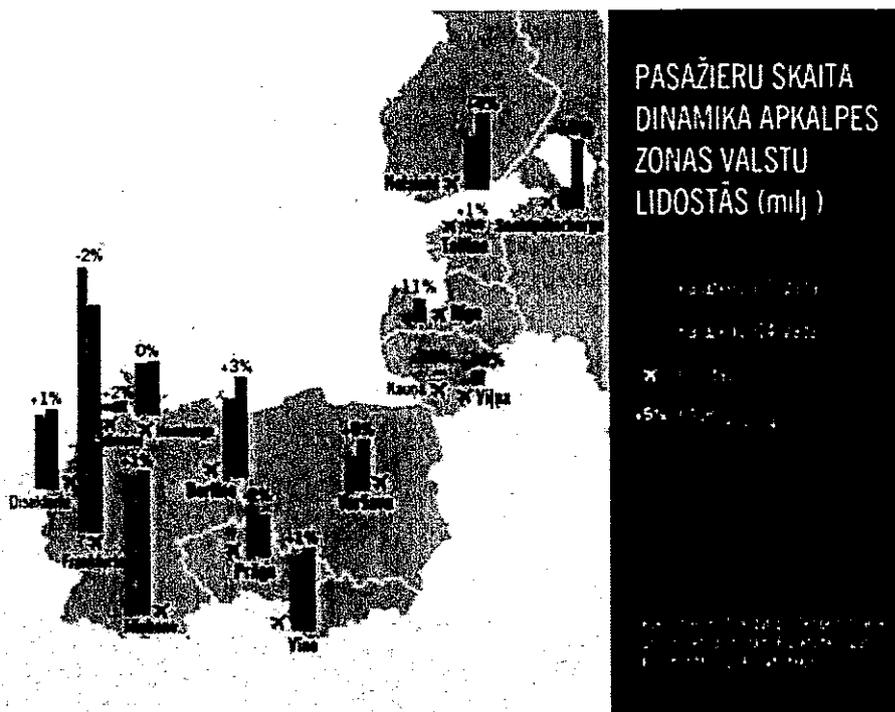
Tas pats attiecas uz savienojumiem no galvenajām Baltijas lidostām uz PAZ. Lai piesaistītu jaunas pasažieru plūsmas uz un no PAZ, jauni tirgi būtu meklējami, apkalpojot maršrutus uz un no Āzijas valstīm. Tomēr jāatzīmē, ka šis tirgus potenciāls ir diezgan stipri ierobežots, un ja šāda jaunu tirgus apkalpošana varētu veidoties, tad visticamāk vienā lidostā CAZ vai pat vispār vienā lidostā visā Rail Baltica jaunbūvējamās dzelzceļa līnijas ietekmes areālā no Helsinkiem Ziemeļos līdz Varšavai Dienvidos.

1.5.2. PAZ galvenās lidostas

Pēdējo 10 gadu laikā kopējais pasažieru skaits CAZ un PAZ kopā vidēji palielinājās par 5,3%.

PAZ lidostās pasažieru skaita pieaugums bija samērā neliels - 1,3% CAGR₂₀₀₅₋₂₀₁₄, izņemot Sanktpēterburgu, kur pasažieru skaita pieaugums bija vairāk nekā 23% CAGR₂₀₀₅₋₂₀₁₄. Turpretim, CAZ lidostās - Rīgā, Viļņā un Kauņā fiksēta ievērojama un strauja pasažieru skaita izaugsme (attiecīgi 11%, 10% un 23% CAGR₂₀₀₅₋₂₀₁₄).

Pasažieru pārvadājumi starp galvenajām CAZ lidostām un galvenajām PAZ lidostām, kas izvietotas Rail Baltica plānotā dzelzceļa līnijas ietekmes areālā, proti, no Helsinkiem Ziemeļos līdz Varšavai Dienvidos, uzrāda lielākos pasažieru plūsmas pieauguma tempus.



31. attēls. Lidostas pasažieri Rail Baltica zonas lidostās (pasažieri, milj.)⁴⁰

6. tabula. Pasažieru skaits CAZ un PAZ lidostās, miljoni pasažieru⁴¹

Lidosta	Lidostas kods	Lidostas statuss TEN-T tīklā	2005	2014	CAGR 2005-2014
Tallina	TLL	Pamattīkls	1,4	1,5	1,2%
Rīga	RIX	Pamattīkls	1,9	4,8	11,0%
Kauna	KUN	Visaptverošais tīkls	0,1	0,7	28,3%
Vija	VNO	Pamattīkls	1,3	3,0	9,8%
Helsinki	HEL	Pamattīkls	11,0	16,0	4,3%
Varšava	WAW	Pamattīkls	7,1	10,6	4,6%
Berlīne	TXL, SXF	Pamattīkls	16,7	21,0	2,6%
Hamburga	HAM	Pamattīkls	10,7	11,1	0,4%
Brēmene	BRE	Pamattīkls	1,8	2,1	2,0%
Dortmunde	DTM	Visaptverošais tīkls	1,7	1,5	-1,4%
Diseldorf	DUS	Pamattīkls	15,6	16,7	0,8%
Frankfurte	FRA, HHN	Pamattīkls	55,6	62,0	1,2%
Minhene	MUC	Pamattīkls	28,7	30,2	0,6%
Sanktpēterburga	LED	Ārpus ES	4,7	14,3	13,3%
Prāga	PRG	Pamattīkls	10,7	8,6	-2,4%
Vīne	VIE	Pamattīkls	15,9	17,3	0,9%

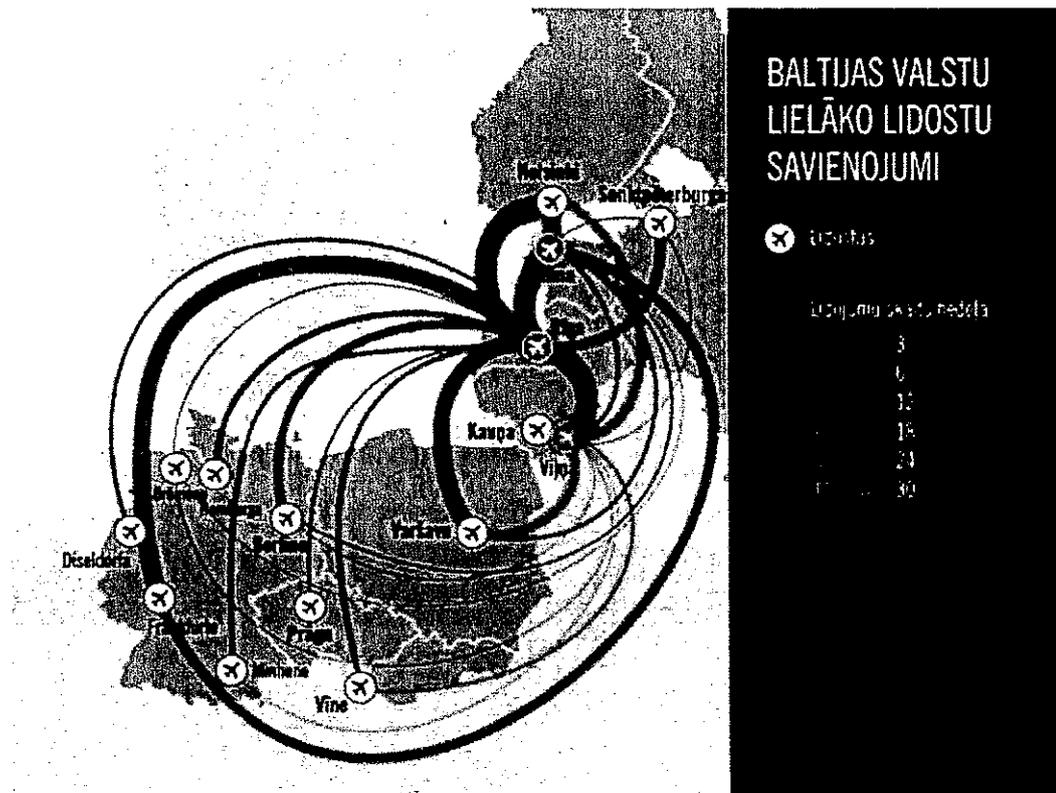
⁴⁰ Eurostat

⁴¹ Eurostat

1.5.3. Galveno CAZ lidostu savienotība

Vidējais lidojuma laiks starp CAZ lidostām nepārsniedz 50 minūtes. Vistālākais galapunkts no CAZ lidostām ir Frankfurtē, ko var sasniegt vidēji 1,5 - 2 h laikā.

CAZ lidostām ir zināma specializācija: Rīga kā reģionālais tranzītmegzls koncentrējas uz biežākiem lidojumiem un plašāku savienojumu, Tallinas un Viļņas lidostas uzsvāru liek uz tiešajiem reisiem, bet Kauņas lidosta orientējas uz pakalpojumiem zemo izmaksu lidsabiedrībām ārpus PAZ, nodrošinot galvenokārt tūrisma galamērķus Dienvidēiropā un Rietumeiropā.



32. attēls. Galveno Baltijas valstu lidostu savienojumi un lidojumu biežums PAZ, 2015⁴²

No Rīgas lidostas tiek nodrošināti bieži tiešie savienojumi ar lidostām Helsinkos, Varšavā un Frankfurtē.

Vidējais lidojumu biežums 2015. gada vasarā starp Rīgu un citām Baltijas valstu pilsētām (CAZ lidostas) ir 6 lidojumi dienā un 45 reisi nedēļā ar lielāku lidojumu skaitu darba dienās un mazāku brīvdienās (skatīt tabulu zemāk). Ilgums šo tiešo īso distanču lidojumiem nepārsniedz 50 minūtes.

Citi tiešie lidojumi PAZ rādiusā no Rīgas uz Varšavu un Berlīni tiek apkalpoti retāk, attiecīgi ar 34 un 19 lidojumiem nedēļā, un ar ļoti maz lidojumiem brīvdienās.

Parasti lidojumu biežums samazinās vidēji par 30 procentiem ziemas sezonā (no novembra līdz martam).

⁴² Tallinas, Rīgas, Kauņas un Viļņas lidostu lidojumu saraksti 2015.gadam

Connection	Monday	Thursday	Wednesday	Thursday	Friday	Saturday	Sunday	Flights per day	Flights per week	Flight duration, h:min
Rīga ↔ Tallinn	7	5	6	7	7	6	7	5-7	45	0:50
Rīga ↔ Vilnius	6	7	7	7	7	5	5	5-7	44	0:50
Rīga ↔ Helsinki	7	7	7	7	7	6	6	6-7	47	1:05
Rīga ↔ Warsaw	6	6	6	6	6	2	2	2-6	34	1:30
Rīga ↔ Berlin	3	3	3	3	3	2	2	2-3	19	1:55
Rīga ↔ Hamburg	2	2	3	2	2	1	2	1-3	14	2:05
Rīga ↔ Bremen	1	-	1	-	1	-	1	0-1	4	1:55
Rīga ↔ Dortmund	1	-	-	-	1	-	-	0-1	2	2:15
Rīga ↔ Düsseldorf	1	2	1	2	1	2	1	1-2	10	2:40
Rīga ↔ Munich	2	1	2	2	2	1	1	1-2	11	2:15 - 2:40
Rīga ↔ Frankfurt	5	5	5	5	5	5	5	5	35	2:15
Rīga ↔ St.Petersburg	3	3	3	3	3	2	3	2-3	20	1:20
Rīga ↔ Prague	1	1	1	1	1	1	1	1	7	2:10
Rīga ↔ Vienna	2	2	2	2	2	1	1	1-2	12	2:00

33. attēls. Lidojumu biežums un ilgums no Rīgas lidostas CAZ un PAZ robežās⁴³

Tallinas lidosta apkalpo biežus lidojumus tikai uz Helsinkiem (6 lidojumi dienā) un Rīgu (5-7 lidojumi dienā). Ilgums šiem lidojumiem nepārsniedz attiecīgi 30 un 50 minūtes.

7. tabula. Lidojumu biežums un ilgums no Tallinas lidostas CAZ un PAZ robežās⁴⁴

Savienojums	Pirmdiena	Otrdiena	Trešdiena	Ceturtdiena	Piektdiena	Sestdiena	Svētdiena	Lidojumu skaits dienā	Lidojumu skaits nedēļā	Lidojuma ilgums, min
Tallina ↔ Helsinki	6	6	6	6	6	4	5	4-6	29	0:30
Tallina ↔ Viļņa	2	2	2	2	2	-	-	2	10	1:05
Tallina ↔ Varšava	2	1	2	1	1	1	1	1-2	9	1:35
Tallina ↔ Berlīne	2	-	1	1	1	1	-	0-2	6	2:20
Tallina ↔ Frankfurte	3	3	3	3	3	3	3	3	21	2:40
Tallina ↔ Brēmene	1	-	-	-	1	-	-	0-1	2	2:05
Tallina ↔ Sanktpēterburga	1	-	1	1	1	-	1	0-1	5	0:55

Viļņas lidosta nodrošina biežus lidojumus uz Helsinkiem un Varšavu (3 lidojumi dienā). Vidējais lidojuma ilgums nepārsniedz 1h un 10 minūtes. Tajā pašā laikā, piemēram, Tallinas lidostā lielākais lidojumu biežums tiek sniegts uz un no Rīgas (6-7 lidojumi darba dienās).

8. tabula. Lidojumu biežums un ilgums no Viļņas lidostas CAZ un PAZ robežās⁴⁵

From	Monday	Thursday	Wednesday	Thursday	Friday	Saturday	Sunday	Flights per day	Flights per week	Flight duration, min
Vilnius ↔ Helsinki	3	3	3	3	3	2	2	2-3	19	1:10
Vilnius ↔ Warsaw	3	3	3	3	3	3	3	3	21	1:05
Vilnius ↔ Berlin	1	-	1	-	1	-	-	0-1	3	2:00
Vilnius ↔ Bremen	-	-	1	-	1	-	1	0-1	3	2:00
Vilnius ↔ Dortmund	-	1	-	1	-	1	-	0-1	3	2:10
Vilnius ↔ Munich	1	-	-	-	1	-	-	0-1	2	2:15
Vilnius ↔ St.Petersburg	1	-	1	-	1	-	-	0-1	3	1:20
Vilnius ↔ Vienna	1	1	1	1	1	1	1	1	7	1:45

Kauņas lidosta neveic tiešos lidojumus CAZ un PAZ lidostu ietvaros.

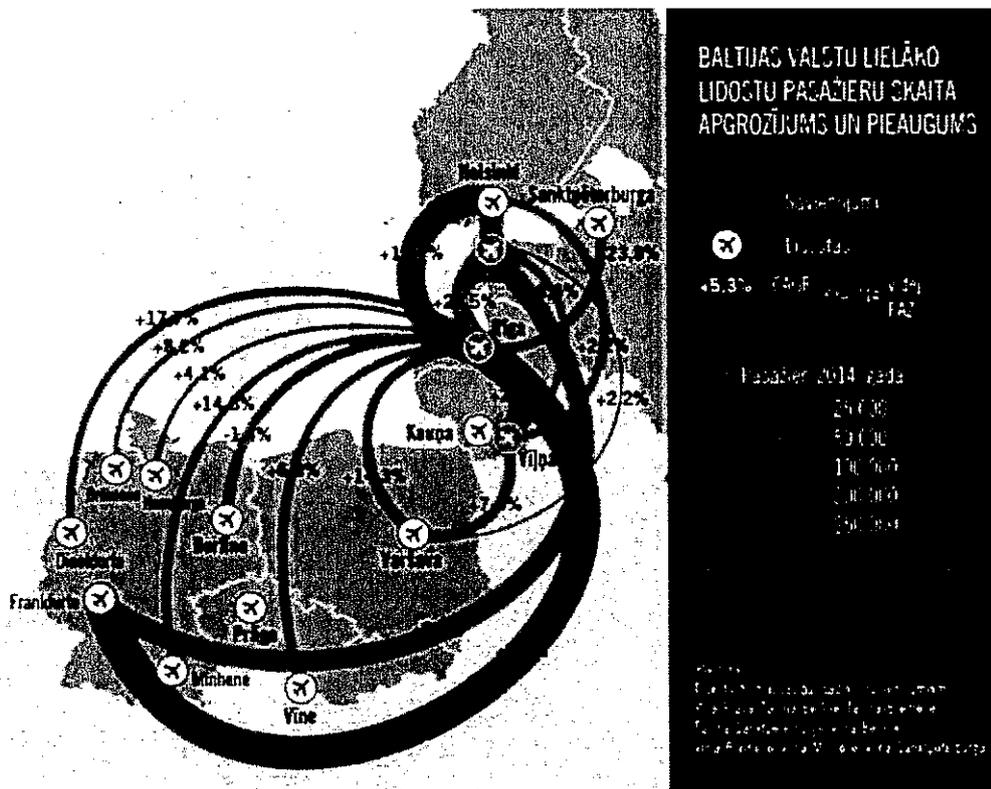
⁴³ Rīgas lidostas lidojumu saraksts 2015.gadam

⁴⁴ Tallinas lidostas lidojumu saraksts 2015.gadam

⁴⁵ Viļņas lidostas lidojumu saraksts 2015.gadam

1.5.4. Pasažieru pārvadājumi PAZ galveno lidostu ietvaros

Lielākā pasažieru plūsma CAZ un PAZ vērojama šādos maršrutos: Rīga - Helsinki, Rīga - Frankfurtē; Tallina - Helsinki, Tallina - Rīga, Tallina - Frankfurtē; Rīga - Viļņa, tajā skaitā ar lielāko pasažieru skaita pieaugumu pēdējo 10 gadu laikā - Rīga - Helsinki, Rīga-Viļņa un Rīga – Tallina.



34. attēls. Pasažieru plūsma no/uz lielākajām Baltijas lidostām PAZ ietvaros⁴⁶

⁴⁶ Eurostat un lidostu statistikas dati

9. tabula. Pasažieru plūsmas attīstība starp PAZ lidostām tiešajos savienojumos ar Rīgas, Tallinas un Viļņas lidostām⁴⁷

Connections	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	CAGR ₂₀₀₅₋₂₀₁₄
Rīga ↔ Tallinn	27,7	32,4	42,8	78,4	155,0	150,4	174,0	187,1	198,2	185,1	23,5%
Rīga ↔ Vilnius	20,5	21,3	29,2	88,2	192,1	157,1	192,1	178,5	181,6	176,1	27,0%
Rīga ↔ Helsinki	79,7	100,7	108,7	141,5	173,9	229,8	265,3	252,9	233,8	253,8	13,7%
Rīga ↔ Warsaw	24,3	31,0	34,9	33,4	34,9	54,1	72,8	66,2	65,8	80,7	14,3%
Rīga ↔ Berlin	116,4	120,2	170,6	207,6	147,5	133,9	143,7	119,2	103,5	102,4	-1,4%
Rīga ↔ Hamburg	31,6	35,4	52,1	58,7	60,1	56,0	58,1	53,5	45,6	45,4	4,1%
Rīga ↔ Bremen	0,0	0,0	31,6	40,3	50,6	48,7	47,0	8,5	48,5	54,9	8,2%
Rīga ↔ Düsseldorf	0,0	20,5	32,0	42,7	92,3	94,7	90,3	81,2	79,0	75,6	17,7%
Rīga ↔ Frankfurt	166,3	163,6	160,8	121,6	136,4	181,2	181,4	246,7	272,3	297,5	6,7%
Rīga ↔ Munich	21,2	29,4	42,2	68,9	74,9	66,1	67,9	77,0	74,3	70,8	14,3%
Rīga ↔ St.Petersburg	12,4	17,4	29,3	36,9	43,3	56,9	89,7	88,3	80,9	84,6	23,8%
Rīga ↔ Vienna	45,1	48,9	64,1	60,3	44,4	45,2	59,2	74,6	72,6	81,7	6,8%
Rīga ↔ Prague *	74,5	91,5	92,2	79,7	70,6	58,7					-4,7%
Tallinn ↔ Helsinki	168,0	197,8	174,5	173,6	147,7	147,8	184,5	192,5	204,8	213,2	2,7%
Tallinn ↔ Vilnius	36,5	38,9	51,5	83,3	34,8	55,6	35,2	75,6	42,6	76,4	8,6%
Tallinn ↔ Warsaw	20,8	20,8	20,8	21,2	21,2	21,2	21,5	23,4	25,4	25,4	2,2%
Tallinn ↔ Berlin	74,8	71,7	69,9	65,9	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Tallinn ↔ Frankfurt	86,9	108,7	90,1	84,2	67,7	73,9	81,8	90,7	186,4	186,4	8,8%
Tallinn ↔ Bremen	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	34 581	29 387	n/a	n/a	n/a
Tallinn ↔ St.Petersburg	n/a	n/a	25 765	n/a	n/a						
Vilnius ↔ Helsinki	65,9	76,5	90,4	103,9	76,2	62,8	81,2	87,3	84,3	80,0	2,2%
Vilnius ↔ Warsaw	52,4	49,9	50,5	45,4	51,8	55,4	61,1	72,7	94,4	100,5	7,5%
Vilnius ↔ Berlin	25,6	20,3	23,8	29,7	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Vilnius ↔ Bremen	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	32,4	45,5	n/a	n/a	n/a
Vilnius ↔ Dortmund	n/a	30,5	30,0	n/a	n/a						
Vilnius ↔ Munich	n/a	26,1	33,6	66,1	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Vilnius ↔ St.Petersburg	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a						

* - nav savienojumu 2011; n/a - dati nav pieejami; nevienādu datu gadījumā tiek aprēķināts vidējais rādītājs

1.5.5. Rīgas lidostas attīstība – tranzītmegzls Baltijā

Rīgas lidostas tiešās apkalpes zonā ietilpst Latvijas galvaspilsēta Rīga un tās apkārtnē. 300 km rādiusā jeb aptuveni 3-4 stundu brauciena attālumā ar automašīnu lidostas apkalpes teritorija tiek paplašināta, aptverot visas Baltijas valstu galvaspilsētas, kas kopumā veido aptuveni 6,5 miljonus iedzīvotāju.

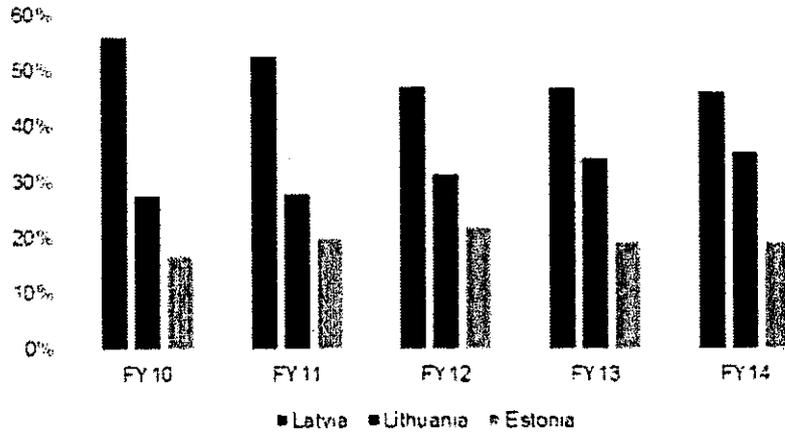
Rīgas lidostai ir ierobežota reģionālā mezgla funkcija salīdzinoši mazās apkalpes dēļ teritorijas iedzīvotāju skaita ziņā. Tajā pašā laikā Rīgas lidosta ir sasniegusi augstu transfēra pasažieru īpatsvaru un nodrošina plašus reģionālos savienojumus.

Pārējām divām Baltijas valstu galvaspilsētu lidostām Viļņai (VNO) un Tallinai (TLL) nav reģionālā mezgla funkcijas un tās apkalpo tiešos maršrutus, ko nodrošina zemo izmaksu lidsabiedrības un tīkla pāravadātāji, kas savukārt apkalpo savienotos reisus tuvajās distancēs.

Rīgas lidosta ir vadošā lidosta Baltijas valstīs, neskatoties uz to, ka tās tirgus daļa pasažieru gaisa satiksmē Baltijā ir samazinājusies no 56% 2010. gadā līdz 47% 2013. gadā.⁴⁸

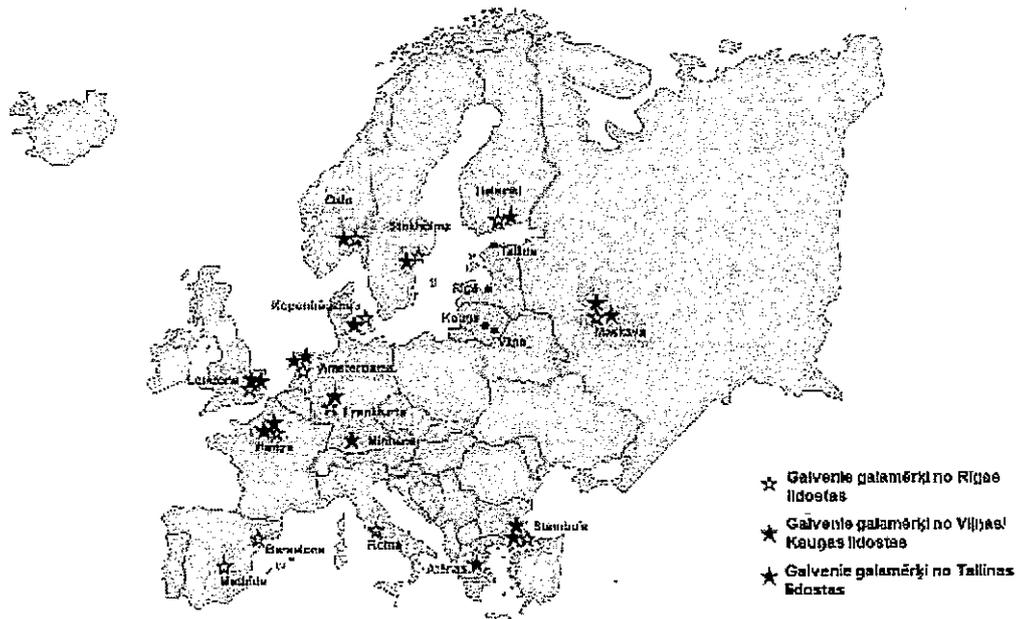
⁴⁷ Eurostat, Rīgas lidostas statistika, 2015.gads

⁴⁸ Rīgas lidostas biznesa plāns 2015-2036.gadam (projekts uz 01.09.2015.).



35. attēls. Baltijas valstu tirgus daļa pasažieru un kravas pārvadājumos (2010-2014)⁴⁹

Lidostas Tallina, Viļņa un Kauņa netiek uzskatītas kā tiešie konkurenti tranzītmegzļa lidostai, bet tajā pašā laikā rada konkurenci tiešo lidojumu un pilna servisa lidsabiedrību maršrutos, un, iespējams, savu tīklus straujas attīstības gadījumā varētu pārņemt transfēra pasažieru plūsmu no Rīgas lidostas.



36. attēls. Galvenie galamērķi no Baltijas valstu lidostām⁵⁰

Ņemot vērā lidostu mazo apkārpes teritoriju, lidostu galamērķi pārklājas.

⁴⁹ Rīgas lidostas biznesa plāns 2015-2036.gadam (projekts uz 01.09.2015.)

⁵⁰ EY, 2015

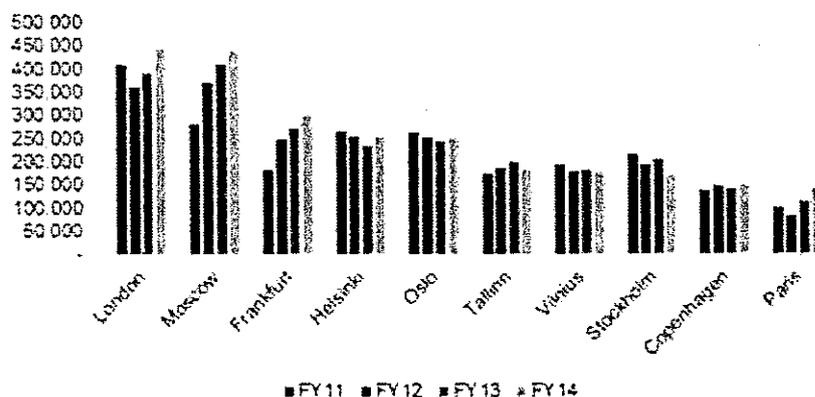
10. tabula. Konkurējošie galamērķi⁵¹

Lidostas	Maršrutu skaits
No Tallinas	34-38
Maršruti no Tallinas, kas pārklājas ar maršrutiem no Rīgas	22
No Viļņas	55-60
Maršruti no Viļņas, kas pārklājas ar maršrutiem no Rīgas	33
No Kauņas	9-14
Maršruti no Kauņas, kas pārklājas ar maršrutiem no Rīgas	4-6
No Rīgas	83

2015. gadā Rīgas lidosta apkalpo 83 galamērķus vasaras sezonā un plāno apkalpot 68 galamērķus ziemas sezonā.

2014. gadā iecienītākie pasažieru galamērķi no Rīgas lidostas bija Londona, Maskava, Frankfurte, Helsinki un Oslo. Maskava 2014. gadā bija otrais iecienītākais maršruts. Pasažieru skaita kritums šajā maršrutā, salīdzinot ar 2013. gadu, bija saistīts ar politiskajiem un ekonomiskajiem notikumiem Krievijā un NVS valstīs. Tomēr jāatzīmē, ka Rīga joprojām ir populārs galamērķis tūristiem no NVS valstīm. Nozīmīga pasažieru plūsma saglabājas uz Frankfurti un Helsinkiem pateicoties ērtiem tranzīta savienojumiem tālsatiksmes maršrutos no šīm lidostām.

Trīs no top 10 maršrutiem ir pilsētas, kas atrodas Rail Baltica plānotajā dzelzceļa līnijā: Helsinki, Tallina un Viļņa, kas veido 11,5% no kopējā pasažieru skaita Rīgas lidostā (attēlā zemāk).

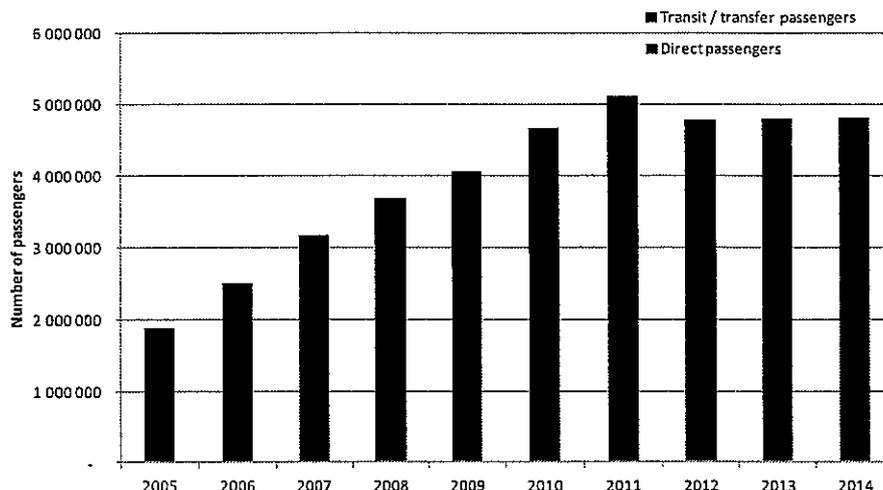


37. attēls. Populārākie galamērķi no Rīgas starptautiskās lidostas⁵²

Pasažieru skaits Rīgas lidostā pēdējā desmitgadē ievērojami pieauga - par 11% CAGR₂₀₀₅₋₂₀₁₄. Tomēr izaugsme palēninājās pēdējos gados, kad pasažieru skaits nepārsniedz 4,8 miljonus gadā. Šāda pasažieru skaita stagnācija ir skaidrojama ar tranzīta / transfēra pasažieru skaita samazināšanos, vispārējām tendencēm aviācijas nozarē, ģeopolitisko situāciju NVS un turpmāko ekonomikas lejupslīdi šajās valstīs. Vēl kā būtiski iemesli minami tiešo pasažieru skaita samazinājums 2009. gada ekonomiskās krīzes rezultātā un emigrācijas pieauguma rezultātā ekonomisko apsvērumu dēļ, kas izraisīja iedzīvotāju skaita samazināšanos apkalpes teritorijā.

⁵¹ Rīgas lidosta, 2015.gads

⁵² Rīgas lidosta, 2015.gads



38. attēls. Pasažieru skaits Rīgas lidostā (2005-2014)⁵³

2011. gadā Rīgas lidosta sasniedza vēsturiski lielāko tranzīta pasažieru skaitu - 1,9 milj. 2014. gadā tranzīta/transfēra pasažieru skaits samazinājās līdz 1,4 miljoniem. Rīgas lidostai kā tranzītmezglam ir būtiska reģionālā nozīme, tāpēc tranzīts/transfērs galvenokārt tiek nodrošināts no Baltijas un Skandināvijas valstīm. Daži no top tranzīta / transfēra galamērķiem atrodas CAZ un PAZ, proti, Tallina, Viļņa, Helsinki, Sanktpēterburga, kas attiecīgi nodrošina 89,4%, 86,6%, 43,5% un 58,6% no kopējā tranzīta/transfēra pasažieru skaita.

1.5.6. Starptautiskās lidostas „Rīga” attīstība – garo distanču lidojumu mezgls Baltijas valstīs – nākotnes potenciāls?

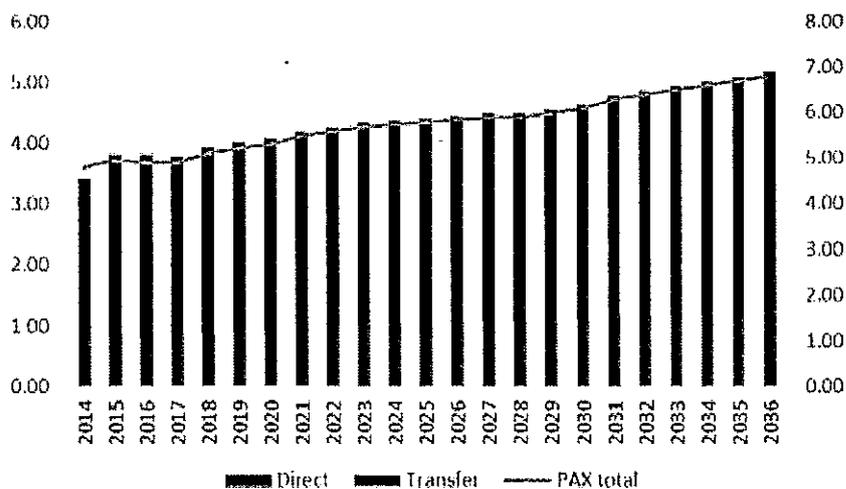
Saskaņā ar Starptautiskās Gaisa transporta asociācijas (IATA) gaisa satiksmes datiem par 2013. gadu ASV gaisa pārvadājumu tirgus pieauga nedaudz vairāk nekā 2 % apmērā, Eiropas – 4 % apmērā, bet Āzijas-Klusā okeāna reģionā, Āfrikā un Latīņamerikā – par 5-7 % un par 11,9 % Tuvajos un Vidējos Austrumos, kas norāda uz salīdzinoši lēnajiem Eiropas tirgus pieauguma tempiem.

Aviācijas nozares tendences ļauj domāt, ka Eiropas aviācijas nozare ir pilnībā nobriedusi un straujš pieaugums sagaidāms galvenokārt Āzijas lidostās. Lidsabiedrību izaugsmes potenciāls varētu būt meklējams lidojumu koncentrēšanā uz Āzijas valstīm, kas varētu sekmēt jaunas pasažieru plūsmas uz labi pozicionētiem Eiropas satiksmes mezgliem, tomēr konkurence šajos maršrutos ir ļoti sīva un to sastāda arī Persijas līča reģionā bāzētās lidsabiedrības, kas novirza lidojumus no Eiropas uz Āziju caur to satiksmes mezgliem šajā reģionā.

Attiecībā uz starptautiskās lidostas „Rīga” stratēģiju, kas ietver palielinātas savienojamības maršrutu izveidi un jaunu lidsabiedrību piesaisti, reģionālā gaisa satiksmes mezgla stratēģija ir veicināt savienojamību un transfēra pasažieru skaita pieaugumu, turpināt jaunu maršrutu izveidi un radīt garo maršrutu lidojumus. Starptautiskajai lidostai „Rīga” būtu jārod iespējas izveidot garo distanču maršrutus.

Globālās aviācijas eksperti lēš, ka puse no topošajiem braucieniem turpmāko 20 gadu laikā būs saistīti ar Āzijas-Klusā okeāna reģionu, tomēr šo variantu potenciālais ieguvums starptautiskās lidostas „Rīga” labā vēl būtu jāvērtē.

⁵³ Rīgas lidosta, 2015.gads



39. attēls. Starptautiskās lidostas „Rīga” pasažieru skaita prognozes 2015. – 2036.g.⁵⁴

Attiecībā uz starptautiskās lidostas „Rīga” attīstības perspektīvām tiek pieņemts, ka nacionālā lidsabiedrība saglabās savu satiksmes mezglu tīkla stratēģiju ar ievērojamu skaitu jaunu maršrutu. Tomēr transfēra apjomi īso distanču lidojumos samazināsies, bet kopējais transfēra satiksmes apjoms turpinās pieaugt līdz ar pieaugošo transfēra pasažieru skaitu no garo distanču maršrutiem.

1.5.7. Starptautiskās lidostas „Rīga” attīstība un industriālā attīstība

Lidosta ir būtiska nacionāla infrastruktūra, kas vieno ekonomiku. Lidosta veicina pasažieru apriti gan iekšzemē, gan starptautiski, savieno apdzīvotas vietas un tirgus, tādējādi veicinot uzņēmējdarbību, tūrismu un tirdzniecību.

Lidosta veicina uzņēmējdarbības attīstību lidostas teritorijā, nodrošinot ievērojamas nodarbinātības iespējas.

Saskaņā ar ACI ziņojumu „Eiropas lidostu ekonomiskā ietekme” aviācijas nozare Latvijā nodrošina vairāk nekā 31 500 darba vietu un veido 3,3 % no valsts IKP (2014. gada dati).

Lidosta ir ērti sasniedzama gan pa autoceļiem, gan dzelzceļu. Lidostas tuvumā atrodas vairāk nekā 20 uzņēmumi, kas 2014. gadā radīja vairāk nekā 4500 darba vietu. Pēdējo 10 gadu laikā lidostas teritorijā nodarbināto skaits ir audzis par 5,5 %, kas ir vairāk nekā Mārupes novadā (2,8 %), kurā lidosta atrodas.

Saskaņā ar lidostas attīstības plānu un biznesa plānu starptautiskā lidosta „Rīga” paredz attīstīt lidlauka un lidostas infrastruktūru, ņemot vērā pasažieru/ kravu satiksmes apjomus.

Starptautiskā lidosta „Rīga” plāno turpināt termināļu paplašināšanu, tostarp paplašinot pasažieru reģistrēšanās zonu (tostarp stāvlaukumu, pievadceļu infrastruktūru, t.i., uzbrauktuvi, Rail Baltica ieeju), pasažieru ielidošanas zāli, jaunu komerciālo platību izbūvi, kā arī drošības pārbaudes zonas paplašināšanu.

Lidostas pilsētas modelis, kas paredz pilsētas izveidi ap lidostu un kurā ekonomikas attīstība veicina lidostas attīstību un otrādi, varētu tikt izveidots tālākā nākotnē. Lai tas notiktu, jāievēro šādi galvenie priekšnosacījumi: ievērojama gaisa pasažieru/ kravu satiksme; intermodālo kravu savienojamība; bieži lidojumi uz pasaules lielākajām galvaspilsētām; spēcīga vietējā un reģionālā

⁵⁴ Lidosta Rīga

attīstība, lai veidotu drošu pamatu satiksmes attīstībai; specializēti piegādātāji un lieli vietējie tirgi; atbilstošs reģiona ekonomikas profils, lai veicinātu aeronautikas darbības.

Dzelzceļa savienojumam uz lidostas industriālo teritoriju, tostarp biznesa parku, ir stratēģiska nozīme, lai nodrošinātu, ka šīs teritorijas kļūst arvien pievilcīgākas ārvalstu investoriem un biznesa attīstībai, tostarp lai piesaistītu kravu operatorus un veicinātu aviācijas klāsteru izveidi (remonta, piegādes, apmācību u.c. pakalpojumi).

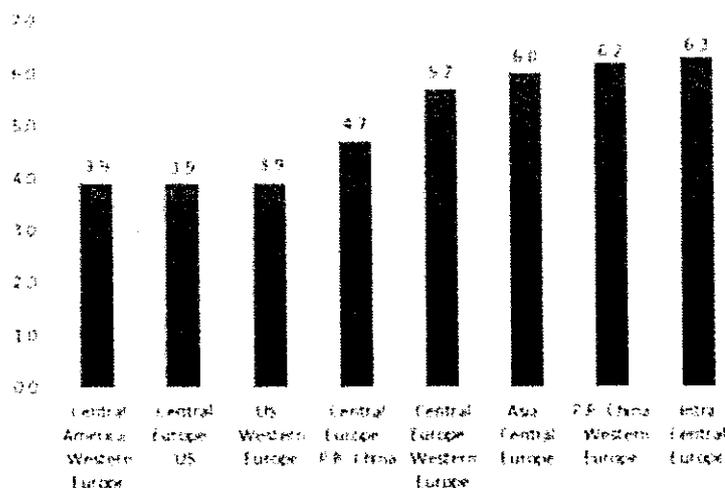
1.5.8. Starptautiskās lidostas „Rīga” potenciāls garo distanču lidojumu tirgus segmentā

Saskaņā ar Airbus veikto globālā tirgus prognozi 2011. –2030.gadam turpmāko 20 gadu laikā tiek prognozēta vairāk nekā 700 jaunu starppilsētu garo distanču maršrutu izveide. Tādējādi esošais garo distanču tirgus aptuveni ar 1600 savienojumiem palielināsies par vairāk nekā 40 %.

2010. gada dati norāda, ka garo distanču satiksme koncentrējas galvenokārt uz trim satiksmes plūsmām: Atlantijas okeānu šķērsojošā satiksme 36 %, Eiropa-Āzija 16 %, Kluso okeānu šķērsojošā satiksme 15 %, pārējā satiksmes plūsma: 33 %.

Saskaņā ar Airbus prognozēm līdz 2030.gadam situācija nedaudz mainīsies: Atlantijas okeānu šķērsojošā satiksme 34%, Eiropa-Āzija 15%, Kluso okeānu šķērsojošā satiksme 16%, pārējā satiksmes plūsma: 35%.

20 gadu laikā (no 2010. gada) Eiropas un Ziemeļamerikas lidsabiedrību globālais satiksmes plūsmas pieaugums prognozējams 4,8 % apmērā ik gadu, tostarp Eiropā līdz 2030.gadam sagaidām +4,0 %, Ziemeļamerikā +3,3 % un Āzijas-Klusā okeāna reģionā +5,7% pieaugums. Minētās attīstības rezultātā attīstīsies satiksmes sadalījums starp reģioniem: no 2030.gada globālās satiksmes Eiropa veidos 23 %, Ziemeļamerika 20 % un Āzijas-Klusā okeāna reģions 33 %.



40. attēls. Pasažieru skaita prognozes sadalījumā pa reģioniem, AAGR 2011-2030 (%)⁵⁵

Saskaņā ar Boeing Globālo gaisa kravu satiksmes prognozi 2014. – 2015.gada (ziņojums) globālais gaisa satiksmes tirgus bija 208 miljardi RTK un garo distanču gaisa kravu tirgus bija 131 miljardi RTK 2013. gadā, tostarp Āzijas-Ziemeļamerikas, Eiropas-Āzijas un Eiropas-Ziemeļamerikas tirgi ir vadošie

⁵⁵ Airbus Globālā tirgus prognoze 2011. – 2030.gadam

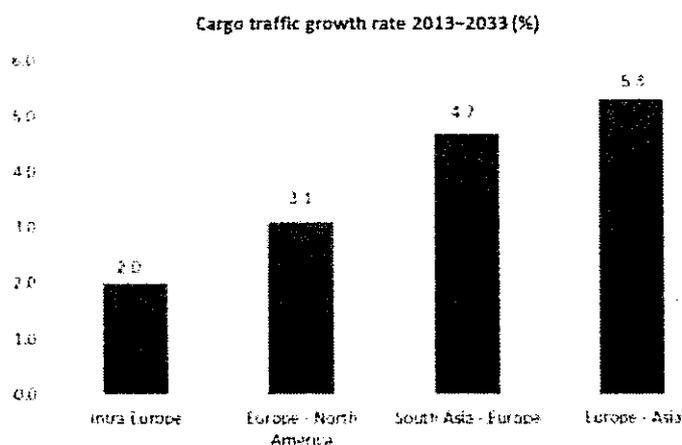
gaisa kravu satiksmes tirgi austrumu rietumu virzienā. Turpmāko 20 gadu laikā (no 2013. līdz 2033.gadam) gaisa kravju satiksme pasaulē pieaugs par 4,7 % gadā.

Analizējot ziņojumā ietvertu informāciju, Āzija joprojām būs vadošais reģions, kas uzrādīs vislielāko vidējo gaisa kravju satiksmes pieaugumu gadā; Ķīnas iekšējam un Āzijas iekšējam tirgum pieaugot attiecīgi par 6,7 % un 6,5 % gadā.

Eiropas-Ziemeļamerikas gaisa tirdzniecības apjomi veido aptuveni 6,6 % no globālā gaisa kravju tonnāžas un 8,4 % no globālā gaisa kravju tonnu kilometriem. Bāzes IKP prognozes līdz 2033. gadam Eiropai un Ziemeļamerikai veido attiecīgi 1,9 % un 2,5 % pieaugumu vidēji gadā.

Gaisa kravju tirgus Eiropas iekšienē veido aptuveni 3,0 % no pasaules gaisa kravju tonnāžas, bet, tā kā reģions ir ģeogrāfiski kompakts, tad tas veido tikai 0,8 % no globālā gaisa kravju apjoma, izsakot to tonnu kilometros. Ekonomikas aktivitāte, ko izsaka IKP, un industriālā aktivitāte joprojām būs galvenie satiksmes pieauguma dzinējspēki šajā reģionā.

Eiropas-Āzijas tirgus veido aptuveni 19,6 % no pasaules gaisa kravju satiksmes, izsakot to tonnu kilometros, un 10,0 %, izsakot to pēc tonnāžas.



41. attēls. Gaisa kravju pārvadājumu prognozes sadalījumā pa reģioniem, AAGR 2013-2033 (%)⁵⁶

Ņemot vērā Boeing un Airbus ilgtermiņa prognozes par pasažieru un kravju satiksmes attīstību turpmāko 20 gadu laikā, Eiropas aviācijas tirgus nav novājināts par spīti nesenojamai ekonomikas krīzei.

Saskaņā ar OAG 2015. gadā Eiropā tika izveidots vislielākais skaits jaunu garo distanču maršrutu – šogad tika atklāti nedaudz zem 70 jaunu maršrutu.

Eiropas tīkla pārvadātāji ir novirzījuši garo distanču kapacitāti uz pelnošākiem tirgiem – it īpaši Ziemeļameriku, kur šī reģiona lidostu kapacitāte kopš 2009. gada ir pieaugusi par 16 procentiem.

Saskaņā ar dokumentu „Eiropas lidostas 2030. gadā: sagaidāmie izaicinājumi” Eiropas lidostās sagaidāma kapacitātes pārslodze. Līdz 2030. gadam gaisa satiksme Eiropā teju dubultosies. Vienlaikus Eiropa nespēs apmierināt lielu daļu pieprasījuma lidostu kapacitātes trūkuma dēļ.

Turpinoties līdzšinējām tendencēm, līdz 2030. gadam 19 no Eiropas galvenajām lidostām būs pārslogotas, tostarp Parīzes CDG, Varšavas, Atēnu, Vīnes un Barselonas lidostas. Attiecīgi var rasties sastrēgumi, kas radītu kavēšanos un varētu skart 50 % no viesiem pasažieru un kravju lidojumiem.

⁵⁶ Boeing Globālā gaisa kravju satiksmes prognoze 2014. – 2015.gadam, pamata scenārijs

Lai gan liela daļa lidostu varētu saglabāt īso distanču tīklu Eiropā, var pieņemt, ka garo distanču lidojumus nodrošinās dažas lielās lidsabiedrības un to apvienības. Pastāv spēcīgas barjeras, lai iekļūtu garo distanču lidojumu tirgū, ko veicina nevienmērīgais pieprasījuma sadalījums, lidsabiedrību apvienības un lojalitātes programmas, laikspraugas ierobežojumi lielās lidostās un riski, kas saistīti ar kritiskās masas izveidi.

Lai uzturētu garo distanču lidojumus citviet Eiropā, lidsabiedrības rīcībā jābūt vai nu spēcīgam gaisa satiksmes mežglam, uz kuru tiek atvesti pasažieri no īso distanču maršrutiem, vai jāpastāv etniskam nišas tirgum, kas ir lojāls un kura uzturēšanai nav nepieciešams liels apjoms gaisa satiksmes pasažieru, ko pārvadā no mazākajām lidostām uz lielajām (feeder traffic).

Nemot vērā iepriekš minēto, var pieņemt, ka Eiropas perifērijas lidostu potenciāls (Baltijas jūras reģiona lidostas) varētu tik izmantots, lai apkalpotu pieaugošās pasažieru/kraavu plūsmas, tostarp garo distanču lidojumos no/ uz Āziju uz/no Eiropas.

2. Modelēšanas metodoloģija

Šī pētījuma izstrādes pieeja bija pārskatīt AECOM satiksmes modeļa rezultātus, ņemot vērā aktuālo attīstību (ekonomikā, iedzīvotāju skaitā, pārvadājumu jomā, globāla mēroga tendencēs u.tml.) un izstrādāt satiksmes prognožu modeli Excel vidē. Attiecīgi tika koriģētas AECOM satiksmes prognozes (pamata scenārijs) un tas tika izveidots kāši pētījuma autoru pasažieru un kravu prognožu modeļa pamata scenārijs. Modeļu rezultāti tiks salīdzināti un pielāgoti vēlāk AS RB Rail izstrādātajā Izmaksu – ieguvumu analīzē globālajam Rail Baltica projektam.

2.1. Ievads un AECOM pieejas tehnisks pārskats

2.1.1. Ievads

Šajā nodaļā izklāstīti gan pasažieru un kravas transporta prognozēšanas modeļa vispārīgie aspekti, gan tiek izvērtēta AECOM 2011.gada veiktajā priekšizpētē izvēlēta pieeja. Turklāt mūsu pieejas metodoloģija apkopota ar mērķi, lai pierādītu saderību ar AECOM metodoloģiju un izceltu iespējamās priekšrocības, kas tiek panāktas ar integrētu divu līmeņu pieeju.

Neatkarīgi no tā, vai tiek sniegtas īstermiņa, vidēja termiņa vai ilgtermiņa prognozes, visām prognozēm ir iespējamās zināma apmēra neprecizitātes. Šīs neprecizitātes rodas tādēļ, ka nav zināms, kā pieprasījumu veicinošie faktori mainīsies laika gaitā, kā reagēs tirgus, un cik sekmīgi piegādātāji reagēs uz tendencēm un vispārējo attīstību, un spēs tos pārvērst par pakalpojumiem, kas savukārt stimulētu pieprasījumu. Neprecizitātes var pastiprināties vēl vairāk, ja prognozes tiek sniegtas par vēl ilgāku laika periodu, kas savukārt noved pie neprecizitātēm attiecībā uz investīciju lēmumiem, it īpaši tad, ja paredzamas laikā izstieptas investīcijas, ilgs aktīvu dzīves cikls vai ilgs investīciju atmaksāšanās periods.

Kopumā visos pasažieru un kravas transporta prognozēšanas modeļos parasti izmanto līdzīgu četru soļu pieeju, ko skatīt tabulā zemāk.

11. tabula. Pasažieru un kravu standarta prognozēšanas modeļu salīdzinošs pārskats

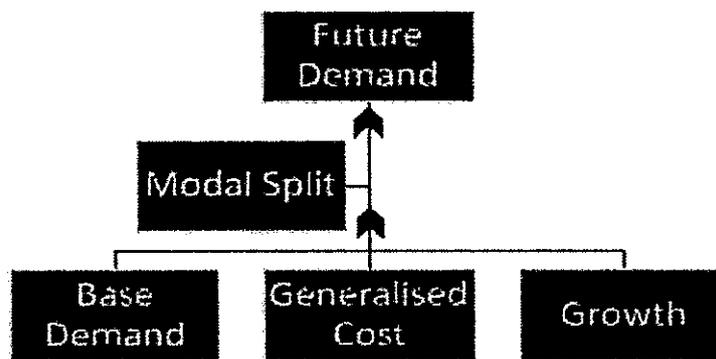
Pasažieru modelis		Kravu modelis	
Solis	Īss apraksts	Solis	Īss apraksts
Braucieni ģenerēšana	Brauciena sākuma vai galamērķu biežums katrā zonā sadalījumā pēc brauciena mērķiem	Radīšana un piesaiste	Pārvadāto preču daudzums vai vērtība, ko pārvadā no/ uz zonām (sākumpunktu-galamērķu matrica)
Braucieni sadalījums	Sākumpunktu sasaistīšana ar galamērķiem (sākumpunktu-galamērķu pāri) un bieži izmantota kā gravitātes modeļa funkcija	Sadalījums	Preču plūsma (megatonnās) starp sākumpunktiem un galamērķiem (sākumpunktu-galamērķu pāri)
Transporta veida izvēle	Braucieni īpatsvars no sākumpunktu-galamērķu pāriem, kas lieto konkrētu transporta veidu	Sadalījums starp transporta veidiem	Preču plūsmu sadalījums pēc transporta veidiem (autotransports, dzelzceļš, vairāki transporta veidi, jūras transports u.c.)
Maršrutu piešķiršana	Braucieni īpatsvars no	Piešķiršana	Daudzumu pārvēršana uz

Pasažieru modelis		Kravu modelis	
Solis	Īss apraksts	Solis	Īss apraksts
	sākumpunktu-galamērķu pāriem sadalījumā pēc transporta veida konkrētā maršrutā		transporta līdzekļu vienībām un tīklu noteikšana (piemēram, autoceļu tīkls, dzelzceļa tīkls)

Papildu četru soļu pieejas modeļiem piemēro arī uzvedības modeļus, kur braucienų/pārvadāšanas pieprasījumu atvasina no rīcībām, kas cilvēkiem nepieciešamas vai ko tie vēlas veikt. Tomēr šos modeļus izmanto galvenokārt tāpēc, lai noteiktu vides ietekmes, un tie nav nozīmīgi šī pētījuma kontekstā.

2.1.2. AECOM kravu plūsmas modelis

AECOM kravu plūsmas modelis izstrādāts 2011.gada priekšizpētes ietvaros, lai labāk izprastu kopējo pieprasījumu pēc kravu pārvadājumiem reģionā, balstoties uz esošajiem kravu kustības datiem par kravu plūsmu, kas ļauj veikt prognozes par izpētes noteikto 30 gadu laika periodu. Modelī ietverti dati par starptautisku, nacionālu un reģiona līmeņa pieprasījumu, ņemot vērā dalījumu pēc NUTS 3 līmeņa Baltijas valstīs un dalījumu pa valstīm starptautiskiem galamērķiem. Modelis uzskatāms par transporta veidu izvēles modeli, kas ietver pārvadājumus pa autoceļiem, dzelzceļu un jūru, uzrādot divas paralēlas plūsmas: sadalījumu pēc pieprasījuma un transporta veidiem. Tiek pieņemts, ka, izvērtējot visus transporta veidus un aprēķinot sadalījumu pēc transporta veidiem, ņemot vērā vispārīgās izmaksas, var prognozēt potenciālo transporta veidu maiņu no autotransporta uz dzelzceļa un jūras pārvadājumiem. Modeļa uzbūvi skatīt attēlā zemāk.



42. attēls. AECOM kravu plūsmas modeļa struktūra

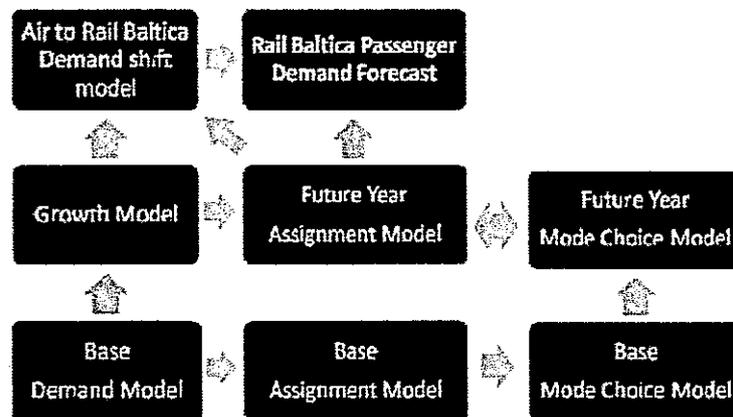
AECOM 2011.gadā veiktās priekšizpētes piemērotā metodoloģija attiecībā uz plūsmu modelēšanu ir saprātīga un ataino nozarē izmantoto kravu plūsmas prognozēšanas pieeju. Sadalījums pēc transporta veidiem, kura pamatā ir vispārējās izmaksas, ļauj noteikt transporta veidu maiņas potenciālu. Varētu gan argumentēt, ka transporta veidu maiņu panāk ne tikai tādēļ, ka viens transporta veids ir finansiāli izdevīgāks par citu, bet ka to ietekmē vairāki faktori, tostarp savienojamība, pakalpojuma līmenis, pieejamība, politikas, kas cita starpā nav ietverti vispārējo izmaksu pieejā.

2.1.3. AECOM pasažieru plūsmas modelis

Lai izstrādātu pasažieru plūsmu prognozes pārvadājumiem pa dzelzceļu, visbiežāk izmanto divas plašas modeļu kategorijas. Viens no modeļiem balstās uz pieņēmumu, ka tiek izmantots viens transporta veids, un tas pēc elastīguma principa nosaka papildu braucienu skaitu, tādējādi raksturojot attiecību starp agrāko dzelzceļa pieprasījuma izaugsmi un pieprasījuma dzinējspēku izmaiņām. Ar šo metodi nesenā izaugsme tiek ekstrapolēta uz augšu, ņemot vērā pastāvīgās pieprasījuma dzinējspēku tendenču izmaiņas. Piemēram, šī metode speciāli neuzrāda dzelzceļa izaugsmes tirgus daļas dabiskos ierobežojumus. Uzskata, ka šī metode ir vispiemērotākā īstermiņa un vidēja termiņa prognozēm dzelzceļa līnijām ar esošiem apjomiem, tomēr tā nav īpaši piemērota infrastruktūrai ar ilgu atmaksāšanās periodu, kāds, piemēram, ir Rail Baltica projekts.

Otrs modelis ir vairāku transporta veidu modelis, kas nosaka kopējo braucienu pieprasījumu, un no tā savukārt aprēķina pasažieru izvēli par labu vienam vai otram transporta veidam. Uzskata, ka šos modeļus vislabāk piemērot prognozēm, lai noteiktu liela apmēra infrastruktūras objektu ietekmi. Turklāt ar šo metodi var prognozēt pieprasījumu situācijā, kad nepastāv esošs dzelzceļa tirgus, kāds, piemēram, ir Rail Baltica gadījums.

AECOM pasažieru plūsmas modelis tiek uzskatīts par pielāgotu un kalibrētu transporta veidu izvēles modeli, kas pabeigts 2011.gadā un kurā par atskaites gadu izmantots 2009.gads. Tas ir modelis, kas pēc būtības un tehniski ir vispiemērotākais veids, lai izstrādātu pasažieru pieprasījuma prognozi plānotajai Rail Baltica dzelzceļa līnijai. Modeļa uzbūvi skatīt attēlā zemāk.



43. attēls. AECOM pasažieru plūsmas modeļa struktūra⁵⁷

Tomēr šī modeļa rezultāti lielā mērā atkarīgi no pieņēmumiem (piemēram, piešķiršana, transporta veida izvēle, transporta veida maiņa no gaisa uz dzelzceļa transportu) un aplēstās ietekmējošo faktoru ietekmes, ņemot vērā 2009.gada rezultātus; bija nepieciešams veikt neatkarīgu šo pieņēmumu un ietekmējošo faktoru pārskatīšanu un atjaunināšanu, lai precizētu rezultātus un kalibrētu prognozes, ņemot vērā pašreizējo plānošanas vidi. Pamatpieprasījumu noteica divu principu metodes. Tika ņemti vērā gan 2009.gada braucienu dati par galvenajiem sākumpunktu-galamērķu pāru braucieniem, gan arī tika izstrādāti mākslīga pieprasījuma modeļa braucienu dati, ņemot vērā sociālekonomisko raksturojumu un braucienu vispārējās izmaksas, ja nebija pieejami dati. Kopumā, protams, reāli dati

⁵⁷ Rail Baltica noslēguma ziņojums, AECOM 2011

vienmēr ir daudz precīzāki un, ja vien iespējams, tos arī vienmēr būtu jāizmanto. AECOM pieeja trūkstošu datu ģenerēšanā ir tehniski vispārārtāta un piemērota metode.

2.1.4. Analīzes pieeja

Mūsaprāt, kopumā AECOM izmantotā metodoloģija ir vispiemērotākā Rail Baltica projektam. Tādējādi mūsu pieeja bija ierobežot prognozes detalizācijas pakāpi līdz esošā pētījuma attiecīgajai apkalpes zonai, un aktualizēt kādreizējos pieprasījuma datus minētās zonas ietvaros, pārskatīt un koriģēt ietekmējošos faktorus, pieņemumus par pieprasījuma piešķiršanu un transporta veida izvēli, kā arī ierosinātā pieprasījuma aprēķina pamatdatus. Turklāt, pamatojoties uz neseno lēmumu izveidot arī savienojumu starp starptautisko lidostu „Rīga” un Rail Baltica dzelzceļa līniju pasažieru pārvadājumu veikšanai, modelī tika iekļauts lidostas atzars, lai atainotu potenciālo papildu pieprasījumu ar šāda tehniska risinājuma ieviešanu. Mūsu mērķis nebija izveidot jaunu modeli vai rekonstruēt AECOM modeli, bet gan izmantot AECOM modeļa datus un sasaitīt tos ar mūsu modeli.

2.1.5. Izpētes ģeogrāfiskā aptvērums definējums

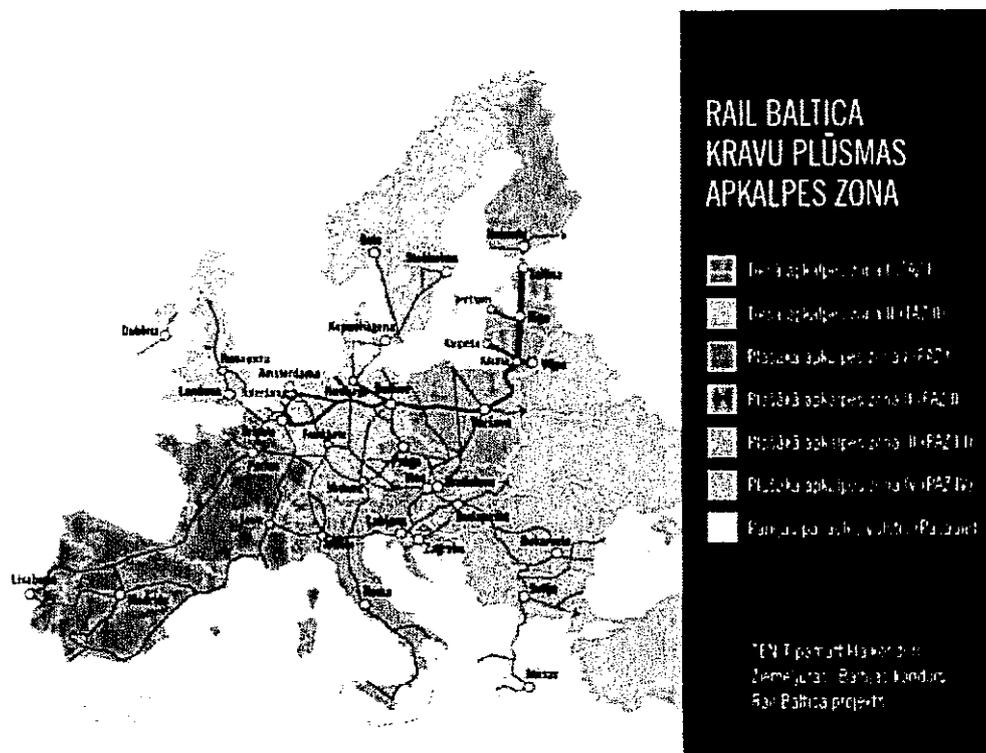
Ģeogrāfiskais aptvērums ir ievērots pētījuma ziņojumā un atspoguļots arī prognozes modelī.

2.1.5.1. Kravu plūsmas apkalpes zona

Lai noteiktu apkalpes zonu, šī pētījuma autori ņēma vērā Eiropas Savienības TEN-T politikā iestrādāto koridoru pieeju. Lai apkopotu un analizētu datus, modelētu un prognozētu kravu plūsmu, tirdzniecības plūsmas starp Latviju un sākumpunktu-galamērķu valstīm tika sadalītas vairākās apakšgrupās.

Kravu plūsmas apkalpes zonas ir šādas:

- **Tiešā apkalpes zona I (TAZ I)** - Rail Baltica valstis Ziemeļjūras – Baltijas koridorā: Igaunija, Somija, Latvija, Lietuva un Polija, kas būs savienotas ar Rail Baltica dzelzceļa līniju.
- **Tiešā apkalpes zona II (TAZ II)** - Ziemeļjūras – Baltijas koridorā ietilpstošās valstis, izņemot Rail Baltica valstis: Beļģija, Vācija un Nīderlande. Tika iekļauta arī Apvienotā Karaliste, jo Ziemeļjūras – Baltijas koridoru var pa dzelzceļu savienot ar minēto valsti.
- **Plašāka apkalpes zona I (PAZ I)** - Baltijas – Adrijas jūras koridora valstis: Austrija, Horvātija, Čehija, Itālija, Slovākija un Slovēnija.
- **Pasāka apkalpes zona II (PAZ II)** – Eiropas dienvidrietumu daļas valstis: Francija, Portugāle, Spānija un Šveice.
- **Plašāka apkalpes zona III (PAZ III)** - Austrumvalstis/ Austrumu-Vidusjūras koridora valstis un tām piegulošās valstis: Baltkrievija, Bulgārija, Ungārija, Moldova, Rumānija, Serbija, Turcija un Ukraina.
- **Plašāka apkalpes zona IV (PAZ IV)** – Skandināvija: Dānija, Norvēģija, Zviedrija.
- **Pārējās pasaules valstis (Pasaule)**, tostarp valstis, ar kurām līdz šim bijuši ievērojami tirdzniecības apjomi – Ķīna, Kazahstāna, Krievija un Dienvidkoreja –, kā arī citas valstis.



44. attēls. Rail Baltica kravu plūsmas apkārpes zona (karte)

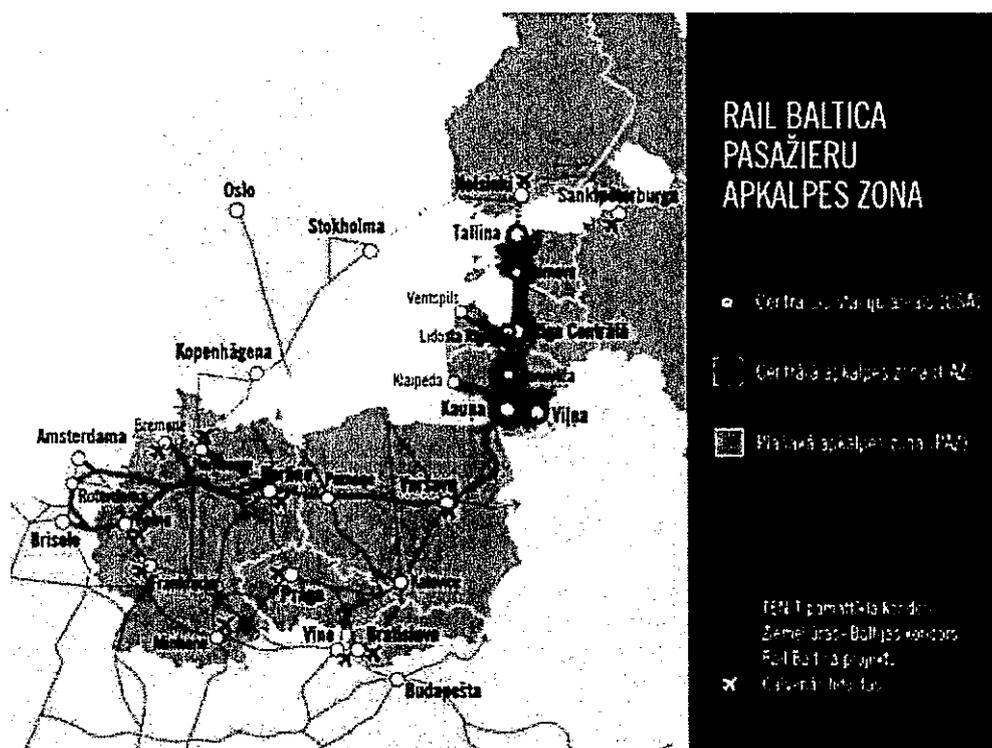
2.1.5.2. Pasažieru plūsmas apkārpes zona

Apkārpes zonas lielums un ietekmes līmenis, kā arī šajā gadījumā attiecīgi pieprasījums pēc Rail Baltica pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem ir atkarīgs no dažādiem faktoriem, tostarp staciju pieejamības, vietējās un reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta, braukšanas laika un izmaksām, iedzīvotāju paradumiem u.c.

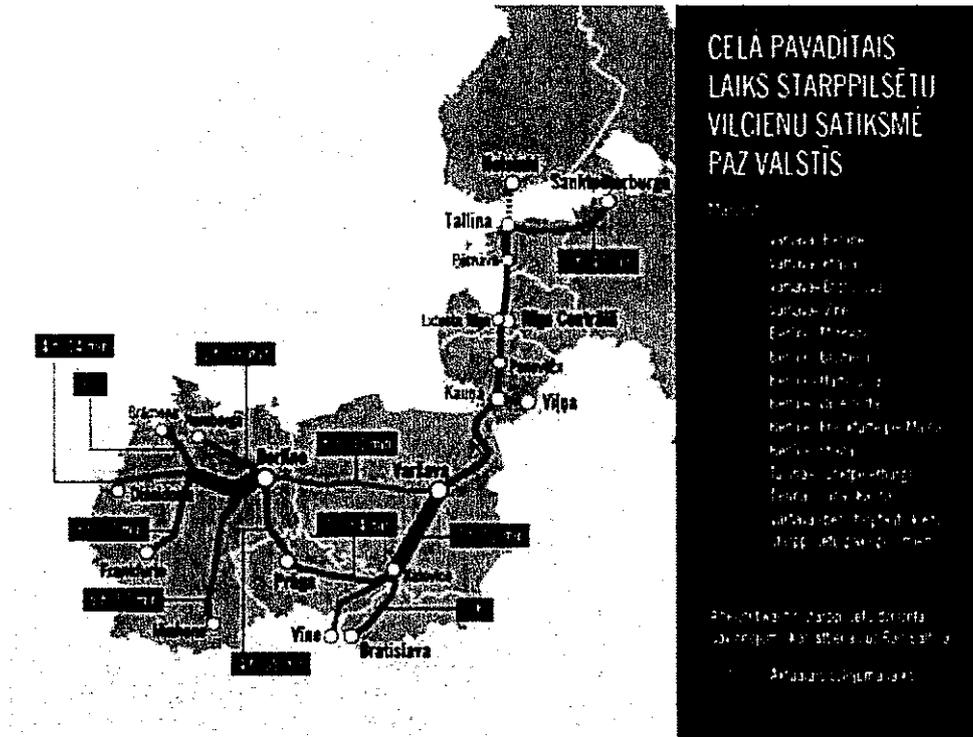
Lai noteiktu pasažieru plūsmas apkārpes zonu, tika izmantota šāda pieeja:

- **Centrālais staciju areāls (CSA)** - teritorijas ap plānotajām Rail Baltica stacijām Baltijas valstīs, kas ietver pilsētas teritoriju (Latvijā – Rīga, parasti 10 - 45 minūšu brauciena attālumā, braucot ar sabiedrisko transportu) un Tallinas Ūlemiste, Pērnavas, Rīgas Centrālo, Paņevēžas un Kauņas Palemonas stacijas.
- **Centrālā apkārpes zona (CAZ)** ietver plašāku teritoriju ap attiecīgajām stacijām Igaunijā, Latvijā un Lietuvā, kas atrodas aptuveni 1 stundas brauciena attālumā.
- **Plašāka apkārpes zona (PAZ)** jeb ietekmes areāls - reģioni ar noteiktu cilvēku skaitu, kas potenciāli varētu izmantot Rail Baltica līniju, tostarp tranzīta pasažieri. Ieteiktie reģioni:
 - Somija;
 - Pārējā Igaunija;

- Pārējā Latvija;
- Pārējā Ietuva;
- Polija;
- Vācija;
- Krievijas ziemeļrietumu daļa (it īpaši Sanktpēterburgas reģions);
- Čehija;
- Slovākija.



45. attēls. Rail Baltica Pasažieru apkārtības zona



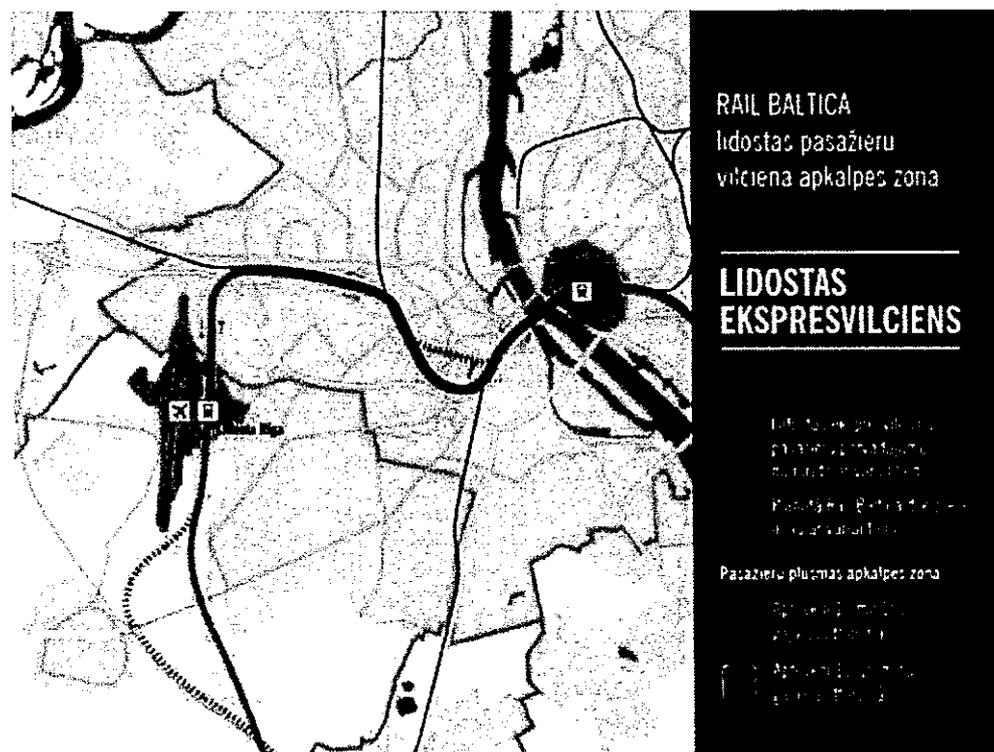
46. attēls. Starppilsētu vilcienu pakalpojumi PAZ ietvaros

Papildus Rail Baltica pasažieru prognozēm izstrādājām arī potenciālās pasažieru plūsmas potenciālajam dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumam, kas savienotu Rail Baltica pieturvietas Rīga Centrālā un Lidosta Rīga. Izpētes ietvaros izvērtējām 2 variantu iespējamību:

- 1.variants – shuttle vilciens uz/no lidostu: Rīga Centrālā – Zolitūde – starptautiskā lidosta Rīga – Zolitūde - Rīga Centrālā;
- 2.variants – ekspresvilciens uz/no lidostu: Rīga Centrālā – Lidosta Rīga – Rīga Centrālā.



47. attēls. Shematisks 1.varianta attēlojums



48. attēls. Shematisks 2.varianta attēlojums

2.1.6. Kravu plūsmas prognožu metodoloģija

2.1.6.1. Potenciālie kravu apjomi (pieprasījuma attiecināšana)

Nākošajā solī mēs no noteiktās apkalpes zonas ārvalstu tirdzniecības apjoma (**Pamata pieprasījuma modelis**) identificējam kravu apjomus, kas potenciāli ir nozīmīgi Rail Baltica līnijai, nosakot katrai preču grupai visiespējamāko transporta veidu, kopējo tirdzniecības un transporta profilu (**Pamata piešķiršanas modelis** un **Pamata transporta veida izvēles modelis**). Dati par ārējās tirdzniecības apjomiem tonnās tika iegūti no nacionālajiem statistikas birojiem (Intrastat, 8-ciparu CN kodu līmenī) un Eurostat.

2.1.6.2. Modelēšana un prognozēšanas pieeja

Mūsu satiksmes prognožu modelis pierāda, ka pastāv noteikta attiecība starp kravas galamērķa valsts IKP pieauguma koeficientu un attiecīgā tirdzniecības savienojuma ārvalstu tirdzniecības pieauguma koeficientu (Pieauguma modelis). Attiecība jeb tā saucamais IKP multiplikators ir atvasināts no vairākām pagātnes datu laika kopām (vidējais rādītājs noteiktā periodā), korigējot datus, lai izslēgtu ārkārtas gadījumus (maksimuma rādītāju likvidēšana). Izaugsmes modeļa pamatā ir Oksfordas IKP prognozes līdz 2040.gadam (avoti: Oxford Economics un Latvijas Republikas Finanšu ministrija).

Tika identificēti kravu apjomi (Pamata pieprasījuma modelis), kas potenciāli ir nozīmīgi Rail Baltica līnijai, no ārvalstu tirdzniecības apjomiem no identificētās apkalpes zonas, nosakot katrai preču grupai visiespējamāko transporta veidu, kopējo tirdzniecības un transporta profilu (Pamata piešķiršanas modelis un Pamata transporta veida izvēles modelis).

Lai izstrādātu satiksmes prognozes un scenārijus līdz 2050.gadam, piemēroja elastīgā multiplikatora metodoloģiju (e-multiplikators), kura pamatā bija pieņēmums, ka pastāv noteikti ietekmējošie faktori, kas var izmainīt kādreizējo attiecību starp tirdzniecības apjomiem un IKP (IKP multiplikators) īstermiņā vai vidējā termiņā (5 līdz 10 gadu cikli). Konkrēta gadu satiksmes prognozi aprēķina, izmantojot identificēto tirdzniecības apjomu konkrētā tirdzniecības savienojumā par iepriekšējo gadu un piemērojot abus multiplikatorus – IKP un e-multiplikatoru šādā veidā:

$$TVx = TVx-1 + [TVx-1 * grGDPx-1 * (Mx + lx)]$$

TVx: Tirdzniecības apjoms vienā tirdzniecības līnijā X.gadā

grGDPx-1: IKP pieauguma koeficients gadā x-1

M: IKP multiplikatora (M = tirdzniecības pieaugums/ IKP pieaugums) korigētais vidējais rādītājs par pagātni

l: Kopā e-multiplikatori par x gadu (e-multiplikatoru summa katram ietekmējošajam faktoram)

Nemot vērā reģionālo raksturojumu, tika izstrādāts atsevišķs ietekmējošo faktoru kopums, ietverot makroekonomikas perspektīvas galvenās tendences 9piem., iedzīvotāju skaits, demogrāfija, pasaules ekonomika, ražošanas un pakalpojumu jomas attīstība, ekonomiskā integrācija, vides politika u.c.), kā arī specifisko Rail Baltica projekta perspektīvu (piem., pakalpojumi ar pievienoto vērtību, pārvadāšanas izdevumi, transporta veidu maiņa no viena par labu citam, pakalpojumu konkurētspēja, politikas un attieksme pret projektu, konkrēti projekta atskaites punkti noteiktā gadā u.c.). Katra ietekmējošā faktora stiprumu noteica,

izpētot citus pētījumus, izvērtējot to ekspertiem un nozares profesionāļiem, un tas var mainīties atkarībā no attīstības scenārija (skatīt nodaļu “Attīstības scenāriji”). Tādējādi ikviens ietekmējošais faktors var būt pozitīvs vai negatīvs, palielinot vai samazinot IKP un tirdzniecības pieauguma attiecību dažādā apmērā atkarībā no piemērotā scenārija.

2.1.6.3. Kravu un satiksmes prognozes

Lai noteiktu nākotnes kravu un pasažieru plūsmu kā svarīgu Rail Baltica līnijai, par pamatu tika izmantotas izstrādātās pieprasījuma prognozes un tika piemērots **Nākotnes gadu piešķiršanas modelis** un **Nākotnes gadu transporta veida izvēles modelis**. Abu modeļu pamatā ir attiecīgā atskaites gada modeļi, un tie tika pielāgoti, ņemot vērā katram scenārijam noteiktās tendences (piem., transporta veida maiņa no autoceļa uz dzelzceļa pārvadājumiem vides politikas, pārvadāšanas izmaksu un laika, Rail Baltica konkurētspējas u.c. iemeslu dēļ).

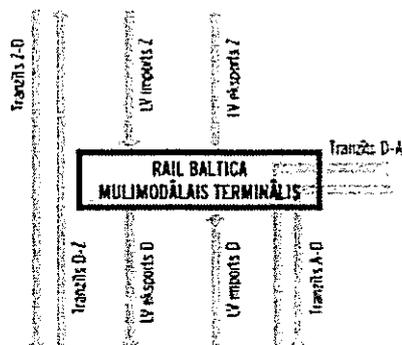
Mūsu izstrādātajām kravu un satiksmes prognozēm ir šādas galvenās raksturpazīmes:

- Pamata scenārijs + 4 attīstības scenāriji ar vai bez Rail Baltica projekta;
- Garo distanču kravu apjomi uz/ no Latvijas (Rail Baltica intermodālais terminālis) – importa/ eksporta apjomi, pamatojoties uz tirdzniecības savienojumiem (sākumpunkta-galamērķa pāri) un perspektīvo apkalpes zonu;
- Garo distanču kravu apjomi caur Latviju (tranzīts);
- Transporta veidu maiņas sekas (no gaisa uz dzelzceļa, no autoceļu uz dzelzceļa, no jūras uz dzelzceļa pārvadājumiem, ierosinātā satiksme);
- Rezultāti atainoti tonnās katrai preču grupai pēc pārvadāšanas veida.

Modeļa rezultāti tika papildināti un salāgoti ar modelēšanas rezultātiem no 2015.gada Rail Baltica loģistikas centra pētījuma sākotnējiem datiem. Tādējādi tie vispārīgā veidā sniedz atbildes it īpaši uz jautājumiem par potenciālo ietekmi uz esošo transporta un loģistikas nozari Latvijā. Turklāt mūsu prognozes ļauj aplēst Rail Baltica potenciālo tirgus daļu un tirgus raksturojumu, tādējādi šādā veidā veicinot kopējā projekta stratēģiskās attīstības virzienu.

Piešķirtajiem apjomiem tika pieņemts papildu apjoms globālā līmenī 15% apmērā, lai risinātu ierosināto pieprasījumu, kas varētu rasties līdz ar Rail Baltica ieviešanu, un lai nosegtu potenciāli trūkstošos datus. Šobrīd nav iespējams noteikt ierosināto pieprasījumu detalizētākā veidā, jo nav pieejami citi pētījumu rezultāti, tostarp, nav pieejami vietējās teritoriālās plānošanas dati. Tomēr ierosinātā pieprasījuma pieņēmumus var pielāgot pēc citu pētījumu pabeigšanas, kad rezultāti tiks publicēti.

Kravu modelēšana un satiksmes prognozēšana veikta katram kravu virzienam un veidam atsevišķi (imports, eksports, tranzīts) saskaņā ar zemāk doto kārtību.



49. attēls. Prognozēto kravu plūsmu vispārīga struktūra⁵⁸

POTENCIĀLIE KRAVU APJOMI, KAS IZRIET NO LATVIJAS ĀRĒJĀS TIRDZNICĪBAS

Vispirms mēs piešķīrām visus kodus ārējā tirdzniecībā esošajiem produktiem 8 ciparu CN kodu līmenī (eksports un imports) konkrētai preču pārvadāšanas kategorijai (piem., ģenerālkravām, beramkravām, lejamkravām) un šī piešķiršana tika piemērota visai Latvijas ārējai tirdzniecībai saskaņā ar Intrastat norādīto ar dažādām apkalpes zonām (kopējais tirdzniecības apjoms 2014.gadā: 30,6 miljoni tonnu/ kopējais tirdzniecības apjoms attiecībā uz apkalpes zonām 2014.gadā: 12,1 milj. t). Tirdzniecībā esošo produktu vispārējā piešķiršana veikta, ņemot vērā pētījuma autoru plašo pieredzi šajā nozarē. Otrkārt, tika noteikta varbūtība, vai noteiktam produktam vispār ir iespēja tikt pārvadātam Rail Baltica dzelzceļa līnijas ietvaros. Tādējādi tika noteikts, ka aptuveni 65% no visām ģenerālkravām, 10% no beramkravām un 2% no lejamkravām ir potenciāls tikt pārvadātām Rail Baltica dzelzceļa līnijā (potenciālais apjoms 2014.gadā: 1,1 milj. t).

Rezultāti tika pārbaudīti, izvērtējot publikācijas par šo tēmu, kā arī uzklusot neatkarīgu ekspertu viedokli. Turklāt potenciāli identificētie apjomi kopumā sakrīta ar apjomiem, kas tika analizēti AECOM pamata scenārijā.

Ņemot vērā iepriekš minēto, identificētie Latvijas ārējās tirdzniecības apjomi aptuveni 1,1 miljona tonnu apmērā, ko potenciāli varētu pārvadāt pa Rail Baltica, veido aptuveni 3,6% no Latvijas ārējās tirdzniecības un 9,1% no Latvijas ārējās tirdzniecības ar apkalpes zonām 2014.gadā.

⁵⁸ ACK & EYH, 2015

POTENCIĀLIE KRAVU APJOMI NO TRANZĪTA PLŪSMĀM CAUR LATVIJU

Izvērtējot potenciālos tranzīta apjomus caur Latviju, kas būtu nozīmīgi Rail Baltica dzelzceļa līnijai, tika piemērota divu līmeņu pieeja. Vispirms Eurostat tika noteikti visi būtiskie tirdzniecības apjomi starp apkārpes zonu dažādajām valstīm, kurās tirdzniecības plūsmas potenciāli varētu šķērsot Latviju tranzītā virzienos ziemeļi-dienvidi (Z/D), dienvidi-ziemeļi (D/Z), austrumi-dienvidi (A/D) un dienvidi-austrumi (D/A). Pēc tam katram tirdzniecības savienojumam tika piešķirts tirdzniecības īpatsvars, kam nākotnē ir potenciāls tikt pārvadātam pa Rail Baltica.

12. tabula. Tranzīta plūsmu piešķiršana, kas potenciāli varētu būt nozīmīgas Rail Baltica līnijai⁵⁹

Sākumpunkts	Galamērķis	Virziens	Īpatsvars	Sākumpunkts	Galamērķis	Virziens	Īpatsvars
NVS	EE	Dienvidi-ziemeļi	5%	FI	PL	Ziemeļi-dienvidi	20%
NVS	FI	Dienvidi-ziemeļi	2%	FI	Pasaule	Ziemeļi-dienvidi	2%
EE	LT	Ziemeļi-dienvidi	10%	FI	ES	Ziemeļi-dienvidi	5%
EE	PL	Ziemeļi-dienvidi	20%	FI	NVS	Ziemeļi-dienvidi	2%
EE	Pasaule	Ziemeļi-dienvidi	2%	LT	EE	Dienvidi-ziemeļi	10%
EE	ES	Ziemeļi-dienvidi	6%	LT	FI	Dienvidi-ziemeļi	15%
EE	NVS	Ziemeļi-dienvidi	5%	PL	EE	Dienvidi-ziemeļi	20%
ES	EE	Dienvidi-ziemeļi	6%	PL	FI	Dienvidi-ziemeļi	20%
ES	FI	Dienvidi-ziemeļi	5%	RU	ES	Austrumi-dienvidi	1%
ES	RU	Dienvidi-austrumi	2%	Pasaule	EE	Dienvidi-ziemeļi	2%
FI	LT	Ziemeļi-dienvidi	15%	Pasaule	FI	Dienvidi-ziemeļi	2%

Augstāk minēto tirdzniecības savienojumu ārējās tirdzniecības apjoms kopumā sasniedza teju 428 miljonus tonnu 2014.gadā, no kurām pētījuma autori uzskata, ka 5,77 miljoni tonnu ir tranzīta kravu apjoms, kas attiecināms uz Rail Baltica.

2.1.7. Pasažieru plūsmas prognožu metodoloģija

2.1.7.1. Potenciālie pasažieru apjomi (pieprasījuma attiecināšana)

Pēc apkārpes zonas noteikšanas, tika noteikts šajās zonās dzīvojošo un strādājošo iedzīvotāju skaits. Savukārt, lai noteiktu CSA potenciālo pieprasījumu, tika identificēti potenciālie piesaistes punkti (tūrisma, kultūras, izglītības, iepirkšanās, biroju kompleksi, valsts iestādes u.c.) gājiena vai īsa brauciena ar sabiedrisko transportu attālumā līdz stacijām. Kā potenciālo pasažieru ietekmējošos faktorus CSA ietvaros mēs ņēmām vērā, piemēram, teritorijas lietojumu, pilsētplānošanu un piekļuvi gājējiem, sabiedriskā transporta pieejamību un

⁵⁹ ACK & EYH, 2015

kvalitāti, citu pārvietošanās veidu pieejamību pirmās/ pēdējās jūdzes multimodālajam braucienam u.c. faktoros.

CAZ potenciālā pieprasījuma kontekstā izvērtējam arī tādu faktorus kā vietējās nozīmes sabiedriskais transports, valsts transporta sistēma un teritorija ap staciju (park&ride sistēma, tiešs savienojums ar staciju u.tml.). Izvirzījām hipotēzi, ka CAZ potenciālā pieprasījuma pamatā ir līdz 1 ... 2 h braukšanas laiks līdz plānotajām dzelzceļa stacijām ar sabiedrisko transportu (vilciens, starppilsētu nozīmes autobusi, reģionālas nozīmes autobusi, vietējas nozīmes autobusi).

PAZ potenciāla pieprasījuma noteikšanai ņemām vērā galvenokārt starptautiskos pasažierus, kas brauc uz pilsētām, kurās plānots izvietot dzelzceļa stacijas, ar citiem transporta veidiem, piemēram, lidmašīnu un automašīnu/ starpvalstu autobusu.

Pieprasījuma piešķiršanas dati tika iegūti no oficiālajām statistikas pārvaldēm un ekspertu intervijām.

2.1.7.2. Modelēšana un prognozēšanas pieeja

Līdzīgi kā kravu prognozes pieejā, satiksmes prognozes mēs izmantojam kā pamatelementu un rezultātiem piemērojām nākotnes gadu piešķiršanas un transporta veida izvēles modeļus. Abu modeļu pamatā ir attiecīgā atskaites gada modeļi, un tie tika pielāgoti, ņemot vērā katram scenārijam noteiktās tendences (piem., transporta veida maiņa no autoceļa uz dzelzceļa pārvadājumiem vides politikas, pārvadāšanas izmaksu un laika, Rail Baltica konkurētspējas u.c. iemeslu dēļ). Pasažieru pieprasījuma prognozēm un scenārijiem līdz 2050.gadam tika izmantota arī elastīgā multiplikatora (e-multiplikatora) metodoloģija.

Konkrēta gadu pieprasījuma prognozi aprēķina, izmantojot identificēto pasažieru apjomu konkrētā savienojumā (ienākošā, izejošā, tranzīta plūsma) par iepriekšējo gadu un piemērojot abus multiplikatorus – PBV un e-multiplikatoru šādā veidā:

$$PAXx = PAXx-1 + [PAXx-1 * grGVAx-1 * (Mx + Ix)]$$

PAXx: Pasažieru daudzums vienā savienojuma līnijā X.gadā

grGVAx-1: GVA pieauguma koeficients gadā x-1

M: GVA multiplikatora (M = pasažieru pieaugums/ GVA pieaugums) korigētais vidējais rādītājs par pagātni

I: Kopā e-multiplikatori par x gadu (e-multiplikatoru summa katram ietekmējošajam faktoram)

Ņemot vērā reģionālo raksturojumu, tika izstrādāts atsevišķs ietekmējošo faktoru kopums, ietverot makroekonomikas perspektīvas galvenās tendences (piem., iedzīvotāju skaits, demogrāfija, pasaules ekonomika, ražošanas un pakalpojumu jomas attīstība, ekonomiskā integrācija, vides politika u.c.), kā arī specifisko Rail Baltica projekta perspektīvu (piem., pakalpojumi ar pievienoto vērtību, brauciena laiks un izdevumi, mobilitāte pilsētvidē, pakalpojumu konkurētspēja, politikas un attieksme pret projektu, konkrēti projekta atskaites punkti noteiktā gadā u.c.). Katra ietekmējošā faktora stiprumu noteica, izpētot citus pētījumus, izvērtējot to ekspertiem un nozares profesionāļiem, un tas var mainīties atkarībā no attīstības scenārija.

2.1.7.3. Pasažieru satiksmes plūsmas prognoze

Līdzīgi kā kravu prognozes pieejā pieprasījuma prognozes mēs izmantojam kā pamatelementu un rezultātiem piemērojām nākotnes gadu piešķiršanas un transporta veida izvēles modeļus. Abu modeļu pamatā ir attiecīgā atskaites gada modeļi, un tie tika pielāgoti, ņemot vērā katram scenārijam noteiktās tendences (piem., transporta veida maiņa no autoceļa uz dzelzceļa pārvadājumiem vides politikas, pārvadāšanas izmaksu un laika, Rail Baltica konkurētspējas u.c. iemeslu dēļ).

Pasažieru satiksmes plūsmas prognozēm un scenārijiem līdz 2050.gadam tika izmantota arī elastīgā multiplikatora (e-multiplikatora) metodoloģija. Konkrēta gadu satiksmes prognozi aprēķina, izmantojot identificēto pasažieru apjomu konkrētā savienojumā (ienākošā, izejošā, tranzīta plūsma) par iepriekšējo gadu un piemērojot abus multiplikatorus – PBV un e-multiplikatoru šādā veidā:

$$PAXx = PAXx-1 + [PAXx-1 * grGVAx-1 * (Mx + lx)]$$

PAXx: Pasažieru daudzums vienā savienojuma līnijā X.gadā

grGVAx-1: GVA pieauguma koeficients gadā x-1

M: GVA multiplikatora (M = pasažieru pieaugums/ GVA pieaugums) korigētais vidējais rādītājs par pagātni

l: Kopā e-multiplikatori par x gadu (e-multiplikatoru summa katram ietekmējošajam faktoram)

Ņemot vērā reģionālo raksturojumu, tika izstrādāts atsevišķs ietekmējošo faktoru kopums, ietverot makroekonomikas perspektīvas galvenās tendences (piem., iedzīvotāju skaits, demogrāfija, pasaules ekonomika, ražošanas un pakalpojumu jomas attīstība, ekonomiskā integrācija, vides politika u.c.), kā arī specifisko Rail Baltica projekta perspektīvu (piem., pakalpojumi ar pievienoto vērtību, brauciena laiks un izdevumi, mobilitāte pilsētvidē, pakalpojumu konkurētspēja, politikas un attieksme pret projektu, konkrēti projekta atskaites punkti noteiktā gadā u.c.). Katra ietekmējošā faktora stiprumu noteica, izpētot citus pētījumus, izvērtējot to ekspertiem un nozares profesionāļiem, un tas var mainīties atkarībā no attīstības scenārija.

Mūsu izstrādātajām pasažieru prognozēm ir šādas galvenās raksturpazīmes:

- Pamata scenārijs + 4 attīstības scenāriji ar vai bez Rail Baltica projekta;
- Garo distanču pasažieru apjomi uz/no Rīgas centrālās stacijas (ienākošā/ izejošā satiksme), pamatojoties uz braucieniem savienojumiem (sākumpunkta-galamērķa pāri) un perspektīvo apkalpes zonu;
- Garo distanču pasažieru apjomi caur Latviju (tranzīts);
- Garo distanču pasažieru apjomi uz/ no starptautisko lidostu „Rīga” (ienākošā/ izejošā satiksme), pamatojoties uz braucieniem savienojumiem (sākumpunkta-galamērķa pāri) un perspektīvo apkalpes zonu;
- Lidostas (ekspresa) *shuttle* vilciena pasažieru apjomi no pilsētas;
- Transporta veidu maiņas sekas (no gaisa uz dzelzceļa, no autoceļu uz dzelzceļa, ierosinātā satiksme);

Rezultātus atspoguļo kā pasažieru skaitu un transporta veidu.

Kur iespējams, modeļa rezultātus papildina ar datiem no Rīgas pasažieru stacijas pētījuma. Tādējādi tiks uzrādīti transporta veidu maiņas iespējamās sekas un sniegtas atbildes ir īpaši par to, kā iedzīvotāju skaita samazināšanās un labklājības pieaugums ietekmē pasažieru satiksmi.

Tika pieņemts ierosinātais globālā līmeņa pieprasījums pēc Rail Baltica pārvadājumiem, 15% apmērā. Šobrīd nav iespējams noteikt ierosināto pieprasījumu detalizētākā veidā, jo nav pieejami citi pētījumu rezultāti, tostarp, nav pieejami vietējās teritoriālās plānošanas dati. Tomēr ierosinātā pieprasījuma pieņemumus var koriģēt pēc pārējo pētījumu pabeigšanas un to rezultātu publicēšanas. Pasažieru plūsmu prognozēšana tika veikta pēc līdzīgas pieejas kā kravu plūsmām, kas aprakstīts iepriekš. Tomēr pasažieru plūsmu pieauguma dzinējspēks tika pieņemta pievienotā bruto vērtība (PBV) IKP pieauguma vietā, jo šis rādītājs ļauj ņemt vērā reģionālas attīstības atšķirības NUTS 3 līmenī. Izaugsmes modeļa pamatā tika izmantotas oficiālas PBV prognozes līdz 2040.gadam (avoti: Oxford Economics).

2.1.7.4. Papildus priekšizpēte pilsētas dzelzceļa savienojumam starp pieturām Rīga Centrālā un Lidosta Rīga

Lai nodrošinātu vislabāko dzelzceļa savienojuma uz Rīgas lidostu funkcionalitāti, pārbaudījām potenciālo pieturu loģisko pamatu, pirms tika veikta modelēšana, nosakot:

- Tehniskos priekšnosacījumus – pietiekama garuma (300m) horizontālā teritorija (maks. slīpums +2.5‰ ... -2.5‰), lai ierīkotu aptuveni 100m platformu shuttle vilcienam ar iespēju pagarināt platformas garumu līdz 210m;
- Indikatīvs pasažieru plūsmas potenciāla izvērtējums – iedzīvotāju skaits (ņemot vērā PMLP 2015.gada datus) gājiena vai īsa brauciena ar sabiedrisko transportu attālumā, kā arī piesaistes punktu skaits ar aptuvenu apmeklētāju skaitu, izslēdzot apkalpošanas zonu pārklāšanos;
- Vispārīgs novērtējums par mezgla potenciālu šobrīd un nākotnē katrai potenciālajai pieturai;
- Apkopojot ieteikumus par potenciālo pieturu shuttle vilciena maršrutā attīstību.

Pasažieru plūsmas prognozes tika sastādītas 1. un 2. Variantam (attēls Nr.47 un Nr.48), ņemot vērā pieturvietu iespējamību.

2.1.8. Scenāriju metodoloģija

2.1.8.1. Scenāriju tehnika

Lai noteiktu faktorus, kas ietekmē Rail Baltica projekta attīstību kopumā un izstrādātu pasažieru un kravu satiksmes prognozes, tika piemērotas ilgtermiņa nākotnes prognozēšanas metodes. Galvenais instruments nākotnes modelēšanai šajā pētījumā bija **scenāriju tehnika**.

Scenāriju tehniku izmanto „nākotnes pētījumos”, lai ar šo pieeju risinātu sarežģītības un nākotnes neskaidrības jautājumus⁶⁰. Saskaņā ar Vācijas attīstības institūtu⁶¹ **scenārijs** ir

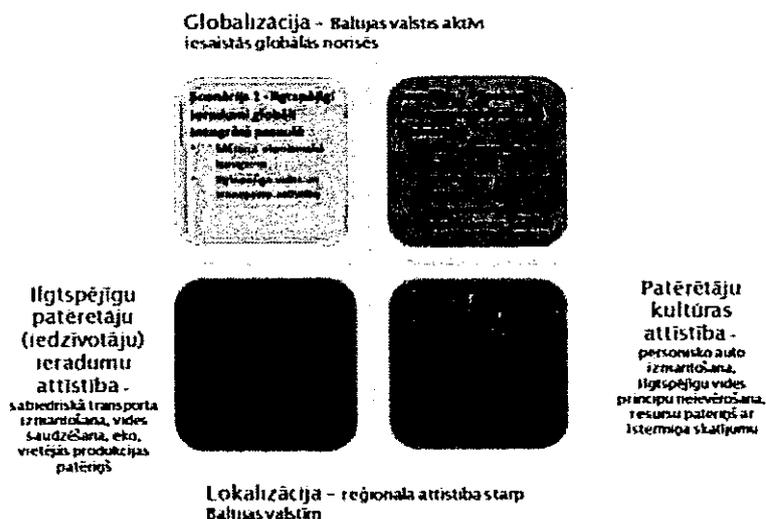
⁶⁰ Marta Pérez-Soba and Rob Maas. Scenarios: tools for coping with complexity and future uncertainty? In „The Tools of Policy Formulation. Actors, Capacities, Venues and Effects”. Edited by Andrew J. Jordan and John R. Turnpenny (2015)

⁶¹ Hannah Kosow, Robert Gaßner. Methods of Future and Scenario Analysis. Overview, Assessment, and Selection Criteria. German Development Institute (2008)

iespējamās nākotnes situācijas apraksts, tostarp atainojot attīstības virzību, kas noved pie attiecīgās situācijas. Ar scenārijiem nākotni neatīnāo detalizēti, bet drīzāk gan izceļ tikai galvenos potenciālās nākotnes elementus, lai pievērstu uzmanību būtiskākajiem faktoriem, kas veicinās nākotnes attīstību. Scenārijus izmanto jau kopš 50. gadiem stratēģiskajā plānošanā militārajā jomā, savukārt vēlāk uzņēmumi General Electric un Royal Dutch Shell sāka izmantot scenārijus, lai izveidotu pirmās prognozes par energoresursiem. Mūsdienās scenārijus izmanto galvenokārt uzņēmumi stratēģiskajai plānošanai, pašvaldību un teritoriju izmantošanas plānošanā, politikas konsultācijās, kā arī globāliem scenārijiem par energoresursu vai klimata turpmāko attīstību⁶².

Šī pētījuma ietvaros tika izstrādāti dažādi scenāriji, lai izprastu Rail Baltica projekta sarežģītību, kā arī noteiktu dažādu faktoru un tendenču ietekmi un mijiedarbību, kas tiks izteikta pieņēmumu veidā, lai novērtētu Rail Baltica līnijas pasažieru un kravu satiksmi. Scenāriji izstrādāti ar mērķi, lai izprastu Rail Baltica pakalpojumu pieprasījumu veicinošos iemeslus un to potenciālo attīstību laika gaitā. Izstrādājot precīzu ilgtermiņa vīziju, var nodrošināt sekmīgu plānošanu un tā ļauj pieņemt sekmīgus vidēja termiņa līdz ilgtermiņa lēmumus⁶³. Svarīgi, ka ar scenāriju tehniku var labāk izvērtēt un ņemt vērā ne tikai makroekonomiskās un sociālekonomiskās tendences, ko var izmērīt kvantitatīvi, bet arī tādas faktorus kā politika, lēmumi un notikumi, kas ietekmē projekta attīstību un darbību. Izstrādājot scenārijus par to, kā šie faktori var mainīties, var gūt plašāku izpratni par komplekso un globāli saistīto pasauli.

Tika pieņemts, ka iespējamās alternatīvas nākotnes – iespējamās, iedomājamas, vēlamas vai pārsteidzošas, un katrā scenārijā ietekmējošie faktori mijiedarbojas dažādās kombinācijās un rada atšķirīgu ietekmi uz pasažieru un kravu satiksmi. Lai izvērtētu nākotnes attīstības iespējas, tika noteikti četri scenāriji, kur pamatā bija divi faktori/ tendences, kas tika uzskatīti par būtiskiem attiecībā uz dzelzceļa attīstību Baltijas valstīs un kas veidoja politiskās, ekonomiskās, vides un sociālās attīstības t.s. „galējības”. Minētās tendences bija: (1) apmērs, kādā Baltijas valstis iesaistās globālos procesos (ko izsaka skalā no globalizācijas līdz lokalizācijai); un (2) apmērs, kādā Baltijas valstu populācijā tiks piemēroti ilgtspējas principi (ko izsaka skalā no ilgtspējas līdz masu patēriņam) (skat.50. attēlu).



50. attēls. Scenāriju asis un apraksts

⁶² Turpat.

⁶³ Network Rail. Network Route Utilisation Strategy. Scenarios & Long Distance Forecasts

Lai noteiktu galveno faktoru **minimālo un maksimālo attīstību** (tā atšķiras katrā no scenārijiem), kas radīja atšķirīgu ietekmi uz pasažieru un kravu satiksmi, piemēroja augstāk minētos četrus scenārijus (skat.50.attēlu). Vienlaicīgi tika izstrādāts **pamata scenārijs** (korigēts atbilstoši AECOM satiksmes prognozēm), un tika salīdzinātas pamata scenārija un četrus „galējību” scenāriju satiksmes prognožu izmaiņas.

2.2. Izmaksu-ieguvumu analīzes izstrādē izmantojamās metodes

2.2.1. Projekta alternatīvu analīzes metodoloģija

Dokumentu analīze – finanšu gada pārskatu analīze (apskatīti vairāk kā 900 Eiropas pasažieru un kravu operatoru finanšu rādītāji) u.c. saistošo dokumentu analīze, ar mērķi precīzi noteikt plānotos ieņēmumus un izmaksas Projekta realizācijas gadījumā.

Sekundārie dati – datu apkopošana par esošo situāciju, iespējamiem finanšu avotiem un citu informāciju, kas nodrošinātu pilnvērtīgu naudas plūsmu sagatavošanu katrai Projekta realizācijas alternatīvai.

Grupu diskusijas – iesaistīto pušu aptaujas un diskusijas potenciālo ieņēmumu un izmaksu plānošanā un naudas plūsmu izstrādē.

2.2.2. Projekta finanšu un sociālekonomiskās analīzes metodoloģija

Dokumentu analīze – normatīvo aktu analīze, saistošo dokumentu analīze, ar mērķi precīzi noteikt sociālekonomiskos ieguvumus un zaudējumus Projekta realizācijas gadījumā. Papildus tika analizēti publiski pieejami dokumenti par analogu Projektu ārējo faktoru analīzē pielietoto metodiku un faktoru monetārajām vērtībām.

Intervijas – veiktas industrijas ekspertu intervijas, ar mērķi noteikt Projekta ietekmi uz industrijas ekspertu jomām, kā arī noteikt nepieciešamos bāzes scenārija investīciju apjomus, pamatojoties uz industriju pārstāvju plāniem

2.2.3. Projekta risku un jutīguma analīzes metodoloģija

Pieci kāpēc (no angļu val. „Five why’s”) – nepieciešamības gadījumā riska cēloņu identificēšanai šī metode ir palīgrīks, lai identificētu nevis cēloņa efektu, bet pamatcēloni. Šī metode tiek regulāri izmantota, apvienojot ar cēloņa analīzi, lai cēloņu analīzē tiktu analizētas pamatproblēmas, nevis tās sekas.

Delfu (no angļu val. „Delphi”) metode - gadījumos, kad datu pieejamība kvantitatīvās iespējamības analīzei ir ierobežota, riska iestāšanās varbūtības noteikšanai tika izmatots ekspertu viedoklis, veicot neklātienas aptaujas un klātienas intervijas. Lai novērstu atsevišķu ekspertu viedokļa ietekmi, tika pielietota Delfu metode, organizējot vairākkārtējas neklātienas aptauju kārtas, pēc katras no kārtām informējot ekspertus par kopējās ekspertu grupas vidējiem rādītājiem. Delfu metode izvēlēta kā alternatīva Montekarlo metodei, jo tās realizācijai nav nepieciešama speciāla programmatūra un padziļināta statistiskā analīze, un to iespējams apvienot ar risku kvalitatīvā novērtējuma vajadzībām organizētajiem ekspertu semināriem, iegūstot arī iespēju rezultātus pārbaudīt un saskaņot Baltijas valstu līmenī.

Cēloņu analīze (no angļu val. „Root – cause analysis”) – nepieciešamības gadījumā riska pamatcēloņu identificēšana un analīze, ar mērķi noteikt riska sākotnējās rašanās iemeslu un izstrādātu ilgtermiņa risinājumus cēloņa likvidēšanai un seku novēršanai.

3. Pieprasījuma plānošana

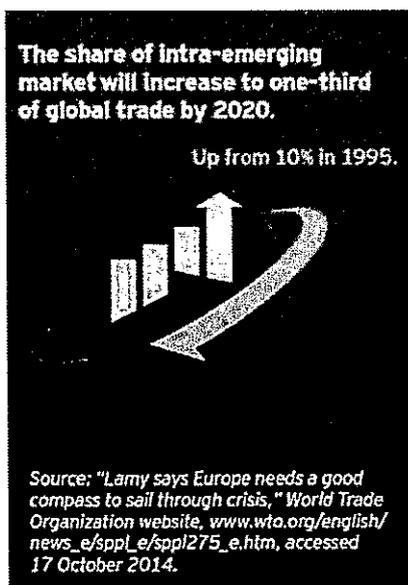
3.1. Tirgus novērtējums un nozaru attīstības tendences

Rail Baltica projekta virzību ietekmē gan vietējas nozīmes attīstības tendences noteiktajās apkopes zonās, gan arī attīstības tendences globālā mērogā. Šajā nodaļā ir izvērtētas attīstības tendences un prognozes, balstoties uz pieņēmumu, ka tādiem faktoriem kā, piemēram, uzņēmējdarbības globalizācijai, ekonomikas attīstībai vietējā un starptautiskā līmenī, kā arī iedzīvotāju skaita pieaugumam ir gan tieša, gan netieša ietekme, prognozējot Rail Baltica attīstību plašākā mērogā. Tirgus novērtējums un nozaru attīstības tendenču analīze ir nozīmīgs datu avots ietekmes faktoru izvērtējumam un veido ietvaru kravu un pasažieru plūsmu scenāriju prognožu izstrādei.

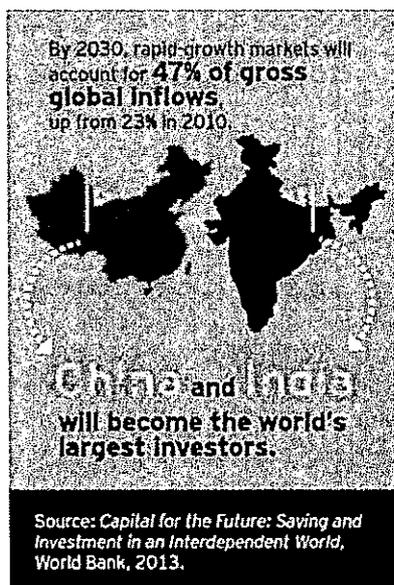
3.1.1. Biznesa globalizācija

Uzņēmējdarbības globalizācija sekmē atvērtā tirgus principu ieviešanu, un tādējādi mazām vai mazāk attīstītām valstīm veidojas piekļuve starptautiskiem tirgiem, kas savukārt sekmē eksportu un labklājības līmeni šajās valstīs. Kopš trīs Baltijas valstis ir pievienojušās Eirozonai, brīvais tirgus un vienotās valūtas ieviešana ir sekmējušas šo valstu starptautisko tirdzniecību. Saskaņā ar Pasaules Tirdzniecības organizācijas (PTO) datiem tirdzniecība starp attīstītajām valstīm veido arvien lielāku daļu no starptautiskās tirdzniecības.

Pēdējā laikā būtiski pieaug nozīme tirdzniecībai ar Ķīnu un Indiju, kas ir kļuvušas par ražošanas, darbaspēka un ārpakalpojumu centriem. Papildus tam novērojams tirdzniecības apjoma pieaugums ar Āfrikas valstīm, investoriem arvien vairāk saskatot augstu biznesa potenciālu nākotnē.



51. attēls. Tirgus tendences līdz 2020. gadam⁶⁴



52. attēls. Tirgus tendences līdz 2030. gadam⁶⁵

⁶⁴ EY saskaņā ar Pasaules Bankas datiem, 2014

⁶⁵ EY saskaņā ar Pasaules Bankas datiem, 2014

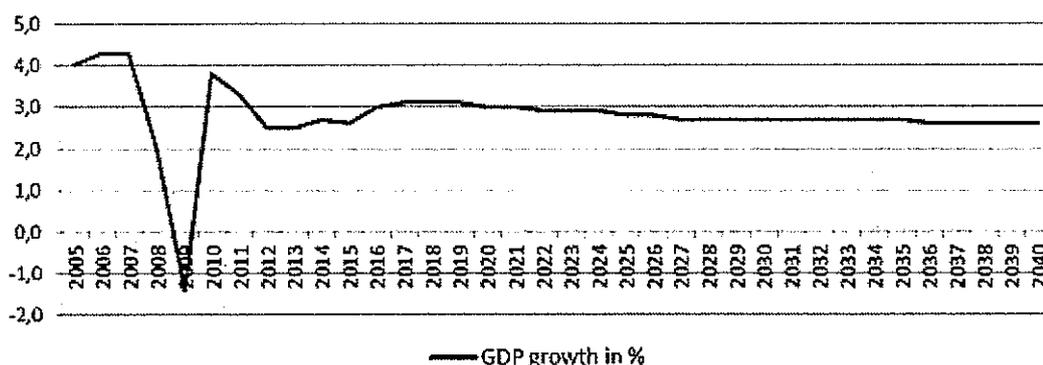
Paredzams, ka uzņēmējdarbības globalizācijai būs noteikta pozitīva ietekme, īpaši uz kravu plūsmām Rail Baltica ietvaros. Noteiktas pazīmes liecina, ka kravu plūsmu maršruti pakāpeniski mainīs un ir paredzams, ka arvien vairāk kravu no Āzijas un Āfrikas nonāks Eiropā no dienvidiem, lai tās tālāk pa autoceļiem vai dzelzceļu nogādātu ziemeļu virzienā.

3.1.2. Ekonomiskā izaugsme

Ekonomiskā izaugsme, kas izteikta kā iekšzemes kopprodukts (IKP) un pievienotā bruto vērtība (PBV), ir būtiskākie virzītājspēki **Ekonomiskās izaugsmes modelim**, kas izmantots par pamatu kravu un pasažieru plūsmu prognozēm, paralēli ņemot vērā arī līdzšinējos izaugsmes datus par kravu un pasažieru plūsmām. Zemāk sniegts pārskats par līdzšinējo ekonomikas izaugsmi, kā arī nākotnes prognozes ekonomikas attīstībai reģionos, kas ir saistīti ar Rail Baltica apkalpes zonām.

3.1.2.1. Globālā ekonomikas attīstība

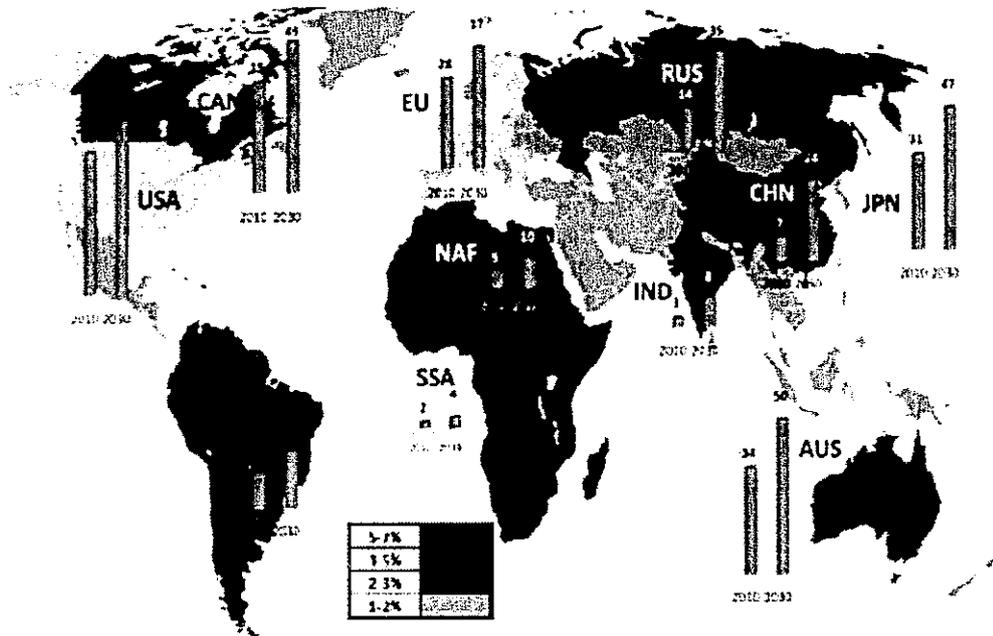
Kopumā pasaules ekonomikas izaugsme pēdējos gados vērtējama kā mērena (2,5 % līdz 3,8 % gadā), izņemot ekonomikas krīzes laiku 2009. gadā (-1,4 % gadā).



53. attēls. Pasaules valstu kopējā IKP dinamika 2005.-2015.g. un prognoze līdz 2040.g., %⁶⁶

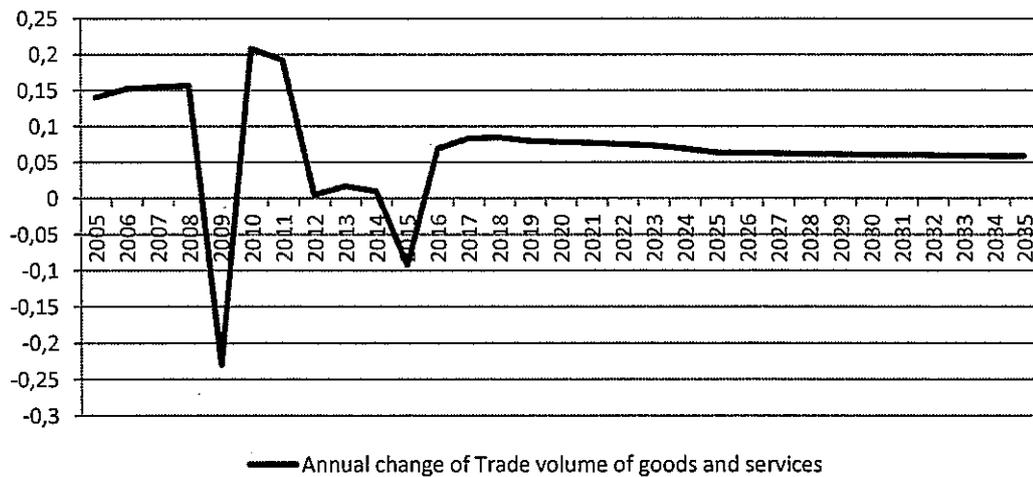
Oxford Economics prognozē pastāvīgu pasaules valstu kopējā IKP pieaugumu līdz 2020. gadam aptuveni 3,0 % gadā, kas ir nedaudz zemāks rādītājs par Starptautiskā Valūtas fonda (SVF) prognozi – pieaugumu par 3,2 % gadā. Kopumā paredzams, ka globālā ekonomikas izaugsme ilgtermiņā nedaudz palēnināsies līdz 2,6 % gadā (2040. gadā). Taču paredzams, ka ekonomiskās izaugsmes tempi atšķirsies starp pasaules reģioniem. Neskatoties uz salīdzinoši zemo IKP uz vienu iedzīvotāju, īpaši labvēlīgas ekonomiskās izaugsmes tendences paredzamas Āzijas un Āfrikas reģionos ar līdz pat 6 % paredzamo izaugsmi gadā, kamēr Eiropas ekonomiku izaugsme paredzama zemāka – ar 1,4 % līdz 1,6 % izaugsmi gadā.

⁶⁶ Oxford Economics



54. attēls. attēls IKP izaugsme PP 2030.g. (zilo toņu areāli) un IKP uz vienu iedz. PP, tūkst. USD (zaļie stabīņi)⁶⁷

Globālais preču un pakalpojumu tirgus pēdējos gados ir bijis izteikti dinamisks, sasniedzot pirmskrīzes izaugsmes apjomu vidēji 15 % apmērā. Pēc 2009. gada krīzes, kā arī ekonomikas augšupejas un lejupslīdes posmiem, kas saistīti ar dažādiem procesiem īpaši ASV, Ķīnā un Eiropā šobrīd paredzama zināma stabilizācijas fāze līdz 2020. gadam ar vidējo izaugsmi līdz 8 % gadā, kam sekos izaugsmes samazinājums līdz 6,4 % gadā.



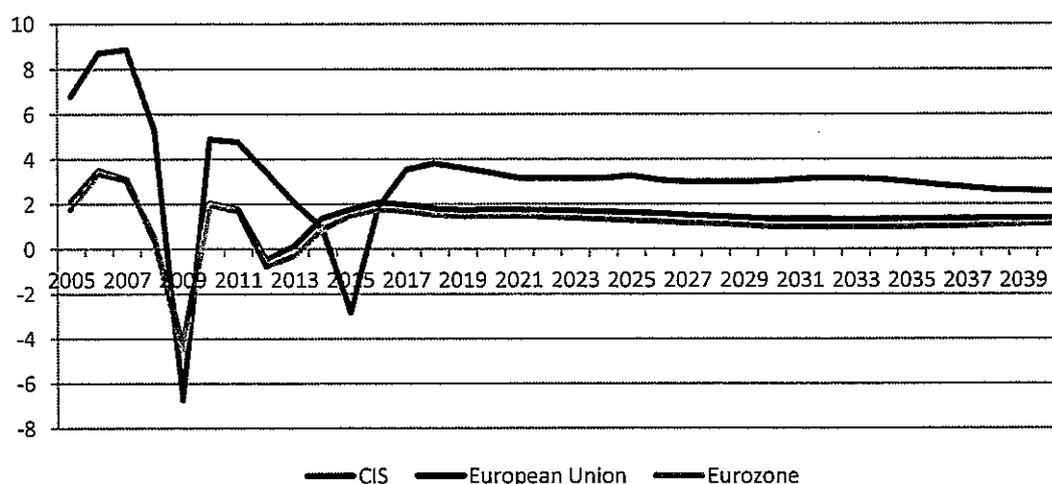
55. attēls. Starptautiskais preču un pakalpojumu tirdzniecības apjoms, vidējā izaugsme gadā 2005.-2035.g., %⁶⁸

⁶⁷ Izpēte, kas tika veikta Eiropas Stratēģiju un Politikas izvērtēšanas sistēmā (European Strategy and Policy Analysis System) par globālajām ekonomikas attīstības tendencēm līdz 2030.gadam un kā tās ietekmēs Eiropu: The Global Economy in 2030: Trends and Strategies for Europe. Redaktori Daniel Gros un Cinzia Alcidi, November 2013⁶⁷

3.1.2.2. Ekonomikas attīstība ES un NVS valstīs

Papildus globālās ekonomikas ietekmei Rail Baltica attīstību ietekmēs izaugsmes procesi divos nozīmīgos reģionos – Eiropas Savienības (ES) un Neatkarīgo Valstu Sadraudzības (NVS) valstīs. NVS attīstībā dominē Krievijas ekonomika un NVS valstis kopumā ir atkarīgas galvenokārt no dabas resursu tirdzniecības. Pēc būtiska krituma 2009. gadā NVS valstu ekonomikas nākamajos gados salīdzinoši sekmīgi atguvās, taču 2015. gadā tās piedzīvoja atkārtotu krīzi. Neskatoties uz to tiek prognozēts, ka NVS valstu ekonomikas atgūs stabilitāti līdz 2020. gadam ar vidējo izaugsmi 3,6 % gadā, kam sekos vidēja līmeņa izaugsme ilgtermiņā – aptuveni 3 % gadā.

Vēsturiski Eiropas Savienībai ir novērojama salīdzinoši mērena izaugsme. Piedzīvojot salīdzinoši lielu lejupslīdi 2009. gada krīzē, ES lēnām atguvās, taču ieslīga atkārtotā recesijā 2012. gadā. Tiek paredzēts, ka IKP pieaugs vidēji par 1,8 % gadā līdz 2020. gadam un par 1,5 % gadā ilgtermiņā.



56. attēls. Ikgadējais IKP pieaugums NVS, ES un Eirozonā no 2005. līdz 2040.g., %⁶⁹

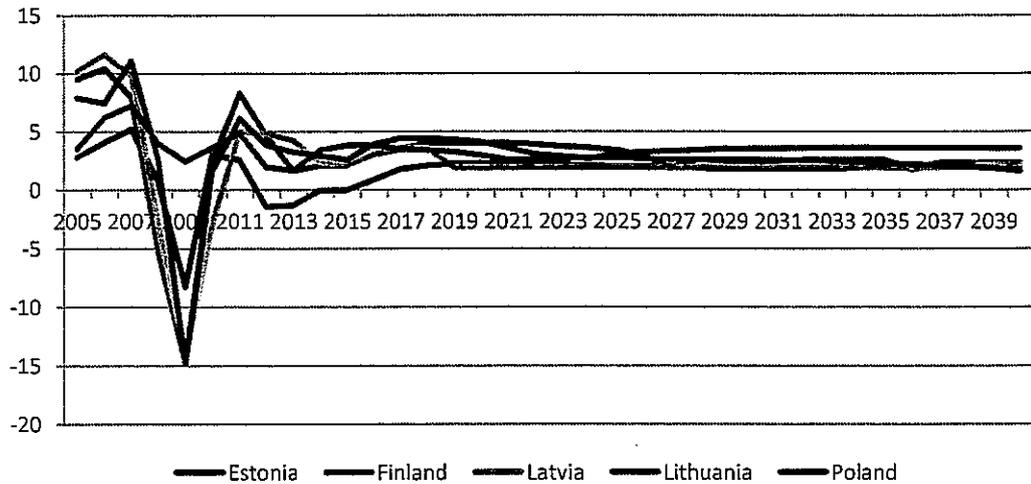
Stabila izaugsme ES, kā arī NVS pozitīvi ietekmēs Rail Baltica projekta attīstību un pieaugošais tirdzniecības apjoms starp šiem diviem ekonomikas reģioniem sniegs papildus iespējas kravu un pasažieru plūsmām Rail Baltica līnijas ietvaros.

3.1.2.3. Ekonomiskā attīstība Rail Baltica apkalpes zonas valstīs

IKP izaugsme tiešajā apkalpes zonā (Rail Baltica valstīs) pēdējos 10 gados ir bijusi salīdzinoši nestabila. IKP izaugsmes dinamika būtiski ietekmēja ekonomikas krīze 2009. gadā, izņemot Poliju, kur IKP uzrādīja pieaugumu 1,9% apmērā. Rail Baltica valstu IKP prognozes paredz izaugsmes stabilizāciju ilgtermiņā un straujāku attīstību, salīdzinot ar vidējo Eiropas izaugsmes rādītāju un sasniedzot vidēji 2,2% (Polija) līdz 3,6% (Lietuva) gadā. Vidējā IKP izaugsme Latvijā tiek prognozēta 1,9% gadā.

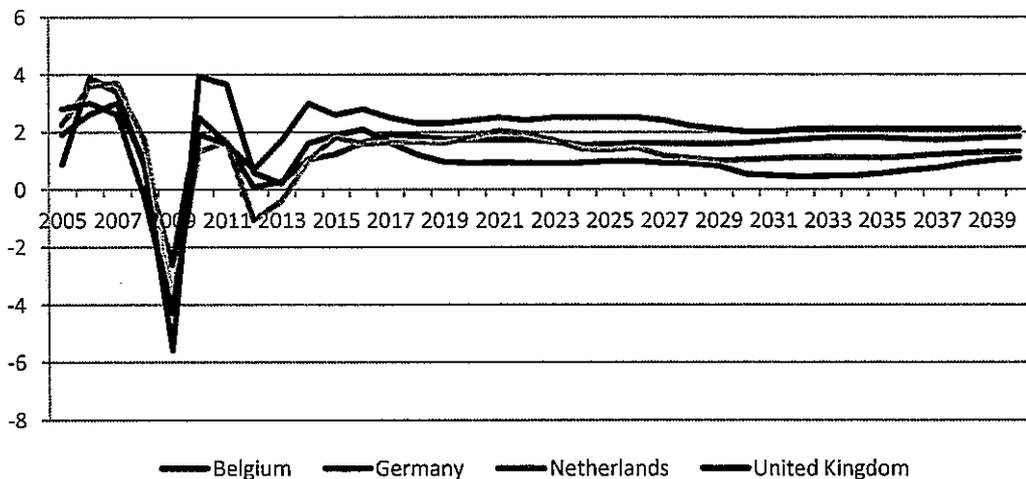
⁶⁸ Oxford Economics

⁶⁹ Oxford Economics



57. attēls. Ikgadējais IKP pieaugums TAZ I valstīs no 2005. līdz 2040.g., %⁷⁰

Ziemeļjūras - Baltijas koridora valstīm (izņemot Rail Baltica valstis) ir bijusi salīdzinoši zemāka IKP pieauguma nestabilitāte, taču tās arī cieta krīzes ietekmē. Tāpat arī valstīs, kas nav tiešajā Rail Baltica apkalpes zonā, IKP pieaugums ir mainījies salīdzinoši mazāk nekā Baltijas valstīs. Ilgtermiņā paredzams, ka TAZ II valstīs būs novērojams IKP pieaugums no 0,7% (Vācijā) līdz 2,1% (Lielbritānija) gadā.



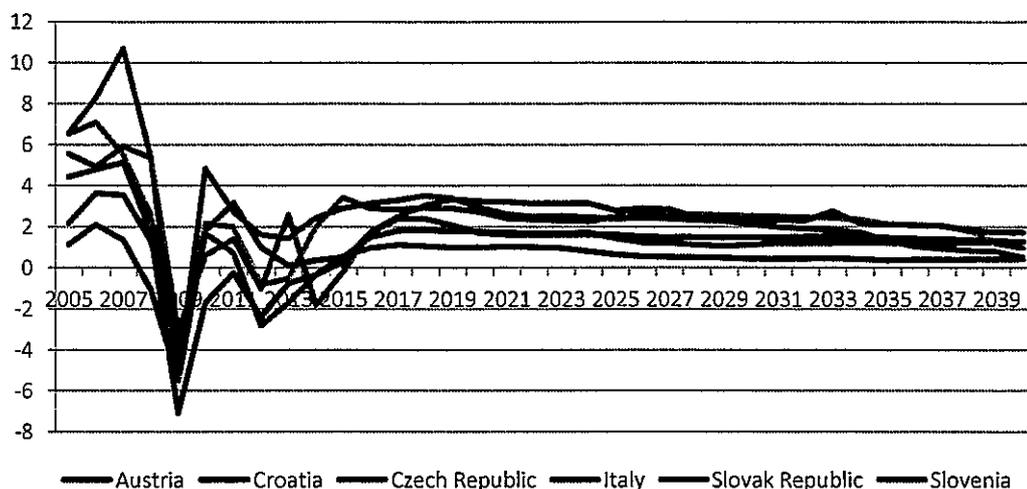
58. attēls. Ikgadējais IKP pieaugums TAZ II valstīs no 2005. līdz 2040.g., %⁷¹

PAZ I valstīs pēdējos gados novērojama īpaši dinamiska ekonomikas procesu attīstība. Piemēram, lai arī Slovēnija piedzīvoja vērā ņemamus izaugsmes tempus pirms un pēc 2009.gada krīzes, paredzams, ka tai būs lēnākais izaugsmes temps ilgtermiņā. Itālija ir piedzīvojusi salīdzinoši lielu kritumu, un pēc ekonomikas atveseļošanās paredzams tikai

⁷⁰ Oxford Economics un LR Finanšu ministrija

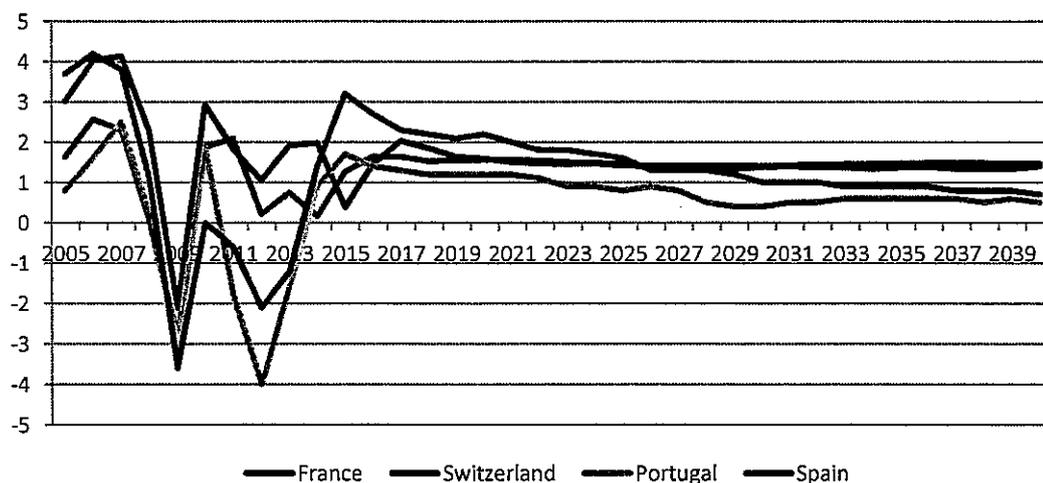
⁷¹ Oxford Economics

neliels pieaugums. Ilgtermiņā paredzams mērens IKP pieaugums PAZ I valstīs – no 0,4% (Itālijā) līdz 1,3% (Slovākijā) gadā, kas ir būtiski zem vidējā rādītāja Eiropā.



59. attēls. Ikgadējais IKP pieaugums PAZ I valstīs no 2005. līdz 2040.g., %⁷²

Otrs lēnākais ekonomikas izaugsmes temps paredzams PAZ II valstīs, kur ilgtermiņā tiek prognozēts mērens IKP pieaugums: no vidēji 0,5% (Portugālē) līdz 1,5% (Šveicē) gadā.

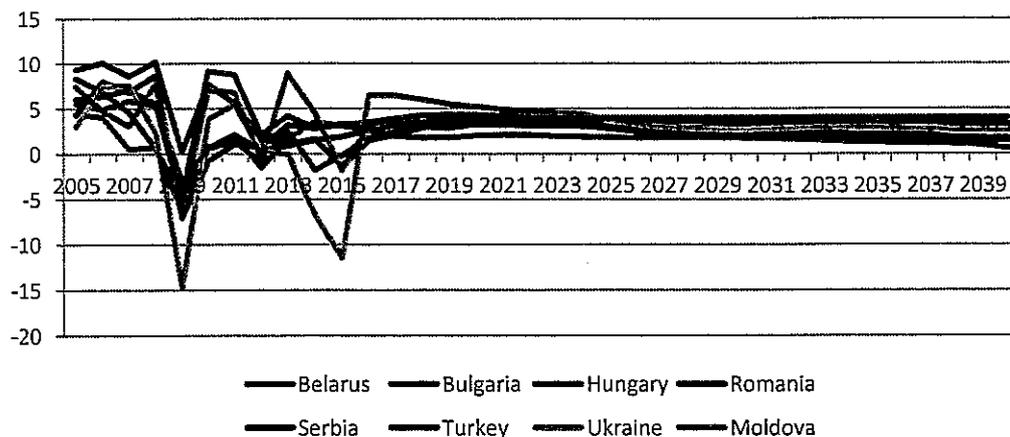


60. attēls. Ikgadējais IKP pieaugums PAZ II valstīs no 2005. līdz 2040.g., %⁷³

PAZ III valstīs paredzams nozīmīgākais ekonomikas izaugsmes temps, salīdzinot ar pārējām apkalpes zonām, taču tajā ietilpst vājāk attīstītās valstis. Šo valstu IKP paredzama izaugsme vidēji no 1,3% (Ungārijā) līdz 4,0% (Moldova) gadā.

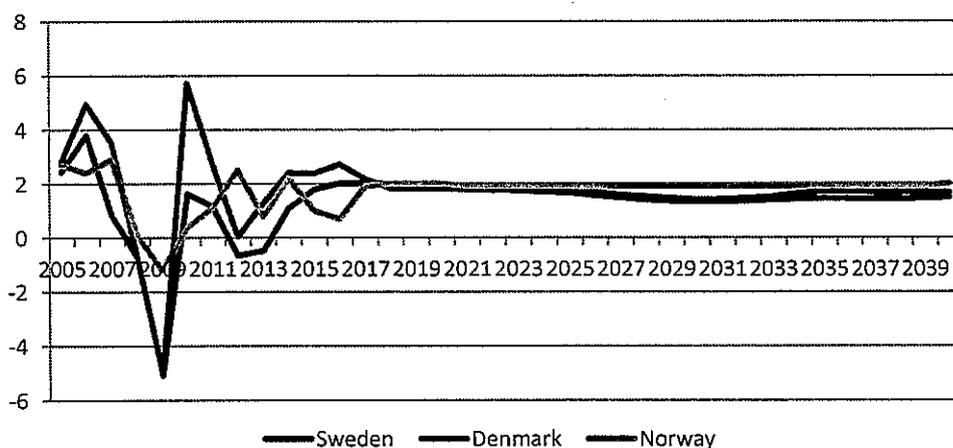
⁷² Oxford Economics

⁷³ Oxford Economics



61. attēls. Ikgadējais IKP pieaugums PAZ III valstīs no 2005. līdz 2040.g., %⁷⁴

Skandināvijas valstīm PAZ IV ietvaros ir salīdzinoši stabilas ekonomikas un ilgtermiņā tiek prognozēta 1,4% (Dānija) līdz 1,9% (Norvēģija) izaugsme gadā.



62. attēls. Ikgadējais IKP pieaugums PAZ IV valstīs no 2005. līdz 2040.g., %⁷⁵

3.1.2.4. Baltijas valstu konkurētspēja

Esošā Baltijas valstu situācija liecina par labvēlīgiem apstākļiem investīciju piesaistei, ņemot vērā izdevīgo ģeogrāfisko novietojumu un iespējām attīstīt infrastruktūru salīdzinot ar jau attīstītajām Rietumeiropas valstīm. Sagaidāms, ka Baltijas valstu ietvaros labākās iespējas piesaistīt tiešās ārvalstu investīcijas (FDI) ir Lietuvai un Igaunijai, līdz ar to tām tiek plānots salīdzinoši lielāks tiešo ārvalstu investīciju apjoms īstermiņā. Ilgtermiņā šīm valstīm joprojām paredzamas lielākas iespējas piesaistīt tiešās ārvalstu investīcijas, salīdzinot ar citām Eiropas valstīm, taču labākās prognozes ir Lietuvai. Sagaidāms, ka tā varētu piesaistīt par 45% vairāk tiešo ārvalstu investīciju nekā Latvija.

⁷⁴ Oxford Economics

⁷⁵ Oxford Economics

13. tabula. Tiešās ārvalstu investīcijas Baltijas valstīs (miljoni, EUR)⁷⁶

Baltijas valstis	2015	2016	2020	2030	2050
Latvija	53.29	51.75	50.92	50.92	50.92
Lietuva	129	140	145	145	145
Igaunija	109	161	127	128	128

Papildus iepriekšminētajam globālās konkurētspējas novērtējums, ko publicējis Pasaules ekonomikas forums (World Economic Forum), kas novērtē produktivitāti un ekonomikas faktoru izaugsmes iespējas, liecina par būtisku konkurētspējas izaugsmi Baltijas valstīs, salīdzinot ar iepriekšējo novērtējuma periodu. Tas kopumā kalpo par labu iemeslu uzsvērt Baltijas valstu pievilcību tiešo ārvalstu investīciju piesaistē.

14. tabula. Globālās konkurētspējas indekss 2014.-2015.g.⁷⁷

Vieta	Valsts	Punktu skaits	Iepriekšējais novērtējums
1	Šveice	5.70	1
2	Singapūra	5.65	2
3	ASV	5.54	5
4	Somija	5.50	3
5	Vācija	5.47	4
29	Igaunija	4.71	32
41	Lietuva	4.51	48
42	Latvija	4.50	52

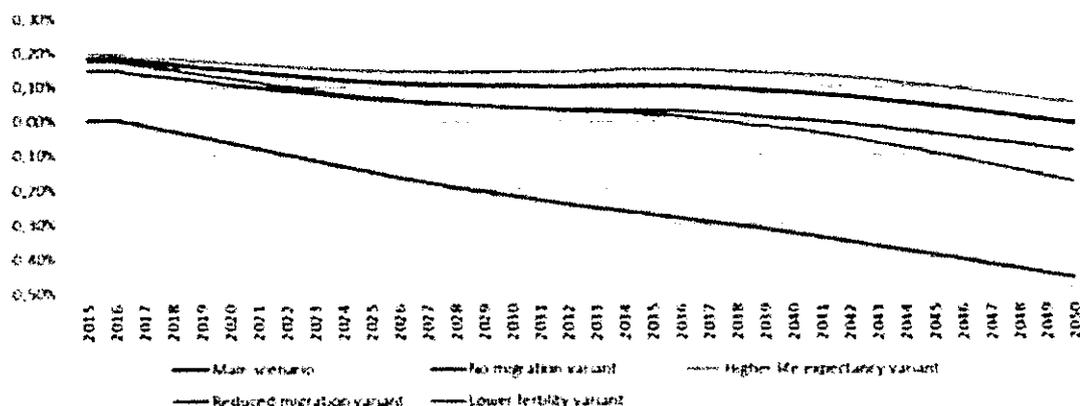
3.1.3. Iedzīvotāji un demogrāfija

3.1.3.1. Iedzīvotāju skaits Eiropas Savienībā

Eurostat sniedz Eiropas Savienības iedzīvotāju skaita prognozes līdz 2050.gadam, prognozējot piecus dažādus scenārijus (skatīt 63.attēlu). Saskaņā ar „Galveno scenāriju” tiek prognozēts, ka iedzīvotāju skaits pieaugs salīdzinoši lēni – par 0,1% līdz 0,2% gadā (sasniegto 525,5 miljonus iedzīvotāju 2050.gadā). Pārējos scenārijos tiek prognozēts negatīvs iedzīvotāju skaita pieaugums (lielākais kritums tiek prognozēts „scenārijā bez migrācijas” – līdz pat -0,45% gadā) vai iedzīvotāju skaita pieaugums par 0,15% gadā „scenārijā ar garāku paredzamo mūža ilgumu”.

⁷⁶ Trading Economics forecasts

⁷⁷ Pasaules ekonomikas foruma (World Economic Forum) statistika



63. attēls. Iedzīvotāju skaita prognozes, vidējais pieaugums gadā, 2015. – 2050.g., ES 28 valstīs⁷⁸

3.1.3.2. Iedzīvotāju skaits Rail Baltica apkalpes zonā

Saskaņā ar Eurostat „galveno scenāriju” paredzams, ka kopējā mirstība būs zemāka nekā dzimstība un/vai imigrācija no citām pasaules valstīm, t.i., paredzams kopējā Eiropas Savienības iedzīvotāju skaita pieaugums. Tomēr saskaņā ar aktuālākajiem Eurostat publicētajiem datiem iedzīvotāju skaits Rail Baltica apkalpes zonā (it īpaši Igaunijā, Latvijā, Lietuvā, Somijā, Polijā, Vācijā, Čehijā un Slovākijā) mēreni kritīsies par 0,01% līdz 0,07% gadā līdz 2020.gadam, un par 0,29% līdz 0,38% gadā laika posmā no 2040. līdz 2050.gadam. Rail Baltica plašākajā apkalpes zonā iedzīvotāju skaita izmaiņas katrā valstī atšķiras. Baltijas valstīs, Polijā, Vācijā un Slovākijā sagaidāms iedzīvotāju skaita kritums, kam var būt negatīva ietekme uz pieprasījumu pēc transporta pakalpojumiem, kā arī uz ekonomikas attīstību un izaugsmi kopumā, savukārt Somijā un Čehijā gaidāms iedzīvotāju skaita pieaugums.

15. tabula. Iedzīvotāju skaita prognozes PAZ (miljoni), galvenais scenārijs, 2015. – 2050.g. (perioda beigās)⁷⁹

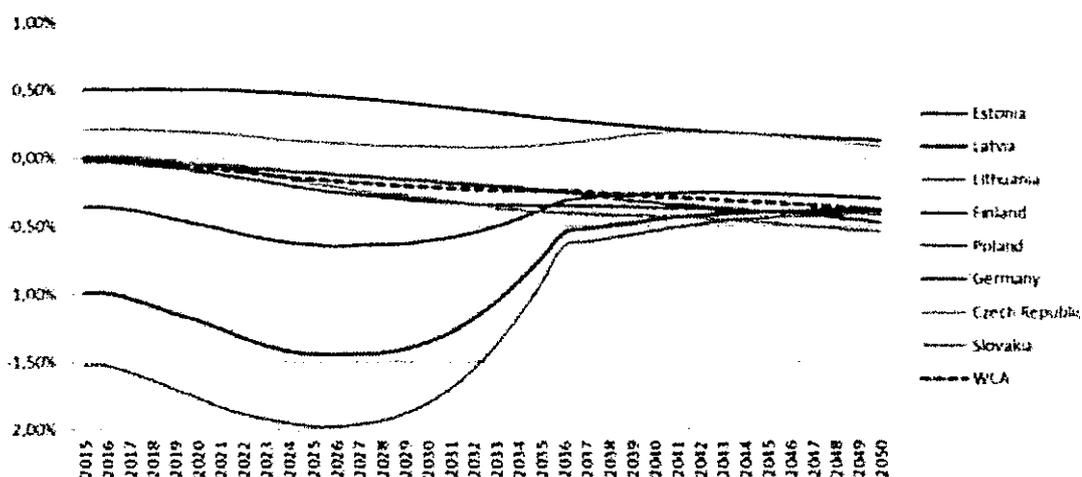
Valsts	2015-2020	2021-2030	2031-2040	2041-2050
Igaunija	1 284 459	1 208 245	1 162 106	1 131 200
Latvija	1 880 087	1 634 612	1 513 038	1 453 698
Lietuva	2 671 108	2 201 947	1 997 167	1 910 327
Somija	5 618 852	5 880 844	6 057 554	6 160 986
Polija	38 390 693	37 525 745	36 241 010	34 842 067
Vācija	80 637 413	79 758 182	77 811 398	74 721 315
Čehija	10 644 858	10 778 136	10 905 139	11 072 795
Slovākija	5 414 527	5 314 025	5 111 991	4 869 970

Līdz 2035.gadam visstraujākais iedzīvotāju skaita kritums tiek prognozēts tieši Baltijas valstīs – no -0,5% līdz -2% gadā. Saskaņā ar publiski pieejamo informāciju par pēdējiem gadiem iedzīvotāju skaita kritums galvenokārt izskaidrojams ar to, ka Baltijas valstīs mirstība pārsniedz dzimstību, kā arī notiek ekonomiskā iedzīvotāju migrācija uz citām Eiropas valstīm. Tomēr Eurostat lielo iedzīvotāju skaita kritumu prognozē vien nākamajiem 10 gadiem. Sākot no 2025.gada iedzīvotāju skaits Rail Baltica apkalpes zonā izlīdzināsies un kritums būs ievērojami mazāks, sasniedzot vienmērīgu samazinājumu -0,3% līdz -0,4% apmērā gadā

⁷⁸ Eurostat

⁷⁹ Eurostat

Baltijas valstīs laika posmā no 2035. līdz 2050.gadam, savukārt Somijā un Čehijā šajā periodā iedzīvotāju skaits sagaidāms -0,1% apmērā gadā.



64. attēls. Iedzīvotāju skaita prognozes, izmaiņas pa gadiem, galvenais scenārijs, 2015. – 2050.g.⁸⁰

16. tabula. Iedzīvotāju skaita salīdzinājums CAZ un CSA Baltijas valstīs, 2014.g.

PAZ	PAZ Iedzīvotāji ⁸¹		CAZ (bez CSA)				CSA Iedzīvotāji		
	2014	CAGR 2005-2014	Stacija	Administratīvā teritorija	Iedzīvotāji ⁸² 2014	CAGR 2005-2014	Stacija	2014	CAGR 2005-2014
Somija	5 451 270	0,4%							
Igaunija	1 315 819	-0,2%	Tallina	Harju apriņķis	161 819	1,3%	Tallina	413 782	0,4%
			Pērnavā	Pērnavas apriņķis	42 565	-0,8%	Pērnavā	39 784	-0,8%
Latvija	2 001 468	-1,6%	Rīga	Jūrmalas pilsēta; Babītes, Mārupes, Olaines, Ķekavas, Salaspils, Stopiņu, Garkalnes, Carnikavas, Ropažu, Ādažu un Ikskiles novads	193 053	1,0%	Rīga	641 007	-1,1%
Lietuva	2 943 472	-1,4%	Panevėžis	Panevėžis apriņķis	140 192	-2,0%	Panevėžis	95 202	-1,6%
			Kauņa	Kauņas apriņķis	281 690	-1,0%	Kauņa	301 357	-1,6%
			Vilņa	Vilņas apriņķis	264 897	-1,0%	Vilņa	542 626	0,0%
Polija	38 017 856	-0,05%							
Vācija	80 767 463	-0,2%							
Čehija	10 512 419	0,3%							
Slovākija	5 415 949	0,1%							

⁸⁰ Eurostat

⁸¹ Datu avots: Eurostat

⁸² Datu avoti: Statistics Estonia, Statistics Lithuania, Latvijas CSP

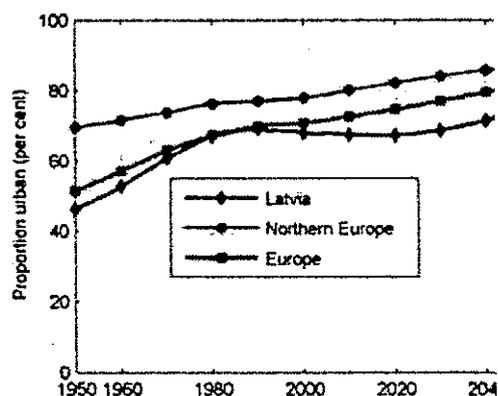
Pretēji iedzīvotāju skaita samazinājumam Baltijas valstīs kopumā, centrālās apkalpes zonā ap RB stacijām (Igaunijā - Harju apriņķī, Latvijā - Pierīgā (Rīgas pilsētai pieguļošajos novados)) iedzīvotāju skaits kopumā palielinās. Piemēram, Rīgai pieguļošajos novados iedzīvotāju skaits pēdējo 10 gadu laikā vidēji ir pieaudzis par 1%, bet Rīgas pilsētā – samazinājies vidēji par 1,1%. Savukārt Viļņas un Tallinas pilsētās iedzīvotāju skaits pēdējo 10 gadu laikā nav samazinājies.

3.1.4. Urbanizācija, mobilitāte un transporta veidu dalījums

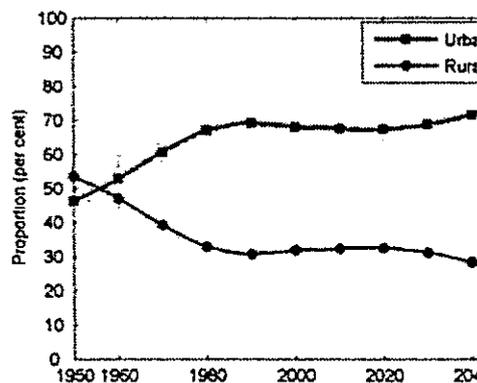
3.1.4.1. Urbanizācijas tendences Rail Baltica apkalpes zonā

Pēdējo gadu laikā ir novērojama pieaugoša tendence cilvēkiem pārcelties uz dzīvi pilsētā. Šī tendence it īpaši novērojama attīstītajās valstīs, kur urbanizācijas process bieži tiek izskaidrots ar pilsētas kā darbavietu centra izskaidrojumu. Neskatoties uz to, vairākas attīstītas Eiropas un Ziemeļamerikas valstis piedzīvo procesu pretēju urbanizācijai, tā kā daļa no pilsētniekiem izvēlas dzīvot ārpus pilsētas. Šāda dinamika iespējama ar uzlabotu transportēšanas sistēmu, kas ļauj iedzīvotājiem ātri un ērti ceļot uz darbu, tai pat laikā dzīvojot ārpus pilsētas robežām.

Pamatojoties uz Apvienoto Nāciju (UN) datiem, aptuveni 68% Latvijas iedzīvotāju dzīvo pilsētās, un tiek prognozēts, ka pilsētas iedzīvotāju īpatsvars līdz 2050. gadam palielināsies līdz gandrīz 76% no visiem Latvijas iedzīvotājiem. Salīdzinot Latviju ar Ziemeļeiropas reģionu un visu Eiropu kopumā, ir skaidri izteikta Ziemeļeiropas valstu iedzīvotāju tendence dzīvot pilsētās, kas šobrīd sastāda ap 80% no kopējā iedzīvotāju īpatsvara, pie tam vidējais Eiropas urbanizācijas līmenis arī par dažiem procentiem pārsniedz Latvijas rādītājus.



65. attēls. Iedzīvotāju skaita īpatsvara sadalījums pilsētā un laukos (Latvija)⁸³



66. attēls. Pilsētu un lauku teritoriju īpatsvars vidēji Latvijā⁸⁴

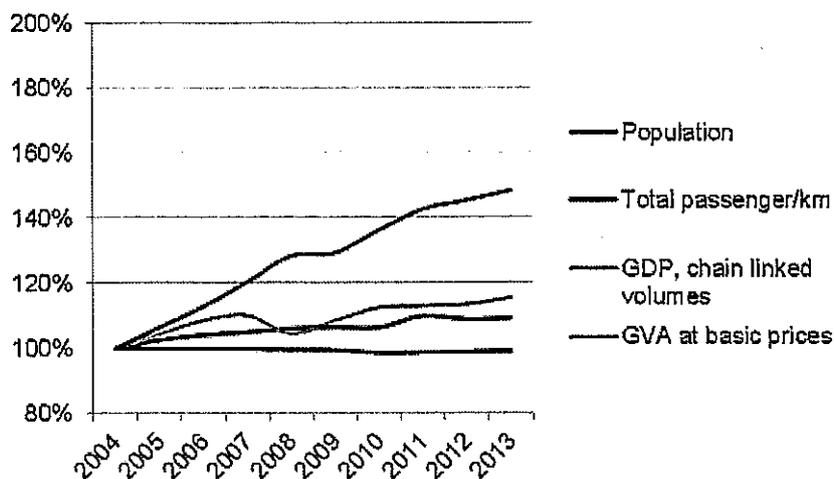
3.1.4.2. Mobilitātes pieprasījums

Samazinoties iedzīvotāju skaitam, zināmā mērā tiek ietekmēta sabiedriskā transporta sistēma un pasažieru pārvadājumu nozare kopumā. Varētu domāt, ka, samazinoties iedzīvotāju skaitam, automātiski mazināsies pieprasījums pēc pārvadājumu pakalpojumiem. Tomēr lielākajā daļā gadījumu tas ir kļūdainais pieņēmums un bieži vien novērojama pretēja situācija, jo sabiedrības novecošanās, pieaugoša labklājība un uzlabotas un ātrākas

⁸³ UN statistics

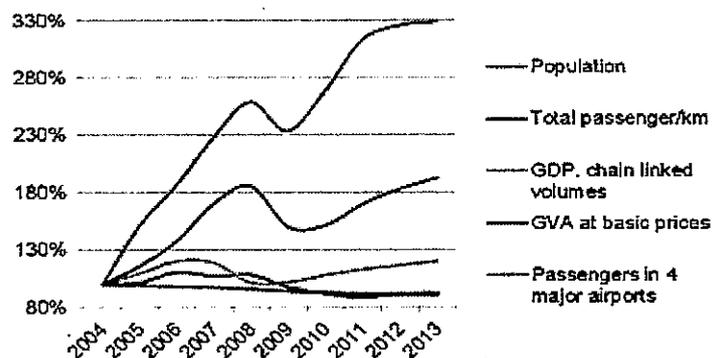
⁸⁴ UN statistics

transporta sistēmas, kā arī globalizācija un urbanizācijas tendences veicina augstāku pieprasījumu pēc mobilitātes.



67. attēls. Iedzīvotāju skaita salīdzinājums, pasažieru kilometri un ekonomiskie indikatori PAZ, 2004=100%⁸⁵

Kā redzams iepriekšējā tabulā, tad neraugoties uz nelielu iedzīvotāju skaita samazinājumu kopējie veiktie pasažierkilometri plašākās apkalpes zonas (PAZ) valstīs ir uzrādījuši pieauguma tendenci, un viens no galvenajiem faktoriem bija ekonomiskās situācijas uzlabošanās un labklājības līmeņa pieaugums Tādējādi var novērot sakarību starp pieaugošu mobilitāti un augošajiem ekonomikas indikatoriem par spīti rūkošajam iedzīvotāju skaitam.



68. attēls. Iedzīvotāju skaita salīdzinājums, pasažieru kilometri un ekonomiskie indikatori visās trīs Baltijas valstīs, 2004=100%⁸⁶

Visās trīs Baltijas valstīs novērojama iedzīvotāju skaita samazināšanās, bet to nevar viennozīmīgi teikt par pasažieru kilometru apmēru. Lai gan iedzīvotāju skaits ir pastāvīgi krities un sasniedzis 91% apmēru no tā, kāds tas bija 2004.gadā, pasažieru kilometru skaits ir nokritis līdz 92% 2013.gadā, pieaugot līdz 108% 2008.gadā, tomēr pēc tam atkal sarūkot. IKP ir pieaudzis līdz 120%, savukārt PBV – līdz 193%. Lai gan iekšzemes transports uzrāda

⁸⁵ Eurostat, autoru aprēķini

⁸⁶ Eurostat, autoru aprēķini

drīzāk samazinājuma tendenci pasažieru kilometru dinamikā, tomēr starptautiskajā transportā, par piemēru ņemot aviāciju, ir novērojama tieši pretēja tendence. Tā pasažieru skaits četrās lielākajās lidostās (Rīga, Tallina, Kauņa, Viļņa) kopā kopš 2004.gada ir vairāk nekā trīskāršojies, un šis pieaugums ir bijis straujāks nekā ekonomiskās attīstības rādītāju pieaugums tajā pašā laikā. Tāpēc ir iespējams izdarīt pieņēmumu, ka Baltijas valstu pasažieru transporta attīstība būs straujāka tieši starptautisko pārvadājumos.

3.1.4.3. Sadalījums starp transporta veidiem

Izvērtējot transporta veidu īpatsvaru, Rail Baltica apkalpes zonā novērojamas dažādas tendences. Izmaiņas sadalījumā starp iekšzemes transporta līdzekļu veidiem laika posmā no 2002. līdz 2012.gadam ES 28 valstīs, kā arī izvēlētajās valstīs ir apkopots tabulā zemāk. Jāņem vērā, ka šajos datos nav iekļauti aviopārvadājumi, jo uzskata, ka tie apkalpo starptautiskas pasažieru plūsmas.

17. tabula. Sadalījums starp transporta veidu iekšzemes pasažieru pārvadājumiem atsevišķās valstīs,%⁸⁷

Valsts	Vieglās pasažieru automašīnas		Autobusi		Vilcieni	
	2002	2012	2002	2012	2002	2012
ES 28	83.6	83.3	9.6	9.2	6.8	7.4
Čehija	73.8	74.8	18.7	16.8	7.5	8.4
Igaunija	71.7	83.6	26.5	14.6	1.8	1.8
Somija	84.1	84.9	11.1	9.8	4.8	5.3
Vācija	86.2	85.4	6.7	5.7	7.1	9.0
Latvija	76.6	76.9	18.6	18.3	4.8	4.8
Lietuva	82.0	91.0	15.4	8.2	2.5	0.8
Polija	77.0	84.6	13.5	10.7	9.5	4.8
Slovākija	66.8	77.8	26.0	15.1	7.2	7.1

ES 28 un attīstītākajās Rietumeiropas valstīs vieglo pasažieru automašīnu īpatsvars saglabājās vienmērīgs vai piedzīvoja nelielu kritumu, tomēr tas ir ievērojami pieaudzis Austrumeiropas valstīs. Šāda tendence sakrīt ar pastāvīgu iedzīvotāju labklājības pieaugumu un piekļuvi Eiropas tirgiem. Pieaugums raksturo sava veida apspiestu pieprasījumu, kas bija minētājās valstīs attiecīgajā laika periodā. Teju visās valstīs pieauga vieglo pasažieru automašīnu īpatsvars, bet saruka autobusu īpatsvars, savukārt dzelzceļa pārvadājumu īpatsvars saglabājās vienmērīgs vai dažos gadījumos nedaudz pieauga labāku pakalpojumu un ātrāku savienojumu dēļ.

Attiecībā uz tranzīta pasažieru īpatsvaru, kas attiecināmi uz Rail Baltica līniju (starptautiskie braucieni), īpatsvars tika aprēķināts kā kopējs rādītājs, iekļaujot starptautiskos braucienus. Šajā gadījumā netika ņemti vērā dzelzceļa pakalpojumi, bet pieskaitīti aviopakalpojumi starp konkrētajām valstīm.

⁸⁷ Eurostat

18. tabula. Tranzīta plūsmu piešķiršana, kas potenciāli varētu būt nozīmīgas Rail Baltica⁸⁸

Transp orta veids	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Vidējī
Aviosati ksme	7%	10%	11%	11%	12%	13%	13%	14%	14%	14%	14%	12%
Autom ašīnas	89%	86%	85%	85%	83%	81%	80%	79%	78%	78%	79%	82%
Autobu si	4%	4%	4%	4%	5%	6%	7%	7%	8%	7%	7%	6%

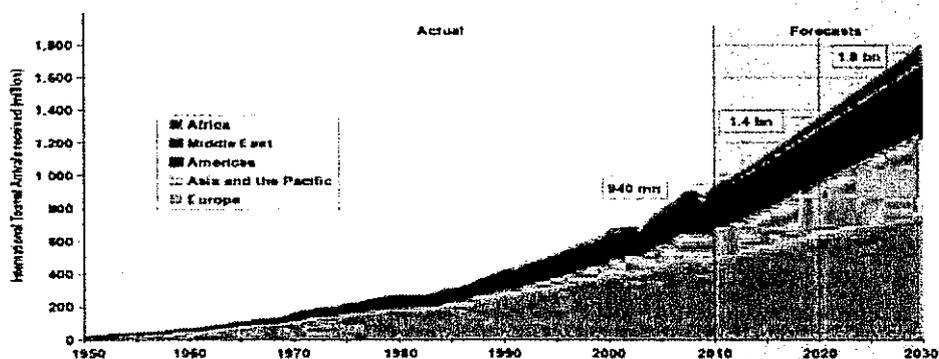
Pēdējo 10 gadu laikā vidēji 12% no visiem pasažieriem izmantoja aviopārvadājumus, savukārt 82% pasažieru ceļoja ar automašīnām un 6% – ar autobusu. Tomēr, lai gan kopējais pasažieru skaits, kuri pārvietojas ar vieglo automašīnu, pakāpeniski sarūk, pieaudzis aviopārvadājumu un autobusu pārvadājumu pasažieru skaits.

3.1.5. Tūrisma attīstība

Tūrisma pasažieri ir vieni no Rail Baltica mērķa grupas pasažieriem, jo tūrisma attīstības tendences trīs Baltijas valstīs ir pastāvīgs dzinējspēks, kas veicinātu potenciālo Rail Baltica pieprasījumu. Tūrisms ir ļoti dinamisks process, tāpēc tūrisma attīstība dažādos galamērķos jāskata kontekstā ar attīstību citos galamērķos.

2014.gada sākumā visās trīs Baltijas valstīs ienākošo starptautisko tūristu skaits bija audzis, salīdzinot ar iepriekšējo gadu. Turklāt Baltijas valstīs ir arī straujāk augošo galamērķu vidū, un Latvija un Lietuva uzrāda pat divciparu skaitļa pieaugums (abās valstīs +17%). Statistika rāda, ka Lietuva spējusi panākt ienākošo tūristu skaita pieaugumu 7 no 10 tās lielākajos mērķa tirgos. Arī Igaunijā vērojams liels pieaugums (+8%), pieaugot Somijas tūristu skaitam, kuri apmeklē pilsētas, kā arī Krievijas tūristiem, kuri uz Igauniju dodas īsās brīvdienās. Eiropā kā tūrisma galamērķis visstraujāk attīstās Islande. Tās pieaugums 2014.gadā, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, bija 31%.⁸⁹

Saskaņā ar prognozi tūristu skaits pasaulē katru gadu turpinās palielināties, sasniedzot 700 miljonus tūristu Eiropā 2030.gadā. Tūristu skaita pieaugums Centrāleiropā un Austrumeiropā (saskaņā ar Pasaules tūrisma organizācijas metodoloģiju Baltijas valstīs ietilpst šajā reģionā) samazināsies no 3,7% gadā 2010.gadā līdz 2,5% gadā 2030.gadā (ANO PTO 2015, 15).



69. attēls. Tūristu skaits pasaulē⁹⁰

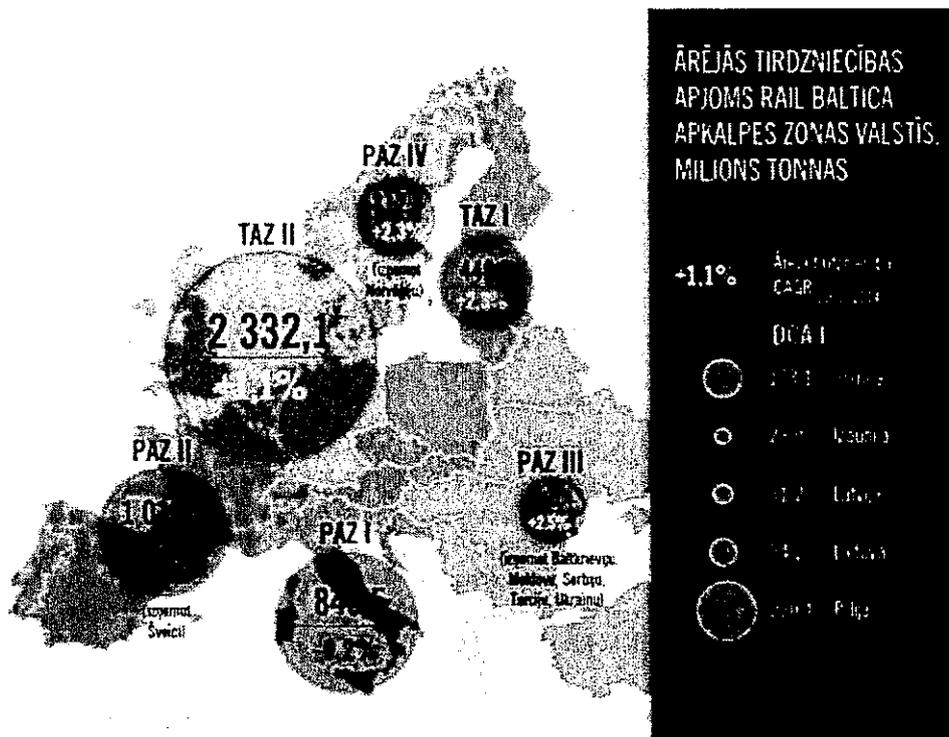
⁸⁸ ACK & EYH, 2015

⁸⁹ Avots: Eiropas Ceļojumu komisija 2014, 1

⁹⁰ ANO PTO 2015, 14

3.1.6. Ārējās tirdzniecības attīstība apkalpes zonā

Ar kopējo tirdzniecības apjomu 2332,1 miliona tonnu apmērā TAZ II valstis veidoja pārliecinoši lielāko daļu no kopējā ārējās tirdzniecības apjoma Rail Baltica apkalpes zonā 2014.gadā. Ievērojamu devumu sniedza arī PAZ II un PAZ I valstis, sasniedzot attiecīgi 1033,7 miljonus tonnu un 843,5miljonus tonnu. TAZ I valstis uzrādīja 440,5 miljonus tonnu ārējā tirdzniecības apjoma, savukārt PAZ III valstis – 210 miljonus tonnu. Kopumā Rail Baltica apkalpes zona uzrādīja 4859,9 miljonus tonnu ārējās tirdzniecības apjoma 2014.gadā.



70. attēls. Ārējās tirdzniecības apjoms apkalpes zonas valstīs, miljonus tonnu, 2014.g.⁹¹

Laika posmā no 2005. līdz 2014.gadam PAZ III valstīs novērots lielākais ikgadējais ārējās tirdzniecības apjoma pieaugums (CAGR + 2,5%). Arī TAZ I valstīs tika novērots salīdzinoši liels ikgadējais ārējās tirdzniecības apjoma pieaugums laika posmā no 2005. līdz 2014.gadam (CAGR + 2,3%). Pozitīvs pieaugums ārējās tirdzniecības apjomā laika posmā no 2005. līdz 2014.gadam tika fiksēts arī TAZ II valstīs (CAGR + 1,1%). Laika posmā no 2005. līdz 2014.gadam ārējās tirdzniecības apjomi kritās PAZ I un PAZ II valstīs (abās CAGR -0,2%).

Salīdzinot Rail Baltica kravu apjoma ikgadējo pieaugumu un vērtību, saskatāmas ievērojamas līdzības. Lielākais ārējās tirdzniecības vērtības pieaugums fiksēts TAZ I valstīs (CAGR 8,8%) un TAZ III valstīs (CAGR 6,6%). Lielākais ārējās tirdzniecības apjoma pieaugums fiksēts TAZ I valstīs (CAGR 2,3%) un TAZ III valstīs (CAGR 2,5%). Tas nozīmē, ka pieaug ne tikai pārvadāto kravu apjomi no un uz minētajās Rail Baltica apkalpes zonām, bet pieaug arī to vērtība. Turpretim PAZ I un PAZ II valstīs, kur kravu apjomi pieaugums notiek lēnām vai pat kritās, netika fiksēta būtisks kravu vērtības pieaugums. Tādējādi secināms, ka, lai gan kravu plūsmas no minētajām Rail Baltica apkalpes zonām nepalielinās, nepieaug arī to vērtība. Pretēja

⁹¹ Eurostat, ACK aprēķini

situācija novērojama PAZ IV valstīs, kur kravu vērtība nepieaug strauji, bet ir fiksēts salīdzinoši liels ikgadējais apjomu pieaugums.

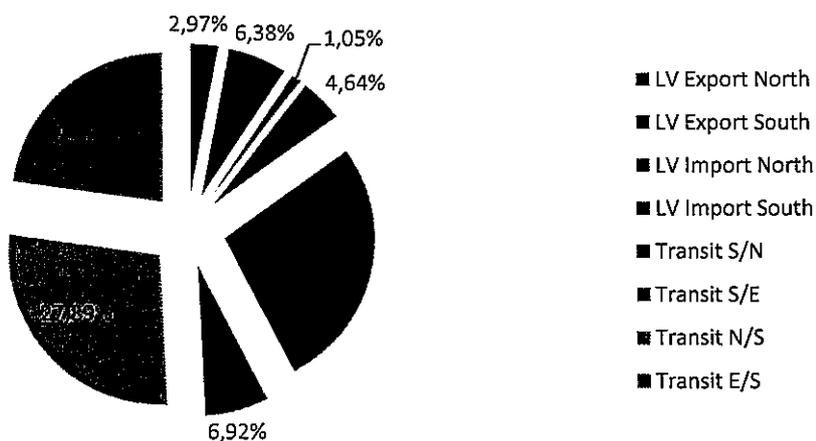
19. tabula. Ārējās tirdzniecības rādītāji apkalpes zonās⁹²

Ārējā tirdzniecība 2014.gads	Ārējā tirdzniecība (eksp. + imp.) mljrd. EUR	Ārējā tirdzniecība CAGR, % 2005-2014	Ārējā tirdzniecība (eksp. + imp.) mlj. t ⁹³	Ārējā tirdzniecība CAGR 2005-2014
TAZ I	543.3	6.8%	440.5	2.3%
TAZ II	4264	3.0%	2626	0.3%
PAZ I	1477	3.9%	843.5	-0.2%
PAZ II	1570	2.6%	1034	-0.2%
PAZ III	321.6	6.6%	210.3	2.5%
PAZ IV	414.8	2.5%	312.8	2.3%

Tādējādi secināms, ka potenciāli ir sagaidāms gan ārējās tirdzniecības kravu vērtības, gan apjomu pieaugums TAZ I, PAZ III un PAZ IV valstīs. Ārējās tirdzniecības plūsmas starp PAZ III un PAZ IV valstīm un potenciālais pieaugums ziemeļu-dienvidu virzienā tiks analizēti citās šī pētījuma nodaļās.

Ārējās tirdzniecības un tranzīta plūsmas, kas attiecas uz Rail Baltica līniju

Kopējās ārējās tirdzniecības un tranzīta plūsmas apkalpes zonu ietvaros un starp tām mērāmas aptuveni 440 miljonus tonnu (2014.gada dati). Raugoties no Latvijas skatu punkta, kravu apjoma sadalījums pa virzieniem atainots nākamajā tabulā.



71. attēls. Kopējās ārējās tirdzniecības apjomu un tranzīta apjomu sadalījums no Latvijas skatu punkta, %⁹⁴

⁹² Eurostat, ACK aprēķini

⁹³ Supplementary units excluded

⁹⁴ ACK & EYH, 2015

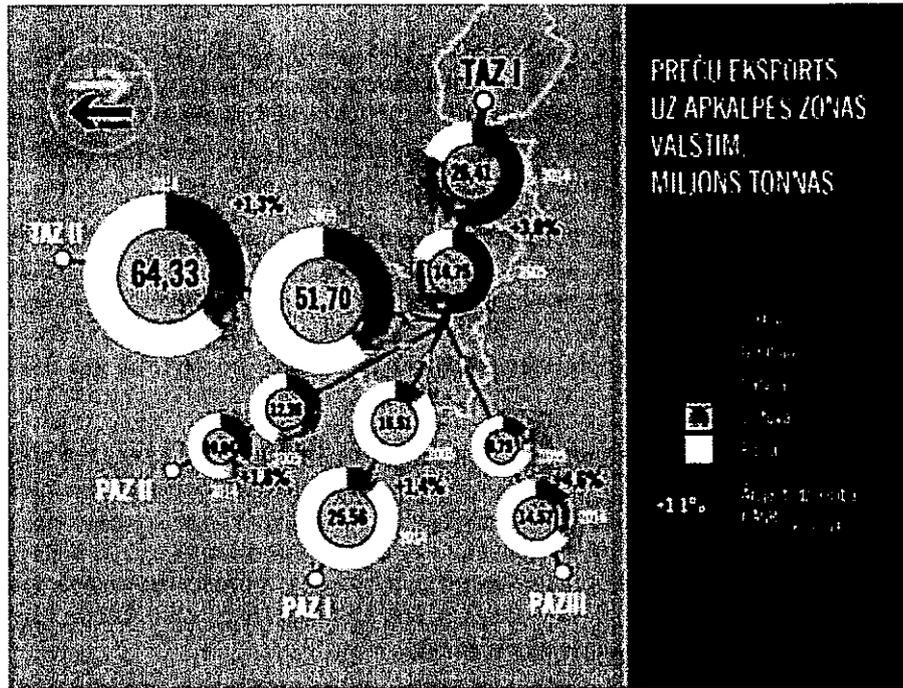
Lielāko īpatsvaru 71% apmērā veido tranzīta plūsma no austrumiem uz dienvidiem, kas būtībā ir tirdzniecības plūsmas starp Krieviju un ES. Tomēr, tā kā šīm tirdzniecības plūsmām ir savs raksturs, tās tieši neattiecas uz Rail Baltica līniju.

Laika posmā no 2005.gada līdz 2014.gadam ir pieaudzis Polijas importa un eksporta īpatsvars TAZ I ietvaros. Turpretim Somijas tirdzniecības īpatsvars ir krities, kas ļauj secināt, ka no Polijas uz citām Rail Baltica apkalpes zonām pārvadāto kravu vērtība aug straujāk nekā no Somijas uz citām Rail Baltica apkalpes zonām caur Baltijas valstīm vesto kravu vērtība. Ārējās tirdzniecības īpatsvars iekšēji TAZ I ietvaros palicis nemainīgs, kas ļauj domāt, ka no Polijas cauri Baltijas valstīm uz Somiju vesto kravu vērtība pieaug vienādā apmērā.

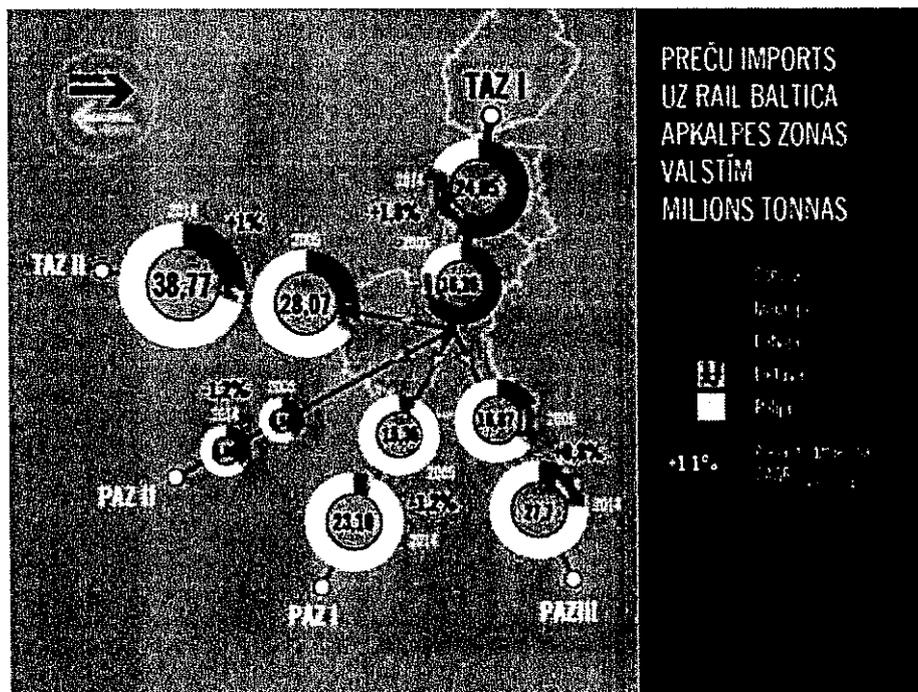
20. tabula. Latvijas ārējā tirdzniecība sadalījumā pēc apjoma (2014.gads) Rail Baltica kravu apkalpes zonā, miljonos tonnu⁹⁵

Apkalpes zona	Imports	Eksports	Kopā	Īpatsvars (%)
Tiešā apkalpes zona I (TAZ I)	5.71	5.87	11.58	38%
Tiešā apkalpes zona II (TAZ II)	1.04	3.31	4.35	14%
Plašāka apkalpes zona I (PAZ I)	0.24	0.48	0.73	2%
Plašāka apkalpes zona II (PAZ II)	0.15	0.53	0.68	2%
Plašāka apkalpes zona III (PAZ III)	0.99	0.65	1.64	5%
Plašāka apkalpes zona IV (PAZ IV)	1.40	4.13	5.53	18%
Pārējās pasaules valstis (Pasaule)	2.89	3.28	6.17	20%
.. Pārējās pasaules valstis (Pasaule) (izņemot Ķīnu, Krievijas federāciju, Kazahstānu, Dienvidkoreju)	0.29	1.90	2.19	-
.. Ķīna, Krievijas Federācija, Kazahstāna, Dienvidkoreja	2.60	1.38	3.98	-
Kopā	12.43	18.25	30.68	100%

⁹⁵ Aggregated data, Central Statistical Bureau of Latvia, http://data.csb.gov.lv/pxweb/en/atirdz/atirdz_detalizeta_8zim/



72. attēls. Preču eksports no Rail Baltica apkopes zonām uz TAZ I, milj. tonnu⁹⁶



73. attēls. Preču imports no Rail Baltica apkopes zonām uz TAZ I, milj. tonnu⁹⁷

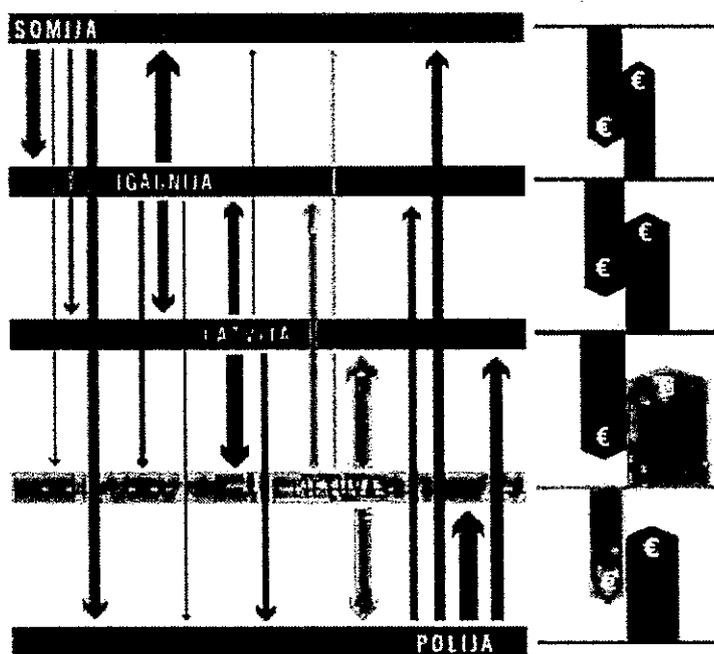
⁹⁶ Eurostat

⁹⁷ Eurostat

Galvenie preču eksporta galamērķi TAZ I valstīs 2005. un 2014.gadā bija TAZ II valstīs (51,70 milj. tonnu 2005.gadā un 64,33 miljoni tonnu 2014.gadā). Lielākais ikgadējais pieaugums (laika posmā no 2005. līdz 2014.gadam) eksporta apmēros no TAZ I fiksēts uz PAZ III valstīm (CAGR +4,6%). Pretēji ārējās tirdzniecības rādītājiem EUR Baltijas valstu eksporta apjomi tonnās veido salīdzinoši lielu daļu citās Rail Baltica apkalpes zonās.

Galvenie importa avoti TAZ I valstīm gan 2005., gan 2014.gadā bija TAZ II valstīs (28,07 milj. tonnu 2005.gadā un 38,77 milj. tonnu 2014.gadā), tomēr salīdzinājumā ar citiem rādītājiem importa īpatsvars no citām Rail Baltica apkalpes zonām uz TAZ I nav mazs. Lai gan ikgadējais importa pieaugums no TAZ II, PAZ III un TAZ I iekšējā importa ir salīdzinoši mazs (+1%, +0,8%, +1,8%), laika posmā no 2005. līdz 2015.gadam imports tonnās no PAZ I un PAZ II ir krities (abās -1,2%).

Polijas eksporta īpatsvars TAZ I ietvaros laika posmā no 2005. līdz 2014.gadam ir pieaudzis, kas ļauj domāt, ka Polija rada vairāk kravas nekā citas apkalpes zonas valstīs. Turpretim Somijas tirdzniecības īpatsvars ir krities, kas ļauj secināt, ka no Polijas uz citām Rail Baltica apkalpes zonām pārvadāto kravu vērtība aug straujāk nekā no Somijas uz citām Rail Baltica apkalpes zonām caur Baltijas valstīm vesto kravu vērtība. Ārējās tirdzniecības īpatsvars iekšēji TAZ I ietvaros palicis nemainīgs, kas ļauj domāt, ka no Polijas cauri Baltijas valstīm uz Somiju vesto kravu vērtība pieaug vienādā apmērā.



ĀRĒJĀ
TIRDZNICĪBA
STARP TAZ I
VALSTĪM,
MILJARDI EIRO
(2014)

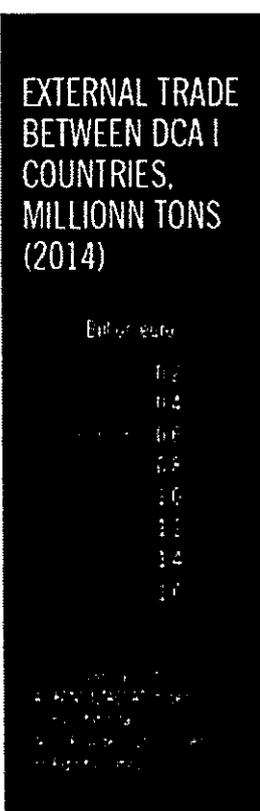
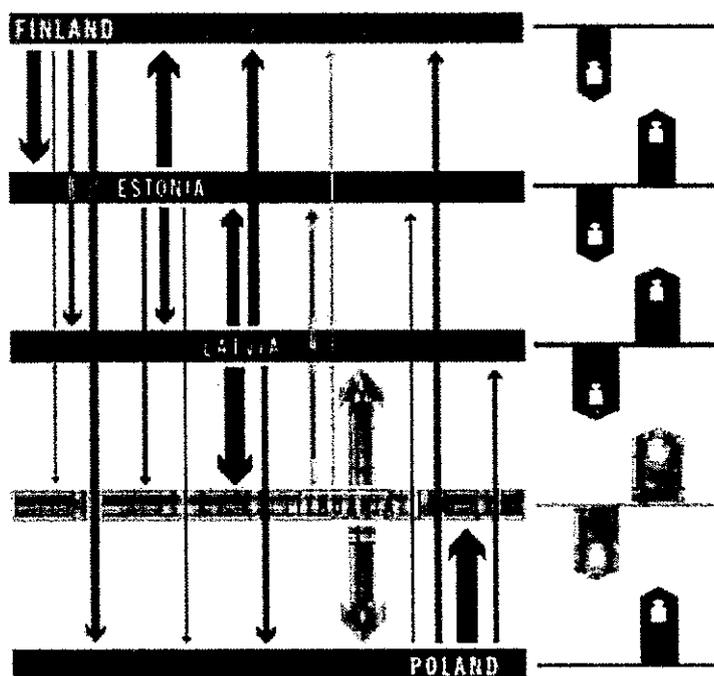
Miljardi EUR
32
36
10
14
18
22
26

74. attēls. Ārējās tirdzniecības plūsma starp TAZ I valstīm (ziemeļu-dienvidu virzienā), vienkāršotā plūsmdiagamma, mljrd. EUR, 2014⁹⁸

⁹⁸ Eurostat, autoru aprēķini

21. tabula. Ārējā tirdzniecība starp TAZ I valstīm, mjrđ. EUR, 2014⁹⁹

mjrđ. EUR	Somija	Igaunija	Latvija	Lietuva	Polija
Kopā	16.50	27.17	31.39	33.64	20.40
Ienākošā plūsma	8.59	8.68	9.40	10.08	10.79
...ziemeļu		3.42	3.35	6.56	10.79
...dienvidu	8.59	5.26	6.05	3.51	
Izejošā plūsma	7.91	9.31	8.72	11.19	9.61
...ziemeļu		3.91	3.22	6.67	9.61
...dienvidu	7.91	5.41	5.49	4.52	
Tranzīts		9.17	13.27	12.37	
...ziemeļu		4.69	6.73	6.10	
...dienvidu		4.49	6.54	6.27	



75. attēls. Ārējā tirdzniecība starp TAZ I valstīm, milj. tonnu, 2014.g.¹⁰⁰

⁹⁹ Eurostat, autoru aprēķini

¹⁰⁰ Eurostat, autoru aprēķini

22. tabula. Ārējā tirdzniecība starp TAZ I valstīm, milj. tonnu, 2014.g.¹⁰¹

milj. t	Somija	Igaunija	Latvija	Lietuva	Polija
Kopā	16.92	25.89	31.44	34.25	19.20
Ienākošā plūsma	8.75	8.44	10.71	12.40	10.16
...ziemeļu		3.55	4.00	7.46	10.16
...dienvidu	8.75	4.89	6.71	4.94	
Izejošā plūsma	8.17	7.95	11.05	13.64	9.04
...ziemeļu		3.88	4.78	7.59	9.04
...dienvidu	8.17	4.07	6.27	6.04	
Tranzīts		9.50	9.68	8.21	
...ziemeļu		4.87	4.98	4.10	
...dienvidu		4.63	4.70	4.11	

Kravu potenciāls starp TAZ III un TAZ IV

23. tabula. Ārējā tirdzniecība starp PAZ III un PAZ IV, 2005. un 2014.gadā, CAGR 2005.-2014.g.¹⁰²

Apkalpes zona		2005	2014	2005	2014	CAGR 2005-2014	CAGR 2005-2014
		PAZ IV	PAZ III	PAZ IV	PAZ III	PAZ IV	PAZ III
IMPORTS miljardi eiro	PAZ IV	27.9	2.8	32.8	4.5	1.8%	5.5%
	PAZ III	1.8	7.9	2.4	19.8	3.5%	10.6%
IMPORTS milj./t	PAZ IV	36.1	1.5	33.9	1.7	-0.7%	1.7%
	PAZ III	1.0	18.0	0.6	25.4	-5.5%	3.9%
EKSPORTS miljardi eiro	PAZ IV	28.7	3.4	37.0	4.9	2.8%	4.0%
	PAZ III	1.6	9.6	3.3	23.7	8.3%	10.6%
EKSPORTS milj./t	PAZ IV	26.4	4.4	21.7	4.0	-2.2%	-0.9%
	PAZ III	0.3	16.6	0.6	27.4	6.8%	5.8%

Rail Baltica TAZ I valstīs ir potenciāls tranzīta maršruts kravu satiksmei no PAZ III uz PAZ IV. Iespējamie maršruti šīm kravām varētu būt pa dzelzceļu caur Poliju, pāri Baltijas jūrai un tad ar citiem transporta veidiem cauri Baltijas valstīm vai tālākā nākotnē – pa Rail Baltica dzelzceļa līniju caur Somiju un Baltijas valstīm.

Salīdzinot iekšējo ārējās tirdzniecības apjomu PAZ III un PAZ IV ietvaros, ārējās tirdzniecības apjoms šo apkalpes zonu starpā ir mazs. 2014.gadā ārējās tirdzniecības apjoms starp PAZ III un PAZ IV veidoja 1,8% no PAZ III kopējās ārējās tirdzniecības apjoma un 2,3% no PAZ IV ārējās tirdzniecības apjoma. Ārējās tirdzniecības CAGR norāda uz to, ka kravu satiksme no PAZ IV uz PAZ III kritās, savukārt kravu plūsma no PAZ III pieaug (skatīt tabulu iepriekš). Lai gan kravu apjoms tonnās nav strauji pieaudzis, ārējās tirdzniecības vērtība ir pieaugusi. Tas ļauj domāt, ka vērtīgākām kravām varētu būt vajadzīgs ātrāks maršruts.

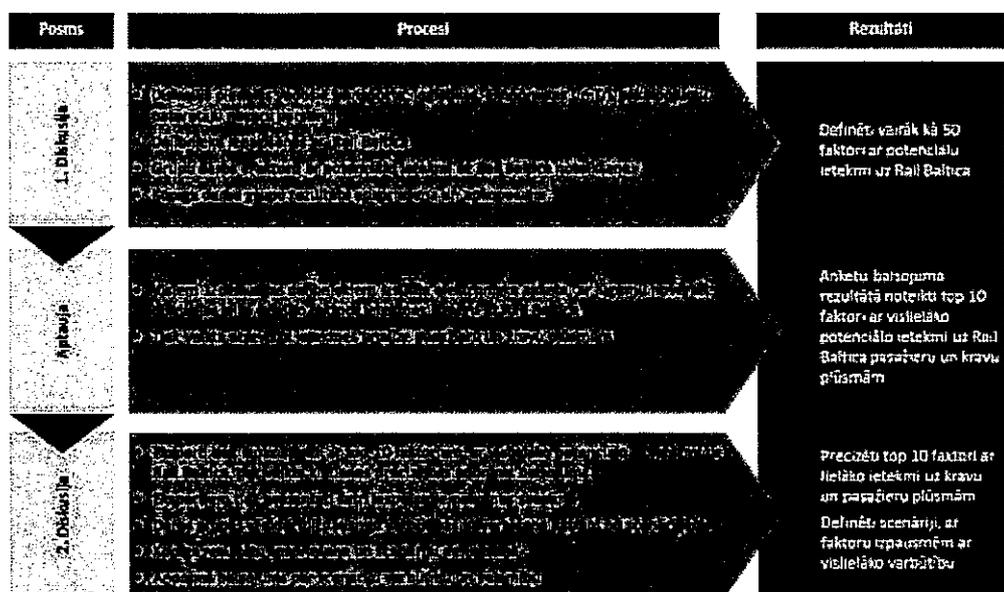
¹⁰¹ Eurostat, autoru aprēķini

¹⁰² Eurostat, autoru aprēķini

3.2. Makroekonomisko scenāriju un tajos izmantojamo pieņēmumu definēšana

Rail Baltica pieprasījuma prognozēšanai pielietotie makroekonomiskie scenāriji tika izstrādāti aptverot plašu transporta un ekonomikas ekspertu un nozares komersantu pārstāvju loku pēc Delfu metodes. Lai optimizētu pieaicināto ekspertu iesaisti, scenāriju izstrāde notika trijos posmos – divas ekspertu sanāksmju kārtas un tiešsaistes aptauja (skat. attēlu zemāk).

Delfu tehnika (radīta 50. gados ASV uzņēmumā RAND Corporation) ir veids, kā sistemātiski nonākt pie vienprātīga ekspertu viedokļa par nākotnes attīstību un notikumiem¹⁰³. Tas nozīmē pastāvīgu dažādu ekspertu un ieinteresēto pušu iesaisti, lai noteiktu ietekmējošos faktorus un izstrādātu scenārijus.



76. attēls. Makroekonomisko scenāriju izstrādes process

Ekspertu sanāksmēs piedalījās pārstāvji no SEB bankas, SM Dzelzceļa departamenta, SIA „AC Konsultācijas”, Latvijas Bankas, Ekonomikas ministrijas Tautsaimniecības struktūrpolitikas departamenta, PKC, SIA „PricewaterhouseCoopers”, Aecom Baltics, SM Tranzīta politikas departamenta, Autopārvadātāju asociācijas „Latvijas Auto”, Finanšu ministrijas tautsaimniecības analīzes departamenta, Latvijas nacionālās kravas ekspeditoru asociācijas LAFF, Latvijas tranzītbiznesa asociācijas, ALTA, VAS „Starptautiskā lidosta ”Rīga””, DB Schenker, VAS „Pasažieru vilciens”, VAS „Latvijas dzelzceļš”, kā arī eksperti, kas pārstāv dažādas ar telpisko un pilsētplānošanu, politikas plānošanu, antropoloģiju u.c. saistītas jomas.

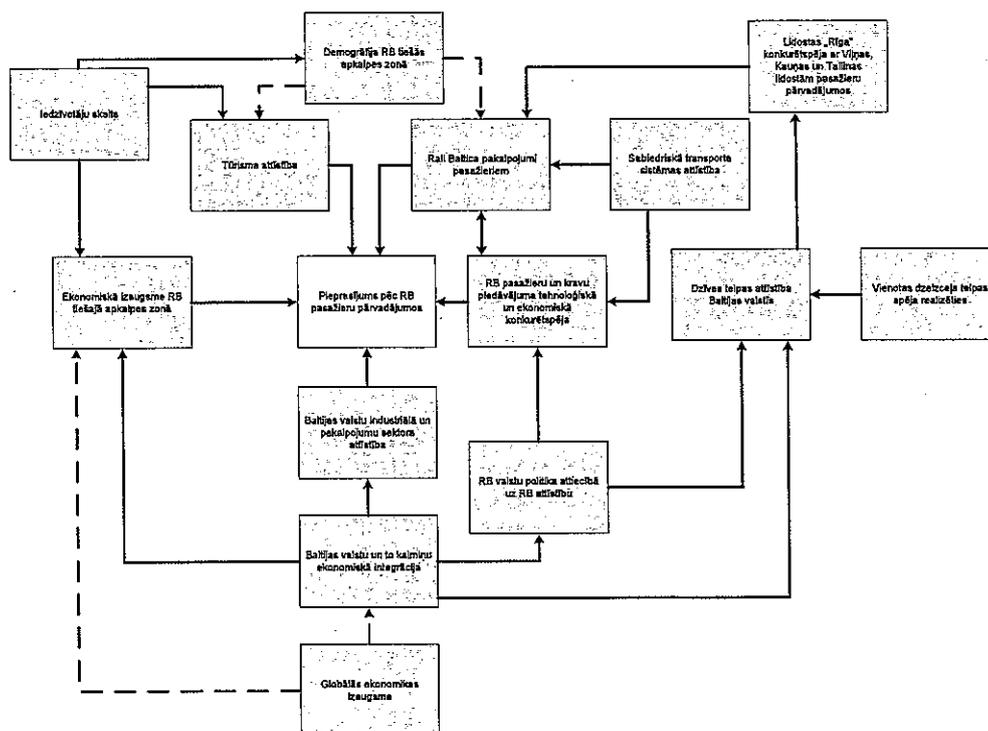
Scenāriju izstrādes darbs tika organizēts, pakāpeniski precizējot un sašaurinot aplūkojamo jautājumu loku: ja pirmajā sanāksmē dalībnieki noteica būtiskākos faktorus no pilnīgi visiem diskusiju rezultātā nosauktajiem, tad procesa noslēgumā ar klātienē anonīmas balsošanas palīdzību tika precizētas konkrētu faktoru izpausmes un scenāriju iestāšanās varbūtība.

¹⁰³ Pricewaterhouse Coopers and European Business School Supply Chain Management Institute. Transportation & Logistics 2030

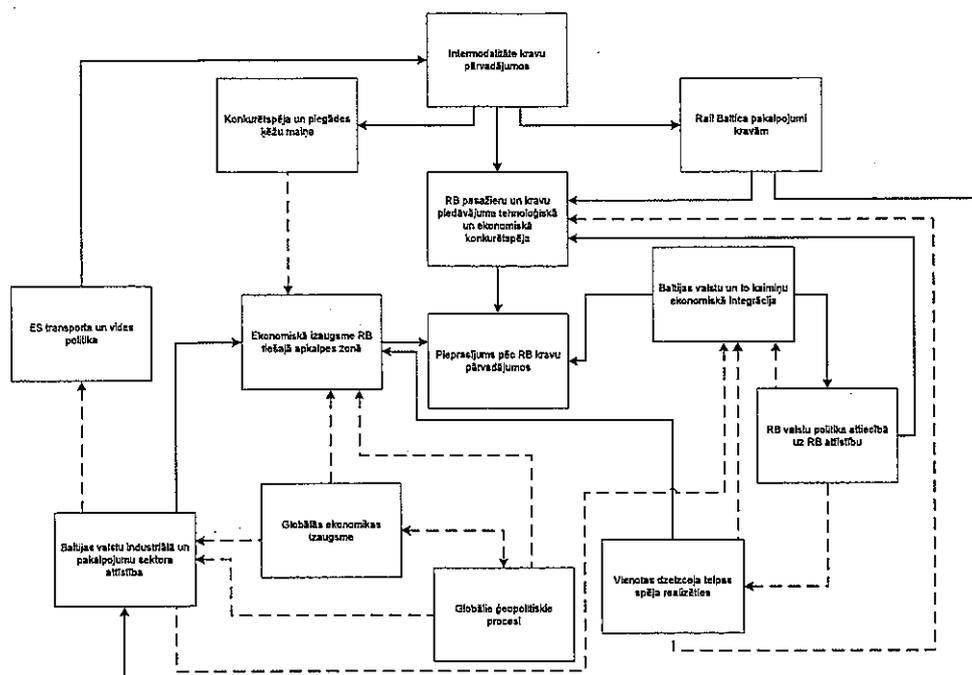
Eksperti noteica faktoru skaitu un virzītājspēkus no šādām jomām:

1. Pasaules ekonomika
2. Ekonomikas attīstība (galvenokārt Baltijas valstīs un Rail Baltica apkalpes zonā)
3. Demogrāfija
4. Politika un ģeopolitika
5. Rail Baltica pakalpojums
6. Tehnoloģijas
7. Aviācija

Saskaņā ar ekspertu sniegto faktoru ietekmes uz pasažieru un kravu satiksmes novērtējumu tika identificēti par svarīgākajiem uzskatītie faktori, kas veicina pieprasījumu pēc Rail Baltica pakalpojumiem. Tika izvērtēta arī faktoru mijiedarbība sistēmas ietvaros, atklājot spēcīgu un vājāku ietekmi un savstarpējo saistību starp svarīgākajiem faktoriem. Faktoru „sistēmas kartes”, kas ietekmē viens otru un izraisa pasažieru un kravu pieprasījumu skat.77.attēlu un 78.attēlu.



77. attēls. Pasažieru plūsmas pieprasījumu ietekmējošie faktori uz Rail Baltica līnijas



78. attēls. Kravu plūsmas pieprasījumu ietekmējošie faktori uz Rail Baltica līnijas

3.3. Attīstības scenāriji

Iespējamie Rail Baltica projekta nākotnes attīstības scenāriji tika izstrādāti, ņemot vērā identificēto galveno ietekmējošo tendenču, notikumu faktoru un to virzošo spēku dažādās savstarpējās kombinācijās un dažādo ietekmes spēcīgumu katrā pasažieru un kravu plūsmas scenārijā. Izvērtējot kravu un pasažieru plūsmu Rail Baltica līnijā ietekmējošos faktorus, to nozīmīgums tika novērtēts caur to savstarpējo ietekmi un raksturojošo rādītāju izpausmēm līdz 2050.gadam.

3.3.1. Kravu un pasažieru plūsmu ietekmējošo faktoru kopsavilkums

Turpinājuma tabulās sniegts kopsavilkums par faktoriem, kas novērtēti kā būtiskākie ietekmējošie attiecībā uz kravu un pasažieru plūsmu, ietekmes spēcīgumu katrā scenārijā. Faktoru ietekme novērtēta atsevišķi uz pasažieru un uz kravu plūsmu, un tās spēcīgums ir mainīgs dažādos periodos līdz 2050.gadam. Ietekmes spēcīgums salīdzināts ar pamatscenāriju un attēlots ar „+” un „-” zīmēm (no „+++” – ļoti spēcīga pozitīva ietekme, palielina pasažieru/kravu plūsmu, līdz „---” – ļoti spēcīga negatīva ietekme, samazina pasažieru/kravu plūsmu).

24. tabula. Faktoru ietekmes novērtējums uz pasažieru plūsmu Rail Baltica līnijā

Nr. p.k.	Faktors un definīcija	Scenārijs	Ietekmes spēcīgums katrā scenārijā			
			2015-2020	2021-2030	2031-2040	2041-2050
1	Iedzīvotāju skaits Pasaulē un Eiropas iedzīvotāju skaita dinamika	Scenārijs 1	++	++	+	+
		Scenārijs 2	+++	+++	++	++
		Scenārijs 3	-	--	--	-
		Scenārijs 4	0	-	-	0

Nr. p.k.	Faktors un definīcija	Scenārijs	Ietekmes spēcīgums katrā scenārijā			
			2015-2020	2021-2030	2031-2040	2041-2050
2	Ekonomiskā izaugsme Rail Baltica tiešajā apkalpes zonā Ekonomikas izaugsme Latvijā, Lietuvā, Igaunijā, Somijā, Polijā	Scenārijs 1	0	0	0	0
		Scenārijs 2	+++	+++	++	++
		Scenārijs 3	0	0	0	0
		Scenārijs 4	--	---	---	--
3	Baltijas valstu un to kaimiņu ekonomiskā integrācija (t.sk. Baltijas valstu kā vienotas dzīves telpas attīstība) Baltijas valstu savstarpējā ārējā tirdzniecība, ārvalstu tiešās investīcijas un kopīga investīciju projektu realizācija	Scenārijs 1	+	++	++	+
		Scenārijs 2	+	+	+	+
		Scenārijs 3	0	-	-	-
		Scenārijs 4	0	-	-	-
4	Tūrisma attīstība Tūristi kā viena no Rail Baltica pasažieru mērķgrupām, tūrisma jomas tendences Eiropā un Baltijas valstīs	Scenārijs 1	+	+	++	++
		Scenārijs 2	+	+	+	0
		Scenārijs 3	-	-	-	-
		Scenārijs 4	-	-	-	-
5	Demogrāfija Rail Baltica tiešās apkalpes zonā Iedzīvotāju skaits, pārvietošanās, vecuma struktūra	Scenārijs 1	+	+	0	0
		Scenārijs 2	+	+	+	+
		Scenārijs 3	-	-	0	0
		Scenārijs 4	--	--	-	-
6	Lidostas "Rīga" konkurētspēja ar Tallinu, Vīlņu, Kauņu pasažieru pārvadājumos Lidostas "Rīga" pasažieru pārvadājumu attīstība un tirgus daļa Baltijas valstīs	Scenārijs 1	+	+	0	0
		Scenārijs 2	++	++	+	+
		Scenārijs 3	--	--	-	-
		Scenārijs 4	-	-	0	0
7	Rail Baltica pasažieru un kravu pārvadājumu ekonomiskā un tehnoloģiskā konkurētspēja Rail Baltica piedāvājums un konkurētspēja ar citiem transporta veidiem	Scenārijs 1	0	+	++	++
		Scenārijs 2	0	-	-	-
		Scenārijs 3	0	0	+	+
		Scenārijs 4	0	-	--	--
8	Rail Baltica pakalpojumi pasažieriem Specializēts piedāvājums dažādiem klientu segmentiem	Scenārijs 1	0	++	++	++
		Scenārijs 2	0	0	+	+
		Scenārijs 3	0	--	--	--
		Scenārijs 4	0	-	-	-
9	Sabiedriskā transporta sistēmas attīstība Starppilsētu, vietējā un pilsētas sabiedriskā transporta sistēmas attīstība, savstarpējā	Scenārijs 1	++	+++	+++	+++
		Scenārijs 2	-	-	-	-

Nr. p.k.	Faktors un definīcija	Scenārijs	Ietekmes spēcīgums katrā scenārijā			
			2015-2020	2021-2030	2031-2040	2041-2050
	papildinātība un integrācija, tai skaitā ar Rail Baltica	Scenārijs 3	+	++	++	++
		Scenārijs 4	0	0	0	0

25. tabula. Faktoru ietekmes novērtējums uz kravu plūsmu Rail Baltica līnijā

Nr. p.k.	Faktors un definīcija	Scenārijs	Ietekmes spēcīgums katrā scenārijā			
			2015-2020	2021-2030	2031-2040	2041-2050
1	Globālā ekonomikas izaugsme Pasaules un Eiropas ekonomikas attīstība kopumā, globālie makroekonomiskie procesi	Scenārijs 1	0	0	+	+
		Scenārijs 2	++	++	+	+
		Scenārijs 3	0	0	0	-
		Scenārijs 4	-	--	--	-
2	Globālie ģeopolitiskie procesi Atsevišķu valstu politiskās un ekonomiskās pozīcijas izmaiņas vai satricinājumi ar ietekmi uz pārējo valstu, reģiona un pasaules politiku un ekonomiku	Scenārijs 1	--	0	0	0
		Scenārijs 2	--	-	-	0
		Scenārijs 3	-	0	0	0
		Scenārijs 4	-	0	0	0
3	Ekonomiskā izaugsme Rail Baltica tiešajā apkalpes zonā Ekonomikas izaugsme Latvijā, Lietuvā, Igaunijā, Somijā, Polijā	Scenārijs 1	0	0	0	0
		Scenārijs 2	+++	+++	++	++
		Scenārijs 3	0	0	0	0
		Scenārijs 4	--	---	---	--
4	Baltijas valstu industriālā un pakalpojumu ekonomikas attīstība Ražošanas nozaru attīstība un pakalpojumu ekonomikas attīstība Baltijas valstīs	Scenārijs 1	+	+	+	+
		Scenārijs 2	+++	+++	++	++
		Scenārijs 3	0	0	0	+
		Scenārijs 4	0	0	0	0
5	Konkurētspēja un piegādes ķēžu maiņa Eiropas ražotāju piesaistes potenciāls Baltijas valstīm salīdzinājumā ar Āzijas valstīm un citiem tirgiem	Scenārijs 1	+	+	+	+
		Scenārijs 2	+	+	+	0
		Scenārijs 3	0	0	0	0
		Scenārijs 4	0	0	0	0
6	ES transporta un vides politika Normatīvais regulējums attiecībā uz publisko transportu un prasībām vides aizsardzībai	Scenārijs 1	0	0	+	+
		Scenārijs 2	0	0	++	++
		Scenārijs 3	0	0	0	0
		Scenārijs 4	0	0	--	--
7	Vienotas dzelzceļa telpas spēja realizēties ES transporta politika un tās faktiskā	Scenārijs 1	0	+	++	++

Nr. p.k.	Faktors un definīcija	Scenārijs	Ietekmes spēcīgums katrā scenārijā			
			2015-2020	2021-2030	2031-2040	2041-2050
	Istenošana attiecībā uz vienoto dzelzceļa telpu	Scenārijs 2	0	-	-	-
		Scenārijs 3	0	0	+	+
		Scenārijs 4	0	-	--	--
8		Intermodalitāte kravu pārvadājumos Dzelzeža-jūras un dzelzceļa-autoceļa integrācija kravu pārvadājumos	Scenārijs 1	+	++	++
	Scenārijs 2		+	+	+	+
	Scenārijs 3		0	0	0	0
	Scenārijs 4		0	-	-	-
9	Rail Baltica pasažieru un kravu pārvadājumu ekonomiskā un tehnoloģiskā konkurētspēja Rail Baltica piedāvājums un konkurētspēja ar citiem transporta veidiem	Scenārijs 1	0	+	+	+
		Scenārijs 2	0	0	+	+
		Scenārijs 3	0	+	++	+
		Scenārijs 4	0	-	--	--
10	RB pakalpojumi kravām RB pakalpojumu piedāvājums (serviss) kravu nosūtītājiem un saņēmējiem, ekspeditoriem un loģistikas kompānijām	Scenārijs 1	0	0	++	+
		Scenārijs 2	0	0	+	+
		Scenārijs 3	0	0	0	0
		Scenārijs 4	0	0	0	0

3.3.2. Pieejas apraksts

Lai atspoguļotu dažādas nākotnes attīstības tendences un to potenciālo ietekmi un Rail Baltica attīstību, tika definēti četri pamata scenāriji. Izstrādājot scenārijus, ņemtas vērā dažādu Eiropas Savienības, t.sk. transporta nozares, pētījumu un stratēģiju ilgtermiņa prognozes un attīstības scenāriji¹⁰⁴. Turklāt tika izvērtēti galvenie makro-ekonomikas un nozares specifiskie rādītāji un to nozīme katrā scenārijā tika novērtēta, balstoties uz līdzīgiem projektiem un ekspertu paneļa diskusijām.

Kopumā, scenāriju virzienu nosaka divas galvenās tendences, kas tika identificētas kā kritiskas dzelzceļa attīstībai Baltijas valstīs. Scenāriji tika izstrādāti atbilstoši šīm divām tendencēm (detalizētu pieejas aprakstu skatīt nodaļā „Scenāriju metodoloģija”) un to kombinācijām, veidojot šādus scenāriju virzienus:

- 1) Globalizācija / Ilgtspējīgu patērētāju ieradumu attīstība;
- 2) Globalizācija / Patēriņa kultūras attīstība;
- 3) Lokalizācija / Ilgtspējīgu patērētāju ieradumu attīstība;

¹⁰⁴ Piemēram, Network Route Utilisation Strategy. Scenarios & Long Distance Forecasts (2009), available at: www.networkrail.co.uk

4) Lokalizācija / Patēriņa kultūras attīstība.

Šie četri scenāriji aprakstīti turpinājumā un piemēroti, lai noteiktu minimālās un maksimālās būtiskāko faktoru ietekmes un prognozēto kravu un pasažieru plūsmu (caur tādiem rādītājiem kā ekonomiskā attīstība un integrācija, ārējās tirdzniecības apjomi, iedzīvotāju skaits, tūristu skaits, intermodālo kravu pieaugums, transporta izmaksu elastīgums u.c.). Katrs no šiem scenārijiem nosaka atšķirīgas attīstības tendences un to rezultējošo ietekmi uz kravu un pasažieru plūsmu, salīdzinot ar prognozēto Pamata (no angļu vak. „Baseline”) scenāriju AECOM veiktajā izpētē¹⁰⁵ (Vidējā gadījuma pieņēmumi). Galvenos rezultātus skat. 26. tabulā un 27. tabulā.

26. tabula. Pamata kravu plūsmu prognoze (Medium Case Assumptions)¹⁰⁶

Indikatori	2020	2030	2040
Kravu apjoms, milj. t	9.8	12.9	15.8
Ieņēmumi, milj. EUR	132	176	222
Laika ietaupījums, milj. EUR	37	52	69
CO ₂ izmešu ietaupījums, t	374	517	672
GHG CO ₂ E ietaupījums, t	380	525	683

27. tabula. Pamata pasažieru plūsmu prognoze, pieprasījums ar ienākumus palielinošu braukšanas maksu¹⁰⁷

Divu virzienu ikdienas plūsma	Sarkanais maršruts		
	2020	2030	2040
Tallina – Pērnavā	3 015	3 361	3 721
Pērnavā – Rīga			
Tallina – Tartu	2 168	2 432	2 695
Tartu – Valmiera	-	-	-
Valmiera – Rīga	-	-	-
Rīga – Jelgava	-	-	-
Jelgava - Kauņa	-	-	-
Rīga - Paņeveži	2 566	2 837	2 945
Paņeveži – Kauņa	4 611	4 972	5 120
Kauņa – Polija	1 114	1 038	856

¹⁰⁵ Tehniski ekonomiskais pamatojums par Eiropas standarta platuma dzelzceļa līniju Igaunijā, Latvijā un Lietuvā (Rail Baltica koridors), Pieejams: http://www.sam.gov.lv/images/modules/items/PDF/item_3187_Rail_Baltica_Final_Report_Executive_Summary_31_05_11_Final_v2_LV.pdf

¹⁰⁶ AECOM, 2011

¹⁰⁷ AECOM, 2011

3.3.3. Scenārijs 1 – „Ilgtspējīgi ieradumi globāli integrētā pasaulē”

Pasaules ekonomikas globalizācijas un savstarpējās integrācijas tendences turpinās. Eiropas Savienība (ES) kļūst centralizētāka, politika orientēta uz savstarpējo un ārējo sadarbību, internacionālām vērtībām un pieaugošu pārvaldības sistēmu globalizāciju, lai risinātu globālus, savstarpēji saistītus jautājumus, tai skaitā vides politikā¹⁰⁸. Pieaug „zaļā” un ekoloģiskā domāšanas un dzīvesveida loma¹⁰⁹, ekonomikas attīstība iegūst ilgtspējīgu virzienu, tiek īstenota iniciatīva "resursu ziņā efektīva Eiropa" – veicinot ekonomiskās izaugsmes nodalīšanu no resursu izmantošanas, atbalstot pāreju uz ekonomiku ar zemu oglekļa emisiju saturu, palielinot atjaunojamu enerģijas avotu izmantošanu, modernizējot transporta nozari un veicinot energoefektivitāti¹¹⁰.

Gan ES un tās institūciju, gan atsevišķu ES dalībvalstu rīcība ir vērsta uz Baltās grāmatas¹¹¹ uzstādījumu īstenošanu – vienotas Eiropas transporta telpas, konkurētspējīgas un resursefektīvas transporta sistēmas izveidi. Tiek īstenoti Eiropas Komisijas noteiktie mērķi transporta nozarē – 30%-50% (līdz 2050.gadam) no kravu autopārvadājumiem pārcelt uz dzelzceļu vai ūdens transportu, pārcelt uz dzelzceļu lielāko daļu vidēja ātruma pasažieru pārvadājumu, ieviest multimodālu un pilnībā funkcionālu ES mēroga TEN-T „pamatīklu” , par 60% samazināt transporta siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas u.c.¹¹² Baltijas valstis aktīvi iesaistās globalizācijas un Eiropas centralizācijas procesos, pieaug ārējā tirdzniecība un starptautiskā sadarbība, praktiska iesaiste vides un transporta politikas mērķu īstenošanā.

Ekonomikas attīstība

Rail Baltica tiešajā apkalpes zonā 1 (DCA 1), t.i. Igaunijā, Latvijā, Lietuvā, Somijā un Polijā notiek mērena ekonomiskā izaugsme, kas ir straujāka nekā pārējā Eiropā – tas nozīmē, ka ekonomikas pieaugums šajās valstīs ir par 1% lielāks nekā vidējais pieaugums Eiropā.

Pieaug gan ražošanas, gan pakalpojumu nozaru apjoms, nedaudz straujāk attīstoties ražošanas nozarēm, kuru īpatsvars IKP struktūrā sasniedz 25-30%. Galvenais virzošais spēks ir ilgtspējīgas ražošanas attīstība, jo resursefektīvas ekonomikas sekmēšanai būtisks ir ģeogrāfiski vienmērīgs ražošanas izvietojums, kas nodrošina Baltijas valstu eksportspēju. Attīstās tirdzniecības, transporta un loģistikas pakalpojumi.

Būtiska loma ir ārējās tirdzniecības pieaugumam starp Baltijas valstīm un ar citām Eiropas valstīm, kā arī ar un citām pasaules daļām kā ASV un Āziju. Lielāka integrācija Eiropas transporta tīklā veicina Baltijas valstu kā Eiropas vārtu lomu starptautiskajā tirdzniecībā.

Arvien populārāks kļūst videi draudzīgs tūrisms un mainās ceļotāju ieradumi – tie kļūst ilgtspējīgāki gan attiecībā uz ceļošanas transporta izvēli, gan aktivitātēm. Baltijas valstis sadarbojas kopīgu tūrisma piedāvājumu un produktu veidošanā un tām izdodas kļūt par nozīmīgu tūrisma galamērķi tiem tūristiem, kas apceļo Baltijas jūras reģionu un Ziemeļeiropu. Līdz ar to Baltijas valstis piesaista vairāk tūristus, kas izraisa tūristu skaita

¹⁰⁸ Scenario „Global Community” in Socio-Economic Scenarios of European Development and Integrated Management of the Marine Environment, University of Bath School of Management Working Paper Series, 2008. Pieejams: <http://www.bath.ac.uk/management/research/pdf/2008-08.pdf>

¹⁰⁹ Scenario „Clever and Caring” in OPEN:EU Scenario Storylines Report: Scenarios for a One Planet Economy in Europe PROJECT REPORT, 2011. Pieejams: http://www.oneplaneteconomynetwork.org/resources/programme-documents/WP6_Scenarios_Storyline_Report_Cover.pdf

¹¹⁰ EIROPA 2020 Stratēģija gudrai, ilgtspējīgai un integrējošai izaugsmei. Pieejams: http://ec.europa.eu/eu2020/pdf/1_LV_ACT_part1_v1.pdf

¹¹¹ Eiropas Komsija. Baltā grāmata. Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu. Pieejams: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:LV:PDF> (angliski: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=EN>)

¹¹² Transporta politika pamatnostādnes. Pieejams: http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/lv/FTU_5.6.1.pdf

pieaugumu līdz 4% gadā. Baltijas valstis piesaista tūristus no Rietumeiropas, Āzijas un Amerikas, ceļo galvenokārt jaunieši (studenti) un pensijas vecuma cilvēki, kā arī ģimenes ar bērniem.

Iedzīvotāji

Baltijas valstīs turpinās iedzīvotāju skaita samazināšanās, savukārt samazinās mehāniskā emigrācija, kas Baltijas valstīs notikusi galvenokārt ekonomisko faktoru dēļ. Zemo dzimstību kompensē ekonomikas attīstības veicinātā nepieciešamība pēc darbaspēka¹¹³, kas palielina augsti kvalificēta darbaspēka imigrāciju no citām ES valstīm, Āzijas u.c. reģionu valstīm. Ņemot vērā ekonomisko un ilgtspējīgo attīstību, turpinās iedzīvotāju labklājības pieaugums, uzlabojas apkārtējās vides kvalitāte, un palielinās iedzīvotāju vidējais dzīves ilgums. Migrācijas tendenču maiņa un dzīves ilguma palielināšanās nosaka relatīvi nelielas iedzīvotāju skaita izmaiņas Rail Baltica tiešās apkalpes zonā – iedzīvotāju skaits samazinās par 0,5-1% gadā¹¹⁴, kamēr palielinās gan darbaspējīgo iedzīvotāju, gan pensijas vecuma iedzīvotāju īpatsvars.

Politiskais ietvars

Vides politika tiek īstenota, samazinot dažādu nozaru negatīvos efektus (piemēram, SEG emisijas), savukārt transporta politikā tiek veicināts atbalsts publiskajiem transporta veidiem, īpaši dzelzceļam. Izveidota Vienota Eiropas Dzelzceļa Transporta Telpa ar vienotu infrastruktūru un atvērtu dzelzceļa tirgu. Rail Baltica dalībvalstu politika vērsta uz stratēģisku atbalstu projektam. Tas nozīmē, ka projekta attīstība norit paredzētajā laikā, tomēr trūkst politiskas vienošanās par valsts finansiālā atbalsta piešķiršanu projektam vajadzīgajā apjomā.

Transporta sektora attīstība

Arvien vairāk attīstās inovatīvas tehnoloģijas, pieaug dzelzceļa tehnoloģiskās iespējas, tiek izpildīti transporta attīstības un vides politikas mērķi – kas kopumā veicina kravu un pasažieru pārvadājumu pa dzelzceļu konkurētspējas un īpatsvara pieaugumu. Izpildot Baltās grāmatas uzstādījumu: multimodālo loģistikas ķēžu veikspējas optimizēšana, tostarp plašāk izmantojot energoefektīvākus transporta veidus – ES ievērojamo daļu kravu veidus (līdz 50%) pārceļ uz dzelzceļu, ir ievērojams intermodālo kravu pieaugums kopējā kravu apjomā (pieaugums par vidēji 6% gadā¹¹⁵).

Pieaug arī gaisa transporta pasažieru pārvadājumu apjoms, tomēr tuvas distances pārbraucienos (piemēram, starp Baltijas valstīm) priekšroka tiek dota videi draudzīgākiem transporta veidiem. Ekonomikas izaugsmes kontekstā kopējais pasažieru skaits visās Baltijas valstu lidostās mēreni pieaug. Lidosta „Rīga” saglabā līdera pozīcijas Baltijas valstīs, tirgus daļai pārsniedzot 50%. Baltijas valstīs funkcionē multimodāli savienojumi un kopīgs piedāvājums starp dzelzceļa un gaisa transportu.

Intermodalitāte gan pasažieru, gan kravu pārvadājumos uzlabo pārvietošanās ērtumu. Iedzīvotāju mobilitātes pieaugums sniedz iespēju izvēlēties izdevīgāko transporta veidu un kopumā ērti nokļūt galamērķī, savukārt kravu pārvadājumos dažādu transporta veidu savienojumi uzlabo kravu plūsmu un koordināciju no dažādiem reģioniem.

¹¹³ Scenario „Global Community” in Socio-Economic Scenarios of European Development and Integrated Management of the Marine Environment, University of Bath School of Management Working Paper Series, 2008. Pieejams: <http://www.bath.ac.uk/management/research/pdf/2008-08.pdf>

¹¹⁴ Eurostat. Population projections, higher life expectancy variant. Pieejams: <http://ec.europa.eu/eurostat/web/population-demography-migration-projections/population-projections-database>

¹¹⁵ Scenario „Performance” European Commission. Analysis of the EU Combined Transport. Pieejams: <http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>

Lai sekmētu pasažieru piesaisti, Rail Baltica nodrošina tādus pakalpojumus kā Baltijas valstu galvaspilsētās un citās lielajās pilsētās ieviesta vienota biļete pilsētas transportam, vienotas biļetes (Shuttle+Fly vai Rail+Fly) piedāvājums no vairākām aviokompānijām, specializēts biļešu un servisa piedāvājums Rail Baltica līnijā – darījumu cilvēkiem, tūristiem, ģimenēm, pensionāriem, studentiem u.c. Kravu piesaistei Rail Baltica potenciāls tiek palielināts, nodrošinot regulāru pilna servisa kravu nogādi „no durvīm līdz durvīm” un veidojot specializētu piedāvājumu, piemēram, konteinerizēto kravu ekspress vilcienus.

28. tabula. Scenārija 1 – „Ilgtspējīgi ieradumi globāli integrētā pasaulē” rezultatīvie rādītāji

Iestāšanās vēlamība	Iestāšanās varbūtība	Kravu plūsmas pieaugums, salīdzinot ar pamata scenāriju		Pasažieru plūsmas pieaugums, salīdzinot ar pamata scenāriju	
		2025	2050	2025	2050
67%	29%	+2%	+19%	+5%	+46%

3.3.4. Scenārijs 2 – „Patēriņa pieaugums globalizētā ekonomikā”

Palielinās pasaules valstu globālā integrācija un ievērojami pieaug savstarpējā ārējā tirdzniecība. Lielākā daļa valstu pārņem mūsdienu industrializētajās valstīs dominējošās vērtības, valda paļaušanās uz turpmāku globalizāciju un liberalizāciju, lai palielinātu ekonomikas apjomu, radītu jaunus uzņēmumus un dzīvesvietas¹¹⁶. Eiropā pieaug uz tehnoloģijām centrēta patēriņa kultūra, izaugsme kļūst svarīgāka par sociālo vienlīdzību un dzīves kvalitāti, palielinās savstarpējā globālā atkarība¹¹⁷, tirgus svārstībām spēcīgi ietekmējot ekonomisko un sociālo attīstību.

ES un tās dalībvalstis turpina pieejamo resursu patēriņš, nepiemērojot ilgtspējīgas vides politikas principus un neveidojot sabalansētu attīstību. No Baltās grāmatas uzstādījumiem dalībvalstu lokālo interešu, kompromisu trūkuma vai ES atbalsta politikas nepietiekamības dēļ faktiskajā rīcībā Eiropas valstīs tiek īstenoti tikai atsevišķi elementi, neskatoties uz to, ka formāli pastāv politiskās vienošanās. Tas nozīmē daudz lēnāku kravu un pasažieru pārvadājumu pārceļšanu uz dzelzceļu un salīdzinoši lielu transporta negatīvo ietekmi uz vidi. Baltijas valstis aktīvi veido starptautiskos kontaktus, īpaši tirdzniecības un pakalpojumu jomā, iesaistoties starptautiskās tirdzniecības ķēdēs.

Ekonomikas attīstība

Eiropas ekonomikas attīstība balstīta uz patēriņa un ražošanas apjomu palielināšanu, bet nav ilgtspējīga. Eiropas ekonomikas pieaugums ir lielāks nekā prognozēts, un Rail Baltica tiešajā apkārtnē zonā 1 (DCA 1) pieaugums ir līdz 1% straujāks. Globāls patēriņš un ilgtspējīgu ražošanas un transporta tehnoloģiju trūkums palielina ekonomikas nestabilitātes risku gan globālā, gan reģionālā līmenī¹¹⁸, palielinās sociālās un ekonomiskās attīstības atšķirības starp dažādiem reģioniem. Lai gan ir straujš ekonomikas pieaugums, Baltijas valstīs ražošanas nozares atpaliek no pakalpojumu nozaru attīstības, un pakalpojumu īpatsvars IKP struktūrā sasniedz 80-85%. Apstrādes rūpniecībā straujāk attīstās ražošana ar zemu pievienoto vērtību, pakalpojumu jomā – tūrisma, tirdzniecības un transporta pakalpojumi.

¹¹⁶ Scenario „Market’s First” in Four Scenarios for Europe. Based on UNEP’s third Global Environment Outlook, 2003. Pieejams: http://www.unep.org/geo/GE03/pdfs/four_scenarios_europe.pdf

¹¹⁷ Scenario „World Markets” in Socio-Economic Scenarios of European Development and Integrated Management of the Marine Environment, University of Bath School of Management Working Paper Series, 2008. Pieejams: <http://www.bath.ac.uk/management/research/pdf/2008-08.pdf>

¹¹⁸ Scenario „Fast Forward” in OPEN:EU Scenario Storylines Report: Scenarios for a One Planet Economy in Europe PROJECT REPORT, 2011. Pieejams: http://www.oneplanetecconomynetwork.org/resources/programme-documents/WP6_Scenarios_Storyline_Report_Cover.pdf

Strauji pieaug Baltijas valstu savstarpējās tirdzniecības apjomi, kā arī tirdzniecība ar tuvākajiem kaimiņiem un citām valstīm. Pieaug Baltijas valstu pilsētu loma starptautiskajos pārvadājumos kā tranzītmegzliem ES valstu savstarpējā tirdzniecībā un ārējā tirdzniecībā ar Āziju. Baltijas valstu ekonomikas straujos izaugsmes tempus galvenokārt nodrošina iekšējais pieprasījums, kas lielā mērā balstās uz nozīmīgu ārējā kapitāla piesaisti. Veidojas risks, ka samazinoties iekšējā pieprasījuma stimulam un globālās izaugsmes tempiem, gaidāmas ekonomikas svārstības Rail Baltica apkalpes zonā.

Globālā integrācija un masu patēriņa kultūras attīstība sekmē tūrisma industrijas palielināšanos, ceļotājiem izvēloties tālākus galamērķus un izklaides tūrisma piedāvājumu. Baltijas valstīs tūristu skaita ikgadējais pieaugums ir salīdzinoši mērens – par apmēram 2%.

Iedzīvotāji

Pasaules iedzīvotāju skaits turpina strauji pieaugt, globalizācijas un masu patēriņa kultūras ietekmē palielinās migrācija no Āzijas un Āfrikas uz Eiropas valstīm. Arī Baltijas valstīs palielinās imigrantu skaits, pieaugot migrantu plūsmām no Āzijas un Āfrikas, tomēr augsti kvalificētu speciālistu īpatsvars imigrantu skaitā samazinās. Vienlaikus turpinās arī emigrācijas tendences, no Baltijas valstīm pārceļoties uz citām Eiropas valstīm. Iedzīvotāju skaits Rail Baltica tiešajā apkalpes zonā saglabājas esošajā līmenī vai nedaudz samazinās – par vidēji 0,5% gadā¹¹⁹, kamēr pensijas vecuma iedzīvotāju īpatsvars turpina pieaugt.

Politiskais ietvars

Lai gan ES vides un vienotas transporta telpa politika ir definēta, tā vēl netiek realizēta atbilstoši Eiropa 2020 stratēģijā, transporta attīstības pamatnostādnēs, Baltajā grāmatā un citos gadsimta sākumā izstrādātos dokumentos definētajām iniciatīvām. Ilgtspējīgas vides saglabāšanas jautājumiem tiek pievērsta maza uzmanība, un politika tiek pārdefinēta – lielāku uzsvaru liekot uz tirgu liberalizāciju, globālo piegādes ķēžu attīstību, ražošanas apjomu pieaugumu. Lai spētu apgādāt dažādos reģionos augoši pieprasījumu pēc precēm un pakalpojumiem, notiek virzība uz vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidi, pakāpeniski sakārtojot infrastruktūru. Vēl viena no aktīvas globālās sadarbības izpausmēm ir Baltijas valstu iekļaušanās ES piegādes ķēdēs un tirdzniecības savienībās. Globālu tirdzniecības savienību līgumu noslēgšana veicina strauju ārējās tirdzniecības palielināšanos un pieaugošu importa preču patēriņu.

Rail Baltica projektam ir stratēģisks atbalsts no tā dalībvalstu puses, tomēr politiskas lobēšanas rezultātā konkrētas interešu grupas panāk projekta īstenošanas aizkavēšanos Baltijā par 3-5 gadiem.

Transporta sektora attīstība

Tehnoloģiju attīstību veicina tirgus pieprasījums un pieaugošie tirdzniecības apjomi, tomēr bez būtiskiem stimuliem ilgtspējīgu tehnoloģiju attīstība un pāreja uz ilgtspējīgiem transporta risinājumiem norit salīdzinoši lēni. Tā kā netiek īstenota ilgtspējīga vides politika, nav nepieciešamības palielināt integrāciju starp dažādiem transporta veidiem. Dzelzceļa konkurētspēja pieaug, pieaugot starptautiskās tirdzniecības apjomiem, tomēr joprojām liela daļa kravu tiek pārvadāta ar citiem transporta veidiem, īpaši autotransportu, un uz dzelzceļu

¹¹⁹ Eurostat. Population projections, main scenario. Pieejams: <http://ec.europa.eu/eurostat/web/population-demography-migration-projections/population-projections-/database>

pārcelto kravu apjoms veido ap 10%. Pakāpeniski pieaug intermodālo kravu īpatsvars par vidēji 2,5% gadā¹²⁰.

Pieaug lidostu loma pasažieru pārvadājumos starp Baltijas valstīm un pārējām Eiropas valstīm, kā arī palielinās pārvadājumu skaits uz Āzijas, Ziemeļamerikas un citu reģionu valstīm.

Politisko interešu un projekta aizkavēšanās dēļ neizdodas pārcelt kravas uz Rail Baltica pietiekamā apjomā, bet, tā kā tirdzniecības apjomi turpina pieaugt, veidojas lielāki sastrēgumi uz maģistrālajiem ceļiem un pilsētās, pieaug piesārņojums un pasliktinās dzīves kvalitāte.

Servisa ziņā Rail Baltica nodrošina regulāru kravu piegādi starp termināliem, un ir ieviests piedāvājums specializētām kravām (piemēram, atdzesētas kravas, ātrais pasts). Pasažieru piesaiste tiek veicināta ar specializētu biļešu un servisa piedāvājumu dažādām mērķa grupām, tomēr trūkst sasaistes starp Rail Baltica, autobusu un jūras un gaisa transportu – katrs pakalpojums darbojas „pats par sevi”. Rail Baltica piedāvājums nav tik izteikts un specializēts, jo projekta dalībvalstīm neizdodas vienoties par piedāvājuma attīstību, nenotiek virzība uz ilgtspējīgiem dzelzceļa pakalpojumiem.

29. Tabula. Scenārija 2 – „Patēriņa pieaugums globalizētā ekonomikā” rezultatīvie rādītāji

Iestāšanās vēlamība	Iestāšanās varbūtība	Kravu plūsmas pieaugums, salīdzinot ar pamata scenāriju		Pasažieru plūsmas pieaugums, salīdzinot ar pamata scenāriju	
		2025	2050	2030	2050
22%	30%	+4%	+25%	+5%	+25%

3.3.5. Scenārijs 3 – „Atbildība par ilgtspēju lokālā ekonomikā”

Globalizācijas procesi pasaulē vairs nenotiek strauji un visaptveroši un lielāku nozīmi iegūst reģionālie tīkli un policentriska attīstība ap dažāda mēroga attīstības centriem, tai skaitā reģionālas nozīmes. Āzijā turpinās strauji augošas ekonomikas tendences, ražošanas un ārējās tirdzniecības apjomu pieaugums, kamēr Eiropā attīstības tempi paliek vienmērīgāki un ekonomikā dominē ekoloģiska, ilgtspējīga, uz sabiedrības labklājību orientēta attīstība. Sadarbība un zināšanu pārnese kļūst par nozīmīgākiem biznesa virzošajiem spēkiem nekā sacensība, kas nosaka lēnāku, bet stabilāku ekonomikas izaugsmi. ES ekonomika un politika kļūst fragmentēta, norit lokāla attīstība atsevišķu valstu un nelielu reģionu ietvaros, kas ietver arī lielāku vietējo pārvaldības sistēmu lomu un samazinātu pār-nacionālu institūciju ietekmi¹²¹. Plašā apmērā izplatās de-materializācija un pašpietiekamība, ieviesti tirdzniecības ierobežojumi vidi un sabiedrību nelabvēlīgi ietekmējošiem produktiem un pakalpojumiem¹²², tādējādi Eiropā samazinās ārējās tirdzniecības apjomi.

Vietējā līmenī tiek uzsvērtā sociālā vienlīdzība un vides aizsardzība, ES valstis pieņem striktus lēmumus, lai sasniegtu specifiskus sociālos un vides ilgtspējas mērķus¹²³. Tiek īstenotas

¹²⁰ Scenario „Complacency” in European Commission. Analysis of the EU Combined Transport. Pieejams: <http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>

¹²¹ Scenario „Local Responsibility” in Socio-Economic Scenarios of European Development and Integrated Management of the Marine Environment, University of Bath School of Management Working Paper Series, 2008. Pieejams: <http://www.bath.ac.uk/management/research/pdf/2008-08.pdf>

¹²² Scenario „Slow Motion” in OPEN:EU Scenario Storylines Report: Scenarios for a One Planet Economy in Europe PROJECT REPORT, 2011. Pieejams: http://www.oneplaneteconomynetwork.org/resources/programme-documents/WP6_Scenarios_Storyline_Report_Cover.pdf

¹²³ Turpat, kur 14.piezīme, skat. arī Scenario „Policy First” in Four Scenarios for Europe. Based on UNEP's third Global Environment Outlook, 2003. Pieejams: http://www.unep.org/geo/GEO3/pdfs/four_scenarios_europe.pdf

stratēģijā Eiropa 2020 definētās prioritātes – uz zināšanām un inovāciju balstītas ekonomikas attīstība; resursu ziņā efektīvākas, videi nekaitīgākas un konkurētspējīgākas ekonomikas veicināšana; tādas ekonomikas veicināšana, kurā ir augsts nodarbinātības līmenis un kas nodrošina ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju¹²⁴ – tomēr katra dalībvalsts vairāk rūpējas par attīstību savā teritorijā, mazāk sadarbojoties Eiropas mērogā. Arī transporta politikā priekšroka tiek dota ilgtspējīgiem un multimodāliem risinājumiem, kravu un pasažieru pārvadājumu pārcelšanai uz dzelzceļu, tomēr pietrūkst integrēta attīstība Eiropas vienotā transporta tīklā. Baltijas valstis neklūst aktīvākas globalizācijas procesos izteiktāk tiek stiprināta lauku teritoriju attīstība un sekmēta ilgtspējīga vietējo resursu apsaimniekošana un patēriņš. Baltijas valstu attīstība ir fokusēta uz vietējo un reģionālo transporta savienojumu uzlabošanu, un videi draudzīgu pārvietošanos, ilgtspējīgu saimniekošanas un dzīves veidu, kas veicina vietējo tirgu nozīmes palielināšanos.

Ekonomikas attīstība

Eiropas ekonomika stagnē, kamēr Āzijas valstis piedzīvo strauju ekonomisko izaugsmi. Ekonomikas pieaugums Eiropā un Rail Baltica tiešajā apkalpes zonā saglabājas esošajā līmenī vai nedaudz palielinās. Ražošanas nozaru īpatsvars Baltijas valstu IKP struktūrā samazinās līdz 15%, jo attīstoties vairāk kā perifērijas teritorijai, Baltijas valstis nespēj piesaistīt liela vai vidēja apmēra ražotājus un investīcijas, kas būtu nepieciešamas apstrādes rūpniecības palielināšanai. Vairāk attīstās mazie uzņēmumi un „vietējie” biznesi, kā arī uz ilgtspējīgu ražošanu vērstas nozares, piemēram, bioloģiskā lauksaimniecība, dizaina mēbeļu ražošana, otrreizējā pārstrāde. Palielinoties pakalpojumu nozaru īpatsvaram, attīstās tūrisma, individuālie pakalpojumi, tirdzniecības un transporta pakalpojumi.

Eksporta un importa apjomi nedaudz palielinās tikai savstarpējā tirdzniecībā starp Latviju, Lietuvu un Igauniju. Importa apjoms Baltijas valstīs turpina pieaugt nelielā apmērā, jo joprojām nepieciešams importēt izejvielas un produkciju, kuru uz vietas nav iespējams saražot pietiekamā apjomā, tomēr dominē imports no Eiropas valstīm, bet no Baltijas valstīm eksportētās produkcijas apjomi samazinās.

Attīstās videi draudzīgs tūrisms, Baltijas valstis aktīvi popularizē savus galamērķus, piemēram, lauku un dabas tūrisma piedāvājumu, bet mazāk iesaistās kopīga tūrisma piedāvājuma un produktu veidošanā ar citām kaimiņvalstīm. Līdz ar to tūristu skaita pieaugums nav straujš – saglabājoties 1-1,5% gadā. Baltijas valstu iedzīvotāji ceļo galvenokārt pa savām valstīm un apmeklē kaimiņvalstis, kas veicina Rail Baltica nozīmi kā reģionālajai transporta līnijai savstarpējiem braucieniem starp Baltijas valstīm.

Iedzīvotāji

Pasaules iedzīvotāju skaits turpina pieaugt, tomēr lēnākos tempos, bet Rail Baltica tiešās apkalpes zonā iedzīvotāju skaits samazinās par 1-2% gadā¹²⁵, zemās dzimstības un emigrācijas rezultātā. Ekonomiskās attīstības trūkums un reģionālā sadarbība starp Baltijas valstīm nosaka emigrācijas tendenču turpināšanos, tomēr samazinās emigrācijas rādītāju pieauguma tempi, izteiktāka kļūst savstarpējā pārvietošanās starp Baltijas valstīm ekonomisko un kulturālo kontaktu palielināšanās rezultātā. Darbojoties lokāli, ir mazināta nepieciešamība pēc imigrācijas¹²⁶, kas ir ļoti neliela, galvenokārt no funkcionāli saistītajiem

¹²⁴ EIROPA 2020 Stratēģija gudrai, ilgtspējīgai un integrējošai izaugsmei. Pieejams:

http://ec.europa.eu/eu2020/pdf/1_LV_ACT_part1_v1.pdf

¹²⁵ Eurostat. Population projections, lower fertility variant. Pieejams: <http://ec.europa.eu/eurostat/web/population-demography-migration-projections/population-projections-/database>

¹²⁶ Scenario „Local Awareness” in Network Route Utilisation Strategy. Scenarios & Long Distance Forecasts, 2009. Pieejams:

<http://www.networkrail.co.uk/browse%20documents/rus%20documents/route%20utilisation%20strategies/network/working>

reģioniem. Ilgtspējīga un veselīga dzīvesveida popularitātes pieaugums veicina dzīves ilguma palielināšanos un pensijas vecuma iedzīvotāju īpatsvara pieaugumu Baltijā. Dzīves līmenis uzlabojas veselīgu ieradumu un aktīvāka dzīvesveida ziņā, tomēr pie lēni augošas ekonomikas samazinās ienākumu līmenis un patēriņa apjomi.

Politiskais ietvars

Ilgtspējas principu ievērošana un restriktīva vides politika tiek īstenota praksē, veicinot videi draudzīgu transporta veidu izmantošanu un sabiedriskā transporta pārvadājumu pieaugumu. ES dalībvalstu transporta politika un rīcība vērsta uz reģionālo transporta tīklu un pārvadājumu sakārtošanu un, lai gan mērķis ir veidot vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, lēnie ekonomiskās attīstības tempi, nevienmērīgais ražošanas apjomu pieaugums un ārējās tirdzniecības sakaru trūkums rada tās izveidošanas grūtības – nepietiek resursu un pārvadājamo kravu, līdz ar to vienotas dzelzceļa telpas ekonomiskā pamatotība ir zemāka. Katra no Baltijas valstīm pārstāv savas intereses transporta tīkla attīstībā, līdz ar to pastāv risks Rail Baltica projekta uzsākšanai. Politiski stratēģisku interešu dēļ Baltijas valstis nespēj vienoties par Rail Baltica projekta plānojumu un tā īstenošana tiek aizkavēta par 3-5 gadiem.

Transporta sektora attīstība

Tehnoloģisku jauninājumu attīstība ir pieticīga, to ierobežo stagnējošā ekonomika un samazinātā starptautiskā sadarbība¹²⁷. Dzelzceļa pārvadājumu konkurētspēja pieaug, pateicoties ilgtspējīgu pārvadājumu prioritārai attīstībai, tai skaitā Baltās grāmatas uzstādījumu izpildei lokālā līmenī, kas nosaka kravu un pasažieru pārcelšanu uz dzelzceļu, tomēr pārcelto kravu apjoms ir neliels – sasniedz apmēram 30% 2050.gadā – to ierobežo arī lēnā Eiropas valstu savstarpējo savienojumu attīstība.

Pasažieru skaits Baltijas valstu lidostās pieaug lēni un sadalījums starp Baltijas valstu lidostām saglabājas līdzīgs pašreizējam.

Lai piesaistītu vairāk klientus, Rail Baltica līnijā labāk attīstīti ir pakalpojumi pasažieriem – tādi kā saskaņots kustības grafiks un vienota biļete „pēdējās jūdzes” transportam, „park & ride” pieejamība pie Rail Baltica stacijām. Kravu pārvadājumiem salīdzināms specializēts piedāvājums netiek paredzēts. Rail Baltica vairāk strādā tiešās apkalpes zonas ietvaros, kas veicina pasažieru plūsmas palielināšanos, īpaši pārvietojoties starp Baltijas valstīm. Ievērojama daļa pasažieru tiek piesaistīti, lidojumu un personisko automašīnu vietā braucieniem uz tuvākajām kaimiņvalstīm izvēloties dzelzceļa pakalpojumus.

30. Tabula. Scenārija 3 – „Atbildība par ilgtspēju lokālā ekonomikā” rezultatīvie rādītāji

Iestāšanās vēlamība	Iestāšanās varbūtība	Kravu plūsmas pieaugums, salīdzinot ar pamata scenāriju		Pasažieru plūsmas samazinājums, salīdzinot ar pamata scenāriju	
		2025	2050	2025	2050
8%	25%	0%	+1%	-2%	-14%

%20group%201%20-%20scenarios%20and%20long%20distance%20forecasts/network%20rus%20-%20scenarios%20and%20long%20distance%20forecasts.pdf

¹²⁷ Turpat, kur 19.piezīme

3.3.6. Scenārijs 4 – „Nevienlīdzīga sacensība par resursiem izolētā ekonomikā”

Dažādi pasaules reģioni attīstās atšķirīgi, dominē nevienlīdzība un konflikti. Arī Eiropas valstīs ekonomikas attīstības tempi ir dažādi, veidojas spēcīgāku un bagātāku sabiedrības grupu „anklāvi”, kas fokusējas uz paš aizsardzību, sniedz pastiprinātas drošības un ekonomiskus ieguvumus kopienām to tuvākajā apkārtnē, bet nesadarbojas ar sliktākos apstākļos esošajiem¹²⁸. Eiropas sabiedrība līdz ar to ir sašķelta, pastāv liela plaisa starp bagāto un nabadzīgo sabiedrības daļu. Šādi apstākļi veicina ES nestabilitāti un ekonomikas struktūras maiņu kopumā un pastiprina Baltijas valstu atrašanos gan ģeogrāfiskā, gan ekonomiskā perifērijā kā ES ārējai robežai.

Galvenais ekonomiskās attīstības virzītājs ir iekšējais patēriņš, kas patērīna kultūras dominancē arvien pieaug, tomēr, tā kā netiek piemēroti ilgtspējīgas attīstības principu ne vides, ne transporta, ne dzīvesveida jomā, Eiropā un Baltijas valstīs veidojas resursu trūkums un sacensība par tiem¹²⁹. Ar lielu resursu patēriņu saglabājot straujus ekonomiskās attīstības tempus, veidojas resursu izšķērdēšanas risks, tomēr netiek realizēti Eiropas institūciju mērķi attiecībā uz ilgtspējīgu vides politiku un integrētu transporta sistēmu, jo konkurence kavē dalībvalstu vienošanos par rīcībām politikas īstenošanai.

Ekonomikas attīstība

Lai gan ekonomika nav ilgtspējīga, iekšējais pieprasījums un resursu patēriņš ražošanā nodrošina ekonomikas pieauguma turpināšanos, kas Baltijas valstīs un Rail Baltica tiešajā apkalpes zonā notiek nedaudz straujāk nekā pārējā Eiropā. Pieaugot vietējam pieprasījumam un patēriņam, attīstās gan pakalpojumu, gan ražošanas nozares, un to īpatsvars IKP struktūrā saglabājas līdzīgs pašreizējam – pakalpojumiem veidojot 75-80%. Nedaudz pieaug apstrādes rūpniecības īpatsvars un ražošana vērsta uz patēriņa vajadzību apmierināšanu, līdz ar to tiek palielināti arī importa apjomi.

Neiesaistoties globālajos procesos un nestiprinot starptautisko sadarbību, ārējā tirdzniecība nav ļoti ietekmīgs faktors. Palielinās Baltijas valstu savstarpējās tirdzniecības apjomi, kā arī imports no citām valstīm, bet samazinās Baltijas valstu eksports uz citām valstīm. Galvenokārt tiek eksportētas izejvielas (tādas kā koksne, derīgie izrakteņi) uz valstīm, kur veidojas to trūkums.

Nedaudz palielinās tūristu skaits Baltijas valstīs – par 1% gadā – bet lokalizācijas tendenču ietekmē aktuālāks ir reģionālais tūrisms starp Baltijas valstīm.

Iedzīvotāji

Pasaules iedzīvotāju skaita pieauguma tempi samazinās, un turpinās migrācijas tendences no mazāk attīstītajiem reģioniem uz vietām, kur koncentrējas lielākā attīstība. Valstu ietvaros ir izteiktāka migrācija no laukiem uz pilsētām. Turpinās emigrācija no Baltijas valstīm, jo iedzīvotāji dodas „labākas dzīves” meklējumos uz valstīm ar straujāk augošu ekonomiku. Iedzīvotāju skaits Rail Baltica apkalpes zonā samazinās par 2-3% gadā.

Politiskais ietvars

¹²⁸ Scenario „Security First” in Four Scenarios for Europe. Based on UNEP's third Global Environment Outlook, 2003. Pieejams: http://www.unep.org/geo/GEO3/pdfs/four_scenarios_europe.pdf

¹²⁹ Scenario „Breaking Point” in OPEN:EU Scenario Storylines Report: Scenarios for a One Planet Economy in Europe PROJECT REPORT, 2011. Pieejams: http://www.oneplanetecconomynetwork.org/resources/programme-documents/WP6_Scenarios_Storyline_Report_Cover.pdf

Baltijas valstīs netiek īstenota ilgtspējīga vides politika un nav atbalsta publiskajiem transporta veidiem un starptautiskai sadarbībai transporta sistēmas attīstībā. Līdz ar to aktīvāk tiek veikta reģionālo dzelzceļu attīstība, līdz ar to administratīvas un tehniskas atšķirības starp Eiropas tīkliem turpina pastāvēt. Politiskajiem lēmumiem, kas saistīti ar Rail Baltica projekta attīstību un investīcijām, ir būtiska ietekme uz projekta virzību. Politiski stratēģisku interešu dēļ Baltijas valstis nespēj vienoties par Rail Baltica projekta plānojumu un projekts tiek aizkavēts par 5-10 gadiem.

Transporta sektora attīstība

Tehnoloģiju attīstība būtiski neietekmē dzelzceļa pārvadājumus Baltijas valstīs, bet, attīstoties reģionāli, liela ietekme ir intermodalitātei un Baltijas valstu savstarpējiem savienojumiem. Bez politiskā un stratēģiskā atbalsta, dzelzceļa konkurētspēja nepieaug, intermodālo kravu pieaugums kopējā kravu apjomā ir vidējs – par 4,5% gadā¹³⁰. Kravu pārvadājumos būtiski pieaug vietējo kravu nozīme, bet tās galvenokārt tiek pārvadātas ar autotransportu, līdz ar to Rail Baltica izdodas piesaistīt mazāku kravu apjomu no citiem transporta veidiem.

Lokalizācijas tendenču un zemākas mobilitātes starp Baltijas valstīm un citām valstīm dēļ pasažieru skaits Baltijas valstu lidostās samazinās.

Rail Baltica piedāvā dažādus pakalpojumus pasažieru piesaistei – saskaņotu kustības grafiku un vienotu biļeti „pēdējās jūdzes” transportam, park & ride pieejamību pie stacijām, kā arī daļēji specializētu piedāvājumu tūristiem u.c. pasažieriem – atsevišķu akciju veidā. Kravu pārvadājumos Rail Baltica nodrošina regulāru pilna servisa kravu nogādi „no durvīm līdz durvīm”. Pakalpojumu attīstība vērstā galvenokārt uz tiešās apkalpes zonas – Baltijas valstu, Polijas un Somijas klientiem, un ir grūtības ieviest specializētu piedāvājumu, jo līnijas izveide aizkavējas, projekta īstenošanai nespējot vienoties par stratēģiskiem principiem.

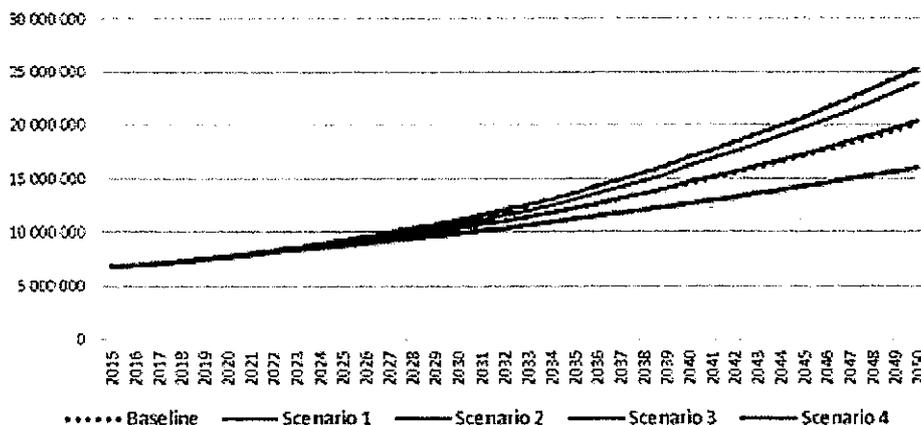
31. Tabula. Scenārija 4 – „Nevienlīdzīga sacensība par resursiem izolētā ekonomikā” rezultatīvie rādītāji

Iestāšanās vēlamība	Iestāšanās varbūtība	Kravu plūsmas samazinājums, salīdzinot ar pamata scenāriju		Pasažieru plūsmas samazinājums, salīdzinot ar pamata scenāriju	
		2025	2050	2025	2050
3%	16%	-2%	-20%	-5%	-35%

3.4. Kravu plūsmas prognozes

Atkarībā no scenārija prognozētās kravu plūsmas Rail Baltica dzelzceļa līnijai līdz 2050.gadam var sasniegt kopējo apjomu robežās no 16 līdz 25 miljoniem tonnu gadā, kas ir ekvivalents rādītājs vidējam pieaugumam gadā amplitūdā no 2,4% līdz 3,8%. Pamata scenārijs norāda uz potenciālo vidējo pieaugumu gadā aptuveni 3,1 % apmērā, kopējam kravu apjomam 2050.gadā pārsniedzot 20,1 miljonu tonnu.

¹³⁰ Scenārijs „Trend” in European Commission. Analysis of the EU Combined Transport. Pieejams: <http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>



79. Attēls. Kopējās kravu plūsmas uz RB sadalījumā pēc scenārijiem, tonnas, 2015. – 2050.g

4.scenārija gadījumā, kas ir vissliktākais iespējamais scenārijs, kravu apjomi Rail Baltica dzelzceļa līnijā līdz 2050.gadam var sasniegt vien 16,05 miljonus tonnu (CAGR 2,4%), savukārt 3.scenārijā – tas būtu relatīvi tuvs rādītājs pamata scenārijam ar 3,2% CAGR un 20,4 miljoniem tonnu 2050.gadā. Optimistiskākais 1.scenārijs uzrāda 3,6% CAGR un nepilnus 24 miljonus tonnu 2050.gadā, savukārt kravu apjoma izteiksmē vislabākais ir 2.scenārijs, kas uzrāda 3,8% CAGR un 25,3 miljonus tonnu 2050.gadā.

Kopumā lielāko daļu prognozēto kravu apjomu rada kravu tranzīts caur Latviju ziemeļ- dienvidu vai austrumu-rietumu virzienā un pretēji. Plānots, ka atkarībā no scenārija attiecīgie tranzīta apjomi svārstīsies robežās no 13,9 miljoniem līdz 21,8 miljonam tonnu 2050. gadā. Savukārt kravu plūsmas Latvijas ārējā tirdzniecībā norāda uz potenciālām 2,1 līdz 3,5 miljoniem tonnu.

Salīdzinot 2015. gadā veikta AECOM pētījuma rezultātus par Rail Baltic intermodālo termināli, secināms, ka šī pētījuma autoru prognozes sakrīt ar AECOM prognozēm. AECOM prognozes konservatīvajam scenārijam paredz potenciāli 1,62 miljonu tonnu apjomu Rail Baltica intermodālajam terminālim, savukārt šī pētījuma 4. scenārijs paredz, ka Latvijas ārējās tirdzniecības apjoms sasniegs 1,68 miljonus tonnu.

32. Tabula. Prognozētās kravu plūsmas Rail Baltica līnijā sadalījumā pa scenārijiem un virzieniem, miljoni tonnu, 2015. – 2050.g.

Scenārijs/virziens	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050	CAGR
Pamata scenārijs	6,88	7,76	8,98	10,42	12,25	14,56	17,11	20,12	3,1%
LV Eksports Z	0,20	0,22	0,24	0,27	0,29	0,32	0,36	0,39	1,9%
LV Eksports D	0,44	0,52	0,62	0,74	0,90	1,08	1,29	1,54	3,7%
LV Imports Z	0,07	0,09	0,10	0,12	0,14	0,17	0,19	0,22	3,3%
LV Imports D	0,32	0,35	0,38	0,41	0,44	0,48	0,52	0,56	1,6%
Tranzīts D-Z	1,88	2,11	2,52	2,94	3,45	4,13	4,85	5,70	3,2%
Tranzīts D-A	0,48	0,55	0,73	0,98	1,31	1,68	2,09	2,61	5,0%
Tranzīts Z-D	1,92	2,24	2,63	3,11	3,77	4,67	5,68	6,90	3,7%
Tranzīts A-D	1,57	1,67	1,76	1,85	1,93	2,02	2,11	2,20	1,0%
Scenārijs 1	6,88	7,78	9,12	10,77	13,06	16,19	19,71	24,00	3,6%

Scenārijs/virziens	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050	CAGR
LV Eksports Z	0,20	0,22	0,25	0,28	0,31	0,36	0,41	0,46	2,4%
LV Eksports D	0,44	0,52	0,63	0,77	0,98	1,24	1,54	1,91	4,3%
LV Imports Z	0,07	0,09	0,11	0,13	0,15	0,18	0,22	0,26	3,7%
LV Imports D	0,32	0,36	0,39	0,42	0,47	0,53	0,59	0,66	2,1%
Tranzīts D-Z	1,88	2,12	2,56	3,04	3,68	4,58	5,56	6,74	3,7%
Tranzīts D-A	0,48	0,55	0,74	1,01	1,41	1,88	2,42	3,11	5,5%
Tranzīts Z-D	1,92	2,25	2,67	3,22	4,04	5,25	6,63	8,37	4,3%
Tranzīts A-D	1,57	1,67	1,78	1,90	2,02	2,17	2,32	2,49	1,3%
Scenārijs 2	6,88	7,83	9,30	11,16	13,66	16,99	20,73	25,29	3,8%
LV Eksports Z	0,20	0,22	0,25	0,29	0,33	0,37	0,43	0,48	2,5%
LV Eksports D	0,44	0,53	0,65	0,81	1,03	1,31	1,63	2,03	4,5%
LV Imports Z	0,07	0,09	0,11	0,13	0,16	0,19	0,23	0,27	3,9%
LV Imports D	0,32	0,36	0,39	0,44	0,49	0,55	0,62	0,69	2,2%
Tranzīts D-Z	1,88	2,13	2,61	3,15	3,84	4,80	5,83	7,08	3,9%
Tranzīts D-A	0,48	0,55	0,76	1,05	1,48	1,98	2,55	3,28	5,7%
Tranzīts Z-D	1,92	2,27	2,72	3,35	4,24	5,54	7,01	8,87	4,5%
Tranzīts A-D	1,57	1,68	1,81	1,95	2,09	2,25	2,41	2,58	1,4%
Scenārijs 3	6,88	7,76	8,98	10,41	12,26	14,65	17,29	20,41	3,2%
LV Eksports Z	0,20	0,22	0,24	0,27	0,29	0,32	0,35	0,39	1,8%
LV Eksports D	0,44	0,52	0,62	0,74	0,90	1,09	1,30	1,55	3,7%
LV Imports Z	0,07	0,09	0,10	0,12	0,14	0,17	0,19	0,22	3,2%
LV Imports D	0,32	0,35	0,38	0,41	0,44	0,48	0,52	0,56	1,6%
Tranzīts D-Z	1,88	2,12	2,53	2,97	3,52	4,29	5,11	6,09	3,4%
Tranzīts D-A	0,48	0,55	0,73	0,97	1,30	1,67	2,08	2,59	5,0%
Tranzīts Z-D	1,92	2,24	2,62	3,09	3,74	4,64	5,63	6,84	3,7%
Tranzīts A-D	1,57	1,67	1,76	1,84	1,92	2,01	2,10	2,18	0,9%
Scenārijs 4	6,88	7,72	8,78	9,92	11,21	12,67	14,26	16,05	2,4%
LV Eksports Z	0,20	0,22	0,24	0,25	0,27	0,28	0,30	0,31	1,2%
LV Eksports D	0,44	0,52	0,61	0,70	0,82	0,94	1,06	1,21	2,9%
LV Imports Z	0,07	0,09	0,10	0,12	0,13	0,15	0,16	0,18	2,7%
LV Imports D	0,32	0,35	0,37	0,39	0,41	0,42	0,44	0,45	1,0%
Tranzīts D-Z	1,88	2,10	2,46	2,79	3,16	3,60	4,06	4,59	2,6%
Tranzīts D-A	0,48	0,55	0,72	0,92	1,19	1,45	1,73	2,08	4,3%
Tranzīts Z-D	1,92	2,23	2,56	2,95	3,43	4,01	4,64	5,37	3,0%
Tranzīts A-D	1,57	1,66	1,73	1,78	1,82	1,84	1,85	1,87	0,5%

Rail Baltica prognozētais īpatsvars no kopējā attiecināmā tirdzniecības apmēra, kas 2050.gadā varētu sasniegt 756,3 miljonus tonnu (4. scenārijs) un 1116,1 miljonus tonnu (2. scenārijs), varētu pieaugt no 1,5 % 2015. gadā līdz pat 2,1 % – 2,3 % 2050.gadā. Rail Baltica prognozētais īpatsvars no kopējā attiecināmā tirdzniecības apmēra ievērojami mainās atkarībā no attiecīgā tirdzniecības veida un scenārijiem, kas atainots nākošajā tabulā.

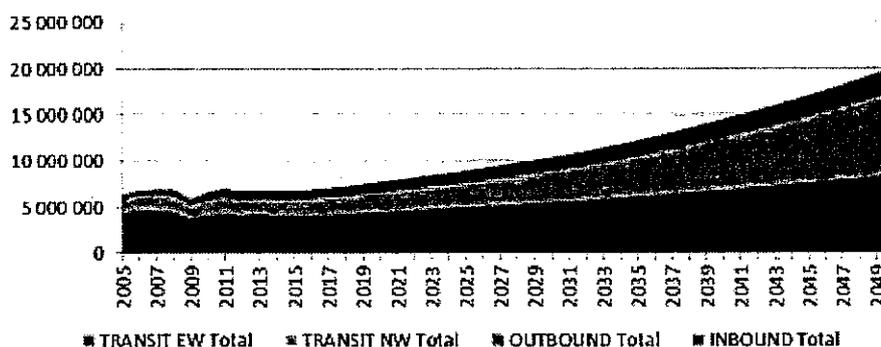
33. Tabula. Prognozētais Rail Baltica kravu plūsmu īpatsvars, salīdzinot ar kopējo attiecināmo tirdzniecības plūsmu sadalījumā pa scenārijiem un virzieniem, %, 2015. – 2050.g

Scenārijs/virziens	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Pamata scenārijs	1,5%	1,6%	1,7%	1,8%	1,9%	2,0%	2,1%	2,2%
LV Eksports Z	5,2%	4,9%	4,7%	4,6%	4,5%	4,4%	4,3%	4,2%
LV Eksports D	10,3%	10,3%	10,1%	10,0%	9,8%	9,7%	9,6%	9,6%
LV Imports Z	7,8%	7,8%	7,8%	7,7%	7,7%	7,7%	7,7%	7,7%
LV Imports D	10,7%	10,5%	10,3%	10,2%	10,1%	10,0%	9,8%	9,7%
Tranzīts D-Z	3,5%	3,6%	3,6%	3,6%	3,5%	3,5%	3,4%	3,3%
Tranzīts D-A	2,2%	2,2%	2,2%	2,2%	2,3%	2,3%	2,3%	2,4%
Tranzīts Z-D	4,5%	4,5%	4,3%	4,3%	4,2%	4,2%	4,2%	4,2%
Tranzīts A-D	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%
Scenārijs 1	1,5%	1,6%	1,7%	1,8%	1,9%	2,0%	2,1%	2,2%
LV Eksports Z	5,2%	4,9%	4,7%	4,6%	4,5%	4,4%	4,4%	4,3%
LV Eksports D	10,3%	10,2%	10,0%	9,9%	9,7%	9,6%	9,5%	9,4%
LV Imports Z	7,8%	7,8%	7,8%	7,7%	7,7%	7,7%	7,7%	7,7%
LV Imports D	10,7%	10,5%	10,3%	10,2%	10,1%	10,0%	9,8%	9,7%
Tranzīts D-Z	3,5%	3,6%	3,6%	3,6%	3,6%	3,5%	3,4%	3,4%
Tranzīts D-A	2,2%	2,2%	2,2%	2,2%	2,3%	2,3%	2,4%	2,4%
Tranzīts Z-D	4,5%	4,5%	4,3%	4,3%	4,2%	4,2%	4,2%	4,2%
Tranzīts A-D	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%
Scenārijs 2	1,5%	1,6%	1,7%	1,8%	1,9%	2,0%	2,1%	2,3%
LV Eksports Z	5,2%	4,9%	4,8%	4,6%	4,6%	4,5%	4,4%	4,3%
LV Eksports D	10,3%	10,2%	10,0%	9,8%	9,7%	9,6%	9,5%	9,4%
LV Imports Z	7,8%	7,8%	7,8%	7,7%	7,7%	7,7%	7,7%	7,7%
LV Imports D	10,7%	10,5%	10,3%	10,2%	10,1%	10,0%	9,8%	9,7%
Tranzīts D-Z	3,5%	3,6%	3,6%	3,6%	3,6%	3,5%	3,4%	3,4%
Tranzīts D-A	2,2%	2,2%	2,2%	2,3%	2,3%	2,3%	2,4%	2,4%
Tranzīts Z-D	4,5%	4,5%	4,3%	4,2%	4,2%	4,2%	4,2%	4,2%
Tranzīts A-D	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%
Scenārijs 3	1,5%	1,6%	1,7%	1,8%	1,9%	2,0%	2,1%	2,2%
LV Eksports Z	5,2%	4,9%	4,7%	4,6%	4,5%	4,4%	4,3%	4,2%
LV Eksports D	10,3%	10,2%	10,1%	9,9%	9,8%	9,7%	9,6%	9,5%
LV Imports Z	7,8%	7,8%	7,8%	7,7%	7,7%	7,7%	7,7%	7,7%
LV Imports D	10,7%	10,5%	10,3%	10,2%	10,1%	10,0%	9,8%	9,7%
Tranzīts D-Z	3,5%	3,6%	3,6%	3,5%	3,5%	3,4%	3,3%	3,2%
Tranzīts D-A	2,2%	2,2%	2,2%	2,2%	2,3%	2,3%	2,3%	2,4%
Tranzīts Z-D	4,5%	4,5%	4,3%	4,3%	4,2%	4,2%	4,2%	4,2%
Tranzīts A-D	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%
Scenārijs 4	1,5%	1,6%	1,7%	1,8%	1,8%	1,9%	2,0%	2,1%
LV Eksports Z	5,2%	4,9%	4,7%	4,6%	4,4%	4,3%	4,2%	4,1%
LV Eksports D	10,3%	10,2%	10,1%	10,0%	9,9%	9,8%	9,7%	9,7%
LV Imports Z	7,8%	7,8%	7,8%	7,7%	7,7%	7,7%	7,7%	7,7%

Scenārijs/virziens	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
LV Imports D	10,7%	10,5%	10,3%	10,2%	10,1%	9,9%	9,8%	9,7%
Tranzīts D-Z	3,5%	3,6%	3,6%	3,6%	3,5%	3,4%	3,4%	3,3%
Tranzīts D-A	2,2%	2,2%	2,2%	2,2%	2,3%	2,3%	2,3%	2,4%
Tranzīts Z-D	4,5%	4,5%	4,3%	4,3%	4,2%	4,2%	4,2%	4,2%
Tranzīts A-D	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%

3.4.1. Pamata scenārijs

Pamata scenārija ietvaros tiek pieņemts, ka kravu plūsmas nākotnē turpināsies atbilstoši līdzšinējām tendencēm un pieaugs, jo tās neietekmēs identificētās tendences un faktori, kā arī Rail Baltica ieviešana. Pamata scenārijā tiek prognozēts, ka kopējā iespējamā kravu plūsma Rail Baltica ietvaros pieaugs no aprēķinātajām 6,9 miljoniem tonnu 2015.gadā līdz 14,56 miljoniem tonnu 2040.gadā, bet 2050.gadā sasniegs 20,11 miljonus tonnu, kas atbilst CAGR 3,1% apmērā.



80. Attēls. Kopējā kravu plūsma RB ietvaros pamata scenārijā, atsevišķi uzrādot Latvijas importu/ eksportu un tranzīta apjomu austrumu-rietumu/ ziemeļu-rietumu virzienā, tonnas, 2015. – 2050.gads

Lielāko pieaugumu prognozē ziemeļu-rietumu tranzīta kravu plūsmai, un plānots, ka CAGR 4,9% apmērā pieaugs no 1,6 miljoniem tonnu 2015.gadā līdz 5,6 miljoniem tonnu 2040.gadā, sasniedzot pat 8,9 miljonus tonnu 2050.gadā. Nākamais lielākais pieaugums ar CAGR 3,7% apmērā plānots izejošo kravu plūsmai (eksports no Latvijas), prognozējot pieaugumu no 644 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz 1,9 miljoniem tonnu 2050.gadā.

Tranzīta kravu plūsmām austrumu-rietumu virzienā, kā arī ienākošo kravu plūsmām plānots gandrīz līdzīgs CAGR: 2% apmērā tranzīta kravām, bet 1,9% apmērā ienākošajām kravām. Citiem vārdiem sakot, tiek prognozēts, ka kravu apjomi austrumu-rietumu virzienā divkārtosies no 4,2 miljoniem tonnu 2015.gadā līdz 8,5 miljoniem tonnu 2050.gadā, savukārt plānots, ka ienākošo kravu apjoms palielināsies no 391. tūkst. tonnu 2015.gadā līdz vairāk nekā 780 tūkst. tonnu 2050.gadā.

Kā minēts iepriekš, tranzīta kravas arī turpmāk veidos lielāko daļu no kravām, kas tiek pārvadātas caur Latviju. Protams, austrumu-rietumu virziena tranzīta kravas spēlē būtisku lomu reģionālo pārvadājumu jomā apjoma ziņā. Tomēr, piedāvājot funkcionējošu un labi savienotu transporta veidu, Rail Baltica iegūs svarīgu tirgus daļu, it īpaši ziemeļu-rietumu

tranzīta plūsmu virzienā, kas var sasniegt gandrīz austrumu-rietumu tranzīta plūsmu virziena apjomus 2050.gadā.

Rail Baltica būs izmantojama ne tikai tranzīta nozarei, bet gan kļūs arī par nozīmīgu transporta infrastruktūru Latvijas ārvalstu tirdzniecības jomā. Izvērtējot importa kravas no dažādām apkalmes zonām, plānots, ka pieaugs ienākošo kravu plūsma no TAZ I no 235 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz vairāk nekā 510 tūkst. tonnu 2050.gadā, sasniedzot CAGR 2,2 % apmērā, un šī kravu plūsma veidos lielāko daļu no ienākošajām kravām. Tiek pieņemts, ka lielāko labumu Rail Baltica līnija sniegs importētajām kravām no Somijas un Polijas. Nākošo lielāko daļu no ienākošajām kravām veidos kravas no TAZ II valstīm, kur plānots neliels apjoms pieaugums – no 69 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz teju 80 tūkst. tonnu 2050.gadā un CAGR 0,4% apmērā. Tomēr lielākais pieaugums un attiecīgi CAGR 3,5% apmērā paredzēts importa kravu plūsmai no PAZ IV. Lai gan šī zona netiek uzskatīta par primāro Rail Baltica tirgu, tomēr pieauguma pamatā būs kopumā pieaugošie importa apjomi no šī reģiona. Prognozētais kopējais kravu apjoms no PAZ IV ir salīdzinoši zems un var sasniegt 29 tūkst. tonnu 2050.gadā (8,6 tūkst. tonnu 2015.gadā).

Tā kā reģiona eksporta apjomi kopumā pārsniedz importu, tiek uzskatīts, ka arī Rail Baltica izejošo kravu apjomi būs ievērojami augstāki. Plānots, ka izejošo kravu apjomi ar CAGR 3,7% apmērā pieaugs no vairāk nekā 318 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz pat 810 tūkst. tonnu 2050.gadā. Prognozēts, ka izejošās plūsmas, kas saistītas ar eksportu uz TAZ II, pieaugs no 218 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz gandrīz 281 tūkst. tonnu 2050.gadā, kas veido CAGR 0,7% apmērā. Lielākais pieaugums plānots PAZ III ar CAGR 7,1% apmērā jeb kravu apjoma pieaugumu no 15,8 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz 173 tūkst. tonnu 2050.gadā. Arī izejošajām kravām, kas saistītas ar eksportu uz pārējām pasaules valstīm, plānots ievērojams pieaugums ar CAGR 5,3% apmērā – no 24 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz vairāk nekā 147 tūkst. tonnu 2050.gadā.

Šī pētījuma nolūkos svarīgi arī izdalīt kravu apjomus, atsevišķi uzrādot plūsmu virzienus. Tādējādi ir iespējams noteikt nepieciešamo sliežu ceļu kapacitāti kravu tonnu izteiksmē uz sliekšņiem, kas ienāk un iziet Latvijā no dienvidiem un ziemeļiem.

Kravu plūsmas, kas iziet uz dienvidiem uz Rail Baltica līnijas no Latvijas, veido plūsmas ziemeļu-dienvidu tranzīta (kuru izcelsmes valstis ir Igaunija un Somija), Latvijas eksporta uz TAZ I, TAZ II, PAZ I, PAZ II, PAZ III un pārējām pasaules valstīm, kā arī no NVS valstīm dēļ, kur sliežu platuma maiņu iespējams veikt Latvijā¹³¹ virzienā uz ES un pārējām pasaules valstīm. Kopumā tiek lēsts, ka šīs kravu plūsmas pieaugs no 3,9 miljoniem tonnu 2015.gadā līdz 10,6 miljoniem tonnu 2050.gadā.

Pretējam virzienam jeb kravu plūsmām, kas Latvijā ienāk pa Rail Baltica sliekšņiem no dienvidiem, paredzams apjoms pieaugums no 2,6 miljoniem tonnu 2015.gadā līdz nepilniem 8,9 miljoniem tonnu 2050.gadā. Tas attiecas uz tranzīta kravām uz Igauniju un Somiju, Latvijas importu, kā arī tranzīta kravām uz NVS valstīm, kur sliežu platuma maiņu iespējams veikt Latvijā.¹³²

Rail Baltica slieces ziemeļu virzienā galvenokārt izmanto tranzīta plūsmai uz Igauniju un Somiju, kā arī izejošo kravu plūsmai, kas saistīta ar Latvijas eksportu uz šīm valstīm un PAZ IV. Paredzams, ka kravu apjomi šajā virzienā pieaugs no nepilna 2,1 miljona tonnu 2015.gadā līdz 6,1 miljoniem tonnu 2050.gadā.

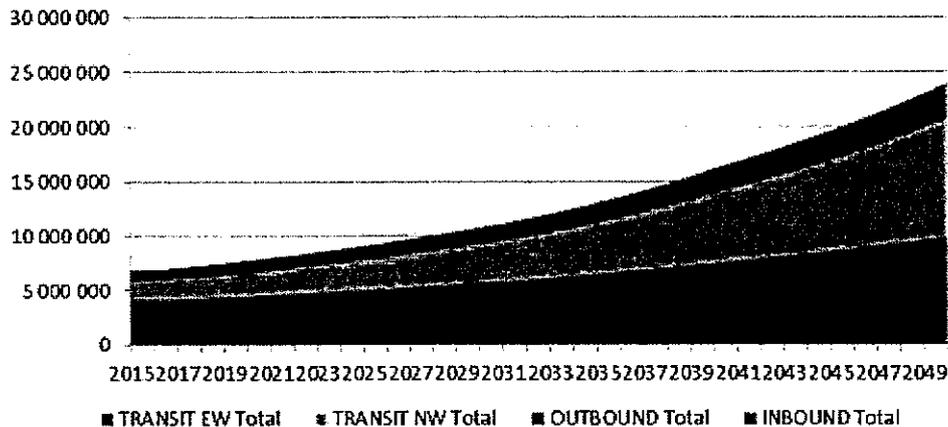
¹³¹ iespējams, plānotajā Rīgas intermodālajā terminālī

¹³² iespējams, plānotajā Rīgas intermodālajā terminālī

Vienlaikus paredzams, ka pieaugs kravu, kas Latvijā ienāk no ziemeļiem jeb tranzīta kravas, kuru izcelsmes valsts ir Igaunija un Somija, kā arī Latvijas importa kravu plūsma no šīm valstīm un PAZ IV, apjoms no teju 2 miljoniem tonnu 2015.gadā līdz 7,1 miljoniem tonnu 2050.gadā.

3.4.2. 1.scenārijs – Ilgtspējīgi ieradumi globāli integrētā pasaulē

1.scenārijā, kas ataino iespējamo kravu plūsmu attīstību globāli integrētā pasaulē ar ilgtspējīgiem paradumiem, plānots, ka kopējā kravu plūsma uz Rail Baltica pieaugs pie CAGR 3,6% apmērā no teju 6,9 miljoniem tonnu līdz nepilniem 24 miljoniem tonnu 2050.gadā.



81. Attēls. Kopējā kravu plūsma RB ietvaros 1.scenārijā, atsevišķi uzrādot Latvijas importu/ eksportu un tranzīta apjomu austrumu-rietumu/ ziemeļu-rietumu virzienā, tonnas, 2015. – 2050.gads

Paredzams, ka ik gadu ienākošā kravu plūsma pieaugs par 2,5% jeb no 391 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz 714 tūkst. tonnu 2040, sasniedzot 923 tūkst. tonnu 2050.gadā. Plānots, ka izejošo kravu plūsma šajā scenārijā pieaugs no 644 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz teju 1,6 miljoniem tonnu 2040.gadā, sasniedzot pat 2,4 miljonus tonnu 2050.gadā, kas attiecīgi veido CAGR 3,8% apmērā.

Arī šajā scenārijā lielāko pieaugumu prognozē ziemeļu-rietumu tranzīta kravu plūsmai, un plānots, ka CAGR 5,5% apmērā pieaugs no 1,64 miljoniem tonnu 2015.gadā līdz 6,3 miljoniem tonnu 2040.gadā, sasniedzot pat 10,8 miljonus tonnu 2050.gadā. Paredzams, ka tranzīta kravu apjomi austrumu-rietumu virzienā gadā pieaugs par 2,5% no 4,2 miljoniem tonnu 2015.gadā līdz 9,9 miljoniem tonnu 2050.gadā.

Paredzams, ka ar Latvijas importu saistītie kravu apjomi no TAZ I pieaugs par 2,7% gadā un no 235 tūkst. tonnu 2015.gadā pieaugs līdz 460 tūkst. tonnu 2040.gadā, sasniedzot teju 604 tūkst. tonnu 2050.gadā. Nākamo lielāko kravu apjomu veidos kravas no TAZ II, un plānots, ka to apjomi pieaugs pie CAGR 0,9% apmērā no 69 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz 84 tūkst. tonnu 2040.gadā, sasniedzot 95 tūkst. tonnu 2050.gadā. Kravu apjomi no PAZ I pieaugs nedaudz vairāk nekā no PAZ III (no 25 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz 61 tūkst. tonnu 2050.gadā pie CAGR 3,8% apmērā), salīdzinot ar importa pieaugumu no PAZ III no 30 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz apmēram 57 tūkst. tonnu 2050.gadā (CAGR 1,9%).

Analizējot eksporta kravu plūsmu, paredzams, ka to apjomi uz TAZ I valstīm palielināsies par 4,3% gadā no 319 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz vairāk nekā 1,4 milj. tonnu 2050.gadā, un nākamo lielāko īpatsvaru veidos kravu plūsma uz TAZ II ar paredzamo pieaugumu no gandrīz 219 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz vairāk nekā 343 tūkst. tonnu 2050.gadā (CAGR 1,3%). Lielāko CAGR (7,8% apmērā) uzrādīs izejošās kravu plūsmas, kas saistītas ar eksportu uz PAZ III, un kravu plūsmas šajā segmentā var pieaugt no 16 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz 220 tūkst. tonnu 2050.gadā.

Paredzams, ka kravu plūsmas, kas no Latvijas tiek pārvadātas pa Rail Baltica dienvidu virzienā, pieaugs no 3,9 miljoniem tonnu līdz 8,6 miljoniem tonnu 2040.gadā, sasniedzot teju 12,8 miljonus tonnu 2050.gadā.

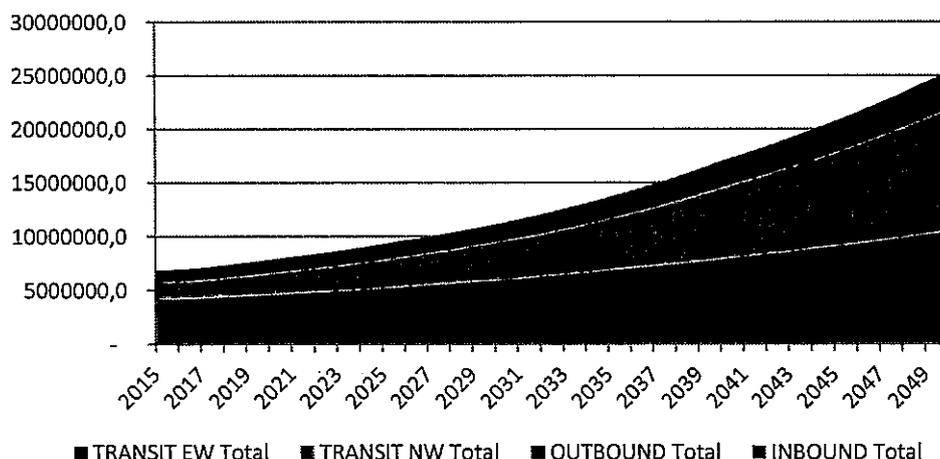
Vienlaikus jānorāda, ka ienākošo kravu apjoms no dienvidu virziena pieaugs no 2,7 miljoniem tonnu 2015.gadā līdz pat 7 miljoniem tonnu 2040.gadā un aptuveni 10,5 miljoniem tonnu 2050.gadā.

Vienlaikus jānorāda, ka izejošo kravu apjoms ziemeļu virzienā pieaugs no teju 2,1 miliona tonnu 2015.gadā līdz vairāk nekā 4,9 miljoniem tonnu 2040.gadā un līdz pat 7,2 miljoniem tonnu 2050.gadā.

Savukārt pretējā virzienā ienākošo kravu apjoms no ziemeļu virziena pieaugs no aptuveni 2 miljoniem tonnu 2015.gadā līdz 5,4 miljoniem tonnu 2040.gadā un vairāk nekā 8,6 miljoniem tonnu 2050.gadā.

3.4.3. 2.scenārijs – Resursu izšķērdēšana ekonomiskā progresā vārdā

2.scenārijs paredz situāciju, kurā resursi netiek taupīti uz ekonomiskās izaugsmes rēķina, tādējādi paredzams, ka kopējā kravu plūsma uz Rail Baltica palielināsies no 6,8 miljoniem tonnu 2015.gadā līdz nepilniem 17 miljoniem tonnu 2040.gadā, sasniedzot līdz pat 25,2 miljonus tonnu 2050.gadā (CAGR 3,8%).



82. Attēls. Kopējā kravu plūsma RB ietvaros 2.scenārijā, atsevišķi uzrādot Latvijas importu/ eksportu un tranzīta apjomu austrumu-rietumu/ ziemeļu-rietumu virzienā, tonnas, 2015. – 2050.gads

Šajā scenārijā ienākošo kravu apjoms pakāpeniski pieaugs par 2,6% gadā jeb no 391 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz vairāk nekā 967 tūkst. tonnu 2050.gadā. Plānots, ka eksporta kravas no Latvijas (izejošo kravu plūsma) pieaugs no 644 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz vairāk nekā 2,5 miljoniem tonnu 2050.gadā (CAGR 4,0%).

Paredzams, ka tranzīta kravu apjomi ziemeļu-rietumu virzienā gadā pieaugs par 5,7% no 1,6 miljoniem tonnu 2015.gadā līdz vairāk nekā 11,4 miljoniem tonnu 2050.gadā. Vienlaikus tiek prognozēts, ka tranzīta kravu apjomi austrumu-rietumu virzienā pieaugs no 4,2 miljoniem tonnu 2015.gadā līdz 10,4 miljoniem tonnu 2050.gadā (CAGR 2,6%).

2.scenārijā tiek prognozēts, ka ienākošo kravu plūsma jeb imports uz Latviju no TAZ I pieaugs par 2,9% gadā no 235 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz vairāk nekā 632 tūkst. tonnu 2050.gadā, savukārt otrs lielākais pieaugums tiek prognozēts kravu plūsmai no TAZ II, palielinoties ienākošo kravu apjomam no 68,6 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz teju 88 tūkst. tonnu 2050.gadā (CAGR 1,1%). Paredzēts, ka PAZ I kravu apjomi palielināsies no nepilniem 25 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz pat 64 tūkst. tonnu 2050.gadā (CAGR 2,7 %), savukārt kravu apjomi no PAZ III palielināsies par 2,0% gadā no 29,6 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz vairāk nekā 59 tūkst. tonnu 2050.gadā.

Analizējot eksporta kravu plūsmu, paredzams, ka to apjomi uz TAZ I valstīm palielināsies par 4,5% gadā no 319 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz teju 1,5 milj. tonnu 2050.gadā. Izejošo kravu apjomi uz TAZ II var palielināties no 219 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz vairāk nekā 356 tūkst. tonnu 2050.gadā (CAGR 1,4%), savukārt nākošais lielākais pieaugums tiek prognozēts izejošo kravu apjomiem uz PAZ III ar ikgadējo pieaugumu 8,0% apmērā jeb pieaugumu no 15,7 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz nepilniem 237 tūkst. tonnu 2050.gadā. Eksporta kravu apjomi uz PAZ IV var sasniegt 137,5 tūkst. tonnu (CAGR 3,6%), bet uz pārējām pasaules valstīm – 196,5 tūkst. tonnu (CAGR 6,2%) 2050.gadā.

Paredzams, ka kravu plūsmas, kas no Latvijas tiek pārvadātas pa Rail Baltica dienvidu virzienā, pieaugs no 3,9 miljoniem tonnu līdz vairāk nekā 9 miljoniem tonnu 2040.gadā, sasniedzot teju 13,5 miljonus tonnu 2050.gadā.

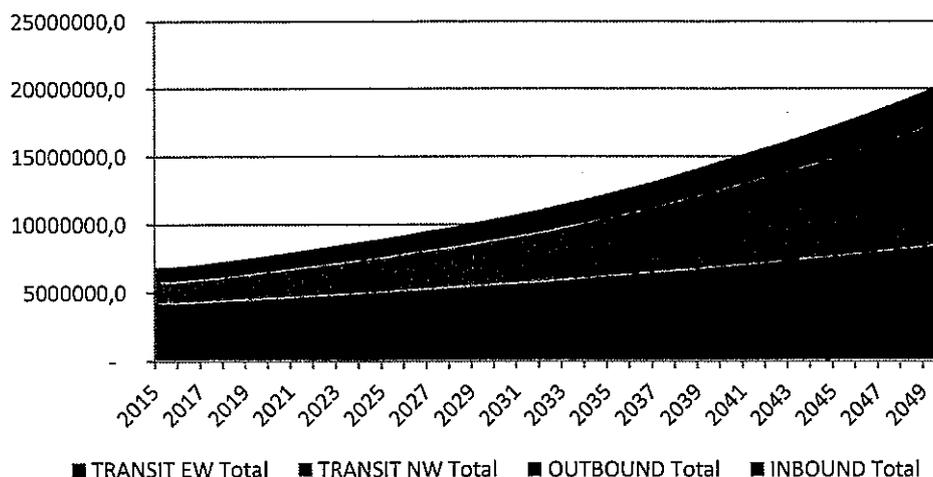
Vienlaikus jānorāda, ka ienākošo kravu apjoms no dienvidu virziena pieaugs no nepilniem 2,7 miljoniem tonnu 2015.gadā līdz pat 7,3 miljoniem tonnu 2040.gadā un vairāk nekā 11 miljoniem tonnu 2050.gadā.

Izejošo kravu apjoms ziemeļu virzienā pieaugs no teju 2,1 miljona tonnu 2015.gadā līdz aptuveni 5,2 miljoniem tonnu 2040.gadā un līdz pat 7,6 miljoniem tonnu 2050.gadā.

Savukārt pretējā virzienā ienākošo kravu apjoms no ziemeļu virziena pieaugs no aptuveni 2 miljoniem tonnu 2015.gadā līdz 5,7 miljoniem tonnu 2040.gadā un vairāk nekā 9,1 miljoniem tonnu 2050.gadā.

3.4.4. 3.scenārijs – Atbildība par ilgtspēju lokālā ekonomikā

Tiek prognozēts, ka kravu apjomi 3.scenārijā, kas paredz situāciju, kurā valda atbildība par ilgtspēju lokālā ekonomikā, ik gadu palielināsies par 3,2% no 6,8 miljoniem tonnu 2015.gadā līdz teju 14,6 miljoniem tonnu 2040.gadā un vairāk nekā 20,4 miljoniem tonnu 2050.gadā.



83. Attēls. Kopējā kravu plūsma RB ietvaros 3.scenārijā, atsevišķi uzrādot Latvijas importu/eksportu un tranzīta apjomu austrumu-rietumu/ ziemeļu-rietumu virzienā, tonnas, 2015. – 2050.gads

Tiek prognozēts, ka ienākošo kravu apjoms šajā scenārijā pieaugs vidēji par 2,0% gadā jeb no 391 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz pat 776 tūkst. tonnu 2050.gadā. Plānots, ka izejošo kravu plūsma pieaugs no 644 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz vairāk nekā 1,9 miljoniem tonnu 2050.gadā (CAGR 3,2%).

Paredzams, ka tranzīta kravu apjomi ziemeļu-rietumu virzienā gadā pieaugs par 5,1% no 1,6 miljoniem tonnu 2015.gadā līdz vairāk nekā 9,2 miljoniem tonnu 2050.gadā. Vienlaikus tiek prognozēts, ka tranzīta kravu apjomi austrumu-rietumu virzienā pieaugs no 4,2 miljoniem tonnu 2015.gadā līdz teju 8,5 miljoniem tonnu 2050.gadā (CAGR 2,0%).

Paredzams, ka 3.scenārijā ienākošo kravu plūsma jeb imports uz Latviju no TAZ I pieaugs mēreni jeb vidēji par 2,2% no 235 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz vairāk nekā 508 tūkst. tonnu 2050.gadā. Tiek prognozēts, ka ienākošo kravu plūsma no TAZ II nedaudz palielināsies un pieaugs no 68,6 tūkst. tonnu līdz 79 tūkst. tonnu 2050.gadā (CAGR 0,4%), savukārt ienākošo kravu plūsma no PAZ I pieaugs no teju 25 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz pat 51,2 tūkst. tonnu 2050.gadā (CAGR 2,1%). Paredzams, ka ienākošo kravu plūsma no PAZ III pieaugs vidēji par 1,3% no 29,6 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz vairāk nekā 47,3 tūkst. tonnu 2050.gadā.

Analizējot eksporta kravu plūsmu, paredzams, ka to apjomi uz TAZ I valstīm palielināsies par 3,7% gadā no 319 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz vairāk nekā 1,1 milj. tonnu 2050.gadā. Tiek prognozēts, ka izejošo kravu apjomi uz TAZ II palielināsies no 219 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz vairāk nekā 301 tūkst. tonnu 2050.gadā (CAGR 0,9%), savukārt nākošais lielākais pieaugums tiek prognozēts izejošo kravu apjomiem uz PAZ III ar ikgadējo pieaugumu 7,0% apmērā jeb pieaugumu no 15,7 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz nepilniem 171,2 tūkst. tonnu 2050.gadā. Paredzams, ka eksporta kravu apjomi uz PAZ IV sasniegs 115,1 tūkst. tonnu (CAGR 3,1%), bet izejošo kravu apjomi uz pārējām pasaules valstīm – 145,7 tūkst. tonnu (CAGR 5,3%) 2050.gadā.

Paredzams, ka kravu plūsmas, kas no Latvijas tiek pārvadātas pa Rail Baltica dienvidu virzienā, pieaugs no 3,9 miljoniem tonnu līdz vairāk nekā 7,7 miljoniem tonnu 2040.gadā, sasniedzot teju 10,6 miljonus tonnu 2050.gadā.

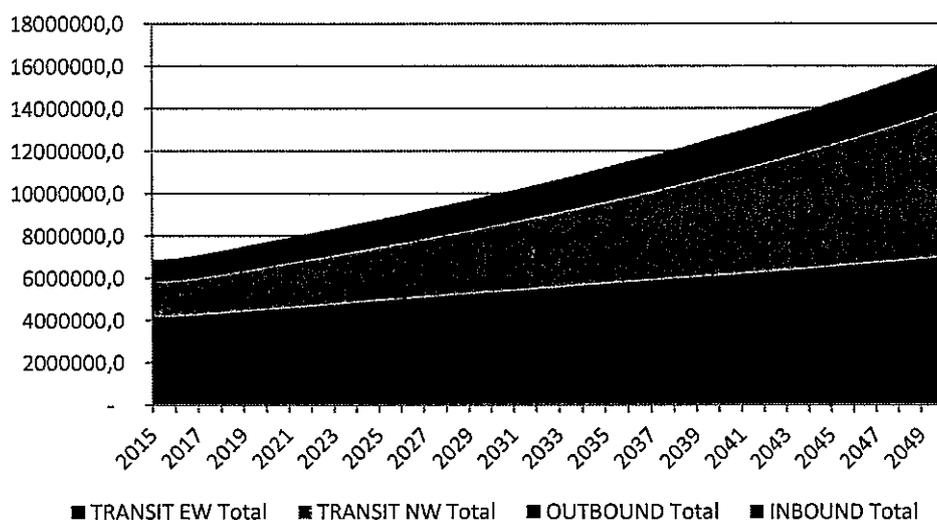
Vienlaikus jānorāda, ka ienākošo kravu apjoms no dienvidu virziena pieaugs no nepilniem 2,7 miljoniem tonnu 2015.gadā līdz pat 6,4 miljoniem tonnu 2040.gadā un vairāk nekā 11 miljoniem tonnu 2050.gadā.

Izejošo kravu apjoms ziemeļu virzienā pieaugs no teju 2,1 miliona tonnu 2015.gadā līdz aptuveni 4,6 miljoniem tonnu 2040.gadā un līdz pat 6,5 miljoniem tonnu 2050.gadā.

Savukārt pretējā virzienā ienākošo kravu apjoms no ziemeļu virziena pieaugs no aptuveni 2 miljoniem tonnu 2015.gadā līdz 4,8 miljoniem tonnu 2040.gadā un teju 7,1 miljoniem tonnu 2050.gadā.

3.4.5. 4.scenārijs – Nevienlīdzīga sacensība par resursiem izolētā ekonomikā

4.scenārijs paredz situāciju, kurā notiek nevienlīdzīga sacensība par resursiem izolētā ekonomikā, tādējādi paredzams, ka kopējā kravu plūsma uz Rail Baltica palielināsies no 6,8 miljoniem tonnu 2015.gadā līdz nepilniem 12,7 miljoniem tonnu 2040.gadā, sasniedzot nedaudz vairāk nekā 16 miljonus tonnu 2050.gadā (CAGR 2,4%).



84. Attēls. Kopējā kravu plūsma RB ietvaros 4.scenārijā, atsevišķi uzrādot Latvijas importu/ eksportu un tranzīta apjomu austrumu-rietumu/ ziemeļu-rietumu virzienā, tonnas, 2015. – 2050.gads

Šajā scenārijā ienākošo kravu apjoms pieaugs tikai nedaudz par 1,4% gadā jeb no 391 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz 629 tūkst. tonnu 2050.gadā. Plānots, ka eksporta kravas no Latvijas (izejošo kravu plūsma) pieaugs no 644 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz tikai 1,5 miljoniem tonnu 2050.gadā (CAGR 2,5%).

Paredzams, ka tranzīta kravu apjomi ziemeļu-rietumu virzienā gadā pieaugs par 4,2% no 1,6 miljoniem tonnu 2015.gadā līdz 6,9 miljoniem tonnu 2050.gadā. Vienlaikus tiek prognozēts, ka tranzīta kravu apjomi austrumu-rietumu virzienā pieaugs no 4,2 miljoniem tonnu 2015.gadā līdz 6,9 miljoniem tonnu 2050.gadā (CAGR 1,5%).

4.scenārijā tiek prognozēts, ka ienākošo kravu plūsma jeb imports uz Latviju no TAZ I pieaugs par 1,6% gadā no 235 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz 412 tūkst. tonnu 2050.gadā, savukārt otrs lielākais pieaugums tiek prognozēts kravu plūsmai no TAZ II, palielinoties tikai nedaudz jeb

par 0,2% gadā, ienākošo kravu apjomam pieaugot no 68,6 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz 63 tūkst. tonnu 2050.gadā. Paredzams, ka PAZ I kravu apjomi palielināsies no nepilniem 25 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz pat 41,5 tūkst. tonnu 2050.gadā (CAGR 1,5%), savukārt kravu apjomi no PAZ III palielināsies par 0,7% gadā no 29,6 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz 38,1 tūkst. tonnu 2050.gadā.

Analizējot eksporta kravu plūsmu, paredzams, ka to apjomi uz TAZ I valstīm palielināsies par 2,9% gadā no 319 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz teju 862 tūkst. tonnu 2050.gadā. Izejošo kravu apjomi uz TAZ II var nedaudz palielināties no 219 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz 258,1 tūkst. tonnu 2050.gadā (CAGR 0,5%), savukārt nākošais lielākais pieaugums tiek prognozēts izejošo kravu apjomiem uz PAZ III ar ikgadējo pieaugumu 5,0% apmērā jeb pieaugumu no 15,7 tūkst. tonnu 2015.gadā līdz 127 tūkst. tonnu 2050.gadā. Eksporta kravu apjomi uz PAZ IV var sasniegt 97,5 tūkst. tonnu (CAGR 2,6%), bet uz pārējām pasaules valstīm – 111,3 tūkst. tonnu (CAGR 4,5%) 2050.gadā.

Paredzams, ka kravu plūsmas, kas no Latvijas tiek pārvadātas pa Rail Baltica dienvidu virzienā, pieaugs no 3,9 miljoniem tonnu līdz vairāk nekā 6,8 miljoniem tonnu 2040.gadā, sasniedzot teju 8,5 miljonus tonnu 2050.gadā.

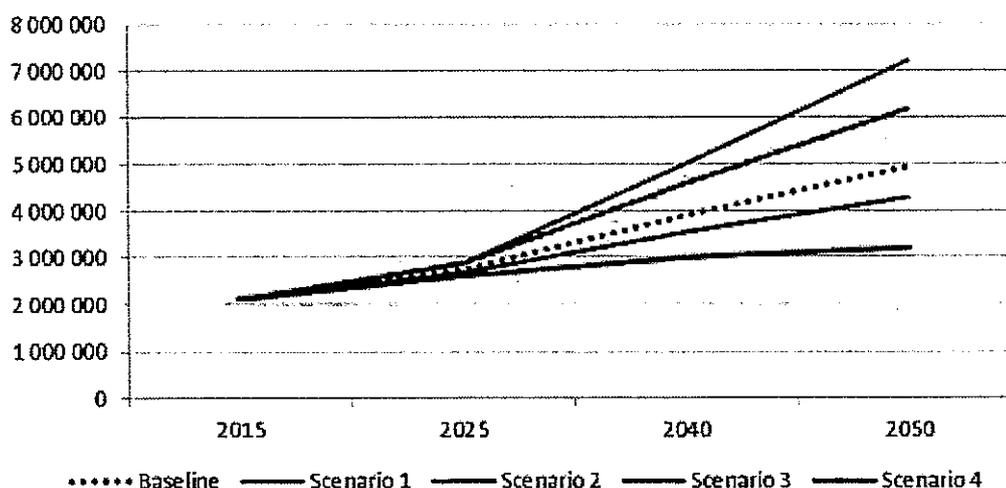
Vienlaikus jānorāda, ka ienākošo kravu apjoms no dienvidu virziena pieaugs no 2,7 miljoniem tonnu 2015.gadā līdz pat 5,5 miljoniem tonnu 2040.gadā un 7,1 miljoniem tonnu 2050.gadā.

Izejošo kravu apjoms ziemeļu virzienā pieaugs no teju 2,1 miliona tonnu 2015.gadā līdz aptuveni 3,9 miljoniem tonnu 2040.gadā un līdz pat 4,9 miljoniem tonnu 2050.gadā.

Savukārt pretējā virzienā ienākošo kravu apjoms no ziemeļu virziena pieaugs no aptuveni 2 miljoniem tonnu 2015.gadā līdz teju 4,2 miljoniem tonnu 2040.gadā un vairāk nekā 5,5 miljoniem tonnu 2050.gadā.

3.5. Pasažieru plūsmas prognozes

Atkarībā no scenārija prognozētās pasažieru plūsmas Rail Baltica līnijā var līdz 2050. gadam sasniegt kopējo apmēru no 3,2 līdz 7,2 miljoniem pasažieru, kas attiecīgi ir pieaugums par vidēji 1,2 % līdz 3,6 % gadā.



85. Attēls. Kopējais pasažieru plūsmas apjoms Rail Baltica dzelzceļa līnijā (Latvijā). 2025. – 2050.g., milj. pasažieru

Pamata scenārijs paredz potenciāli 2,5 % pieaugumu gadā, tādējādi 2050. gadā sasniedzot kopskaitā 4,9 miljonus pasažieru plūsmu. Savukārt 4.scenārijs, kas ir vispesimistiskākais, paredz, ka pasažieru plūsma Rail Baltica dzelzceļa līnijā līdz 2050.gadam varētu sasniegt 3,2 miljonus pasažieru jeb pieaugtu vidēji par 1,2 % gadā.

2.scenārijs uzrāda otru vislielāko pieaugumu, un tā prognozētais pasažieru apjoms var sasniegt teju 6,2 miljonus pasažieru, pieaugot vidēji par 3,1 % gadā. 3.scenārijā kopējais pasažieru skaits varētu sasniegt 4,3 miljonus, pieaugot par 2,0 %, savukārt 1.scenārijā, kas ir visoptimistiskākais scenārijs, tas pieaugtu par 3,6 %, sasniedzot 7,2 miljonus pasažieru.

Lielāko pasažieru apjomu rada tiešie pasažieri, kas brauc no/uz Rīgu un starptautiskās lidostas „Rīga”. Plānots, ka no kopējā pasažieru apjoma, kuru galamērķis ir Rīga (ienākošā plūsma), aptuveni 29% ir saistīti ar lidostu un 71% – ar pilsētu. No kopējā pasažieru apjoma, kas izbrauc no Rīgas (izejošā plūsma), līdz 2050. gadam aptuveni 15 % būs saistīti ar lidostu, savukārt 85% – ar pilsētu. Šis īpatsvara rādītājs ir teju nemainīgs visos scenārijos. Domājams, ka tranzīta pasažieri, kas ceļo cauri Latvijai, spēlē nebūtisku lomu kopējā īpatsvarā.

34. Tabula. Prognozētās pasažieru plūsmas Rail Baltica līnijā sadalījumā pa scenārijiem un virzieniem, miljoni cilvēku, 2015. – 2050.g

Scenārijs/Virziens	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Pamata scenārijs	2,12	2,41	2,73	3,06	3,44	3,89	4,39	4,94
Ienākošā D	0,55	0,61	0,68	0,73	0,80	0,88	0,97	1,08
Ienākošā Z	0,31	0,35	0,39	0,43	0,46	0,49	0,52	0,56
Izejošā Z	0,38	0,42	0,47	0,50	0,54	0,58	0,62	0,66
Izejošā D	0,73	0,86	0,98	1,13	1,32	1,54	1,76	2,01
Tranzīts D-Z	0,06	0,07	0,08	0,08	0,09	0,10	0,10	0,11
Tranzīts Z-D	0,08	0,11	0,14	0,18	0,24	0,32	0,40	0,52
Scenārijs 1	2,12	2,43	2,87	3,38	4,07	4,99	6,00	7,21
Ienākošā D	0,55	0,61	0,71	0,81	0,91	1,05	1,19	1,35
Ienākošā Z	0,31	0,35	0,42	0,47	0,54	0,62	0,71	0,81
Izejošā Z	0,38	0,42	0,49	0,55	0,63	0,72	0,82	0,94
Izejošā D	0,73	0,87	1,03	1,26	1,59	2,06	2,55	3,17
Tranzīts D-Z	0,06	0,07	0,08	0,09	0,10	0,12	0,14	0,16
Tranzīts Z-D	0,08	0,11	0,14	0,20	0,28	0,42	0,57	0,78
Scenārijs 2	2,12	2,45	2,87	3,34	3,90	4,59	5,33	6,18
Ienākošā D	0,55	0,62	0,71	0,80	0,88	0,97	1,07	1,18
Ienākošā Z	0,31	0,36	0,42	0,47	0,52	0,58	0,64	0,71
Izejošā Z	0,38	0,42	0,49	0,55	0,61	0,67	0,74	0,82
Izejošā D	0,73	0,87	1,03	1,24	1,52	1,87	2,23	2,67
Tranzīts D-Z	0,06	0,07	0,08	0,09	0,10	0,11	0,13	0,14
Tranzīts Z-D	0,08	0,11	0,14	0,19	0,27	0,38	0,50	0,67
Scenārijs 3	2,12	2,40	2,67	2,92	3,21	3,54	3,89	4,27
Ienākošā D	0,55	0,60	0,66	0,69	0,73	0,76	0,80	0,84
Ienākošā Z	0,31	0,35	0,38	0,41	0,43	0,45	0,48	0,50
Izejošā Z	0,38	0,42	0,46	0,48	0,51	0,54	0,57	0,60
Izejošā D	0,73	0,85	0,97	1,09	1,24	1,41	1,58	1,78
Tranzīts D-Z	0,06	0,07	0,07	0,08	0,09	0,09	0,10	0,10

Scenārijs/Virziens	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Tranzīts Z-D	0,08	0,11	0,13	0,17	0,22	0,29	0,37	0,46
Scenārijs 4	2,12	2,38	2,59	2,76	2,89	2,99	3,09	3,20
Ienākošā D	0,55	0,60	0,64	0,65	0,66	0,65	0,65	0,64
Ienākošā Z	0,31	0,35	0,37	0,38	0,39	0,39	0,39	0,39
Izejošā Z	0,38	0,41	0,44	0,46	0,46	0,46	0,47	0,47
Izejošā D	0,73	0,85	0,94	1,03	1,10	1,16	1,22	1,28
Tranzīts D-Z	0,06	0,07	0,07	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08
Tranzīts Z-D	0,08	0,11	0,13	0,16	0,20	0,24	0,29	0,34

Kopumā tiek prognozēts, ka visas pasažieru plūsmas no/uz un caur Latviju (tranzīts) var sasniegt no 25,1 miliona (4. scenārijs) līdz 54,9 miljoniem (1. scenārijs) pasažieru. Pasažieru īpatsvars, kas izmantotu Rail Baltica dzelzceļa līniju, reģionā varētu būt robežās no 11,1 % līdz 13,1 % atkarībā no scenārija un braukšanas virziena, kas atainots nākošajā tabulā.

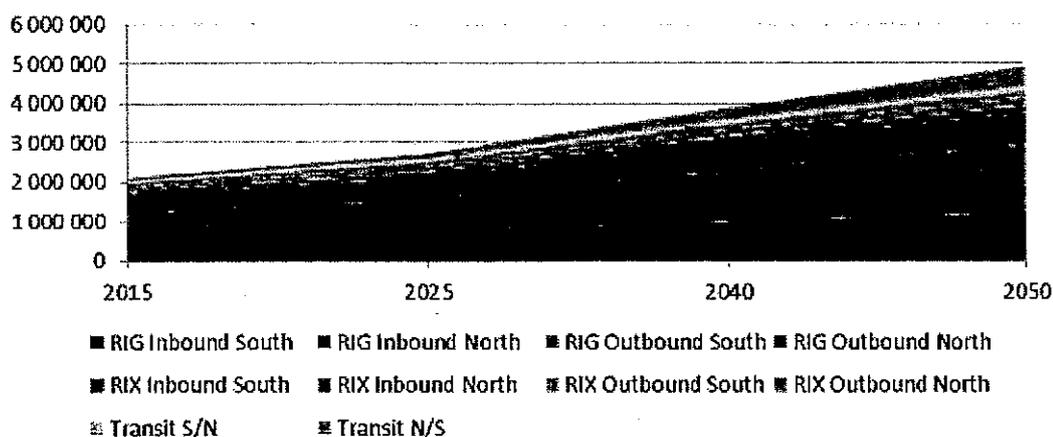
35. Tabula. Prognozētās pasažieru plūsmas daļas īpatsvars Rail Baltica līnijā salīdzinājumā ar kopējo attiecīgajā scenārijā un virzienā, miljoni cilvēku, 2015. – 2050.

Scenārijs/Virziens	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Pamata scenārijs	12,7%	12,6%	12,5%	12,4%	12,2%	11,9%	11,5%	11,1%
Ienākošā D	8,6%	8,4%	8,1%	7,8%	7,3%	6,6%	6,0%	5,4%
Ienākošā Z	17,6%	17,0%	16,5%	16,1%	15,8%	15,5%	15,3%	15,0%
Izejošā Z	20,0%	19,2%	18,3%	17,6%	17,0%	16,5%	16,0%	15,5%
Izejošā D	12,5%	12,7%	13,0%	13,3%	13,7%	14,0%	14,4%	14,7%
Tranzīts D-Z	17,1%	16,5%	15,8%	15,3%	14,9%	14,5%	14,1%	13,8%
Tranzīts Z-D	20,1%	21,5%	22,5%	23,3%	24,1%	24,9%	25,4%	25,8%
Scenārijs 1	12,7%	12,6%	12,5%	12,6%	12,7%	12,8%	13,0%	13,1%
Ienākošā D	8,6%	8,4%	8,3%	8,1%	7,9%	7,8%	7,6%	7,5%
Ienākošā Z	17,6%	17,0%	16,5%	16,1%	15,8%	15,6%	15,3%	15,1%
Izejošā Z	20,0%	19,2%	18,3%	17,6%	17,0%	16,5%	16,1%	15,7%
Izejošā D	12,5%	12,7%	13,0%	13,3%	13,8%	14,2%	14,5%	14,8%
Tranzīts D-Z	17,1%	16,5%	15,8%	15,3%	14,9%	14,5%	14,2%	13,9%
Tranzīts Z-D	20,1%	21,5%	22,6%	23,6%	24,7%	25,8%	26,3%	26,8%
Scenārijs 2	12,7%	12,6%	12,5%	12,6%	12,7%	12,8%	12,9%	13,1%
Ienākošā D	8,6%	8,4%	8,3%	8,1%	7,9%	7,8%	7,6%	7,5%
Ienākošā Z	17,6%	17,0%	16,5%	16,1%	15,8%	15,5%	15,3%	15,1%
Izejošā Z	20,0%	19,2%	18,3%	17,6%	17,0%	16,5%	16,0%	15,6%
Izejošā D	12,5%	12,7%	13,0%	13,3%	13,7%	14,1%	14,4%	14,8%
Tranzīts D-Z	17,1%	16,5%	15,8%	15,3%	14,9%	14,5%	14,2%	13,9%
Tranzīts Z-D	20,1%	21,5%	22,6%	23,6%	24,6%	25,5%	26,0%	26,5%
Scenārijs 3	12,7%	12,6%	12,5%	12,5%	12,6%	12,7%	12,8%	12,9%
Ienākošā D	8,6%	8,4%	8,3%	8,1%	7,9%	7,8%	7,6%	7,4%
Ienākošā Z	17,6%	17,0%	16,5%	16,1%	15,8%	15,5%	15,3%	15,0%
Izejošā Z	20,0%	19,2%	18,2%	17,6%	17,0%	16,4%	16,0%	15,5%
Izejošā D	12,5%	12,7%	13,0%	13,3%	13,6%	14,0%	14,3%	14,7%

Scenārijs/Virziens	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
Tranzīts D-Z	17,1%	16,5%	15,8%	15,3%	14,9%	14,5%	14,1%	13,8%
Tranzīts Z-D	20,1%	21,5%	22,4%	23,2%	23,9%	24,7%	25,1%	25,5%
Scenārijs 4	12,7%	12,6%	12,5%	12,5%	12,6%	12,6%	12,7%	12,7%
Ienākošā D	8,6%	8,4%	8,3%	8,1%	7,9%	7,8%	7,6%	7,4%
Ienākošā Z	17,6%	17,0%	16,5%	16,1%	15,8%	15,5%	15,2%	15,0%
Izejošā Z	20,0%	19,2%	18,2%	17,6%	16,9%	16,4%	15,9%	15,4%
Izejošā D	12,5%	12,7%	13,0%	13,2%	13,6%	13,9%	14,2%	14,5%
Tranzīts D-Z	17,1%	16,5%	15,8%	15,3%	14,9%	14,5%	14,1%	13,7%
Tranzīts Z-D	20,1%	21,4%	22,3%	23,0%	23,5%	24,0%	24,3%	24,7%

3.5.1. Pamata scenārijs

Šī scenārija ietvaros tiek pieņemts, ka pasažieru plūsmas nākotnē turpināsies atbilstoši līdzšinējām tendencēm un pieaugs, jo tās neietekmēs identificētās tendences un faktori, kā arī Rail Baltica ieviešana. Pamata scenārijā tiek prognozēts, ka kopējamā iespējamā pasažieru plūsma Rail Baltica ietvaros pieaugs no aprēķinātajām 2,1 miljoniem cilvēku 2015. gadā līdz teju 3,9 miljoniem cilvēku 2040. gadā, bet 2050.gadā sasniegs 4,9 miljonus tonnu, kas atbilst CAGR 2,5 % apmērā.



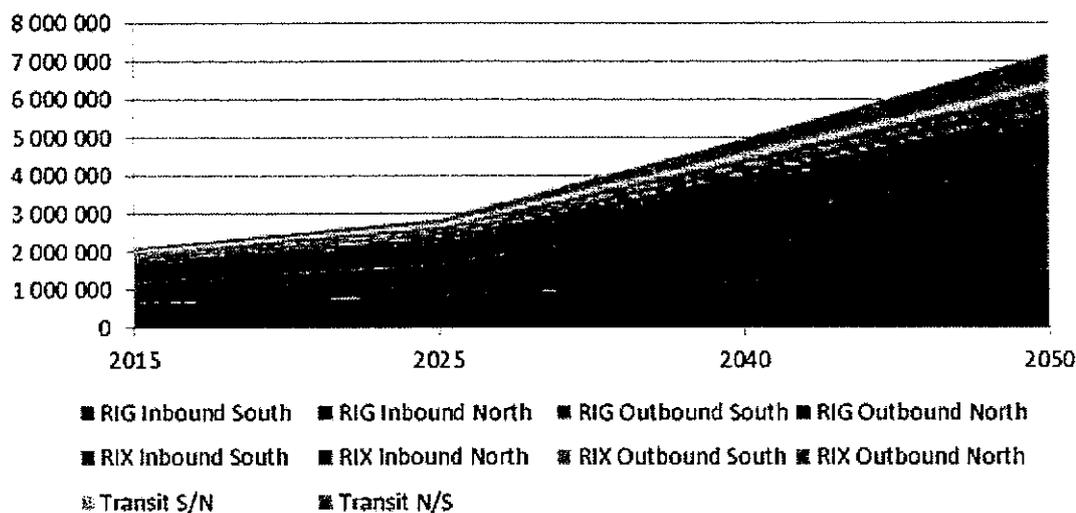
86. Attēls. Kopējais pasažieru skaits sadalījumā pēc virzieniem Rail Baltica dzelzceļa līnijā pamata scenārijā, 2015. - 2050.g.

36. Tabula. Kopējais prognozētais pasažieru daudzums Rail Baltica Z-D virzienos Pamata scenārijā, 2010-2050

Pamata scenārijs	2015	2025	2040	2050	CAGR 2015-2050
	2.115.458	2.732.124	3.894.603	4.940.288	2,5%
RIG Ienākošā D	412.205	502.286	661.841	839.422	2,1%
RIG Ienākošā Z	221.381	269.339	325.766	364.442	1,4%
RIG Izejošā D	591.238	828.181	1.337.886	1.780.388	3,2%
RIG Izejošā Z	295.495	358.376	443.595	505.018	1,5%
RIX Ienākošā D	139.412	173.474	214.447	242.841	1,6%

RIX Ienākošā Z	92.425	123.739	164.277	193.416	2,1%
RIX Izejošā D	134.683	156.462	198.447	232.733	1,6%
RIX Izejošā Z	85.854	106.818	133.720	152.984	1,7%
Tranzīts D-Z	61.055	75.938	97.079	112.804	1,8%
Tranzīts Z-D	81.710	137.512	317.547	516.241	5,4%

3.5.2. Scenārijs 1



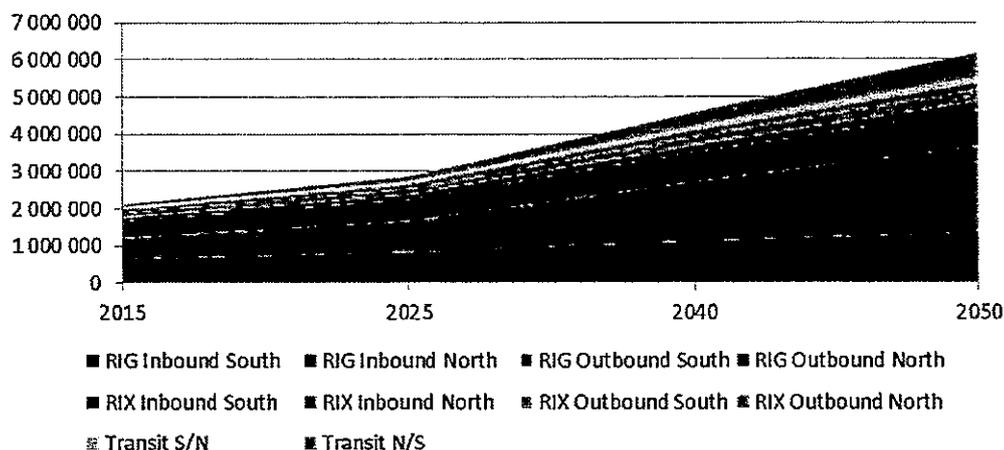
87. Attēls. Kopējā pasažieru plūsma Rail Baltica Latvijas posmā Scenārijā 1, 2025. – 2050.gads

37. Tabula. Kopējais prognozētais pasažieru daudzums Rail Baltica Z-D virzienos 1.scenārijā, 2010-2050

Scenārijs 1	2015	2025	2040	2050	CAGR 2015-2050
	2.115.458	2.868.957	4.986.513	7.208.551	3,6%
RIG Ienākošā D	412.205	527.707	774.163	1.000.058	2,6%
RIG Ienākošā Z	221.381	284.709	414.094	529.890	2,5%
RIG Izejošā D	591.238	866.320	1.785.945	2.792.458	4,5%
RIG Izejošā Z	295.495	376.450	554.101	716.634	2,6%
RIX Ienākošā D	139.412	183.350	272.485	352.412	2,7%
RIX Ienākošā Z	92.425	130.730	208.472	278.998	3,2%
RIX Izejošā D	134.683	163.985	269.189	380.908	3,0%
RIX Izejošā Z	85.854	112.509	168.198	219.103	2,7%
Tranzīts D-Z	61.055	79.645	120.944	159.277	2,8%
Tranzīts Z-D	81.710	143.552	418.921	778.812	6,7%

Scenārijā 1 tiek prognozēts, ka kopējā iespējamā pasažieru plūsma Rail Baltica ietvaros augs no 2,1 miliona pasažieru 2015.gadā līdz gandrīz 5,0 miljoniem pasažieru 2040.gadā un līdz 7,2 miljoniem pasažieru 2050.gadā (CAGR 3,6%).

3.5.3. Scenārijs 2



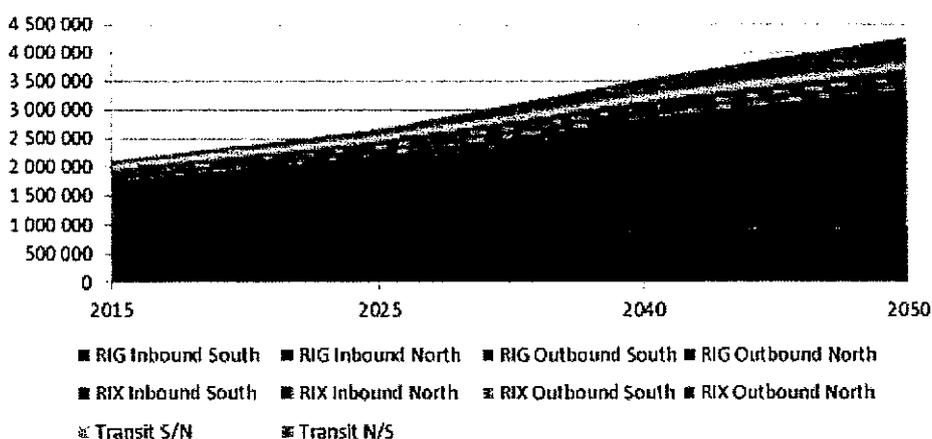
88. Attēls. Kopējā pasažieru plūsma Rail Baltica Latvijas posmā Scenārijā 2, atsevišķi uzrādot pasažieru plūsmu apjomu ziemeļu un dienvidu virzienā, 2025. – 2050.gads

38. Tabula. Kopējais prognozētais pasažieru daudzums Rail Baltica Z-D virzienos 2.scenārijā, 2010-2050

Scenārijs 2	2015	2025	2040	2050	CAGR 2015-2050
	2.115.458	2.868.721	4.587.378	6.181.278	3,1%
RIG Ienākošā D	412.205	527.441	720.412	873.595	2,2%
RIG Ienākošā Z	221.381	284.566	385.311	462.531	2,1%
RIG Izejošā D	591.238	867.049	1.622.026	2.350.075	4,0%
RIG Izejošā Z	295.495	376.011	517.157	629.339	2,2%
RIX Ienākošā D	139.412	183.258	253.571	307.859	2,3%
RIX Ienākošā Z	92.425	130.664	194.064	244.340	2,8%
RIX Izejošā D	134.683	164.130	243.080	314.955	2,5%
RIX Izejošā Z	85.854	112.383	156.770	191.975	2,3%
Tranzīts D-Z	61.055	79.552	112.948	140.142	2,4%
Tranzīts Z-D	81.710	143.667	382.039	666.466	6,2%

Scenārijā 2 tiek prognozēts, ka kopējā iespējamā pasažieru plūsma Rail Baltica ietvaros augs no 2,1 miliona pasažieru 2015.gadā līdz 4,6 miljoniem 2040.gadā un līdz 6,2 miljoniem pasažieru 2050.gadā (CAGR 3,1%).

3.5.4. Scenārijs 3



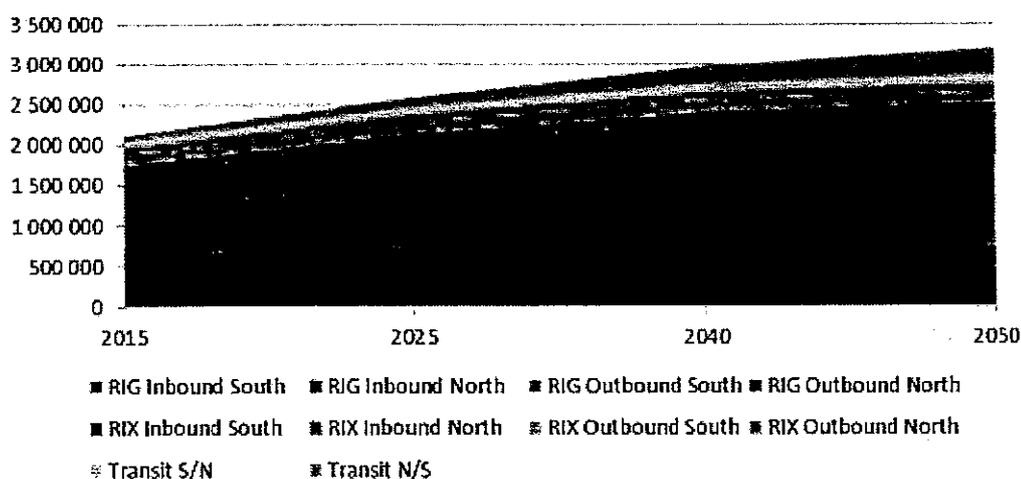
89. Attēls. Kopējā pasažieru plūsma Rail Baltica Latvijas posmā Scenārijā 3, atsevišķi uzrādot pasažieru plūsmu apjomu ziemeļu un dienvidu virzienā, 2025. – 2050.gads

39. Tabula. Kopējais prognozētais pasažieru daudzums Rail Baltica Z-D virzienos 3.scenārijā, 2010-2050

Scenārijs 3	2015	2025	2040	2050	cagr 2015/2050
	2.115.458	2.671.006	3.541.232	4.273.334	2,0%
RIG Ienākošā D	412.205	487.461	563.950	619.590	1,2%
RIG Ienākošā Z	221.381	262.996	301.525	327.497	1,1%
RIG Izejošā D	591.238	812.199	1.224.592	1.572.131	2,8%
RIG Izejošā Z	295.495	350.928	413.280	457.597	1,3%
RIX Ienākošā D	139.412	169.397	198.515	218.332	1,3%
RIX Ienākošā Z	92.425	120.853	152.138	174.167	1,8%
RIX Izejošā D	134.683	153.313	180.754	203.122	1,2%
RIX Izejošā Z	85.854	104.473	124.256	138.166	1,4%
Tranzīts D-Z	61.055	74.409	90.531	102.353	1,5%
Tranzīts Z-D	81.710	134.978	291.691	460.379	5,1%

Scenārijā 3 tiek prognozēts, ka kopējā iespējamā pasažieru plūsma Rail Baltica ietvaros augs no 2,1 miliona pasažieru 2015.gadā līdz 3,5 miljoniem 2040.gadā un līdz 4,3 miljoniem pasažieru 2050.gadā (CAGR 2,0%).

3.5.5. Scenārijs 4



90. Attēls. Kopējā pasažieru plūsma Rail Baltica Latvijas posmā Scenārijā 4, atsevišķi uzrādot pasažieru plūsmu apjomu ziemeļu un dienvidu virzienā, 2025. – 2050.gads

40. Tabula. Kopējais prognozētais pasažieru daudzums Rail Baltica Z-D virzienos 4.scenārijā, 2010-2050

Scenārijs 4	2015	2025	2040	2050	CAGR 2015-2050
	2.115.458	2.593.221	2.988.400	3.201.044	1,2%
RIG Ienākošā D	412.205	471.731	482.975	476.839	0,4%
RIG Ienākošā Z	221.381	254.509	258.176	251.617	0,4%
RIG Izejošā D	591.238	790.766	1.012.516	1.138.240	1,9%
RIG Izejošā Z	295.495	340.928	357.877	357.924	0,5%
RIX Ienākošā D	139.412	163.943	170.018	168.026	0,5%
RIX Ienākošā Z	92.425	116.990	130.405	134.741	1,1%
RIX Izejošā D	134.683	149.092	147.671	141.148	0,1%
RIX Izejošā Z	85.854	101.328	107.098	107.314	0,6%
Tranzīts D-Z	61.055	72.356	78.527	80.371	0,8%
Tranzīts Z-D	81.710	131.578	243.137	344.824	4,2%

Scenārijā 4 tiek prognozēts, ka kopējā iespējamā pasažieru plūsma Rail Baltica ietvaros augs no 2,1 miliona pasažieru 2015.gadā līdz gandrīz 3,0 miljoniem 2040.gadā un līdz 3,2 miljoniem pasažieru 2050.gadā (CAGR 1,2%).

3.5.6. Rail Baltica dzelzceļa transporta īpatsvars (modal share) kopējos pasažieru pārvadājumos

Pretēji citām salīdzinoši maz attīstītām attālām pasaules teritorijām Rail Baltica atrodas tirgū ar augsti attīstītiem autoceļu un jūras kravu pārvadāšanas pakalpojumiem. Tas nozīmē, ka nevar pieprasīt, lai Rail Baltica kā infrastruktūra rada jaunu tirgus pieprasījumu vai jūtami veicina ekonomikas attīstību reģionā. Tādējādi Rail Baltica nonāks sīvā cīņā ar esošajiem transporta veidiem, un tiek pieņemts, ka paies zināms laiks, līdz tirgus plašā mērā pieņems jauno dzelzceļa pakalpojumu piedāvājumu.

41. Tabula. Rail Baltica dzelzceļa un pasažieru transporta īpatsvara izmaiņas starp visiem transporta veidiem dažādos scenārijos, % 2025. – 2050.gadā

Scenārijs	2025		2030		2040		2050	
	Kravu	Pasažieru	Kravu	Pasažieru	Kravu	Pasažieru	Kravu	Pasažieru
Pamata scenārijs	1.69%	12.5%	1.77%	12.4%	1.99%	11.9%	2.19%	11.1%
Scenārijs 1	1.69%	12.5%	1.78%	12.6%	2.02%	12.8%	2.25%	13.1%
Scenārijs 2	1.70%	12.5%	1.79%	12.6%	2.04%	12.8%	2.27%	13.1%
Scenārijs 3	1.69%	12.5%	1.77%	12.5%	1.99%	12.7%	2.19%	12.9%
Scenārijs 4	1.68%	12.5%	1.76%	12.5%	1.94%	12.6%	2.12%	12.7%

3.6. Lidostas shuttle vilciena apkalpes zonas izpēte

3.6.1. Shuttle vilciena pieturvietas

Papildus Rail Baltica pasažieru plūsmas prognozei, tika veikta arī potenciālās pasažieru plūsmas modelēšana dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumam - *shuttle* vilcienam. Šis pakalpojums nodrošinātu ātru un biežu savienojumu starp divām Rail Baltica pieturvietām – Rīgas Centrālo staciju un Starptautisko lidostu “Rīga”, un apkalpotu galvenokārt divu segmentu pasažierus:

- Rīgas un pārējās Latvijas iedzīvotājus un viesus nokļūšanai uz no Starptautiskās lidostas “Rīga”;
- Starptautiskās lidostas “Rīga” teritorijā strādājošos.

Shuttle vilciena pakalpojumam, lai apmierinātu pasažieru vajadzības, un līdz ar to radītu pietiekamu pieprasījumu pēc pakalpojuma:

- Jānodrošina biežs kursēšanas intervāls, nepārsniedzot 15 minūtes; izņēmumi pieļaujami vienīgi agrās rīta un vēlās vakara stundās, ja tajā laikā nav intensīva aviosatiksmes;
- Jābūt integrētam ar citiem sabiedriskā transporta pakalpojumiem, tādējādi nodrošinot pasažierim multimodāla ceļojuma iespēju; integrētība nozīmē gan optimālu pārsēšanās infrastruktūru Rīgas centrālajā stacijā, gan Starptautiskajā lidostā “Rīga”, gan saskaņotus (pilsētas un starppilsētu) sabiedriskā transporta kustības grafikus, t.sk. intervālus, kā arī pēc iespējas vienotus sabiedriskā transporta biļetes risinājumus;
- Jābūt ātram transporta veidam, sasniedzot aptuveni 10 minūšu brauciena laiku, t.i. nodrošinot konkurētspējas priekšrocības ar citiem transporta veidiem (individuālais autotransports, taksometrs, pilsētas sabiedriskais transports); līdz ar to pieturvietu izvietojums plānojams tāds, lai ieguvumi no papildus pasažieru plūsmas atsver zaudējumus no galvenās pasažieru plūsmas zaudēšanas, pieaugoša brauciena laika dēļ.

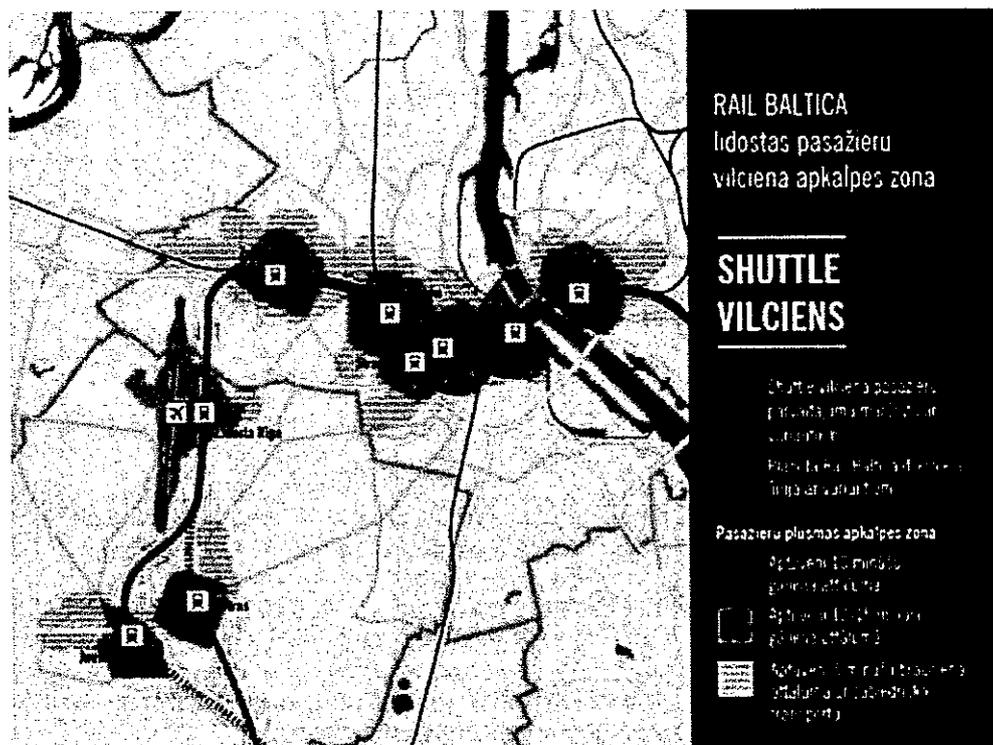
Tāpēc, lai noteiktu vietas, kurās visvairāk nepieciešamas *shuttle* vilciena pieturvietas, tika veikta šo vietu analīze.

Potenciālās pieturvietas tika izvēlētas blīvi apdzīvotu teritoriju tuvumā, līdz ar to ar potenciāli lielu pasažieru potenciālu un vietās, kur tas ir tehniski iespējams. Bez stacijām “Rīga Centrālā” un “Lidosta Rīga” tika aplūktas arī citas iespējamās *shuttle* vilciena pieturvietas:

1. Jauna pieturvieta “LNB” Torņakalna apkaimē netālu no jaunuzbūvētās Latvijas Nacionālās bibliotēkas un topošā LU akadēmiskā centra tiešā tuvumā;

2. Jauna pieturvieta “Stradiņi” vai “Āgenskalns” Āgenskalna un Bierīņu apkaimē P.Stradiņa klīniskās universitātes slimnīcas tuvumā;
3. Jauna pieturvietu “Zasulauks” Zasulauka, Šampētera un Pleskodāles apkaimē;
4. Jauna pieturvietu “Zolitūde RB” Imantas un Zolitūdes apkaimē;
5. Jauna pieturvietu “Jaunmārupe” vai “Vētras” Jaunmārupes apkaimē (potenciāli kā galastacija).

Jāpiezīmē, ka Torņakalnā, esošās stacijas teritorijā nebūs iespējams izveidot shuttle vilciena pieturvietu tehnisku iemeslu dēļ, tāpēc Torņakalns netiek aplūkots šajā ziņojumā kā potenciāls vilciena pieturas punkts.



91. Attēls. Lidostas shuttle vilciena potenciālās pieturvietas izpētei

3.6.2. Pasažieru plūsmas potenciāla analīze

Stacijas / pieturvietas pasažieru plūsmas potenciāla novērtējumam tiek pieņemts, ka vislielākais potenciāls ir piesaistīt tos iedzīvotājus, kuri dzīvo aptuveni 10 - 15 minūšu gājiena un aptuveni 5 minūšu brauciena ar sabiedrisko transportu attālumā no katras iespējamās *shuttle* vilciena stacijas / pieturvietas. Aprēķini tika veikti, pamatojoties uz Pilsnības un migrācijas lietu pārvaldes datiem par apkalpes zonā deklarēto iedzīvotāju skaitu uz 2015.gada sākumu.

42. Tabula. Rail Baltica dzelzceļa un pasažieru transporta īpatsvara izmaiņas starp visiem transporta veidiem dažādos scenārijos, % 2025. – 2050.gadā¹³³

Nr. p.k.	Shuttle vilciena pieturvietā	Iedzīvotāju skaits apkaimē ¹³⁴	Iedzīvotāju skaits 10 min. gājiena attālumā	Iedzīvotāju skaits 15 min. gājiena attālumā	Iedzīvotāju skaits 5 min. brauciena attālumā (ar sabiedrisko transportu)	Kopā pasažieru plūsmas potenciāls, iedzīvotāji
1	Rīga Centrālā	35 274	6 518	13 321	39 407	59 246
2	LNB ¹³⁵	7 401	1 885	989	14 165	17 039
3	Stradiņi ¹³⁶	27 923	3 841	4 058	11 854	19 753
4	Zasulauks	7 358	6 968	13 873	13 145	33 986
5	Zolitūde	19 559	8 096	7 012	-	15 108
6	Imanta-Zolitūde	66 869	3 626	15 756	42 605	61 987
7	Imanta	47 310	3 771	7 310	-	11 081
8	Lidosta Rīga	-	-	6	343	349
9	Jaunmārupe	2 880	-	127	2 507	2 634

Rīgas pilsētas centrs ir starptautiska līmeņa metropole – darījumu un pakalpojumu centrs, kur dzīvo un uzturas liels skaits potenciālo *shuttle* vilciena pasažieru. Novērtēts, ka Rīgas Centrālo staciju no deklarētās dzīves vietas var ērti sasniegt (īpaši – ar sabiedrisko transportu) aptuveni 59 tūkst. iedzīvotāji, kas ir vairāk, nekā Centra apkaimē dzīvojošie.

Savukārt Rīgas lidostas apkārtējā teritorijā atrodas industriālie un biznesa uzņēmumi, un tā pēc būtības nav piemērota pastāvīgai dzīvojamai funkcijai. Arī Rīgas lidostas tuvāk izvietotajos dzīvojamajos rajonos Jaunmārupe un Vētrasciems ir salīdzinoši mazs iedzīvotāju skaits, kam būtu ērti sasniedzama iespējamā jaunā *shuttle* vilciena pieturvietā “Jaunmārupe” vai “Vētras”.

Visvairāk iedzīvotāju dzīvo Imantas un Zolitūdes apkaimēs - kopā 66,9 tūkst. personas, kuras potenciāli varētu izmantot Rail Baltica dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus, lai nokļūtu uz lidostu vai Rīgas centrā. No tiem pieturvietā Imanta-Zolitūde ērti sasniedzama ir 93% iedzīvotāju.

No pasažieru plūsmas perspektīvas, un ņemot vērā, ka *shuttle* vilciena uzdevums ir apkalpot Starptautisko lidostu “Rīga”, un ka pilsētas pasažieru plūsmas apkalpošana būtu tikai papildfunkcija, lietderīgi izvietot pieturas punktus Imantā-Zolitūdē un Zasulaukā.

3.6.3. Sabiedriskā transporta pieejamība

Visas analizē aplūkotās *shuttle* vilciena pieturvietas iekļaujas jau pastāvošā sabiedriskā transporta sistēmā, kas nodrošina Rail Baltica dzelzceļa pasažieru vilciena apkalpes zonu sasniedzamību no dažādām vietām Rīgā un Pierīgā.

Rīgas Centrālā dzelzceļa stacija ir galvenais sabiedriskā transporta mezgls pilsētā, no kuras tiešā tuvumā izvietotajām sabiedriskā transporta pieturām „Centrālā stacija” un „Stacijas

¹³³ Autoru aprēķini, balstoties uz PMLP datiem, 2015

¹³⁴ Publiski pieejami statistikas dati http://www.apkaimes.lv/stat/iedzivotaju_skaits/2014/

¹³⁵ Latvijas Nacionālā bibliotēka/ Torņakalna apkaime

¹³⁶ Āgenskalna apkaime

laukums” katru dienu atiet un pienāk liels skaits dažāda veida sabiedriskie transportlīdzekļi, pavisam kopā sniedzot pasažieru pārvadājumu pakalpojumus 59 pilsētas un piepilsētas maršrutos. Netālu no Rīgas Centrālās stacijas atrodas Rīgas autoosta, kura 2014.gadā dienā vidēji apkalpoja 420 reišus, no tiem 350 iekšzemes un 70 starptautiskis reišus¹³⁷.

50% no visiem Rīgas sabiedriskā transporta maršrutiem apkalpo zonu vienas pieturas attālumā no stacijas “Rīga Centrālā”. Sabiedriskā transporta maršrutu virzieni aptver lielāko daļu Rīgas dzīvojamo mikrorajonu un sasniedz arī vairākas apdzīvotas vietas ārpus pilsētas robežām. Sabiedriskais transports stacijas “Rīga Centrālā” tuvumā parastās darba dienas laikā izpilda 3583 reišus un veido labu savienojamību ar citām Rīgas pilsētas daļām.

Pie starptautiskās lidostas Rīga (RIX) ir tikai viena sabiedriskā transporta pieturvietu. Autobusi, kas savieno pilsētas centru ar lidostu kursē 22.maršrutā un parastā darba dienā šeit izpilda 86 reišus, t.sk. sasniedzot 6 reišus noslogotākajā stundā, t.i. ar aptuveni 10 minūšu intervālu. Papildus 22.maršruta autobusam lidostu apkalpo divi mikroautobusu maršruti, kā arī vairāki *shuttle* autobusu maršruti un taksometri.

Zolitūdes-Imantas stacijas apkalpes zonā ir salīdzinoši bieža sabiedriskā transporta kustība. No viena no diviem pieturu pāriem, kas atrodas katrs savā pašreizējās dzelzceļa līnijas pusē, ar sabiedrisko transportu pa 7 dažādiem maršrutiem var aizbraukt uz pilsētas centru vai citām Daugavas kreisā krasta apkaimēm 498 reizes parastā darba dienā.

43. Tabula. Sabiedriskā transporta servisa līmenis

Sabiedriskā transporta servisa līmenis						
Nr. p.k.	Stacija	Pieturvietu skaits (vietas, pāri u.c.)	Tuvākā pieturvietu	Maršrutu skaits	Virzieni	Darba dienās kursē, reiši
1	Rīgas Centrālā	4	100m	70	Visos virzienos	5618
2	LNB ¹³⁸	2	400m	28	Lidosta Rīga, Daugavas kreisā krasta apkārtnē, pilsētas centrs	2069
3	Āgenskalns	2	50m	14	Lidosta Rīga, Daugavas kreisā krasta apkārtnē, pilsētas centrs	939
4	Stradiņi	2	550m	5	Daugavas kreisā krasta apkārtnē, pilsētas centrs	300
5	Zasulauks	1	50m	1	Pilsētas centrs, Ilģuciema apkārtnē	84
6	Zolitūde	6	100m	7	Daugavas kreisā krasta apkārtnē, pilsētas centrs	436
7	Zolitūde-Imanta	2	250m	8	Daugavas kreisā krasta apkārtnē, pilsētas centrs	654
8	Imanta	2	150m	9	Daugavas kreisā krasta apkārtnē, pilsētas centrs	747
9	Lidosta Rīga	1	100m	3	Pilsētas centrs	176
10	Jaunmārupe	1	200m	2	Pilsētas centrs, Jaunmārupes ciems	66
11	Vētras	2	200m	3	Pilsētas centrs, Jaunmārupes ciems	76

¹³⁷ http://www.autoosta.lv/wp-content/uploads/2015/04/2014_gada_parskts.pdf

¹³⁸ Latvijas Nacionālā bibliotēka/ Torņakalna apkaime

Izvērtējot sabiedriskā transporta servisa līmeni potenciālo pieturvietu tuvumā un šī sabiedriskā transporta maršrutu tīklu, potenciālās pieturvietas raksturs kā Pasažieru apmaiņas punktam ir apkopots nākamajā tabulā.

44. Tabula. Potenciālo pieturvietu raksturojums

Nr. p.k.	Shuttle vilciena pieturvieta	Pasažieru apmaiņas punkta raksturojums
1	Rīga Centrālā	Starptautiskas nozīmes multimodāls pasažieru apmaiņas punkts, kurš apkalpo starptautisko, starppilsētu, piepilsētas vilcienu un autobusu satiksmi, kā arī pilsētas autobusu, trolejbusu, mikroautobusu un tramvaju satiksmi
2	LNB ¹³⁹	Reģionālas nozīmes pasažieru apmaiņas punkts, kas nākotnē varētu apkalpot starppilsētu vilcienu un autobusu, kā arī piepilsētas vilcienu un autobusu satiksmi (t.sk. reģionālā autoosta), integrējot to Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā. Pieturvietas attīstību sekmētu esošā 1520mm dzelzceļa tīkla stacijas Torņakalna pasažieru apkalpošanas funkcijas pārceļšana uz Austrumiem, t.i. funkcionāli integrējot vienā pasažieru apmaiņas punktā
3	Stradiņi ¹⁴⁰	Vietējas nozīmes pieturvieta ar nelielu vietējas nozīmes pasažieru apmaiņas punktu, kas apkalpo nacionālas nozīmes objektu - PSKUS
4	Zasulauks	Vietējas nozīmes pasažieru apmaiņas punkts ar potenciālu reģionālas funkcijas pieaugumam, integrējot staciju pilsētas transporta maršrutu tīklā (autobusu maršruti Kalnciema ielas asī, 12.trolejbusa maršruts)
5	Zolitūde	Vietējas nozīmes pieturvieta ar nelielu vietējas nozīmes pasažieru apmaiņas punktu,
6	Imanta-Zolitūde	Reģionālas nozīmes pasažieru apmaiņas punkts, kas nodrošina Rīgas – Tukuma piepilsētas vilcienu, lidostas savienojuma un pilsētas sabiedriskā transporta integrāciju, it īpaši attīstot dzelzceļa līnijas divlīmeņu šķērsojumu asī Annīņmuižas bulvāris – Annīņmuižas iela
7	Imanta	Vietējas nozīmes pieturvieta ar nelielu vietējas nozīmes pasažieru apmaiņas punktu,
8	Lidosta Rīga	Starptautiskas nozīmes multimodāls pasažieru apmaiņas punkts, kurš apkalpo starptautisko aviāciju, kā arī pilsētas autobusu satiksmi un nedaudz starptautisko un starppilsētu autobusu satiksmi. Pēc Rail Baltica izbūves būtiski palielināsies nozīme kā starptautiskam multimodālam pasažieru apmaiņas punktam
9	Jaunmārupe	Vietējas nozīmes pieturvieta ar nelielu vietējas nozīmes pasažieru apmaiņas punktu

No pieturvietu nozīmes kā sabiedriskā transporta pasažieru apmaiņas punktiem shuttle vilciena pieturvietas būtu izvietojamas Imanta-Zolitūde un LNB.

3.6.4. Interesu objekti un nākotnes attīstība

Tika apskatīti nozīmīgākie interešu objekti katras pieturvietas apkārtnē, novērtējot tuvumā izvietotos lielākos uzņēmumus un iestādes, kā arī darbinieku un potenciālo apmeklētāju (viesu) skaitu tajos.

Veicot Rīgas Centrālās stacijas tuvumā esošo objektu analīzi, tika secināts, ka tās apkārtnē ir augsts potenciālo pasažieru skaits, kas ir nodarbināti vai apmeklē dažādas starptautiska, nacionāla, reģionāla un lokāla līmeņa institūcijas, piemēram, tirdzniecības centrus, valsts institūcijas, izglītības iestādes, uzņēmumus u.c. Latvijas Nacionālā bibliotēkas apkārtnē pasažieru potenciālu palielina Nacionālās bibliotēkas un Latvijas Universitātes Akadēmiskā centra izvietojums potenciālās shuttle pieturvietas tuvumā, kā arī uzņēmumu un sporta klubu darbinieku un apmeklētāju skaits. Daudz nozīmīgi interešu objekti izvietoti pieturvietas

¹³⁹ Latvijas Nacionālā bibliotēka/ Torņakalna apkaime

¹⁴⁰ Āgenskalna apkaime

„Stradiņi” tuvumā (Āgenskalna apkaimē), piemēram, izglītības iestādes, ārstniecības iestādes un dažāda profila uzņēmumi. Zolitūdes stacijas apkārtnē pārsvarā ir izvietojušies dzīvojamie rajoni, tāpēc tajā neatrodas liels skaits biznesa vai industriālo objektu. Tajā galvenokārt izvietotas izglītības iestādes un tirdzniecības centri, kurās kopumā nodarbināts salīdzinoši liels darbinieku skaits un novērtēts arī liels potencoālo apmeklētāju skaits, kas ir potenciālais Lidostas *shuttle* vilciena pasažieru avots.

Mārupes novadā un lidostas “Rīga” apkārtnē esošo uzņēmumu darbinieku skaita analīze parāda nozīmīgu nodarbinātības pieaugumu šajā apkārtnē laikā no 2005. līdz 2008.gadam (par gandrīz 50%) un nelielu samazinājumu (par 3%) no 2008. līdz 2014.gadam. Nodarbināto skaits pēdējos gados ir nedaudz samazinājies, jo tika veikta nozīmīga darbinieku skaita samazināšana vienā no lielākajiem uzņēmumiem, kas nodarbina lielu skaitu cilvēkus arī Mārupes un Rīgas lidostas apkārtnē – “Latvijas Pasts”. Komersantu skaita pieaugums bijis līdzīgos tempos – straujāk līdz 2008.gadam, un lēnāk līdz 2014.gadam.

Lidostas “Rīga” zonā nodarbināto skaits pēdējo 10 gadu laikā pieaudzis straujāk, nekā pārējā Mārupes novadā, jo lidostā un tās apkārtnē izvietoti lielāki uzņēmumi, nekā citur Mārupes novada teritorijā.

45. Tabula. Komersantu un nodarbināto skaits Mārupes novadā un Starptautiskās lidosta “Rīga” apkārtnē¹⁴¹

Rādītājs/gads	2005	2008	2014	CAGR ₂₀₀₅₋₂₀₁₄
Nodarbināto skaits Rīgas lidostas apkārtnē, novērtējums	2774	4218	4507	5,5%
Nodarbināto skaits uz 1 milj. pasažieru	1477	1143	936	-4,9%
Nodarbināto skaits Mārupes novadā	12655	17121	16214	2,8%
Komersantu skaits Rīgas Starptautiskajā lidostā	12	18	22	7,0%
Komersantu skaits Mārupes novadā	58	112	115	7,9%

Starptautiskās Lidostas “Rīga” attīstības plāni paredz gaisa un sauszemes infrastruktūras attīstību, vienlaikus paaugstinot pasažieru un kravu pārvadājumu apjomu¹⁴².

Attīstības plāni

Torņkalna apkaimē netālu no jaunās Latvijas Nacionālās bibliotēkas top jauns Latvijas Universitātes akadēmiskais komplekss, kuru plānots pabeigt līdz 2023.gadam¹⁴³. Kompleksa izbūves projektā ietilpst gan jauni akadēmiskie korpusi ar jaunām modernām auditoriju un laboratoriju iekārtām, gan jaunas studentu kopmītnes ar sporta laukumiem virs autostāvvietām, gan studentu parks ar neformālām sportošanas iespējām. Atbilstoši plānoto 3000 studentu, zinātnieku un mācībspēku skaitam paredzētas vismaz 100-1000 jaunas autostāvvietas, kuras tiks izvietotas ārpus gājēju zonas akadēmiskā kompleksa centrālajā daļā. Pie centrālā laukuma paredzēta sabiedriskā transporta pieturvieta Jelgavas ielā un Vienības gatves stūrī – aptuveni 5 minūšu gājiena attālumā no iespējamās *shuttle* vilciena pieturvietas “LNB”.

¹⁴¹ Lursoft, Riga Airport, 2015

¹⁴² Starptautiskās lidostas „Rīga” attīstības plāns http://www.riga-airport.com/uploads/files/Par%20lidostu/Lidostas_attistibas_plana_kopsavilkums.pdf

¹⁴³ LU akadēmiskais komplekss Torņakalnā, Rīgā/ Ģenplāna un arhitektūras izstrādes vadlīnijas/ 2015.g.

Izvērtējot potenciālās pasažieru plūsmas un mobilitātes pieejamību, Rail Baltica plānotās dzelzceļa stacijas „Lidosta Rīga” savienojumam ar staciju „Rīga Centrālā” piemērotākais ir shuttle vilciena pakalpojums ar pieturvietu „Zolitūde RB”. Perspektīvā no sabiedriskā transporta integritātes viedokļa būtu apsverama arī shuttle vilciena pieturvietu „LNB” un, ja tehniski iespējams, arī „Zasulauks” izveide.

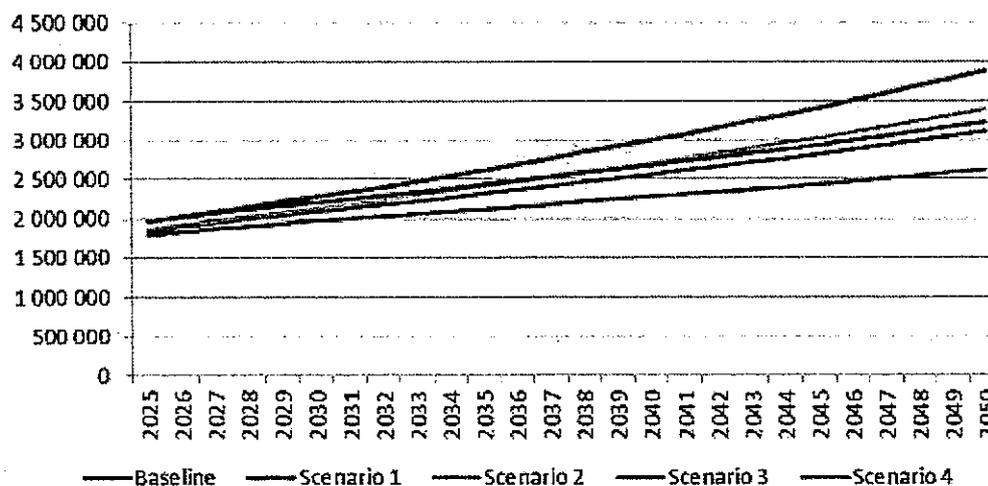
3.7. Lidostas savienojuma plūsmas prognozes

Šī pētījuma ietvaros tika izstrādāts arī potenciālā shuttle vilciena uz/no lidostas potenciāls un prognozētais potenciālais pasažieru apjoms, ievērojot identiskus scenāriju pieņēmumus kā Rail Baltica starptautiskajiem pasažieriem. Katram scenārijam tika izvērtēti divi varianti, kas aprakstīti zemāk.

3.7.1. Variants 1 – Lidostas shuttle vilciens

1.variants paredz savienojuma izveidi starp Rail Baltica centrālo staciju Rīgā, staciju Zolitūdē un lidostu. Potenciālie pasažieri, kas varētu izmantot šī savienojuma pakalpojumu nākotnē, varētu būt tiešie lidostas pasažieri, kā arī neliela daļa viņu tuvinieku un draugu, tranzīta pasažieri, kuri varētu ierasties no Tallinas un/vai Kauņas/ Viļņas ar vilcienu vai citiem sabiedriskā transportlīdzekļiem un lidotu no Rīgas uz izvēlētajiem galamērķiem, kā arī cilvēki, kuri strādā lidostas teritorijā. Turklāt sagaidāms arī pasažieru pieaugums no Zolitūdes, Jūrmalas un Tukuma stacijā „Zolitūde”, jo šajā vietā pietur arī vietējie vilcieni, tādējādi pārveidojot šo staciju par reģionālas nozīmes pasažieru apmaiņas punktu.

Potenciālais pasažieru skaits 1.variantā ir robežās no 920 tūkst. līdz pat 2,68 miljoniem atkarībā no scenārija 2025.gadā, kad plānota Rail Baltica atklāšana. Ar kopējo CAGR no 0,2% līdz 0,5% paredzams, ka pasažieru skaits līdz 2050.gadam pieaugs no 961 tūkst. līdz 2,9 miljoniem pasažieru.



92. Attēls. Kopējais potenciālais pasažieru skaits starptautiskās lidostas „Rīga” shuttle pakalpojumam 1.variantā, 4 scenāriji + pamata scenārijs, pasažieru skaits, 2025. – 2050.g.

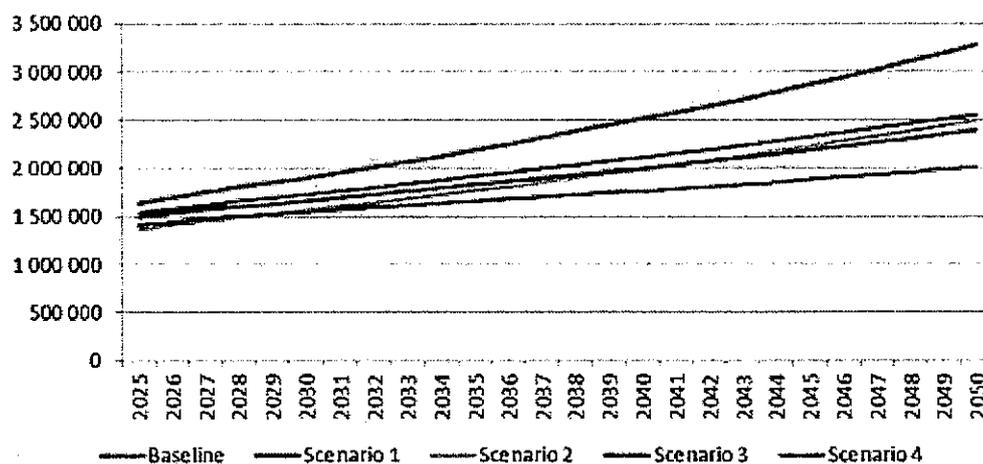
Potenciāli lielākais pieaugums paredzēts 1.scenārija gadījumā, kurā pasažieru skaits 2050.gadā var sasniegt 2,94 miljonus, ar nākamo loelāko pasažieru skaitu 2.scenārija gadījumā – līdz pat 2,42 miljoniem, 3.scenārijā – 1,58 miljoni un 4.scenārijā – 961 tūkst.

pasažieru. Pamata scenārijs ataino pieaugumu no potenciāli 1,8 miljoniem pasažieru 2025.gadā līdz 1,9 miljoniem 2050.gadā.

3.7.2. Variants 2 – Lidostas ekspresvilciens

2.variants paredz tieša savienojuma izveidi starp Rail Baltica centrālo staciju Rīgā un lidostu. Pasažieri, kas nākotnē izmantotu šo pakalpojumu, varētu būt tiešie lidostas pasažieri, tostarp daļa cilvēku, kuri viņus sagaida/ pavada, kā arī tranzīta pasažieri, kuri uz lidostu Rīgā ierodas no Tallinas un Viļņas ar vilcienu, lai ar lidmašīnu dotos tālāk, kā arī cilvēki, kuri strādā lidostas teritorijā.

Šajā variantā tiek prognozēts, ka atkarībā no scenārija pasažieru skaits pieaugs robežās no 845 tūkst. līdz 2,5 miljoniem 2025.gadā. Kopējais apjoms varētu pieaugt robežās no 884 tūkst. līdz 2,7 miljoniem 2050.gadā (CAGR robežās no 0,2% līdz 0,5%).



93. Attēls. Kopējais potenciālais pasažieru skaits starptautiskās lidostas „Rīga” shuttle pakalpojumam 2.variantā, 4 scenāriji + pamata scenārijs, pasažieru skaits, 2025. – 2050.g.

Tiek prognozēts, ka potenciālais pasažieru skaits pamata scenārijā pieaugs no 1,6 miljoniem 2025.gadā līdz nepilniem 1,8 miljoniem 2050.gadā. Paredzams, ka 1.scenārijā pasažieru skaits pieaugs līdz nedaudz vairāk kā 2,7 miljoniem pasažieru, 2.scenārijā – līdz 2,7 miljoniem, 3.scenārijā – līdz 1,5 miljoniem un 4.scenārijā – līdz 884 tūkst. Pasažieru.

3.8. Darbības modelis

3.8.1. Rail Baltica pakalpojumi

Lai maksimizētu ieguvumus no jaunās infrastruktūras un panāktu lietotāju pārvirzīšanos no citiem transporta veidiem, Rail Baltica prognozētā darbība tiek vērsta uz pārvadājumu viengabalainību (no angļu val. „seamless”) no pasažiera vai kravu pārvadātāja skatupunkta. Tas nozīmētu tehnoloģisko, mārketinga un finanšu procesu organizāciju tādā veidā, ka Rail Baltica infrastruktūru tās lietotāji uztver kā vienotu objektu visās trijās Baltijas valstīs:

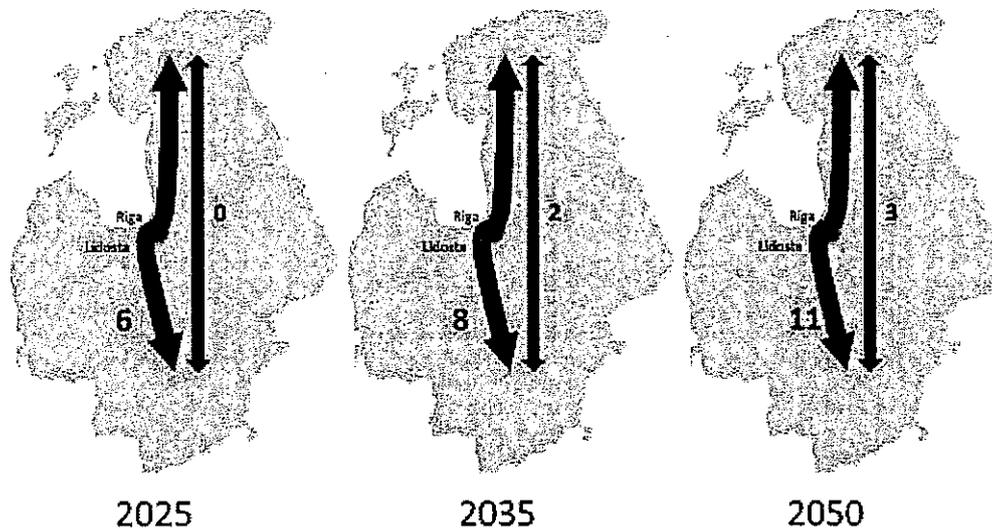
- Tehnoloģiskie procesi
 - Infrastruktūra tehniski ir salāgota un standartizēta tā, ka visi ritošā sastāva modeļi, ja tehnoloģiski atbilst vienas valsts prasībām (starp Baltijas valstīm), darbojas arī pārējās divās valstīs, t.sk., nav ierobežojumu ES standartizēta ritošā sastāva izmantošanai,
 - nepastāv infrastruktūras radītu šķēršļu kravu un pasažieru pārvadājumu organizācijas tehnoloģijai bez robežas operācijām,
 - nepastāv administratīvi šķēršļi
 - tiek nodrošināta regulāra saikne starp Salaspils multimodālo termināli un Rīgas esošo kravu pārvadājumu dzelzceļa mezglu, tādējādi nodrošinot pieejamību Rīgas brīvostai,
 - tiek nodrošināta komfortabla saikne (gājēju ceļš) starp lidostas staciju un lidostas termināļa ēku
- Mārketinga procesi
 - infrastruktūra darbojas pēc ES vienotās dzelzceļa telpas principiem – netiek speciāli izveidots pasažieru vai kravu operators, kam būtu jebkāda veida priekšrocības pret pārvadājumu tirgus dalībniekiem citās valstīs, kur ir Eiropas standarta sliežu ceļa platuma tīkls
 - infrastruktūra ir pietiekami elastīga, lai, atbilstoši pieprasījumam, būtu iespēja operatoriem sniegt dažādus papildpakalpojumus, piemēram, aviobiješu reģistrācijas pašapkalpošanās automāti vilciena salonos, bagāžas reģistrēšana vilcienā un nogādāšana no vilciena uz lidmašīnu
- Finanšu procesi
 - infrastruktūras pakalpojumu izmantošanai tiek pielietoti vienoti un tirgus specifiskai atbilstoši tarifkācijas principi
 - operatoriem vienošanās par infrastruktūras izmantošanu un norēķini jāveic tikai vienā centralizētā saskarsmes punktā (nevis katrā valstī atsevišķi)

3.8.2. Rail Baltica satiksmes organizācija

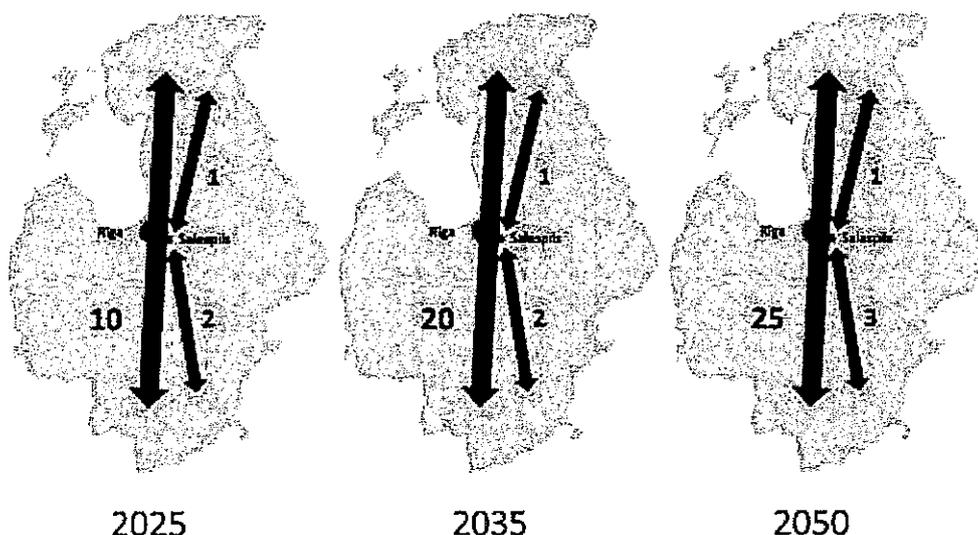
IIA analīzes ietvaros tiek pieņemts, ka Rail Baltica satiksme būtu organizēta, lai maksimāli pielāgotos tirgus pieprasītajai intensitātei:

- saskaņā ar nozares praksi, viens no būtiskākajiem aspektiem satiksmē ir prognozējamība (regularitāte), t.i., konkrētu reisu nodrošināšana pat tad, ja to aizpildījums nav ekonomiski izdevīgs;
- starptautisko kravu un pasažieru pārvadājumu kustības intensitāte tiek palielināta pieaugot pieprasījumam, visos virzienos tiek paredzēta kapacitātes rezerve, ņemot vērā pieprasījuma svārstības dienas un sezonu griezumā;
- lidostas šatla ikdienas pārvadājumu grafiks tiek pielāgots plūsmu svārstībām ar minimālo regularitāti – 2 reisi stundā, kas tiek paaugstināta līdz 3-4 reizēm stundā „pīķa stundu” laikā.

Vilcienu satiksmes intensitāte (reizes diennaktī katrā virzienā) norādītas attēlos zemāk.



94. Attēls. Rail Baltica pasažieru satiksmes kustības intensitāte (reisi diennaktī katrā virzienā)



95. Attēls. Rail Baltica kravu satiksmes kustības intensitāte (reisi dienā katrā virzienā)

Pavadīto laiku ceļā (brauciena ilgums) salīdzinājumā pa transportlīdzekļu veidiem maršrutos Rīga – Tallina, Rīga – Viļņa un Rīga – Kauņa.

46. Tabula. Pavadītais laiks ceļā (brauciena ilgums)

Transportlīdzekļa veids	Maršruts		
	Rīga - Tallina	Rīga - Viļņa	Rīga - Kauņa
Automašīna ¹⁴⁴	3 h 49 min - 4 h 18 min	3 h 20 min - 3 h 51 min	3 h 12 min - 3 h 32 min
Autobuss ¹⁴⁵	4 h 15 min - 4 h 45 min	4 h - 4 h 25 min	3 h 55 min - 5 h 40 min
Vilciens ¹⁴⁶	6 h 20 min - 7h 46 min	-	-
Lidmašīna ¹⁴⁷	50 min	50 min	-
Rail Baltica	1 h 55 min	2 h 11 min	1 h 30 min

Reālo pavadīto laiku ceļā salīdzinājumā pa transportlīdzekļu veidiem maršrutos Rīga – Tallina, Rīga – Viļņa un Rīga – Kauņa. Reālais pavadītais laiks ceļā aprēķināts, pieskaitot brauciena ilgumam pavadīto laiku ceļā nokļūšanai no/ līdz transportlīdzekļa iekāpšanas punktam, kā arī iekļaujot gaidīšanas laiku lidojumiem un netiešajiem savienojumiem ar vilcienu maršrutā Rīga – Tallina.

¹⁴⁴ Pamatojoties uz „Google maps” elektronisko karšu sistēmu.

¹⁴⁵ <http://ecolines.net/lv/>

¹⁴⁶ <http://www.pv.lv/lv/>; <http://elron.ee/en/>

¹⁴⁷ <https://airbaltic.com/lv/index>



Finanšu ministrija

Smilšu iela 1, Rīga, LV-1919, tālr. 67095689, 67095578, fakss 67095503, e-pasts pasts@fm.gov.lv, www.fm.gov.lv

Rīgā

08.03.2017 Nr. 6-2-08/2151
Uz 02.03.2017 Nr. 622.12/1-88-12/17

Saeimai

Atbilde uz deputātu jautājumu par valsts speciālā budžeta ilgtspēju

Finanšu ministrija (turpmāk – FM) atbilstoši kompetencei ir izskatījusi Saeimas deputātu š.g. 2.marta vēstuli Nr. 622.12/1-88-12/17 “Deputātu jautājums par valsts speciālā budžeta ilgtspēju” un informē par tālāk minēto.

Attiecībā uz valsts speciālā budžeta ilgtspēju informējam, ka Labklājības ministrija iesniedz Finanšu ministrijai valsts speciālā budžeta ieņēmumu un izdevumu prognozes vidējam termiņam, līdz ar to jautājums par šo prognožu pamatojumu un sagatavošanu ir Labklājības ministrijas kompetencē. Šobrīd ir grūti novērtēt, kā tas ietekmēs valsts speciālā budžeta ilgtspēju, jo LM vēl nav iesniegusi jaunākās prognozes. Kā jau iepriekšējā vēstulē (FM š.g. 22.februāra vēstule Nr.6-2-08/1700 “Atbilde uz deputātu jautājumu par valsts speciālā budžeta ilgtspēju”) informējām, atbilstoši FM 2017.gada 13.janvāra rīkojuma Nr.16 “Par Latvijas Stabilitātes programmas 2017. - 2020.gadam sagatavošanu” 1.pielikumam “Latvijas Stabilitātes programmas 2017.-2020.gadam sagatavošanas laika grafiks”, FM š.g. 14.februārī nosūtīja LM aktualizētās makroekonomisko rādītāju prognozes 2017.-2020.gadam valsts speciālā budžeta prognožu sagatavošanai, kuras līdz š.g. 14.martam LM ir jāiesniedz FM. Bez tam Finanšu ministrija šobrīd aktīvi strādā pie vidēja termiņa Valsts nodokļu politikas pamatnostādņēm, līdz ar to izmaiņas nodokļu politikā arī var ietekmēt valsts sociālā budžeta prognozes un ilgtspēju, un tas ir jāvērtē kopsakarībās.

Saistībā ar iepriekšējā FM sagatavotajā vēstulē sniegto atbildi, informējam, ka Latvija Novecošanās ziņojuma 2015 (*Ageing Report 2015*) sagatavošanai, no savas puses Eiropas Komisijai (turpmāk – EK) iesniedza informāciju par vairākām izdevumu pozīcijām¹, tai skaitā: *pensiju*,

¹ Eiropas statistikas sistēmā katru gadu tiek apkopoti un publicēti harmonizēti dati par sociālās aizsardzības izdevumiem saskaņā ar Eiropas Kopienas Statistikas biroja (*Eurostat*) izstrādāto ESSPROS (*Eiropas Integrētās sociālās aizsardzības statistikas sistēma*) metodoloģiju. Dati par sociālās aizsardzības izdevumiem atrodami CSP mājaslapā. To apkopošanai tiek izmantoti dažādu valsts institūciju sniegtā informācija.

SANĒMIS
Latvijas Republikas Saeimā
08.03.2017. plkst. 13:55
Nr. 1/76 – 12/17

veselības aprūpes, ilglaicīgās aprūpes, izglītības un bezdarbnieku pabalstu izdevumi. Papildus informējam, ka EK, izstrādājot Novecošanās ziņojumu, sagatavo arī makroekonomikas pieņēmumus par darbaspēku, kopējo faktoru produktivitāti un bezdarba līmeņa prognozēm, kas pēc vienotas metodoloģijas tiek sagatavotas visām dalībvalstīm. Kopumā EK ilgtermiņa budžeta izdevumu prognozes tiek izstrādātas pamatojoties uz pēdējās desmitgades izdevumu rādītājiem, demogrāfiskajām prognozēm EUROPOP2013, ko izstrādā *Eurostat*, un pieņēmumiem par ekonomikas izaugsmi un tās noteicošajiem faktoriem ilgtermiņā.

Vēršam uzmanību, ka 2015.gada Novecošanās ziņojumā iekļautās budžeta izdevumu prognozes un makroekonomiskie pieņēmumi tika izstrādāti 2014.gadā. Šobrīd Eiropas Savienības Padomes Ekonomikas politikas komitejas Sabiedrības novecošanās un valsts finanšu ilgtspējas darba grupas ietvaros norit darbs pie jaunā Novecošanās ziņojuma (2018) izstrādes, kas tiks publicēts 2018.gadā, atspoguļojot jaunākās prognozes un pieņēmumus. Ņemot vērā jaunākās valsts speciālā budžeta ieņēmumu un izdevumu prognozes, tiks sagatavota informācija iesniegšanai EK Novecošanās ziņojuma 2018 (*Ageing Report 2018*) sagatavošanai. Bez tam tiks ņemtas vērā nesenās izmaiņas likumdošanā un pensiju aprēķinā, kas nebija iekļautas iepriekšējā 2015.gada Novecošanās ziņojuma izstrādē.

Papildus informējam, ka valsts sociālās apdrošināšanas iemaksu (turpmāk – VSAI), ieskaitot iemaksas valsts fondēto pensiju shēmā, ieņēmumu prognoze, kā arī citu nodokļu ieņēmumu prognozes, izstrādājot likumprojektu “Par valsts budžetu 2017.gadam” un likumprojektu „Par vidēja termiņa budžeta ietvaru 2017., 2018. un 2019.gadam” tika balstītas uz vairāku makroekonomisko rādītāju kopumu, ekonomikas tendencēm, saglabājot pozitīvus valsts izaugsmes rādītājus.

Jāatzīmē, ka VSAI un citu nodokļu ieņēmumu prognozēšana ir komplicēts pasākums, kas ietver sevī ne tikai makroekonomisko rādītāju tendenču analīzi, bet arī nodokļu maksātāju padziļināto analīzi. Prognozē tiek izmantotas horizontālās un vertikālās analīzes metodes, ieņēmumu pieauguma tempu analīze, nodarbināto kopējo ienākumu pieauguma tempu analīze un nodarbināto skaita, vidējās algas, nodarbināto darba ienākumu struktūras izmaiņu analīze. Tāpat tiek izvērtēts prognozēto ieņēmumu īpatsvars iekšzemes kopproduktā, kas liecina par stabilu, efektīvu un ekonomikas attīstībai atbilstošu nodokļa iekasēšanas pārvaldību.

VSAI ieņēmumu bāzes prognoze 2017.gadam ir izstrādāta 2016.gada jūnijā, ņemot vērā aktualizētās makroekonomisko rādītāju prognozes un to izmaiņas pret Stabilitātes programmas makroekonomisko rādītāju prognozēm, VSAI faktisko ieņēmumu 2016.gada piecos mēnešos pieaugums pret iepriekšējā gada attiecīgo periodu, ieņēmumu plāna izpilde un izmaiņas normatīvajā aktā, kas paredzēja palielināt valsts sociālās apdrošināšanas obligāto iemaksu maksimālo apmēru no 48 600 līdz 52 400 *euro* gadā, kuru fiskālā ietekme uz VSAI ieņēmumiem 2017.gadā ir +2,5 milj. *euro* un turpmākajos gados +5,3 milj. *euro*.

VSAI ieņēmumu bāzes prognoze tika palielināta atbilstoši plānotajām izmaiņām likumdošanā, ēnu ekonomikas apkarošanā un nodokļu administrēšanas uzlabošanas pasākumos, kuru kopējā fiskālā ietekme 2017.gadam ir 10,7 milj. *euro* (skatīt tabulu).

VSAI* ieņēmumu plāns un prognoze, milj. *euro*

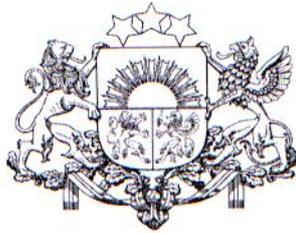
	2017.gada ieņēmumu plāns	2018.gada ieņēmumu prognoze	2019.gada ieņēmumu prognoze
VSAI bāzes prognoze	2 712,4	2 919,9	3 088,7
Pieņemto pasākumu fiskālā ietekme	10,7	8,9	8,9
Kopā	2 723,1	2 928,8	3 097,6

* ieskaitot iemaksas valsts fondēto pensiju shēmā

Attiecībā uz jautājumu par to, kā valsts sociālā budžeta ilgtspēju ietekmēs FM piedāvātā jaunā nodokļu politika, kura paredz vienu procentpunktu no valsts sociālās apdrošināšanas obligātajām iemaksām novirzīt veselības aprūpes finansēšanai, darām zināmu, ka FM pašlaik aktīvi strādā, lai sagatavotu izvērstus un sabalansētus aprēķinus par plānoto nodokļu politikas izmaiņu ietekmi uz valsts kopbudžetu, tai skaitā izskatot risinājumus veselības aprūpes finansējuma nodrošināšanai.

Ministre

D.Reizniece-Ozola



LATVIJAS REPUBLIKAS ĀRLIETU MINISTRIJA

K.Valdemāra iela 3 • Rīga, LV-1395 • Tālrunis: 67 016 201 • Fakss: 67 828 121 • E-pasts: mfa.cha@mfa.gov.lv • www.mfa.gov.lv

Rīgā

2017. gada 8. martā Nr. 67/6363

Uz 02.03.2017. Nr. 622.12/1-89-12/17

**Latvijas Republikas
Saeimas kancelejai**

Par atbildes sniegšanu uz

Saeimas deputātu jautājumiem

Atbilstoši Saeimas Kārtības ruļļa 121. panta otrajai daļai sniedzu atbildes uz Saeimas deputātu jautājumu (Nr. 280/J12) par Latvijas iespējām īstenot ģenētiski modificētu organismu (turpmāk – ĢMO) aprites ierobežošanu savā teritorijā atbilstoši savām nacionālajām interesēm Visaptverošā ekonomikas un tirdzniecības nolīguma starp Kanādu, no vienas puses, un Eiropas Savienību (turpmāk - ES) un tās dalībvalstīm, no otras puses, (turpmāk – CETA) ietvaros.

Atbildes, ciktāl tas skar ĢMO apriti, sagatavotas saziņā ar Zemkopības ministriju – kompetento iestādi Latvijā, kas atbild par politikas plānošanas dokumentu un normatīvo aktu sagatavošanu ĢMO aprites (ierobežota izmantošana, izplatīšana vidē un tirgū), kā arī ģenētiski modificētu kultūraugu līdzāspastāvēšanas jomā.

ĢMO aprites, riska novērtēšanas, marķēšanas, kontroles, izsekojamības, kā arī sabiedrības informēšanas prasības Eiropas Savienībā (turpmāk – ES) ir stingrākās pasaulē. ES ir izstrādāts tiesiskais regulējums, lai nodrošinātu, ka modernās biotehnoloģijas attīstība, tajā skaitā ĢMO, notiek drošos apstākļos. Pirms atļaut ĢMO pārtiku izplatīt ES tirgū atbilstoši ES prasībām, ir jānovērtē ģenētiski modificētas pārtikas risks. Riska novērtējumu veic Eiropas Pārtikas nekaitīguma iestāde (EFSA) – neatkarīga zinātniska organizācija. Pārtikai, kas ražota vai sastāv no ĢMO, vai satur tos, ir jābūt atbilstoši marķētai. Tāpat tiek noteikta kārtība, kas nodrošina ĢMO saturošas pārtikas un lopbarības izsekojamību visos ražošanas un izplatīšanas ķēdes posmos.

ES līmenī ĢMO jautājumus regulē šādi tiesību akti:

- ĢMO atļauju izsniegšanas un uzraudzības noteikumi un ĢMO pārtikas un dzīvnieku barības marķēšanas noteikumi – Regula 2003/1829/EK;
- ĢMO izsekojamība un marķēšana – Regula 2003/830/EK;
- ĢMO apzināta izplatīšanu vidē – Direktīva 2001/18/EK;
- dalībvalstu tiesības ierobežot vai aizliegt ĢMO audzēšanu savā teritorijā – Direktīva 2015/412/ES ar ko groza Direktīvu 2001/18/EK;

SAŅEMTS
Latvijas Republikas Saeimā
08.03.2017. plkst. 13:50
Nr. 1/75-12/17

- ģenētiski modificētu mikroorganismu ierobežotu izmantošanu – Direktīva 2009/41/EK.

Regulas ES dalībvalstīs ir tieši piemērojamas. CETA saskaņotību ar ES tiesību aktiem sarunu gaitā nodrošināja Eiropas Komisija.

Savukārt Latvijā ĢMO jautājumus regulē Ģenētiski modificēto organismu aprites likums un saistošie Ministru kabineta noteikumi. Latvijā papildus ir noteikts, ka ģenētiski modificēta pārtika tirdzniecības vietās ir jānovieto atsevišķi. Attiecībā uz ģenētiski modificētu kultūraugu audzēšanu ES regulējums dod dalībvalstīm tiesības noteikt aizliegumus un ierobežojumus ģenētiski modificētu kultūraugu audzēšanai savā teritorijā. Jau pašreiz Latvijā pašvaldībām ir tiesības ierobežot ģenētiski modificētu kultūraugu audzēšanu savā teritorijā, ko lielākā daļa pašvaldību ir arī izmantojušas. Eiropas Komisija arī apstiprināja Latvijas pieprasījumu no audzēšanas apgabala izslēgt tās teritoriju un aizliegt audzēt vienu ES atļauto ĢM kukurūzu un 7 atļaujas saņemšanas procesā esošās ĢM kukurūzas. CETA nolīgums šo kārtību nemaina.

ES prasības un noteikumi saistībā ar pārtikas nekaitīgumu, produktu drošību, patērētāju aizsardzību, veselības, vides, sociālajiem vai darba standartiem CETA netiek skarti. Visam importam no Kanādas būs bez jebkādiem izņēmumiem jāatbilst visiem noteikumiem un regulējumam, ko piemēro ES ražojumiem.

Attiecībā uz deputātu uzdotajiem jautājumiem, informēju par sekojošo:

Jautājums Nr. 1: CETA ir nodrošināts, ka ES un dalībvalstu nacionālo tiesību aktu normās noteiktie standarti un prasības netiek samazināti. Tas attiecas arī uz jautājumiem, kas skar ĢMO aprites, riska novērtēšanas, marķēšanas, kontroles un izsekojamības noteikumus.

Attiecībā uz ĢMO kultūraugu audzēšanu dalībvalstis saglabā tiesības noteikt aizliegumus un ierobežojumus to audzēšanai savā teritorijā.

CETA neparedz nekādus izņēmumus vai īpašus noteikumus attiecībā uz ĢMO apriti. Jebkuram subjektam, kas vēlas ES dalībvalstīs veikt darbības ar ĢMO, ir jāievēro atbilstošie nacionālie un ES normatīvie akti.

CETA iekļautās ES, dalībvalstu un Kanādas atrunas (izņēmumi) attiecas uz spēkā esošiem un turpmākiem pasākumiem un saistībām ieguldījumu, pārrobežu pakalpojumu sniegšanas, kuģniecības pakalpojumu, finanšu pakalpojumu liberalizācijas jomā (I pielikums un II pielikums). Ar šīm atrunām netiek reglamentēta preču aprite, t.sk. tās neskar ĢMO aprites ES nosacījumus.

Vēršu jūsu uzmanību, ka CETA pamattekstam ir pievienots ES un Kanādas interpretējošais instruments, kas uzsver nolīguma būtību sabiedrībai svarīgākajos jautājumos. Šis dokuments ir juridiski saistošs. Tajā vēlreiz uzsvērts, ka nolīgums nemaina ĢMO aprites nosacījumus ES. ES un Kanādas kopīgajā interpretējošā instrumenta 2. sadaļā ir apstiprināts, ka “CETA saglabā Eiropas Savienības un tās dalībvalstu un Kanādas spēju pieņemt un piemērot pašām savus normatīvos aktus, ar kuriem reglamentē ekonomisko aktivitāti sabiedrības interesēs, lai panāktu leģitīmus publiskās politikas mērķus, tādus kā sargāt un veicināt sabiedrības veselību, sociālos

pakalpojumus, sabiedrisko izglītību, drošību, vidi, sabiedrības morāli, sociālo vai patērētāju tiesību aizsardzību, privātumu un datu aizsardzību, kā arī sargāt un veicināt kultūras daudzveidību.”¹

Pieņemot ES Padomes lēmumu par CETA parakstīšanu un provizorisku piemērošanu, dalībvalstis un Eiropas Komisija Padomes protokolam ir pievienojušas vienpusējas deklarācijas vai paziņojumus.² Tās nav juridiski saistošas un nerada tiesības vai pienākumus. Deklarācijas pamatā izskaidro attiecīgās dalībvalsts pozīciju par CETA noslēgšanas apsvērumiem. Piemēram, Rumānija un Bulgārija paziņojumā uzsver, jautājumu par bezvīzu režīmu ar Kanādu kā priekšnosacījumu līguma ratifikācijai to nacionālajos parlamentos. Vairāku valstu paziņojumos minēta arī to izpratne, ka CETA neietekmēs Eiropas Savienības vai Kanādas tiesību aktus attiecībā uz ĢMO. Savukārt Eiropas Komisija šādā deklarācijā vēlreiz apstiprina, ka CETA neietekmēs ES regulējumu par ĢMO un ka ar CETA netiek paredzētas nekādas izmaiņas ES tiesību aktos attiecībā uz ģenētiski modificētas pārtikas un barības riska novērtēšanu un atļauju piešķiršanu, marķēšanu un izsekojamību un dalībvalstīm saglabājas iespēja ierobežot vai aizliegt ģenētiski modificētu organismu audzēšanu savā teritorijā.³

Līdz ar to, atbildot uz jūsu jautājumā paustajām bažām, vēlos vēlreiz uzsvērt, ka, lai saglabātu šobrīd spēkā esošo stingro regulējumu attiecībā uz ĢMO apriti Latvijā, nebija nepieciešams pievienot kādas papildus specifiskās atrunas. Tiesības saglabāt stingrus ierobežojumus ĢMO aprītei ES kopumā un dalībvalstīs atbilstoši to normatīvajiem aktiem skaidri un nepārprotami nosaka CETA pamatteksts un interpretējošais dokuments.

Jautājumi Nr. 2, 3 4, un 5: Investīciju aizsardzības jautājumi regulēti CETA 8. sadaļā. Investoriem CETA ietvaros nav paredzētas tiesības vērsties pret valsti investīciju šķīrējtiesā par savu interešu ierobežošanu attiecībā uz iespējām izplatīt noteiktus produktus otras līgumslēdzējpusē teritorijā. Tādējādi CETA investīciju strīdu izšķiršanas procedūra nav piemērojama attiecībā uz piekļuvi tirgum vai šādas piekļuves ierobežojumiem. CETA skaidri noteikts, kādos gadījumos investoram ir tiesības vērsties šķīrējtiesā. Tas attiecas tikai uz diskriminējošu attieksmi pret investoru vai tā veiktajām investīcijām, vai gadījumos, kad investīcijas tiek nepamatoti tieši vai netieši atsavinātas (ekspropriētas) (8.18. pants). Nolīgumā skaidri noteikt, ka šķīrējtiesa nepieņem lēmumu par prasībām, kas neietilpst šķīrējtiesas darbības jomā (8.18. panta 5. daļa).

Neskatoties uz to, ka CETA investora – valsts strīdu izšķiršanas procedūra nav piemērojama jautājumiem par preču izplatīšanu tirgū, papildus norādām, ka investīciju

¹ [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:22017X0114\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:22017X0114(01))

² [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:22017X0114\(02\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:22017X0114(02))

³ “Komisija apstiprina, ka ar CETA netiek paredzētas nekādas izmaiņas ES tiesību aktos attiecībā uz ģenētiski modificētas pārtikas un barības riska novērtēšanu un atļauju piešķiršanu, marķēšanu un izsekojamību, kā izklāstīts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1829/2003 par ģenētiski modificētu pārtiku un barību un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1830/2003 (2003. gada 22. septembris), kas attiecas uz ģenētiski modificētu organismu izsekojamību un marķēšanu, kā arī no ģenētiski modificētiem organismiem ražotas pārtikas un lopbarības produktu izsekojamību, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2001/18/EK (2001. gada 12. marts) par ģenētiski modificētu organismu apzinātu izplatīšanu vidē un Padomes Direktīvas 90/220/EEK atcelšanu. Attiecībā uz ģenētiski modificētiem produktiem audzēšanas nolūkiem Direktīvā 2001/18/EK izklāstīto atļauju piešķiršanas procedūru turpina piemērot un dalībvalstīm saglabājas iespēja ierobežot vai aizliegt ģenētiski modificētu organismu (ĢMO) audzēšanu savā teritorijā saskaņā ar noteikumiem, kas paredzēti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2015/412 (2015. gada 11. marts), ar ko groza Direktīvu 2001/18/EK.”

šķīrējtiesā piemērojamā likumdošana ir CETA normas un citas starp pusēm spēkā esošās starptautisko tiesību normas. Šķīrējtiesai nav jurisdikcijas un tiesību lemt par nacionālo tiesību normu pamatotību un spēkā esamību. Jebkāda šķīrējtiesas sniegta Puses tiesību aktu interpretācija minētās Puses tiesām vai iestādēm nav saistoša (8.31. pants).

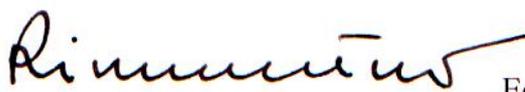
Turklāt CETA nosaka, ka “Puses atkārtoti apstiprina savas tiesības reglamentēt to teritorijās, lai sasniegtu tādus leģitīmus politikas mērķus kā sabiedrības veselības aizsardzība, drošība, vide vai sabiedrības morāle, sociālā vai patērētāju tiesību aizsardzība vai kultūras daudzveidības veicināšana un aizsardzība” (8.9. panta 1. daļa), un ka, “Lielākai noteiktībai – tikai tas, ka Puse, tostarp veicot grozījumus savos tiesību aktos, reglamentē tādā veidā, kas negatīvi ietekmē ieguldījumu vai skar ieguldītāja gaidas, tostarp tā iecerēto peļņu, nav uzskatāms par kāda pienākuma pārkāpumu atbilstoši šai iedaļai.” (8.9. panta 2. daļa).

Nolīgumā arī iekļauti vispārēji izņēmumi, ka nekas neliedz Pusēm pieņemt vai piemērot pasākumus, kas vajadzīgi cilvēku, dzīvnieku dzīvības vai veselības vai augu aizsardzībai. Izņēmumi, citu starpā, attiecas arī uz nolīguma 8. nodaļas “Ieguldījumi” B iedaļu “Ieguldījumu izveide” un C iedaļu “Nediskriminējoša attieksme” (nolīguma 28.3. pants).

Normatīvie akti, kas reglamentē ĢMO apriti ES un Latvijā, norādīti atbildes ievaddaļā.

Nobeigumā vēlos uzsvērt Latvijas un Kanādas politisko un ekonomisko attiecību svarīgumu, kā arī to, ka CETA atbilst Latvijas ekonomiskajām interesēm, un kopumā veicinās Latvijas eksportu uz Kanādu. Latvija atbalstīja CETA parakstīšanu 2016. gada 30. oktobrī, kā ar bija pirmā ES dalībvalsts, kas nolīgumu ratificēja 2017. gada 23. februārī ar pārliecinošu Saeimas deputātu atbalstu. CETA dos papildus iespējas stiprināt mūsu uzņēmumu eksportspēju Kanādas tirgū, galvenokārt pateicoties ievadmitas atcelšanai, birokrātisko šķēršļu mazināšanai, muitas procedūru vienkāršošanai, atšķirīgo standartu un atbilstības novērtēšanas procedūru radīto izmaksu samazināšanai, kā arī citu tirdzniecības barjeru mazināšanai. CETA sniegto priekšrocību un ieguvumu apgūšanai ir svarīga to skaidrošana sabiedrībai, jo īpaši uzņēmējiem. Tāpēc aicinu arī Saeimas deputātus iesaistīties ieguvumu skaidrošanas darbā un ceru, ka manis sniegtās atbildes Jums būs noderīgas šim mērķim.

Ministrs



Edgars Rinkēvičs