

LATVIJAS UNIVERSITĀTE
ĢEOGRĀFIJAS UN ZEMES ZINĀTŅU FAKULTĀTE
ĢEOGRĀFIJAS NODAĻA

Baltijas valstu transporta sistēmu ģeogrāfiskā konkurence
Bakalaura darbs

Autors: Māris Konrāds
Stud.apl.: mk08214
Darba vadītājs: Juris Paiders, doc.

RĪGA 2011

ANOTĀCIJA

Bakalaura darbā „ Baltijas valstu transportu sistēmu ģeogrāfiskā konkurence” pētīta Baltijas valstu transportu sistēmu patreizējais stāvoklis un to attīstība.

Darbs tika veidots balstoties uz zinātnisko literatūru, statistikas datiem par transporta nozari un transporta nozares attīstības dokumentiem.

Darba gaitā tika secināts, ka katram transporta veidam ir savas īpatnības kravu pārvadāšanai, kā arī priekšrocības un trūkumi. Katrai no valstīm ir citādākas priekšrocības pārvadājumu sektorā, ko mēģina izmantot ekonomiskas izaugsmes un labklājības attīstībai. Katra no valstīm attīstības dokumentā izvirza savus mērķus un uzdevumus, ko sasniegt noteiktā laika periodā. Katra valsts cenšas palielināt konkurenci valsts iekšienē starp uzņēmumiem, kā arī starp kaimiņvalstīm.

Atslēgas vārdi: Baltijas valstis, transporta veidi, attīstības dokumenti, konkurence.

ANNOTATION

Bachelor's paper "Geographical competition of Baltic transport system" studied in the Baltic transport system for the current situation and their development.

The work was made on the basis of scientific literature, statistical data on the transport sector and transport sector development documents.

The group concluded that each mode has its own characteristics to carry goods, as well as the advantages and disadvantages. Each of the states is other advantages of the transport sector, which seeks to provide economic growth and welfare development. Each state sets its own instrument of development aim and targets to be achieved over a specified period. Each state seeks to increase competition between enterprises within the state and the neighboring states.

Keywords: Baltic States, modes of transport, development documents, the competition.

SATURA RĀDĪTĀJS

Anotācija.....	2
ANNOTATION.....	3
Satura rādītājs	4
Darbā izmantotie saīsinājumi	6
Ievads.....	7
1. Transporta nozares kompleksa raksturojums	9
2. Baltijas valstu raksturojums	12
2.1. Eiropas reģions	12
2.2. Baltijas jūras reģions	14
2.2.1. Latvija.....	14
2.2.2. Igaunija.....	15
2.2.3. Lietuva.....	16
3. MAĢISTRĀLO TRANSPORTU VEIDU TEHNISKI – EKONOMISKAIS RAKSTUROJUMS	17
3.1. Autotransports	17
3.2. Dzelzceļa transports.....	17
3.3. Jūras transports	19
3.3. Gaisa transports	22
3.4. Cauruļvadu transports.....	23
3.6. Transporta sistēmu priekšrocības un trūkumi.....	24
3.6. <i>tabula</i> Transporta veidu priekšrocības un trūkumi. (Praude, 2003).	24
4. Intermodālie kravu pārvadājumi.....	26
5. transporta sistēma Latvijā un Baltijas valstīs	27
5.1. Autotransports	27
5.2. Dzelzceļa transports.....	29
5.2.1. Latvija.....	29
5.2.2. Igaunija	30
5.2.3. Lietuva.....	31
5.3. Jūras transports	32
5.3.1. Rīga.....	33
5.3.2. Liepāja	34
5.3.3. Ventspils.....	34
5.3.4. Mazās ostas Latvijā	35
5.3.5. Klaipēdas osta, Lietuvā.....	36
5.4. Gaisa transports	38
5.5. Cauruļvadu transports.....	39
6. TRANZĪTS.....	41
7. Latvija - starptautiskos projektos.....	42
7.1. Latvijas un Baltkrievijas ekonomiskās attiecības.....	44
8. Transporta nozares attīstības plāni baltijas valstīs.....	46
8.1. Latvija.....	46
8.2. Igaunija.....	50
8.3. Lietuva.....	51
9. Brīvā tirdzniecība Baltijas valstīs	53
10. Starptautiskās institūcijas	56
10.1. Pasaules Tirdzniecības organizācija	56

10.2. Konkurences padome	56
10.3. Baltijas Ostu organizācija.....	58
11. Materiāli un metodes	59
12. Rezultāti un diskusija	60
Rekomendācijas un ieteikumi.....	73
Secinājumi	74
Izmantotā literatūra un avoti.....	75
Pielikumi.....	77
DOKUMENTĀRĀ LAPA	81

DARBĀ IZMANTOTIE SAĪSINĀJUMI

DTW – Bruto vestspēja (angļu tonnās)

Intermodālie pārvadājumi - Pārvadājumu organizēšanas sistēma, kur izmanto vairākus transporta veidus

GATT (General Agreement on Tariffs and Trade) - Vispārēja vienošanās par tirdzniecību un tarifiem

NATO (North Atlantic Treaty Organization) - Ziemeļatlantijas līguma organizācija

NVS – Neatkarīgo valstu savienība

PTO – Pasaules Tirdzniecības organizācija

Ro - Mo (rolling motorwag) – Tehnoloģija, kad automobili ar puspiekabi uzliek uz dzelzceļa platformas ar samazinātu grīdas augstumu un tiek nodrošināta tā transportēšana.

Stividoru kompānija – uzņēmumi, kas ostās veic ar kravu iekraušanu un izkraušanu

TEU – Divdesmit pēdu ekvivalenta vienība

ULD – Palielināta kravas vienība

IEVADS

Tēma „Baltijas valstu transporta sistēmu ģeogrāfiskā konkurence” tika izvēlēta, jo mani interesē transporta plūsmas un kravu pārvadājumu iespējas reģionālā mērogā. Mūsdienās cilvēki cenšas saņemt kravu pēc iespējas ātrāk un par mazākām izmaksām. Izvēloties pareizo transporta veidu, ir iespējams kvalitatīvi un ātri veikt kravu pārvadājumus no viena punkta līdz patērētājam. Izmantojot intermodālo pārvadājumu funkcijas, ir iespējams sakombinēt vairākus transporta veidus un saskaņojot laikus, līdz ar to var sekmīgāk pārvadāt kravas. Kravu pārvadāšanai izmanto: autotransportu, dzelzceļa transportu, jūras transportu, iekšzemes upju transportu, gaisa transportu un cauruļvadu transportu. Katram no šiem transporta veidiem ir savas priekšrocības un trūkumi. Tie izpaužas kā: kravnesība, kapitālieguldījumi, izmaksas, ekspluatācija, drošība, pieejamība, pārvietošanās ātrums u. tml.

Katrai no Baltijas valstīm ir iespēja kļūt par līderi, tranzīta kravu pārvadājumos no Krievijas, Āzijas un NVS valstīm uz Centrāleiropu un Rietumeiropu. Katrā valstī ir attīstīta transporta infrastruktūra, kas nodrošina kvalitatīvus kravu pārvadājumus kā iekšzemes tā starptautiskā līmenī. Vienojoties par izmaksām un tarifiem, uzņēmumi slēdz starptautiskus līgumus ar ārvalstu uzņēmumiem, par to kravu nogādāšanu attiecīgajā gala punktā.

Latvija jau kopš seniem laikiem ir bijusi saistīta ar jūru, kuģiem un preču tranzītu. Latvijas ostas savu nozīmi gadu gaitā nav zaudējušas, tās joprojām sekmīgi pilda savu pamatuzdevumu – būt par vārtiem starp jūru un sauszemi. Ostas ir loģistikas ķēdes viens no galvenajiem elementiem, tās sekmē ne tikai ostas pilsētas, bet veselu reģionu ekonomisko attīstību, līdz ar to ostu loma gan Latvijā, gan Eiropas Savienībā arvien palielinās.

Darba mērķis: Novērtēt Baltijas valstu ģeogrāfisko konkurenci, kā arī ekonomiskos un politiskos instrumentus, kas tiek izmantoti transporta pakalpojumu palielināšanai.

Darba uzdevumi:

1. Apskatīt tranzīta noslogojumu uz pārējām Eiropas valstīm un starp Baltijas valstīm.
2. Aplūkot un izvērtēt katras valsts atvieglojumus uz sekmīgu transporta sistēmas darbību.
3. Salīdzināt katras valsts ekonomiskos un politiskos pasākumu kompleksus savu uzņēmumu atbalstam.
4. Sagatavot rekomendācijas un ieteikumus Latvijas transporta nozares konkurentsipējas uzlabošanai.

Lai izpildītu darba uzdevumus un sasniegtu darba mērķi, tika apskatīti statistikas dati par katras nozares raksturlielumiem, kā arī transporta nozares attīstības plāni katrā no Baltijas valstīm. Apskatīta zinātniskā literatūra, statistikas dati un literatūras avoti.

Kopējais darba apjoms ir 74 lapaspuses. Darbs sastāv no 12 nodaļām un 16 apakšnodaļām. Darbā atrodas 1 tabula, 11 grafiki un darba pielikuma apjoms ir 4 lapaspuses.

1. TRANSPORTA NOZARES KOMPLEKSA RAKSTUROJUMS

Transporta ģeogrāfija ir pētījums par transporta sistēmām un to telpisko ietekmi. Tā balstās uz mobilitātes un daudznozaru principiem, un ir saistīta ar transporta nozari, nodarbinātības līmeni, kā arī sauszemes un ūdens izmantošanu telpā (Hoyle, 2000). Transporta ģeogrāfija pēta transporta pieprasījumu un tā pieejamību, kas saistīti ar sabiedrības vajadzībām. Veiksmīgākie uzņēmumi šajā nozarē ir pakļauti inovācijai un sava uzņēmuma tālākai paplašināšanai un attīstībai. Šodienas transporta pasauli raksturo transporta veidu pārklāšanās un modernās tehnoloģijas, kas tiek izmantotas transporta nozarē (Hoyle, 2000). Galvenie transporta nozares attīstības objekti: pilsētas transports, tā modeļi un problēmas, starppilsētu transports, beramkravu pārvadājumi, multimodālo kravu pārvadājumi, starptautiskie virszemes pasažieru pārvadājumi un starptautiskais gaisa transports. Transporta attīstību nākotnē ietekmēs ne tikai tehnoloģijas, ekonomika un valsts politika, bet arī vide un enerģija (Hoyle, 2000).

Pārsteidzoši liels skaits tradicionāli telpiskās teorijas ir izstrādātas attiecībā uz transportēšanas izmaksām, vai tirdzniecības jomām, kas sākotnēji bija cieši saistītas ar kravu apmaiņu (Hesse, 2004). Zināmā mērā šie procesi ir atkarīgi no efektīvas informācijas pārsūtīšanas, finansēm un pašas kravas. Tomēr, ar dažiem izņēmumiem, kravu pārvadājumu nozare, šķiet, ir atstāta novārtā mūsdienu pētījumos (Hesse, 2004). Jaunākie sasniegumi ir balstīti uz ģeogrāfisko novietojumu, pārvadājumu virzieniem, loģistiku un kravu sadali. Tā apstrīd tradicionālo perspektīvi, ja pārvadājums ir uzskatāms par atvasinātu pieprasījumu ar domu, ka loģistikas prasības uzsver transportēšanas sastāvdaļu, kā integrētu pieprasījumu. Analizējot loģistikas attīstību, tiek ņemti vērā galvenie rādītāji, kas saistīti ar transporta infrastruktūru, kas ir mezgli, tīklojums, centri, satiksmes plūsmas. (Koi Yu Ng A., 2009).

Trīs svarīgākās infrastruktūras sistēmas ir autotransports, dzelzceļa transports un jūras transports. Baltijas valstīm, kas ir Igaunija, Latvija un Lietuva pēc Padomju Savienības sabrukšanas ir jāveido jauna valdība un jāattīsta ekonomika (Buchhofer, 1995). Tranzīta plūsmai, kas tiek virzīta uz austrumu - rietumu asi, jeb no NVS valstīm uz Rietumeiropu ir vislielākā ekonomiskā nozīme, bet ziemeļu un dienvidu savienojumi, kas ir izveidots kā projekts "Via Baltica" galvenokārt ir tikai politiska nozīme. Inventarizācija liecina, ka dzelzceļu tīkls ir vājākais no trijām infrastruktūras sistēmām, jo lielākās problēmas sagādā dzelzceļa uzbērums sliktais stāvoklis (Cullinane, 1998). Ja neuzlabosies dzelzceļa drošības līmenis, tas iespējams var notikt pārmaiņas, kad no dzelzceļa pārvadājumiem sāk pāriet uz autotransporta pārvadājumiem, kas šķiet nenovēršama. Ņemot vērā šīs tendences, ceļu sakārtošanas attīstība pa tranzīta maršrutiem,

kā arī RO / RO un konteineru iespējas Baltijas jūras ostās ir ar vislielāko prioritāti pašreizējā situācijā (Buchhofer, 1995).

Transports ir dārga nozare, kas ietver infrastruktūru, autotransportu, dzelzceļu, gaisa satiksmi, iekšzemes upju ūdensceļus un jūras transportu, ko pārvalda valsts un privātā sektora uzņēmumi. Lielākā daļa budžeta tiek iztērēti apkopē, remontam un infrastruktūras nodrošināšanai. Privātpersonām un uzņēmumiem izdevumos ietilpst transportlīdzekļa iegāde, apkope, degviela un nodokļu nomaksāšana (Whitelegg, 1993).

Transporta sektorā ir divu veidu politiskās integrācijas. Viena ir vertikālā integrācijas politika, kas attiecas uz integrāciju dažādiem valdības līmeņiem (valsts, reģionāla un vietēja). Otra ir horizontālā politikas integrācija, kas attiecas uz integrāciju starp dažādām politikas kopienām konkrētajā telpiskajā mērogā. Tas nozīmē attiecības starp pašvaldību un citām ieinteresētajām pusēm vai starp departamentiem vienā integrācijā (Docherty, 2003).

Transports ir satiksmes ceļu, transporta līdzekļu, kā arī dažādu būvju un iekārtu, kuras nodrošina to normālu darbību, kopums. Katrs transporta veids sevī ietver trīs pamata komponentes vai sastāvdaļas: ceļus, terminālus un ritošo sastāvu (kustošo sastāvu). Transports ir viena no lielākajām infrastruktūras nozarēm, arī sociālā infrastruktūra. Sfēra, kurā strādā liels daudzums cilvēku un tiek patērēti lieli naudas līdzekļi. Transporta tīkls ir visu satiksmes ceļu kopums, kurš savieno kravu un pasažieru punktus visas valsts vai atsevišķa rajona mērogā. Transporta mezgli ir vieni no svarīgākajiem transporta sistēmas elementiem. Par transporta mezglu sauc transporta objektu kompleksu, kuros apvienojas dažādu transporta veidu ražošanas procesi vienā teritorijā (Birzietis, 2008).

Transports veido ¼ daļu no visa pakalpojumu sektora, galvenokārt no tranzīta un ostu darbības. Kā viena no galvenajām problēmām ir zemie tarifi pasažieru pārvadājumiem, zema dzelzceļa infrastruktūras kvalitāte, kā arī nepieciešamība pārskatīt sabiedriskā transporta subsidēšanas lietderību vietās, kur paralēli ir dzelzceļa un autobusu satiksme (VARAM, 1999).

Transports ir daļa no ekonomiskās darbības, kas saistīta ar cilvēku pieaugošo vajadzību apmierināšanu, izmainot preču un cilvēku atrašanās vietu. Ar transporta palīdzību izejvielas iespējams nogādāt tur, kur tās ir vieglāk pārstrādāt, un gatavo produkciju tur, kur patērētājiem to vieglāk izmantot savām vajadzībām. Transports ir sabiedrības attīstības nepieciešams nosacījums. Moderna specializēta ražošana nav iespējama bez regulāras izejvielu, materiālu, degvielas un kurināmā pievešanas un gatavas produkcijas aizvešanas prom. Mūsdienās transporta sistēmai ir ārkārtīgi liela valstiskā nozīme un milzīga ekonomiskā nozīme, kā jebkuras ražošanas

organiskam posmam un kā materiālai bāzei darbu dalīšanā, uzņēmumu specializācijā un kooperācijā, apmaiņā, tirdzniecībā un integrācijā ar citu valstu tautsaimniecību (Birzietis, 2008).

Valsts transporta sistēma ir organizēts dažādu transporta veidu kopums, kuri saskaņoti strādā pēc vienota plāna veicot pārvadājumus, kas apmierina tautsaimniecības un iedzīvotāju vajadzības pēc pārvadājumiem ar optimālām izmaksām. Kā arī tā ir tehniski, tehnoloģiski un ekonomiski sabalansētu transporta veidu kopums (Birzietis, 2008).

Autotransporta kravu pārvadājumu apjomu pieauguma prognozēšana ir ļoti sarežģīta, jo nevar likt skaitļus un modelēt prognozes, jo tas var nonākt pretrunā ekonomikas motīviem vienotā tirgus un vides kompetencē. Iekšējā tirgus konkurence nav iedomājama bez pieprasījuma pieauguma, apjoma un kvalitātes uzlabošanas. Tika izteiktas deviņas dažādas prognozes RietumVācijas reģionam. Prognozes paredzēja 20 – 25% pieaugumu līdz 2000. gadam, izmantojot dažādus 1985 .gada – 1989. gada perioda bāzes rādītājus. Tika izteiktas divas problēmas saistībā ar šīm prognozēm

- ✓ Nevienā no šiem pieņēmumiem nav skaidra telpiskais pārstrukturēšanas efekta, kas izriet no darbības vienotā tirgū;
- ✓ Visi pieaugumi ir mazāki nekā tas būtu sagaidāms, piemērojot vidējos desmit gadu rādītājus kravu pārvadājumos (Whitelegg, 1993).

2. BALTIJAS VALSTU RAKSTUROJUMS

Baltijas valstu reģionā ir 3 valstis, kurās varētu izveidot labu uzņēmumu, kas apkalpotu visu Eiropu un Krieviju, veicot noteiktu daudzumu kravu pārvadājumu. Ekonomisko izaugsmi spēcīgi ietekmē kravu pārvadājumu un transporta infrastruktūru attīstība (Cullinane, 1998). Baltijas valstīs ir veikta transformācija no plānveida ekonomikas uz tirgus orientāciju (Kovács, 2006). Baltijas valstīs interesi izraisa jauni kontakti ar Eiropas Savienības tirgu un to tranzīta funkcijām saistībā ar Krieviju. Augoši tirdzniecības apjomi un palielināti kravu pārvadājumi tiek prognozēti tuvākajā laikā, šajā reģionā (Kovács, 2006).

Reģionālā nevienlīdzība jaunajās dalībvalstīs, nav piemērojama visām valstīm, vai ir mazāk ietekmējama jau tās valstīm, kas ir iekļautas Eiropas Savienībā. Lielākā daļa jauno valstu ir nelielas pēc platības un iedzīvotāju ziņā un šis fakts ierobežo nevienlīdzīgu salīdzināšanu ar vidējām iekšējām teritoriālajām vienībām. Augsta līmeņa nevienlīdzība starp valstīm, kur ir no 1-3 IKP vērtības uz vienu iedzīvotāju. Šis fakts ir jāpatur prātā domājot par ekonomisko izaugsmi un konvergenci jaunajās dalībvalstīs. Reģionālā un valstu ekonomiskā konverģence vienā skatījumā ir tā pati problēma (Artis, 2006).

2.1. Eiropas reģions

Pie Eiropas reģiona nosacīti pieskaita Rietumeiropas un Austrumeiropas valstis (tostarp Baltijas valstis, Krievijas Eiropas daļu, Ukrainu, Baltkrieviju, Moldovu), kā arī Ziemeļāfrikas, Tuvo un Tālo austrumu teritorijas, kuras savieno ar Vidusjūras ostām sauszemes satiksmes ceļi. Eiropas reģions raksturojās ar blīvu transporta tīklu, kurš sastāv no vairāk nekā simts dzelzceļu virzieniem, no daudziem autoceļiem, no starptautisko upju un kanāla attīstītā tīkla, no jūras ostām un lidostām, kuras koncentrētas viena no otras īsos intervālos (Urbahs, 2003).

Dzelzceļu kravas pārvadājumi Eiropā raksturojās ar lielu nosūtījumu intensitāti un tiek veikti, atšķirībā, piemēram, no amerikāņu sistēmas, ar neliela svāra (Eiropas vilcieni ir 3 līdz 4 reizes vieglāki un ātruma vilcieniem. Tikai pēdējā desmitgadē tiek ieviesta četrasu un sešasu vagonu, platformu un jaudīgo lokomotīvu ekspluatācija. Konteineru pārvadājumi maģistrālajos maršrutos tiek nodrošināti pasažieru transporta režīmā aptuveni 30 virzienos (Urbahs, 2003). Turklāt dažos Eiropas reģiona posmos energoapgādes sistēmu piekares gabarīti, tiltu augstumu un tuneļu izmēri neļauj transportēt konteinerus ar dzelzceļa transportu uz šasijas vai divos līmeņos. Eiropā ir izstrādātas un izmanto skrejošās šosejas Ro – Mo tehnoloģijas (Urbahs, 2003).

Vairākiem Austrumeiropas valstu dzelzceļa tīkliem sliežu platums ir 1520 mm, kas ir nedaudz lielāks par Eiropas vienotā transporta tīkla platumu – 1435 mm. Ar dažādu sliežu platumu atšķiras arī Francijas un Spānijas dzelzceļu tīkli, kur satiksmei tiek izmantots ritošais sastāvs ar vagonu ratiņu regulējamām asīm. Pa transporta koridoriem, atspoles režīmā ar pasažieru ātrumu, kursē transmaģistrālie konteinervilcieni, piegādājot konteineru uz nozīmēto terminālu 24 līdz 28 stundu laikā. To kustība ir saskaņota ar okeāna konteinerkuģu un rolkeru ieeju ostās (Urbahs, 2003). Eiropas dzelzceļu konteineru pārvadājumi ir koncentrēti savienībās: Eiropas ceļu „Intercontainer Interfrigo” (IFC) un Britu ceļu – „Freightliner”. Pašlaik tiek meklēti līdzekļi, lai paaugstinātu Eiropas dzelzceļu konkurētspēju, attiecībā pret autotransportu. ICF veicis struktūras reorganizāciju, tostarp radījis speciālo apakšvienību pārvadājumu organizēšanai Austrumeiropā un NVS valstīs (Urbahs, 2003).

Eiropas termināli ir ne tikai pārvadājumu organizatori visos transporta veidos, ieskaitot cauruļvadu, bet arī frakta politikas uzraugi Kontinentā. Nepārtraukti notiek ostu rekonstrukcija konteinervedējiem ar ietilpību 6000 līdz 7500 TEU apkalpošanai. Tiek ņemts vērā, ka nākotnē konteinerkuģu ietilpības pieaugšana notiks uz platumu palielināšanas rēķina, bet ne iegrimes. Hamburgā jau izmanto dziļumu maksimālo robežu kas ir no 11 līdz 16.5 m pie ieejas osta. Tāpēc Hamburgas termināla operators HHLA ir pasūtījis portālos celtņus , kuri ļauj apstrādāt konteinerkuģus ar konteineru izvietojumu 22 rindās klāja garumā, pie celtņa snieguma 132m (53 m virs ūdens līmeņa pie celtņa augstuma 72 m) (Urbahs, 2003).

Ostu konkurencē par kravām šodien balstās nevis uz reisu garumu salīdzināšanu, bet uz infrastruktūras iespēju salīdzināšanu katram mezglam. Konteineru maršrutu organizēšanai, kas ir pietiekoši grūts uzdevums pasažieru vilcienu intensīvās satiksmes un daudz mazāka kravas vilcienu vidējā tehniskā ātruma dēļ, papildu tiek ievietoti loģistikas sadalīšanas centri, kas atrodas 200 līdz 250 km attālumā no ostu termināliem. Katram ostu terminālam šodien ir savs autoparks un konteineru parks (Urbahs, 2003).

Par valdošo dzelzceļu tehnoloģiju Eiropā kļūst nevis konteineru maršruta garuma palielināšana, bet paralēlo ceļu būvēšana. Ļoti lielu uzmanību pievērš piekrastes kuģošanai, izmantojot upju sistēmas konteineru izvešanai no bāzes ostām (Urbahs, 2003). Termināli tiek būvēti Austrumeiropas teritorijā, piemēram , Latvijā - Ventspilī 2000. gadā tika atklāts „*Noord Natie*” Ventspils termināls. Šī terminālā īpašnieks ir viens no pazīstamākajiem Antverpenes ostas uzņēmumiem, kas sniedz pakalpojumus pasaules lielākajām kuģu līnijām un kravu pārvadātājiem (Urbahs, 2003).

2.2. Baltijas jūras reģions

Transporta attīstību galvenokārt nosaka sociālie – demogrāfiskie un ekonomiskie – rādītāji. Kopumā ņemot, Baltijas jūras reģionā ir vērojama iedzīvotāju skaita samazināšanās. Strauji ir notikusi pārbīde brīvā tirgus virzienā, taču restrukturizācijas process sevī ietvēra arī dažādus riskus. Baltijas reģiona dienvidu daļas valstīs ir notikušas lielākās pārmaiņas un lielākais privātās mobilitātes pieaugums. Sagaidāmais individuālo autotransporta līdzekļu skaita pieauguma temps tuvāko gadu laikā būs 10% gadā. Arī kravu pārvadājumu sektorā sakarā ar pārvadājumu izmaksām notiek lielas izmaiņas. Tirgus ekonomika pieprasa elastīgus transporta pakalpojumus, ko, salīdzinot ar valsts dzelzceļa kompānijām, labākā līmenī var piedāvāt kravas automašīnu privātie operatori. Telpiskās jeb teritoriālās izmaiņas produkcijas un loģistikas centru izvietojumā rada pieprasījumu pēc kravu pārvadājumiem ar autotransportu. Loģistikas attīstības devīze „piegāde tieši laikā” (samazinot kravu krājumus un inventarizāciju skaitu) nozīmē, ka preču vienību skaits samazinās un transporta kustības biežums pieaug. Tā rezultātā uz ceļiem būs vairāk transporta līdzekļu, mazāk tiks izmantots dzelzceļa transports un esošais transporta nodrošinājums, būs mazāk finansu līdzekļu transporta nodrošinājuma atjaunināšanai un pieaugums pēc investīcijām. Ir sagaidāmas ilgākas aizkavēšanās robežšķērsošanas punktos un ostās un vairāk nenoslogotu transporta pārvadājumu. Visi šie apstākļi var radīt nopietnu ietekmi uz vidi (VARAM, 1999).

2.2.1. Latvija

Latvija atrodas pie Baltijas jūras un Rīgas līča starp Igauniju un Lietuvu (Turlajs, 2009). Latvijas sauszemes robežas garums ir 1368 km, no kuriem 449 km – Eiropas Savienības ārējā robeža. Tā robežojas ziemeļos ar Igauniju robežas garums 343 km, dienvidos ar Lietuvu 588 km, austrumos ar Krievijas Federāciju 276 km, un dienvidaustrumos ar Baltkrieviju, kuras robeža ir 141 km. Pāri Baltijas jūrai uz rietumiem atrodas Zviedrijā. Latvijas teritorijas platība ir 64589 km² (Rusmanis, 2010). Latvijas galvaspilsēta ir Rīga, lielākās pilsētas ir Jelgava, Daugavpils, Liepāja, Ventspils un Rēzekne. Galvenās ostas atrodas Rīgā, Ventspilī un Liepājā. Latvijā mīt 2,21 miljoni iedzīvotāju. Valsts pamatiedzīvotāji ir latvieši un lībieši. No 1,6 miljoniem latviešu Latvijā dzīvo apmēram 1,4 miljoni. Sešdesmit procenti Latvijas iedzīvotāju ir latvieši. Reljefs Latvijā ir daudzveidīgs. Latvijā ir četri kultūrvēsturiskie novadi: Kurzeme, Zemgale, Latgale un Vidzeme (Rusmanis, 2010).

Lielākās lidostas ir Rīgas starptautiskā lidosta, Liepas starptautiskā lidosta un Ventspils starptautiskā lidosta. Rīgas ostas teritorija atrodas abos Daugavas krastos, kurā darbojas vairāki uzņēmumi, kas saistīti ar pakalpojumu sniegšanu, kravu pārkraušanu, kravu uzglabāšanu, kuģu remonts un apkope (Hammick, 2003).

Latvijas ekonomikas palielināšanai ir svarīga loma, lai veiksmīgi attīstītos transporta nozare un tiktu noslēgti starptautiskie līgumi ar kaimiņzemēm, jo atrodas izdevīgi ģeogrāfiskā stāvoklī (skat. 1 pielikumu), kas ir kā koridors starp Rietumeiropu un Krieviju (Turlajs, 2009).

2.2.2. Igaunija

Igaunija ir viena no trim Baltijas valstīm, kas atrodas Ziemeļeiropā. Igaunijas galvaspilsēta ir Tallina, kurā dzīvo apmēram 400 000 iedzīvotāji (Hammick, 2003). Lielākās pilsētas ir Tartu un Pērnavā. Valstī, kuras platība ir 45 226 km², dzīvo vairāk nekā 1,3 miljoni iedzīvotāju (Rusmanis, 2010). Pilsētā atrodas industriālais centrs ar noslogotu komerciālo ostu. Jahtas tiek pietauvotas nelielā piestātnē, kas atrodas vienā no administratīvajiem iedalījumiem Pirita. Šī jahtu piestātne atrodas 6 km uz ziemeļaustrumiem no Tallinas centra, kur jahtas netraucē prāmju un kuģu satiksmei (Hammick, 2003).

Igauniju veido tās kontinentālā daļa un Monzunda arhipelāgs Baltijas jūrā. Igaunija atrodas Baltijas ziemeļu daļā pie Baltijas jūras un Somu līča. Tā ir mazāka nekā Latvija un Lietuva (Turlajs, 2009). Salas, kas ir ap 1500 vienību aizņem vairāk nekā 4000 km². Igaunijai ir vienīgā Baltijas valsts, kam pieder jūras salas, apdzīvotas gan ir tikai dažas. Lielākās salas ir Sāremā, Hījumā, Muhu un Vormsi. Rīgas līci atrodas Roņu sala. Igaunijai no visām Baltijas valstīm ir visgarākā krasta līnija – 1240 km; kopā ar salām ir 3794 km (Rusmanis, 2010). Krasta līnija ir stipri izrobota, daudz pussalu un līču. Igaunijas ziemeļrietumu daļā turpinās zemes celšanās, kas ir 3 mm gadā. Igaunijā pamatā ir zems līdzenums, tikai dažas vērā ņemamas augstienes. Igaunija ir viena no līdzenākajām un zemāk virs jūras līmeņa novietotajām Eiropas valstīm. Igaunija austrumos robežojas ar Krieviju, dienvidos ar Latviju. Igaunijai ziemeļos ir jūras robeža ar Somiju, kuras krastus apskalo Somu līcis un rietumos jūras robeža ar Zviedriju, ko šķir Baltijas jūrā (Turlajs, 2009).

2.2.3. Lietuva

Lietuva ir valsts, kas atrodas tuvāk Polijai un Centrāleiropai. Lietuvas galvaspilsēta ir Viļņa. Krasta līnijas garums ir 99 km, un tā ir maz izrobota. Valsts atrodas dienvidaustrumos pie Baltijas jūras, tā robežojas ziemeļos ar Latviju, dienvidaustrumos ar Baltkrieviju, dienvidos ar Poliju un Kaļiņingradas apgabalu dienvidrietumos. Pāri Baltijas jūrai uz rietumiem atrodas Zviedrijā un Dānijā (Turlajs, 2009). Tās galvaspilsēta un lielākā pilsēta ir Viļņa, kur dzīvo 560 190 iedzīvotāji. Lietuvā mīt gandrīz 3,5 miljoni iedzīvotāju, no tiem 83 procenti lietuviešu. Pirms pasaules finanšu krīzes 2007-2010, Lietuva bija viena no visstraujāk augošajām ekonomiskajām valstīm Eiropas Savienībā. (Rusmanis, 2010).

No Kauņas cauri Lietuvai un Latvijai ved autoceļš Kauņa - Pleskava, kura pie Rēzeknes sadalās un aiziet Krievijas virzienā tieši uz Maskavu. Lietuvā ir viena osta, kas atrodas Klaipēdā. Lietuvā ir 3 starptautiskās lidostas, kas atrodas Viļņā, Kauņā un Palangā. Lietuvā ir plašs ceļu tīkls, maģistrāle A1 savieno Viļņu, Kauņu un Klaipēdu. Maģistrāle A2 savieno Viļņu un Panavēžu. Visaktīvākā maģistrāle ir Eiropas maršruta E67 posms, kas savieno Varšavu un Tallinu, kas iet cauri Kauņai un Rīgai (Turlajs, 2009). Lielākie transporta ceļi iet cauri visām Baltijas valstīm, kas savieno Eiropu ar Krieviju, NVS valstīm un Āzijas valstīm. Transporta un loģistikas centri atrodas Tallina, Rīgā, Ventspilī un Klaipēdā. Kompleksās ostas ir Tallina, Rīga, Liepāja un Klaipēda. Naftas ostas >50 % kravu ir Ventspils un Būtiņģe (Turlajs, 2009).

3. MAĢISTRĀLO TRANSPORTU VEIDU TEHNISKI – EKONOMISKAIS RAKSTUROJUMS

3.1. Autotransports

Automobiļu konteineru pārvadājumiem ir tikpat svarīga loma iekšējo kravu satiksmē kā jūras konteineru pārvadājumu transporta saiknēm starp dažādām valstīm un kontinentiem. Organizējot lieltonnāžas konteineru pārvadājumus pa ASV un Eiropas automobiļu ceļiem, joprojām trūkst nepieciešamie transporta līdzekļi. Ievērojami šķēršļi turpmākajā kravas pārvadājumu attīstībā lieltonnāžas konteineros rodas ceļu nekvalitatīvā seguma un nepietiekošā platuma dēļ. Automobiļiem – vilcējiem, kurus izmanto konteineru pārvadājumos, ir lielākas jaudas dzinēji. Lieltonnāžas konteineru transportēšanas puspiekabēm ir jāatbilst ISO standarta konteineru pārvadāšanas noteikumiem (Urbahs, 2003).

Mūsdienu virziens automobiļu transporta ritošā sastāva attīstībā un pilnveidošanā ir automobiļu pašizkrāvēju izveidošana un pielietošana, jo konteineri pārsvarā tiek piegādāti punktos ar nelielu kravas operāciju apjomu. Šajā gadījumā lieltonnāžas konteineru iekraušanu un izkraušanu veic ar celtņu mehānismu palīdzību, kas tiek uzstādīti uz puspiekabes platformas un ar puspiekabes slīpā slīdošā rāmja pneimo vai hidropacēlāja palīdzību, kurš paceļ konteineri pietiekošā augstumā, lai uzstādītu konteineri uz balstiem (Urbahs, 2003).

Efektīvi ir izmantot puspiekabes- konteineravedējus ar zemu rāmja konstrukciju. Pēc nozīmes tos iedala divās grupās: 1) lieltonnāžas konteineru pārvadāšanai, kam ir speciālas ierīces fītingu veidā drošai stiprināšanai; 2) mazas un vidējās tonnāžas konteineru pārvadāšanai, bez speciālām stiprināšanas ierīcēm (Urbahs, 2003).

3.2. Dzelzceļa transports

Dzelzceļa transporta līdzekļi sastāv no lokomotīvēm un motora vai piekabes vagoniem. Pēc patērējamās enerģijas veida, lokomotīves klasificē sekojoši:

1. Elektrolokomotīves (ar elektrisko spēka iekārtu);
2. Dīzeļlokomotīves (ar dīzeļa spēka iekārtu);
3. tvaika lokomotīves (ar tvaika spēka iekārtu);
4. gāzturbīnas lokomotīves (ar gāzturbīnas spēka iekārtu);
5. kombinētās (ar dīzeļelektrisko spēka iekārtu) (Urbahs, 2003).

Pārvadājamo dzelzceļu kravu daudzveidību nosaka kravas vagonu ritošā parka struktūru. Tā sastāv no dažāda tipa vagoniem, kas paredzēti atsevišķu kravu grupu pārvadāšanai. Kravas vagoniem jāatbilst noteiktām ekspluatācijas prasībām: nodrošināt racionālu izmantošanu, pārvadājamo kravu drošību un minimālus transporta izdevumus (Urbahs, 2003).

Pie iekraušanas paņēmiena vagoni var būt atvērti un slēgti. Pie pirmā tipa pieskaita pusvagonus, platformas, speciālos pusvagonus beramkravu pārvadāšanai un transportierus; pie otrā tipa pieskaita parastos slēgtos vagonus, cisternas, izotermiskos un daļu no speciāliem vagoniem (graudu, cementa vedējus utt.) (Urbahs, 2003).

Pēdējos gados viens no virzieniem kā uzlabot kravas vagonu parka struktūru ir tā specializācijas līmeņa paaugstināšana. Pie specializētiem vagoniem pieskaita: speciālos vagonus un pusvagonus beramkravu pārvadāšanai, speciālas cisternas, divlīmeņu platformas un transportierus (Urbahs, 2003).

Vidējas un lieltonnāžas konteinerus pārvadā uz universālām un specializētām platformām, kas aprīkotas ar konteineru papildus stiprināšanas ierīcēm. Daļu vidējas tonnāžas konteineru pārvadā ar standarta vai pārbūvētiem pusvagoniem. Lieltonnāžas konteineru pārvadāšanai galvenokārt izmanto pārbūvētas universālās četrasu dzelzceļa platformas, kura var pārvadāt maksimālo bruto masu 40 tonnas. (Urbahs, 2003).

Konteineru pārvadājumiem ir savi trūkumi:

1. Kopējais konteineru skaits, ko nepieciešams izkraut, iekraut piebraucot vilciena vagonu sastāvam;
2. Lai veiktu operatīvu darbību, termināli ir jāaprīko ar dārgām un masīvām mehanizācijas un automatizācijas iekārtām;
3. Pēc izkraušanas lielie konteineri atrodas dīkstāvē;
4. Braucot atpakaļ daļa no konteineriem netiek izmantoti, tādējādi, palielinot ievērojami tukšo konteineru noskrējienus, kas samazina konteineru ekspluatācijas ilgumu. (Urbahs, 2003).

Ievērojot visus šos trūkumus, ir sākusies transporta līdzekļu pārvadāšanas jauno paņēmieni meklēšana bez pārkraušanas. Šo problēmu atrisināja, izveidojot railtreilerus uz roudtreileru bāzes, bet jau bez virsbūves. Sākot izmantot Eiropas kombinēto tehniku, kas guva nosaukumu „Trailer train” un funkcionē bezvagonu tehnoloģijas robežās, izskatās kā transporta līdzeklis, kas salikts no automobiļa piekabēm, kuras ir uzstādītas un divasu ratiņiem, turklāt katri ratiņi ir savienoti ar divu piekabju galiem. Sastāvā var ieslēgt līdz 50 piekabēm. Tāda sastāva galos uzstāda ratiņus ar buferiem, sakabināšanas un savienošanas iekārtām ar lokomotīves

bremzēšanas maģistrāli. Kustoties pa dzelzceļu, automobiļu riteņi atrodas paceltā stāvoklī. Daudzas ārzemju firmas pēdējos gados aktīvi nodarbojas ar principiāli jaunā kustīgā sastāva izstrādāšanu. Parastās platformas konteineru pārvadāšanai praktiski izņem no apgrozījuma (Urbahs, 2003).

3.3. Jūras transports

Specializētie kuģi lieltonnāžas konteineru pārvadāšanai atšķiras no parastiem kuģiem ar korpusa arhitektūras konstruktīvo risinājumu. Tiem ir speciālas ierīces un iekārtas iekraušanas un izkraušanas darbiem ar augstu ražīgumu (Urbahs, 2003).

Jūras kuģu tipiskākie paņēmieni ir:

„Lo-Lo” (lift-on/ lift-off). Šī tehnoloģija ir raksturīga šūnu tipa konteinervedēju pārkraušanai ar vertikālo iekraušanas metodi. Šajā gadījumā konteinerus ar celtņa vai speciāla pārkrāvēja (krasta vai kuģa) palīdzību iekrauj caur lūku atvērumiem tikai vertikālā virzienā (augšā – lejā).

„Ro-Ro” (Roll-on/ Roll- of). Šī pārkraušanas tehnoloģija rolkeru kuģiem. Tos iekrauj un izkrauj ar terminālo vilcēju, autoiekrāvēju, portālo konteinervedēju utt. palīdzību pēc horizontālas sistēmas.

„Flo-Flo” (Float-on/ Float-off). Pie šīs tehnoloģijas peldošie kravas nesēji nogādā kravu uz kuģa. Konteineru pārvadājumos šo tehnoloģiju ir iespējams izmantot sākotnēji, iekraujot peldošos kravas nesējus – vilcējus.

Pie „Truck-to-Truck” tehnoloģijas krava tiek ar virszemes pārkraušanas tehniku, piemēram, ar dakšveida iekrāvēju, pacelta līdz automašīnas borta līmenim un izvietota kravas telpā. Šis process neattiecas un konteineru pārvadājumiem.

Izmantojot „Lift-and-Roll” tehnoloģiju, krava tiek pacelta ar lifta pacēlājiem līdz atbilstošā klāja līmenim, un pēc tam to pārvieto horizontālā virzienā līdz nozīmētai vietai. Šajā procesā tiek izmantoti vilcēji, lai kravu piegādātu krastā. Konteineru satiksmē šo metodi izmanto diezgan veiksmīgi.

„Wo-Wo” (Walk-on/Walk-off). Šī tehnoloģija attiecas uz dzīvnieku kravu pārvadāšanu. Visa krava pastāvīgi pārvietojas uz borta un no tā. Princips attiecas arī uz pasažieru pārvadājumiem. Uz konteineru pārvadājumiem process neattiecas (Urbahs, 2003).

Pie konteineru pārvadāšanai paredzēto jūras kuģu pamattipiem pieskaita:

Sūnu konteinervedējus;

Rolkerus;

Lihtervedējus;

Kombinētos universālos daudzņēmēju kuģus (Urbahs,2003).

Konteinervedēji

Jauno tehnoloģiju meklējumi, kas saistīti ar intermodāliem pārvadājumiem., noveda pie specializēto konteineru pārvadāšanai projektēto kuģu būvēšanas ar celtna aprīkojumu uz klāja vai bez tā. Konteineravedējs ir kuģis ar vienu klāju un ar lielām, brīvām tilpnēm, kuru izmēri tieši atbilst konteineru gabarītiem. Pārsvārā tie ir šūnu tipa konteineravedēji ar vertikālo iekraušanas metodi (Urbahs, 2003).

No drošas kuģošanas viedokļa, vislielākā problēma konteinerkuģim ir kuģa atbilstošas stabilitātes nodrošināšana pie dažādiem iekraušanas variantiem. Augsts virsūdens borts un klāja kravas esamība paaugstina kuģa smaguma centru un samazina tā metacentrisko augstumu. Tāpēc kuģim ir vajadzīgs pietiekoši liels skaits balastu cisternu, kuru ietilpība svārstās no 20 līdz 40% bruto vestspējas (*DTW*) . Pie tam, uz iziešanu reisā tiek aizpildītas 50 - 70 % balasta cisternu ietilpības, bet pārējais tiek uzpildīts jūrā, proporcionāli patērētajai degvielai (Urbahs, 2003).

Pēc ietilpības konteineravedējus iedala trijās pamatgrupās:

- 1) ar konteineru ietilpību līdz 300 TEU;
- 2) ar konteineru ietilpību 1000 līdz 1500 TEU;
- 3) ar konteineru ietilpību virs 2000 TEU.

Specializētos šūnu konstrukcijas konteinerkuģus savukārt iedala divos veidos: speciāli projektētie vai pārbūvētie sauso un šķidro kravu kuģi (Urbahs, 2003).

Rolkeri

Rolkeri ir speciāli uzbūvēti kuģi ģenerālo ritošo kravu pārvadāšanai. Tie var transportēt konteinerus uz automobiļu šasijas vai uz platformām, iekraujot un izkraujot tos ar terminālo vilcēju palīdzību pēc horizontālas sistēmas. Tie ir universāli pēc kravu veida un apkalpojamām ostām. Rolkeri nodrošina visu veidu *ULD* veidoto ģenerālo kravu pārvadāšanas iespēju, ka arī visu ritošo tehniku un plašu lielgabariņu kravu nomenklatūru. Tas dod kravas un kuģu īpašniekam plašu pārvadāšanas veida izvēli vienai vai otrai kravai, kā arī kravas palielināšanas variantu atkarībā no līdzīgu transporta veidu iespējām. (Urbahs, 2003).

Lihtervedēju pamattipi

Lihtervedēji ir lieltonnāžas jūras kuģi, kas paredzēti ģenerālo kravu pārvadāšanai (tai skaitā konteineru) lihteros. Nosūtīšanas ostā piekrautus peldošos lihterus uzkrauj uz kuģa, bet pienākšanas ostā noņem no kuģa, komplektē no tiem karavānu un velk. Atsevišķos gadījumos lihteri var būt pašgaitas.

Lihtervedēju lūku un tilpņu izmēri atbilst standarta konteineru izmēriem, tāpēc kuģus var ekspluatēt kā konteineravedējus, un arī pārvadāt iepriekš uzstādītos uz lihteriem konteinerus (Urbahs, 2003).

Kombinētie universālie daudzņēmēju kuģi

Konteineru kombinētie kuģi ir paredzēti lieltonnāžas konteineru transportēšanai kopā ar tradicionāli iepakotām kravām (kastēm, mucām, paketēm utt.). Kuģa specializāciju izsaka kravas telpu un klāju daļas pielāgošanā lieltonnāžas konteineru pārvadāšanai. Tilpnes un klāji tiek aprīkoti ar ierīcēm konteineru uzstādīšanai un nostiprināšanai. Kombinētie kuģi parasti ir aprīkoti ar pārkraušanas līdzekļiem, bet to ražīgums ir ievērojami zemāks nekā piekrastes specializētiem konteineru pārkrāvējiem (Urbahs, 2003).

Kombinētie konteineru – pasažieru kuģi

Šie kuģi pasaulē ir pietiekoši jauna parādība. Noteiktajās valstīs, piemēram, Ķīnā, Indonēzijā, Krievijā utt., piekrastes un salu satiksmē to nozīme aizvien pieaug (Urbahs, 2003).

Kuģu kravas raksturojums

Kuģu būvēšanas progresa nozīmīga sastāvdaļa ir kuģa elementu pilnveidošana, kas darbojas uz kravas operāciju efektivitāti. Šo elementu kopumu definē ar terminu „kuģa kravas raksturojums”, kas raksturo kuģa potenciālās iespējas ekonomiski un ātri iekraujot kravu. (Urbahs, 2003).

Kravas darbu tehnoloģijas izvēle, to intensitāte un darbietilpība lielā mērā ir atkarīga no kuģa kravas raksturojuma. Tās pamatrādītāji ir:

Arhitektūras tips (sauso kravu kuģiem – virsbūvju skaits un izvietojums, katlumašīnu nodaļas izvietojums saistībā ar dzenvārpstas tuneli, kurš iziet cauri tilpnēm un tilpņu konfigurācija);

Klāju, tilpņu un kravas lūku skaits;

Tilpņu, starpklāju kravas ietilpība un kuģa īpatnējā kravietilpība;

Izmēri (absolūtie un relatīvie), kravas lūku aizvēršanas sistēma un izvietojums;

Kravas iekārta (Urbahs, 2003).

3.3. Gaisa transports

Gaisa transporta kravas pārvadājumu pamatveidi

Pārvadāšanas veidu, izmantojot gaisa transportu, nosaka intermodālo konteineru pārvadājumu tehnoloģijas, kā arī gaisa kuģu konstrukcijas īpatnības.

Pasaules praksē izšķir divus galvenos kravu pārvadāšanas veidus:

Jauktos (pasažieru un kravas);

Speciālos.

Jauktos kravu pārvadājumus, savukārt iedala kravu pārvadājumos speciālos kravu nodalījumos pasažieru lidmašīnās un kravu pārvadājumos konvertējamās kravu – pasažieru lidmašīnās. Pirmais kravu pārvadāšanas veids ir tradicionālais un kalpo par papildinājumu pasažieru pārvadājumos. Kravu pārvadājumi konvertējamās lidmašīnās, kurās salons ir pielāgots gan pasažieru pārvadājumiem, gan kravu pārvadājumiem (Urbahs, 2003).

Speciālie kravu (atsevišķu kravu) pārvadājumi notiek speciāli konstruētās kravas lidmašīnās, kas aprīkotas kravu pārvadāšanai. Kravu pārvadāšana speciāli aprīkotās lidmašīnās notiek regulāri ar kravas reisiem un kravas čārterreisiem.

Regulārie reisi – tie ir reisi, kurus izpilda saskaņā ar publicētiem sarakstiem pa līguma avioliņijām. Sarakstā norādīts lidojuma maršruts, nosēšanās starppunkti, izlidošanas un ielidošanas laiki katrā maršruta punktā, kustības biežums un gaisa kuģa tips, uz kura notiek kravas pārvadājumi. Šo regulāro reisu izpildes noteikumu izmaiņas var notikt tikai tad, ja savstarpēji vienojušās līgumslēdzēju puses (Urbahs, 2003).

Gaisa kuģu raksturojums

Gaisa kuģus klasificē pēc sekojošām pazīmēm:

Pēc nozīmes – pasažieru, kravas un militārie;

Pēc dzinēja spēka tipa – ar dzinošo skrūvi vai reaktīvie;

Pēc dzinēja tipa – virzuļu (VD), turboskrūves (TSD), turboreaktīvais (TRD), reaktīvais (RD);

Pēc lidojuma ātruma – līdaskaņas, virsskaņas un hiperskaņas (Urbahs, 2003).

Kravu pārvadāšana ar regulāriem kravas reisiem notiek pa speciālām kravas avioliņijām. Daudzas aviokompānijas šobrīd nonāk pie slēdziena, ka kravu pārvadāšana regulārās kravu līnijās vairums gadījumos ir būtiski izdevīgākas par pārvadājumiem jauktajās kravu – pasažieru līnijās un ne tikai no piegādes ātruma redzesloka, bet arī no kravu plūsmas redzesloka (Urbahs, 2003).

Pārvadājumus kravu avioliņijās regulē ar starpvaldību vienošanos par gaisa satiksmi, kā arī ar komercvienošanos starp aviokompānijām, kas nozīmētas līguma avioliņiju ekspluatācijai. Čārterreisi – tie ir reisi, kurus izpilda kravu pārvadāšanai saskaņā ar speciālu kontraktu starp pārvadātāju un pasūtītāju. Turklāt, kravu čārterreisu pārvadājumos lielu lomu spēlē speciālu lielgabarīta, ātri bojājušos kravu pārvadājumi, kā arī steidzamu kravu pārvadājumi tajos virzienos, kur nav regulāro kravu avioliņiju (Urbahs, 2003).

3.4. Cauruļvadu transports

Cauruļvadu transports kā transporta veids ir unikāls: pats ceļš vai infrastruktūra ir vienlaikus arī transporta līdzeklis. Cauruļvadu transports tiek plaši izmantots jēlnaftas un naftas produktu maģistrālajam transportam. Cauruļvadi jau daudzus gadu desmitus tiek izmantoti ūdens un gāzes apgādes tīklos (Birzietis, 2008).

Cauruļvadu transporta infrastruktūra.

- ✓ Cauruļvads
- ✓ Sūkņu vai kompresorstacijas
- ✓ Rezervuāri.

Cauruļvadu transporta sistēmas būdamas stacionāras ģeogrāfiskā nozīme, savieno divus punktus, starp kuriem eksistē liela apjoma kravu plūsmas ilgākā laika periodā. Lai šīs sistēmas varētu padarīt ģeogrāfiski mobilākas, tad maģistrālos stacionāros cauruļvadus savieno ar vietējas nozīmes pieved vai noņēmējcauruļvadiem, kuri izveidoti noņemami vai arī ar citiem transporta veidiem, kas nogādā kravu tieši no vai uz nepieciešamo vietu (Birzietis, 2008).

3.6. Transporta sistēmu priekšrocības un trūkumi

3.6. tabula Transporta veidu priekšrocības un trūkumi. (Praude, 2003).

<p>Dzelzceļa transporta priekšrocības</p> <p>Piemērots dažādu kravas partiju pārvadāšanai; Neatkarīgs no laika apstākļiem un gadalaikiem; Pārvadājumi ir regulāri; Kravu piegādes iespēja lielos attālumos ar samērā lielu ātrumu; Salīdzinoši nelielas kravu pārvadājumu izmaksas un tarifi.</p>	<p>Dzelzceļa transporta trūkumi</p> <p>Ierobežots uzņēmumu skaits; Lieli kapitālieguldījumi; Liela pārvadāšanas materiālietilpība; Praktiski nenodrošina pārvadājumus "no durvīm līdz durvīm"; Nepietiekama kravu drošība.</p>
<p>Jūras transporta priekšrocības</p> <p>Iespēja veikt starpkontinentālus pārvadājumus; Nelielas kravu pārvadāšanas izmaksas un zemi tarifi; Plašas pārvadāšanas spējas; Zems pārvadāšanas kapitāls un ietilpība.</p>	<p>Jūras transporta trūkumi</p> <p>Lieli sūtījumu intervāli; Mazs ātrums; Atkarība no laika apstākļiem un navigācijas; Nepieciešama sarežģīta ostas infrastruktūra.</p>
<p>Automobiļu transporta priekšrocības</p> <p>Plaši pieejams. Iespēja nogādāt kravu „no durvīm līdz durvīm”; Augsta manevrēšanas spēja un elastīgums; Liels piegādes ātrums; Nodrošina saites starp visiem citiem transporta veidiem; Augsts kravu drošības līmenis un mazo kravu piegādes iespēja; Piegāžu regularitāte.</p>	<p>Automobiļu transporta trūkumi</p> <p>Maza kravnesība; Salīdzinoši augstas kravu pārvadājumu izmaksas un tarifi; Atkarība no laika apstākļiem un ceļu kvalitātes; Nepietiekama kravu drošība.</p>
<p>Gaisa transporta priekšrocības</p> <p>Vislielākais piegādes ātrums; Augsta kravas drošība; Neatkarība no apkārtējās infrastruktūras un no topogrāfiskajiem apstākļiem.</p>	<p>Gaisa transporta trūkumi</p> <p>Visaugstākās izmaksas un tarifi; Liela pārvadāšanas materiālietilpība un kapitālietilpība; Atkarība no laika apstākļiem</p>

Cauruļvada transporta priekšrocības	Cauruļvada transporta trūkumi
<p>Nelielas izmaksas; Liela caurlaides spēja; Var strādāt visu diennakti; Neiespaido transporta sastrēgumi un klimatiskie apstākļi.</p>	<p>Mazas manevrēšanas iespējas; Kravu veidu ierobežojums; Nav iespējama mazo kravu piegāde.</p>

Galvenās transporta nozares problēmas

Satiksmes ministrijas izstrādātajos plānos un programmās kā būtiskas transporta nozarei tiek norādītas šādas problēmas:

- ✓ Ceļu uzturēšanas problēmas;
- ✓ Satiksmes drošība;
- ✓ Vides aspekti (VARAM, 1999).

4. INTERMODĀLIE KRAVU PĀRVADĀJUMI

Ritmiskums, regularitāte, nepārtrauktība, drošība, produkcijas piegādes ātrums no ražošanas līdz patērēšanas punktiem stingri noteiktos lieka posmos bez preces zudumiem, bojājumiem un ar minimāliem izdevumiem – ir transporta darbības kvalitātes un efektivitātes nozīmīgākie rādītāji. Visefektīvākie preču kustības jomā ir intermodālie pārvadājumi. Saskaņā ar Eiropas transporta ministru konferences (ECMT) terminoloģiju *intermodālā tehnoloģija* ir kravu secīgā pārvadāšana ar vairākiem transporta veidiem vienā un tajā pašā kravas vienībā vai transporta līdzeklī bez kravas pārkraušanas (Urbahs, 2003).

Pārvadājumu intermodālais variants ļauj optimāli izmantot dažādus transporta veidus, integrējot priekšrocības, kas piemīt katram no tiem: automobiļu – izmantojot plašu un sazarotu autoceļu tīklu, ar plašām piegādes iespējām, ar elastīgu kravas piegādes laiku un glabāšanu; dzelzceļu ar tā drošību: ūdens – atšķiras ar augstu masveida kravu pārvadājumu efektivitāti pie nelieliem ekspluatācijas izdevumiem: gaisa – ar tā ātrumu. Intermodālās tehnoloģijas izmantošana ļauj 4 līdz 5 reizes samazināt izdevumus pārkraušanas darbiem, tarai un iepakojumam, samazināt zudumu un bojājumu varbūtību ceļā, paātrināt kravu piegādi līdz patērētājiem (Urbahs, 2003).

Šajos pārvadājumos „kravas vietas” pārvadāšana notiek zem viena pārvadātāja atbildības. Intermodālās satiksmes esamība paredz tās vadīšanu un kustības koordināciju no vienota centra. Tādus centrus parasti izveido pārvadātāju un ekspeditoru asociācijas. Tie ir koncentrēti lielos terminālos, sadalīšanas un šķirošanas mezglos un tiem ir jāveic arī kravu plūsmu kontrole uz atsevišķo loģistisko ķēžu apvienošanās vienā kompleksā pamata. Kravas pārvadātājs šādos pārvadājumos tiek atbrīvots no rūpēm izvēlēties maršrutu, transporta līdzekļus, ostas, noliktavas un pārkraušanas aprīkojumu. Intermodālo pārvadājumu transporta tehnoloģiskā sistēma operē ne tikai ar kravu, bet arī ar tās noteiktu masu, kura ir konsolidēta noteiktā svarā, tilpumā vai gabalvienībā un ir izvietota kravas modulī vai uz tā (Urbahs, 2003).

5. TRANSPORTA SISTĒMA LATVIJĀ UN BALTIJAS VALSTĪS

Latvija jau kopš seniem laikiem ir bijusi saistīta ar jūru, kuģiem un preču tranzītu. Latvijas ostas savu nozīmību gadu gaitā nav zaudējušas, tās joprojām sekmīgi pilda savu pamatuzdevumu – būt par vārtiem starp jūru un sauszemi. Ostas ir loģistikas ķēdes viens no galvenajiem elementiem (skat. 2 pielikumu), tās sekmē ne tikai ostas pilsētas, bet veselu reģionu ekonomisko attīstību, līdz ar to ostu loma gan Latvijā, gan Eiropas Savienībā arvien palielinās (www.transport.lv).

„Via Baltica” ir ne tikai drošs sapnis ar vilinošu perspektīvu, bet arī ekonomiskā transporta realitāte Baltijas iecirknī ar iespēju pelnīt naudu katrai Baltijas valstīm. „Via Baltica” ir ne tikai tranzīta artērija, bet varens tautsaimniecisks komplekss ar sazarotu infrastruktūru. Šāda kompleksa veidošanai tieši noderīgs vienotais Baltijas tirgus ar preču, darbaspēka un finanšu līdzekļu kustību (SM, 1995).

Latvijas ģeogrāfiski izdevīgais stāvoklis Eiropā un atrašanās vieta pie Baltijas jūras dod milzīgas priekšrocības un plašas iespējas transporta attīstībai, kas vienmēr būs Latvijas attīstības potenciāla sastāvā. Latvija atrodas izdevīgā Eiropas transporta krustpunktā, jo no Rīgas pa sauszemi un jūras ceļiem var nokļūt uz visām Eiropas pilsētām un ostām. Tuvākās pilsētās no tām ir ko var sasniegt pa sauszemi ir Ventspils 186 km, Liepāja 210 km, Viļņa 291 km, Tallina 300 km, Klaipēda 319 km, Minska 476 km un Maskava 920 km. Pa jūras ceļiem tuvākās pilsētas ir Klaipēda 439 km, Helsinki 419 km, Turku 463 km Stokholma 493 km Norčēpinga 496 km Kaļiņingrada 596 km, Gdaņska 610 km un Sanktpēterburga 698 km. Tālākie jūras ceļi Eiropā ir Brēmene 1985 km, Amsterdama 2093 km, Roterdama 2161 km, Antverpene 2291 km, Havra 2611 km, Londona 2343 km un Glāzgova 2891 km (SM, 1995).

5.1. Autotransports

Latvija par prioritāru uzskata efektīvas, drošas, multimodālas, sabalansētas, videi draudzīgas un konkurētspējīgas transporta sistēmas attīstību, stabilu tranzīta kravu apjoma pieaugumu, distribūcijas un loģistikas centru attīstību un kravu pievienotās vērtības palielināšanu. Ilglaicīgās Latvijas transporta attīstības galvenais mērķis ir Latvijas transporta infrastruktūras attīstība pilnīgai integrācijai Trans-Eiropas multimodālajā transporta sistēmā. Īpaša vērtība tiek piegriezta piekrastes kuģošanas un kombinētā transporta attīstībai. Uzsvars tiek un arī turpmāk

tiks likts uz prāmju satiksmes attīstīšanu Baltijas jūrā, iesaistot tajā Latvijas ostas. Prioritāra ir industriālo un distribūcijas parku celtniecība un attīstība. Attīstot Eiropas Savienības nozīmes transporta un enerģētikas infrastruktūru būtisks faktors ir veidojamā transporta un enerģētikas tīkla efektīva izmantošana un attīstības plānošana no ekonomiskā viedokļa, ciktāl tā ievēro jau izveidojušos preču un pasažieru transporta koridorus, kā arī Eiropas Savienības un tās kaimiņvalstu ekonomisko sakaru attīstības potenciālu (www.transport.lv).

Nozīmīgākais transporta koridors, kas šķērso Latviju Ziemeļu – Dienvidu virzienā, ir "Via Baltica". "Via Baltica" ir I Eiropas transporta koridors, pazīstams arī kā autoceļš E67. Tas savieno tādas Eiropas pilsētas kā Helsinki – Tallina – Rīga – Kauņa – Varšava/ Rīga – Kaļiņingrada – Gdaņska. Nozīmīgākās investīcijas "Via Baltica" autoceļa attīstībā tikušas veiktas izmantojot Eiropas Savienības pirmsiestāšanās finansu instrumentus PHARE un ISPA (www.transport.lv).

Nozīmīga Latvijas transporta sistēmas sastāvdaļa ir autoceļi. Latvijas autoceļu pārvaldīšanu veic VAS "Latvijas Valsts ceļi". VAS "Latvijas Valsts ceļi" pārziņā ir 20 309 km, tai skaitā 8 066 km ar melno segumu. Nozīmīgākais transporta koridors, kas šķērso Latviju Ziemeļu – Dienvidu virzienā, ir "Via Baltica". "Via Baltica" ir I Eiropas transporta koridors, pazīstams arī kā autoceļš E67, savienojošs tādas Eiropas pilsētas kā Helsinki – Tallina – Rīga – Kauņa – Varšava/ E77 (Rīga – Kaļiņingrada – Gdaņska). Kā nozīmīgāko transporta koridoru, kas šķērso Latviju Rietumu – Austrumu virzienā var minēt Eiropas nozīmes autoceļu E22. E22 aizsākas Lielbritānijā un stiepjas līdz pat Krievijas vidienei, maršrutā Holiheda, Mančestera, Leeds, Grimsby (Lielbritānijā), Amsterdama, Groeningen (Nīderlandē), Hamburga, Lībeka, Rostoka, Sasnīta (Vācijā), Trelleborga, Helsingborga, Norčepinga (Zviedrijā), kā arī turpinot savu maršrutu no Ventpils uz Rīgu un Krievijā Maskavu, Kazaņu, Elabugu, Permu, Jekaterinburgu, Tjumeņu, Išimu. Līdz ar kļūšanu par Eiropas Savienības dalībvalsti Latvijas autopārvadātājiem ir paplašinājušās iespējas izmantot brīva Eiropas Savienības autotransporta pakalpojumu tirgus priekšrocības. Turpmāk kravu pārvadājumu veikšanai starp ES dalībvalstīm divpusējās atļaujas vairs nebūs vajadzīgas. Pārvadājumi uz valstīm, kuras nav ES dalībvalstis, arī turpmāk būs veicamo atbilstoši noslēgtajiem divpusējiem līgumiem. Latvija ir sekmīgi izpildījusi ES prasības autotransporta jomā un iestrādājusi Latvijas likumdošanā pamatnosacījumus par pieeju pasažieru un kravu autopārvadājumu tirgum, profesionālo autovadītāju braukšanas un atpūtas režīmiem, autotransporta līdzekļu tehniskajiem parametriem un satiksmes drošības nosacījumiem, bīstamo kravu autopārvadājumu organizāciju, kontroli autopārvadājumu jomā un citām ar autopārvadājumiem saistītajām prasībām (www.sam.gov.lv).

5.2. Dzelzceļa transports

5.2.1. Latvija

Saskaņā ar transporta attīstības tendencēm Eiropā, dzelzceļa transporta pakalpojumi uzskatāmi par vienu no nākotnes perspektīvākajiem sauszemes transporta veidiem gan no drošības, gan ekoloģiskā viedokļa. Kravas uz un no Latvijas ostām galvenokārt tiek pārvadātas pa dzelzceļu. Dzelzceļa kravu pārvadājumi ir 52% no kopējā sauszemes kravu pārvadājumu apjoma un tiem ir tendence arvien palielināties (skat. 7. pielikumu). Pārvadājumos pa dzelzceļu tranzītā tiek pārvadāti aptuveni 85% no visām pa to transportētajām kravām; galvenokārt no Krievijas un Baltkrievijas uz Latvijas ostām (Austrumu - Rietumu tranzīta koridors). Kravu pārvadājumos dominē naftas produktu, ķīmikāliju un minerālmēslu kravu tranzīts, arvien tiek attīstīta Latvijas ostas, Krieviju un Kazahiju savienojoša konteineru vilcienu satiksme (www.transport.lv).

Latvijas dzelzceļa tīkla galvenās priekšrocības ir šādas: sazarots tīkls, savienojošs Rīgas, Ventspils un Liepājas ostas ar kravu pārkraušanas punktiem, Krieviju, NVS un citiem reģioniem; kaimiņvalstu (Krievija, NVS) dzelzceļa tīklam analogs sliežu ceļa platums (1520 mm); sazarots pievadceļu tīkls ostās, kas ļauj veikt iekraušanu tieši kuģos; mūsdienīgas tehnoloģijas, kas ļauj ātri veikt iekraušanu un izkraušanu; automatizēta, ar kaimiņvalstīm savienota, pārvadājumu vadības sistēma, kas ļauj kontrolēt vilcienu un vagonu kustību; elastīga tarifu politika (www.transport.lv).

Lai dzelzceļa ritošais sastāvs kļūtu mūsdienīgs, efektīvs un komfortabls, tā modernizēšanai un jauna sastāva iegādei plānots izmantot gan valsts, gan Eiropas Reģionālās attīstības fonda finanšu līdzekļus. Dzelzceļa infrastruktūras attīstībai un drošības līmeņa paaugstināšanai tiek izstrādāti vairāki projekti, kuru realizāciju finansēs no Eiropas Savienības fondu līdzekļiem kopīgi ar valsts budžeta līdzfinansējumu. Dzelzceļa nozares likumdošana ir harmonizēta ar Eiropas Savienības tiesību aktiem, un praksē izpildītas prasības par dzelzceļa transporta tirgus liberalizāciju, par valsts pārvaldi un satiksmes drošību. Latvija, kopā ar Poliju, Lietuvu un Igauniju, ir iesaistījusies starptautiskā dzelzceļa projektā „Rail Baltica”, kas paredz mūsdienu prasībām atbilstošas dzelzceļa satiksmes izveidi starp Baltijas valstīm, Centrālo un Rietumeiropu (www.transport.lv).

Latvija ir iesaistījusies starptautiskā dzelzceļa projektā "Rail Baltica", ar mērķi izpētīt dzelzceļa satiksmes atjaunošanas iespējas maršrutā "Via Baltica". Jāatzīmē, ka visas projektā iesaistītās valstis, kā arī Vācija ir panākušas vienošanos par dzelzceļa satiksmes atjaunošanas nepieciešamību maršrutā Helsinki – Berlīne. Dzelzceļa projekts "Rail Baltica" ir iekļauts arī

Eiropas Savienības transporta infrastruktūras prioritāro projektu sarakstā laika posmam līdz 2010. gadam (www.transport.lv).

Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komitejas delegācija 2010. gada 2. jūnijā apmeklēja Latviju. Šīs vizītes mērķis bija iepazīt klātienē Latvijas un Baltijas valstu reģiona īpašo situāciju transporta jomā. Baltijas reģiona transporta sistēma ir nepietiekami savienota ar citām Eiropas daļām, kas ir viens no iemesliem, kāpēc nepieciešams ātrāk īstenot „Rail Baltica” dzelzceļa projektu; Latvijas un pārējo Baltijas valstu transporta infrastruktūras un pārvadājumu tirgus ir cieši saistīts ar Krievijas un citu NVS valstu transporta sistēmām, kā rezultātā galvenokārt tiek nodrošināti kravu pārvadājumi rietumu – austrumu virzienā. Diemžēl ES ne vienmēr pilnībā izprot īpašos konkurences apstākļus, kādos nākas darboties Latvijas ostām un transporta uzņēmumiem visos transporta veidos, īpaši dzelzceļa pārvadājumos; Latvija saskaras ar problēmām uz ES – Krievijas robežšķēršļošanas punktiem, galvenokārt Terehovā un Grebņevā. . Latvijai ir svarīgi, lai visas ES institūcijas, veidojot ES regulējumu transporta sektoram – piemēram, par konkurenci vai pārvadājumu tirgu liberalizāciju, kā arī par transporta infrastruktūras finansēšanu no ES līdzekļiem, zinātu un ņemtu vērā Baltijas reģiona īpatnības. Transporta un tūrisma komiteja (TRAN) ir atbildīga par ES likumdošanas izstrādi kopējās dzelzceļa, autoceļu, iekšējo ūdensceļu, jūras un gaisa transporta un tūrisma politikas jomās. Tās kompetencē ir gan transporta drošības, gan komunikācijas tīklu izveides jautājumi, gan arī transporta un sakaru aspekts attiecībā ar trešajām valstīm. Tā kopīgi ar Eiropas Komisiju strādā pie Eiropas transporta nākotnes attīstības stratēģiju nospraušanas, pie Eiropas transporta infrastruktūras izveides (www.europarl.europa.eu.lv).

Satiksmes ministrijas mērķis ir panākt vienmērīgu un stabilu tranzīta kravu apjomu pieaugumu un maksimāli palielināt tranzīta kravu pievienoto vērtību, īpašu uzmanību pievēršot kravu pieaugumam konteineros un loģistikas centru attīstībai. Ministrija aktīvi piedalās Eiropas Savienības politikas veidošanā un pilnvērtīgi iesaistās Eiropas Savienības starptautiskās tirdzniecības aktivitātēs (www.sam.gov.lv).

5.2.2. Igaunija

2009. gada 14. aprīlī notiek uzņēmuma pārstrukturēšana un tiek dibinātas divas jaunas filiāles AS EVR Infra un AS EVR Cargo. Filiāle Infra nodarbojas ar infrastruktūras attīstību un modernizēšanu, bet filiāle Cargo nodarbojas ar kravu pārvadājumu nodrošināšanu. AS EVR Cargo tiek nodarbināti 810 darbinieki. Laika gaitā tiek atjaunoti dzelzceļa sliežu ceļi un pasažieru

platformas. Galvenais uzdevums ir sniegt pārvadāšanas pakalpojumus, kas saistīti ar kravu pārvešanu un papildus pakalpojumus. Galvenie pārvadāšanas produkti ir naftas produkti, minerālmēsli, graudi, cietais kurināmais, koksne un tās izstrādājumi, konteineri un citas preces. Izmantojot jaunākās interneta tehnoloģijas, iekšzemes transporta formalitātes kārtu elektroniskā veidā (www.evr.ee).

EVR Cargo piedāvā plašus dzelzceļa transporta pakalpojumus. Saskaņotā SMGS dzelzceļa pavadzīme ļauj preču pārvadāšanu pa visiem 1520 mm platuma sliežu dzelzceļu tīkliem (NVS, Baltijas valstīs, Mongolijā, Somijā) ārpus tās, pamatojoties uz vienotu standartu. Pārkārtojoties ir iespējams turpināt transportēšanu pa 1435 mm platuma sliežu līnijām Rietumeiropā un Centrāleiropā, Ķīna (www.evr.ee).

EVR Cargo piedāvā efektīvu loģistiku, elastīgu transporta tarifu politiku, un pārdošanas stratēģiju, lai nodrošinātu pasaules klases transporta pakalpojumus saviem klientiem. Spēcīgas lokomotīves var veikt kravu pārvešanu līdz 8000 tonnām. Drošības prasības atbilst Eiropas standartiem un cieši sadarbojoties ar citām saitēm loģistikas ķēdē nodrošina ātru kravu piegādi. Uzņēmums nodarbojas ar dažādu kravu pārvadāšanu, tai skaitā ar: naftas, akmeņogļu, ķīmisko vielu, meža produktu, graudu un konteineru piegādi ievērojot drošību un precīzu laiku. Tiek piedāvāta arī tehniska apkope dzelzceļa kravu aprīkojumiem (www.evr.ee).

5.2.3. Lietuva

AB Lietuvos Geležinkeliai ir dzelzceļa uzņēmums, kas licencēts sniegt kravu pārvadājumus valsts teritorijā. Uzņēmums veic kravas platformu ritošā sastāva remontu, tā uzturēšanu, kravu pārvadājumus un citus saistītos pakalpojumus (www.litrail.lt).

Uzņēmums savas darbības jomā ievieš jaunus pakalpojumus un tehnoloģijas, kas atbilst klientu vajadzībām, piemērojot elastīgu tarifu sistēmu, kā arī nodrošina mārketinga risinājumus. 2009. gadā uzņēmums veica 42,7 miljonus tonnu pārvadājumus. Importa kravu pārvadājumi sasniedza 31 procentu no kopējā kravu pārvadājumu apjoma, tranzīta kravas bija 29 procenti, eksporta kravu 10 procenti, un vietējie kravu pārvadājumi bija 30 procenti. Nafta un naftas produkti - 19,3 miljoni tonnu (45,2 procenti no kopējā kravu pārvadājumu apjoma), minerālmēsļu produkti - 9 miljonus tonnu (21,2 procenti no kopējā kravu daudzuma) (www.litrail.lt).

Uzņēmums piedāvā: transporta un kravu pārvadājumu pakalpojumus, kravu uzglabāšanu. Konteinervilciens Viking nodrošina kravu pārvadājumus dzelzceļa posmā Klaipēda – Minska – Odesa. Vagonu nomu un citus pakalpojumus, kas saistīti ar kravu transportēšanu; Iespēja

izmantojot modernizētās Kenas, Vaidotais un Klaipēdas dzelzceļa stacijas, kas ir aprīkotas ar state-of-the-art tehnoloģiju (www.litrail.lt).

Uzņēmumā ir vismodernākais lokomotīvu parks Austrumeiropā un Centrāleiropā, kopumā no jauna iegādātas un modernizētas ir 127 lokomotīves, kuru skaitā ietilpst kravas, dzinēju un manevru lokomotīves. Informācijas sistēmas STOKIS, AGAT un OPKIS ir uzstādītas tirdzniecības stacijās. Šīs sistēmas sniedz pilnīgu pārskatu par ritošā sastāva atrašanās vietu un to darbībām (www.litrail.lt).

Lai attīstītu vairāku veidu kravu pārvadājumus Lietuvā, loģistikas centri tiek būvēti Viļņā (tuvumā Vaidotai šķirotavai) un Kauņā. ES finansiālā palīdzība no Kohēzijas fonda tiek izmantota, lai uzbūvētu nepieciešamos infrastruktūras centrus, kas ir sauszemes kombinētie transporta termināli, kas nodarbošies ar transportu, loģistiku un citām ar kravu saistītām darbībām. Šī koncepcija ir paredzēta, lai veicinātu komerciālu sadarbību starp transporta veidiem, un lielāko daļu kravu tiktu pārvesti ar dzelzceļa palīdzību. Jo dzelzceļš ir vairāk rentablāks un videi draudzīga transporta veids. Konteineru pārvadājumi kļūst par galveno virzienu kravu pārvadājumu pakalpojumos (www.litrail.lt).

Viking projekts ir veiksmīgi attīstījis transporta nozari pēdējos gados. 2009. gadā tika pārvesti 39500 konteineri, uzlabojot rādītājus par 16.1 procentu. 2009. gadā, Eiropas intermodālo pārvadājumu asociācija, šo projektu atzina par uzvarētāju un saņēma 9. ikgadējo Eiropas intermodālo balvu par labāko praktisko konkurenci.

Jaunais projekts ietver regulāru konteineru vilciena kustību dzelzceļa līnijā Klaipēda – Viļņa -Klaipēda. Konteineru vilcienu ekspluatē tās shēmas.

Uzņēmums piedāvā kravu pārvadājumus pa Lietuvas teritoriju un uz citām valstīm. Optimālāko dzelzceļa līniju un tarifu izvēli, vagonu sastāva izsekošanu Lietuvas teritorijā un citās valstīs. Kā arī papildus pakalpojumus, kas saistīti ar dzelzceļa kravu pārvadājumiem (www.litrail.lt).

5.3. Jūras transports

Baltijas jūras reģionā ir vairāk nekā 200 ostas. Lielākās ostas šajā reģionā atrodas ir Primorskā, Sanktpēterburgā un Gēteborgā, kurās apstrādā vairāk nekā 1/5 no kopējā kravu apjoma Baltijas jūrā (www.balticportlist.com).

Lielās ostas nodrošina galvenokārt tranzīta kravu apstrādi. 89% no ostās pārkrautajām kravām ir tranzīta kravas. Rīgas un Ventspils ostas darbojas brīvostas statusā, Liepājas osta ir

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas (SEZ) sastāvdaļa. Uzņēmumi, kas darbojas brīvistās un SEZ var saņemt ne tikai muitas, akcīzes un pievienotās vērtības nodokļu 0% likmi, bet arī līdz pat 80% atlaidi no uzņēmuma ienākuma un nekustamā īpašuma nodokļiem. Ņemot vērā to, ka Latvijas brīvistās un SEZ ir plašas, neapbūvētas rezerves teritorijas, ostas aktīvi realizē dažādus investīciju projektus, kas saistīti ar industriālo un distribūcijas parku celtniecību un attīstību, piesaistot investīcijas, radot augstāku pievienoto vērtību, attīstot ražošanu un palielinot sniegto pakalpojumu spektru. Mazās ostas - Skulte, Mērsrags, Salacgrīva, Pāvilosta, Roja, Lielupe un Engure ir ar vietēju nozīmi, kuras izvietotas gar visu Latvijas jūras robežu galvenokārt nodarbojas ar kokmateriālu nosūtīšanu un zvejas produktu pieņemšanu, vasaras sezonā arī kā jahtu ostas. Mazās ostas šobrīd ieņem stabilu vietu Latvijas ekonomikā un ir izveidojušās par reģionālās ekonomiskās aktivitātes centriem. Ostas sniedz sekojošas priekšrocības: tehniskais aprīkojums dažādu kravu apstrādei, labi attīstīta transporta infrastruktūra, kuģu apstrāde jebkuros laika apstākļos, brīvas teritorijas attīstībai, teicami priekšnoteikumi industriālo un distribūcijas parku attīstībai (www.transport.lv).

Ņemot vērā to, ka valsts budžetā valsts autoceļu attīstībai paredzētie līdzekļi, Dzelzceļa infrastruktūras fonda līdzekļi, kā arī ostu pārvalžu līdzekļi ir nepietiekami investīciju projektu realizācijai nepieciešamajā apjomā, atbalsts tiek saņemts arī no Valsts investīciju programmas, valsts budžeta dotāciju un valsts galvoto kredītu veidā. Taču vislielākais finansējums pēdējos gados transporta infrastruktūras attīstībai tiek saņemts no Eiropas Savienības fondiem (www.transport.lv).

5.3.1. Rīga

Rīgas brīvosta izvietojusies Daugavas abos krastos 15 km garumā. Ostas kopējā teritorija ir 6 348 ha, no tās 1962 ha ir ostas zeme, bet 4 386 ha - akvatorija. Kopējais ostas pietārtņu garums ir 13,8 km; kuģa maksimālā ieegrime pie pietārtnes - 12,2 metri. Brīvostas teritorijā esošo terminālu kravu pārkraušanas jauda ir 45 milj.t. gadā. 2008. gadā Rīgas brīvostā pārkrauto kravu apjoms pieaudzis par 14 % salīdzinot ar iepriekšējo, 2007. gadu, sasniedzot 29,6 milj.t. gadā. Galvenās kravas Rīgas brīvostā ir konteineri, koks, ogles, minerālmēsli, ķīmiskās kravas un naftas produkti. 2008. gadā Rīgas brīvostu apmeklējuši 3894 kuģi. Rīgas ostā darbojas divas regulāras pasažieru un kravas/pasažieru prāmju līnijas, kas savieno Rīgu ar Stokholmu (Zviedrija) un Lībeku (Vācija). Rīgas brīvostā sekmīgi darbojas 34 stividorkompānijas un 32

kuģu aģentu kompānijas. 2003. gada 3. jūlijā Rīgas brīvdostas pārvaldei piešķirts ISO 9001:2000 kvalitātes sertifikāts. Osta ir atvērta kuģošanai visos gadalaikos (www.transport.lv).

5.3.2. Liepāja

Liepājas osta ir viena no Latvijas trīs lielākajām ostām, viens no lielākajiem rūpniecības centriem Latvijā. Tā ir Liepājas speciālās ekonomiskās zonas sastāvdaļa, kas ostai nodrošina brīvdostas statusu, ļaujot to attīstīt par nozīmīgu loģistikas un tranzīta centru. Liepājas osta savu darbību kā tirdzniecības osta atsāka tikai 1992. gadā, pēc Krievijas bruņoto spēku aiziešanas. Ostā jau kopš pašiem pirmajiem darbības gadiem, novērojams ļoti straujš kravu apgrozījuma pieaugums, tā piedāvā uz mūsdienīgām un efektīvām kravu apstrādes tehnoloģijām balstītus pakalpojumus, augstu darba kvalitāti un pievilcīgus darbu izcenojumus. Liepājas ostai ir salīdzinoši lielas iespējas attīstīties tieši uz pagaidām neapgūtās teritorijas bāzes. Ne tik tālā nākotnē Liepājas osta un ar to cieši saistītā Liepājas speciālā ekonomiskā zona varētu kļūt par vienu no jaunāko tehnoloģisko un loģistisko risinājumu punktiem Latvijā. 2008. gadā Liepājas ostā pārkrauti 4.2 miljoni tonnu kravu. 44% no Liepājas ostas kravu apgrozījuma bija beramkravas (galvenokārt labība un labības produkti, koksnes šķelda un kūdra); 22% - lejamkravas, no kurām aptuveni 65% bija naftas produkti. 34% no Liepājas ostā pārkrautajām kravām 2008. gadā bija ģenerālkraavas - galvenokārt kokmateriāli un melnie metāli. Kopš 2008. gada novembra Liepājas ostā ir atjaunota prāmju satiksme, nodrošinot regulārus kravas – pasažieru pārvadājumus maršrutā Liepāja – Trāvēminde – Liepāja (www.transport.lv).

5.3.3. Ventspils

Jau kopš sendienām Ventspils sava izdevīgā ģeogrāfiskā novietojuma un neizsalstošās ostas dēļ ir bijusi svarīgs austrumu – rietumu tirdzniecības koridors. Pasaulē gadiem ilgi Ventspils ir bijusi pazīstama kā nozīmīgs transporta maršruts tādām kravām kā jēlnafta, naftas produkti, šķīdrie ķīmiskie produkti, ogles, dažādi metāli, minerālmēsli un kokmateriāli. Taču šodien Ventspils intensīvi attīsta konteineru un ro-ro kravu satiksmi, kā arī atbalsta un sekmē pievienotās vērtības radīšanu brīvdostas teritorijā. Ventspils brīvdosta teritorija aizņem 2623,94 ha, no kuriem vairāk nekā 1000 ha vēl ir pieejami jaunu ražotņu izveidošanai un darbībai brīvās muitas zonas režīmā. Pateicoties nodokļu atvieglojumiem, ir panākta labvēlīga investīciju vide, kas, savukārt, kalpo par pamatu jaunu termināļu un ražotņu tapšanai. Ostā darbojas 12 termināļi un stividorkompānijas,

kas ik gadu nodrošina ap 30 miljoniem tonnu lielu apgrozījumu, kā arī 20 kuģu aģentēšanas kompānijas. 2008.gadā Ventspils brīvastā pārkrautas tika 28,57 miljoni tonnu kravu, kas ir puse no kopējā Latvijas ostu kravu apgrozījuma. No pārkrautā apjoma 6253% ir bijušas lejamkravas, 30,08% beramkravas un 7,39% ģenerālkraavas. Ventspils brīvosta pašlaik apkalpo trīs regulārās kravu un pasažieru prāmju līnijas: Ventspils – Nīneshamna (Zviedrija) ar 5 reisiem nedēļā, Ventspils – Rostoka (Vācija) ar 4 reisiem nedēļā. Pēdējo gadu laikā ostā ir notikušas ievērojamas izmaiņas. Ostā ir veikti rekonstrukcijas un modernizācijas darbi, tādēļ ostas transporta infrastruktūras, piestātņu, noliktavu un termināļu sniegtie pakalpojumi atbilst mūsdienu konkurences prasībām, vides aizsardzības un drošības standartiem. Pēc paveiktajiem jūras kanāla un ostas akvatorija padziļināšanas darbiem osta var apkalpot jebkura lieluma kuģus, kādi vien var ienākt Baltijas jūrā (www.transport.lv).

5.3.4. Mazās ostas Latvijā

Latvijas septiņu mazo ostu - Skultes, Mērsraga, Salacgrīvas, Pāvilostas, Rojas, Lielupes un Engures galvenie darbības virzieni ir: Baltijas jūras transports, zvejas kuģu bāzes vieta, jahtu tūrisms. Skultes, Mērsraga un Salacgrīvas ostas ir pilntiesīgi iekļāvušās Baltijas jūras kravu transporta sistēmā. 2004. gada pirmajā ceturksnī šajās ostās kopā pārkrauts 316 tūkstoši tonnu kravu; 2003. gadā tika pārkrauts gandrīz 1 miljons tonnu kravu. Apstrādātas pamatā tiek dažādas koksnes kravas: papīrmalka, zāģmateriāli, celulozes un kurināmā šķelda, kā arī kūdra. Procentuāli aptuveni 10% no Latvijas eksportētās koksnes, tiek pārkrauti mazajās ostās. Mērsragā 1999., Skultē un Salacgrīvā 2001. gadā tika realizētas ostu modernizācijas programmas, kā rezultātā visās šajās ostās var ienākt 120 m gari kuģi ar iegrimi līdz 6m, kravnesību līdz 5000 dwt, I A ledus klasi. Saskaņā ar tirgus izpēti šādi kuģi ar tonnāžu līdz 5000 dwt un augstu ledus klasi šobrīd ir pieprasīti no kravu īpašnieku puses. Šīs prasības ir saistītas ar galveno papīrmalkas iepircēju Skandināvijas valstu kuģošanas drošības noteikumiem ziemas navigācijas periodam. Augstas jūras spējas un ledus klases kuģi ir ļoti aktuāli zāģmateriālu eksportētājiem, jo zāģmateriāli tiek pamatā eksportēti uz Lielbritāniju un kuģošana Ziemeļjūrā izvirza augstākas prasības kuģiem. Kuģu ar augstām ledus klasēm apstrādes nodrošināšana mazajās ostās, dod iespēju pagarināt vai pat nepārtraukt navigāciju ziemas apstākļos, kas ir ļoti svarīgi zāģmateriālu eksportētājiem, jo zāģmateriāli ir dārgs produkts, kur aizkavēšanās ostā rada zaudējumus. Svarīgu daļu mazo ostu darbībā tuvākajos gados varētu ieņemt kurināmās šķeldas eksports, jo ES direktīvas nosaka prasības pēc atjaunojamiem energoresursiem. Lielākas tonnāža kuģu apstrādes

iespējas nodrošinās kūdras piesaisti mazajām ostām. Augstas ledus klases un jūras spējas kuģu apstrādes iespēja ir svarīgs kritērijs kravu nosūtītājiem ostu izvēlē. Visas ostas mazās ostas vēsturiski ir bijušas un ir arī šobrīd zvejas kuģu bāzes vietas. Mazo ostu teritorijās un to tuvumā atrodošies zivju pārstrādes kombināti nodrošina lielāko Latvijas zivju produktu eksporta daļu. Latvijas zvejnieki un zivju apstrādātāji ir bijuši un būs pazīstami visā pasaulē. Zvejniecībā, zivju apstrādē, kuģu remontā un citos nozarei saistītajos nodarbes veidos ir iesaistīti vairāk kā 50% piekrastes iedzīvotāju. Zvejniecība nav iedomājama bez ostām un otrādi. Zvejniecība nodrošina augstu pievienotās vērtības veidošanas apstrādes procesā (www.transport.lv).

Pieaugot Latvijas atpazīstamībai Eiropā un vietējo iedzīvotāju dzīves līmenim nozīmīgāku daļu mazo ostu aktivitātēs ieņem jahtu tūrisms. Par to liecina jahtu apmeklējumu skaits Latvijas mazajās ostās, kurš pieaug ģeometriskā progresijā. Jūras tūrisms pakāpeniski varētu ieņemt līdzvērtīgu vietu mazo ostu aktivitātēs, blakus kravu eksportam un zvejniecībai. Par to liecina nelielā kutera regulārā līnija Pāvilsta - Slite (Gotlandē). Roja ir uzsākusi darbu pie prāmja satiksmes uzsākšanas ar Sāremā salu, kā arī kutera satiksmes ar Roņu salu. Mazās ostas šobrīd ieņem stabili vietu Latvijas ekonomikā un ir izveidojušās par reģionālās ekonomiskās aktivitātes centriem (www.sam.gov.lv).

5.3.5. Klaipēdas osta, Lietuvā

Klaipēda - pēc iedzīvotāju skaita trešā lielākā Lietuvas pilsēta pie Baltijas jūras, liela neaizsalstoša osta. Šī osta ir vissvarīgākais un lielākais Lietuvas transporta mezgls, kas savieno jūras, sauszemes un no austrumiem dzelzceļa maršrutus uz Rietumiem. Klaipēda ir daudznozaru, universāla, dziļūdens osta, kas nodrošina augstas kvalitātes pakalpojumus. 17 lielas stividoru kompānijas, nodarbojas ar kuģu remontēšanu un kuģu būvēšanu ostas teritorijā, jūras biznesa un kravu pārkraušanas pakalpojumu veidiem. Gadā ostas kravu pārkraušanas jauda ir līdz 40 miljoniem tonnu. Ērta nokļūšana no ostas uz vissvarīgākajiem rūpniecības reģioniem Austrumu iekšzemē (Krievija, Baltkrievija un Ukraina u.c.). Galvenās kravas uz Rietumeiropu, Dienvidaustrumu Āziju ostām un Amerikas kontinentu tiek pārvestas caur Klaipēdas ostu. Osta darbojas 24 stundas diennaktī, 7 dienas nedēļā, visu gadu. Vairāk nekā 800 ekonomikas vienības ir tieši saistīta ar Klaipēdas ostas darbību. Uzņēmumi, kas darbojas ostas teritorijā nodrošina vairāk nekā 23,000 darba vietas un 4,5% no Lietuvas IKP. Klaipēdas ostā tiek nodarbināti apmēram 185,000 strādājošie.. Klaipēdas osta ir tieši vai netieši saistīts ar 18% no Lietuvas

kopējā IKP. Neaizsalstoša osta, garantē nepārtrauktu ostas darbību, pat ļoti bargās ziemās, kas netraucē kuģu ienākšanu ostā un stividoru darbu. Klaipēdas osta atrodas krustpunktā starp starptautiskajiem transporta koridoriem, kas ir kā tilts starp NVS un Āzijas, Eiropas Savienības un citām valstīm (www.portofklaipeda.lt).

Klaipēdas osta ir līderis starp Baltijas jūras ostām attiecībā uz konteineru pārvadājumiem. Tās labi koordinētā darbība atspoguļojas gan jūras un gan iekšzemes transporta jomā, brīvas ekonomiskās zonas (BEZ), ES tuvie jūras tīklu un plaša spektra darbības loģistikā un rūpniecībā uzņēmumiem nodrošina daudzfunkcionālas iespējas. Inovatīvos loģistikas produktus no Baltijas valstīm, ar konteineru un konteinervilciena „Viking” palīdzību, savieno Baltijas valstu tirgu un Melnās jūras reģionus no Klaipēdas ostas ar Minsku Kijevā, tālāk Odesas un Iļičevskas ostām, kas atrodas pie Melnās jūras. No 1993. gada līdz 2006. gadam Klaipēdas jūras ostai un stividoru kompānijām, kuras darbojas ostā piešķirti 600 miljoni EUR par tās modernizāciju. 350 miljoni eiro tiek ieguldīti no 2008. gada - 2013. gadam. Klaipēdas osta strauji attīstās, un izvirza ambiciozus plānus tālākai paplašināšanai. Pie ieejas kanāla dziļums ir 15 metri. Ostas navigācijas kanāla dziļums no 13 līdz 14,5 metriem. Tāpēc, ostas var pieņemt lieltonnāžas kuģus: sauso kravu kuģus līdz 80000 tonnām, un tankkuģus līdz 150000 tonnām (www.portofklaipeda.lt).

Klaipēdas osta ir dalībvalsts četrām starptautiskajām organizācijām. Tā ir regulāri organizē starptautiskās transporta izstādēs un konferencēs, piedalās aktīvi starpvalstu sarunas par transporta jautājumiem. Jaunāko informāciju sistēma "KIPIS" kas paātrina kravu pārvadājumus caur Klaipēdas ostu, nostiprina konkurences priekšrocības starp Baltijas valstīm, kā arī uzlabo darbību kuģa aģentiem un ekspeditoriem. KIPIS sistēma nodrošina elektronisku datu apmaiņu starp uzņēmumiem un institūcijām, kuras darbojas ostā, kad notiek kravas pārkraušanas procedūras. Ostā darbojas ĢIS (ģeogrāfiskās informācijas sistēma), kas ļauj lietotājiem izmantot ģeogrāfiskos datus un veicina efektīvi sniegt nepieciešamo informāciju (www.portofklaipeda.lt).

Kompānijai ir ļoti svarīgi nodrošināt sev jaunus līgumus un daudzveidot pakalpojumus, bet līgumu par pastāvīgām naftas kravām varēs slēgt vienīgi tad, ja mūs tehniskais potenciāls un investīciju iespējas garantēs pilnīgi drošu un gludu pārkraušanas procesu. Vides aizsardzībai un pārkraušanas iekārtu pilnveidošanai būs nepieciešami lieli līdzekļi. Par Venecuēlas naftas tranzīta ceļu uz Baltkrieviju vēlas kļūt arī Rīgas un Ventspils ostas. Baltkrievijai ir izdevīgi izmantot Ventspils ostu Latvijā, Tallinas ostu Igaunijā, kā arī Odesas un Južnes ostas Ukrainā kā pārkraušanas punktus naftas importam no Venecuēlas, Azerbaidžānas un Persijas līča valstīm (www.db.lv)

Klaipēdas valsts jūras osta, kur 2010.gada pirmajā ceturksnī pārkrauti 7 410 900 tonnu kravu, var atgriezties Baltijas valstu līderes pozīcijās. Salīdzinājumā ar attiecīgo laika posmu pērn pārkraušanas apjomi Klaipēdā pieauguši par 14,4%. Tas bijis lielākais kravu pieaugums visās Baltijas valstu ostās. Klaipēda gada pirmajos trijos mēnešos pēc savas daļas kopējā kravu apjomā apsteigusi Rīgas un Ventspils ostas, bet no Tallinas atpalikusi par miljonu tonnu kravu. Pieaugusi arī pasažieru plūsma - minētajā laika posmā osta apkalpojusi 43 500 pasažieru jeb par 21,1% vairāk nekā attiecīgajā laikā pērn (www.news.wasabi.lv)

No Baltijas valstu ostām pēc pārkrauto kravu apjoma šī gada pirmajos astoņos mēnešos izteikta favorīte ir Tallinas osta, kurā pārkrauti 24,7 miljoni tonnu kravu, tai seko Klaipēdas osta ar 19,9 miljoniem tonnu un Rīgas osta ar 19,71 miljonu tonnu. Liepājas ostā pirmajos astoņos mēnešos pārkrauti 2,73 miljoni tonnu kravu. Salīdzinot ar pērnā gadu, palielināt kravu apjomus visstraujāk arī izdevies tieši Tallinas ostai - astoņos mēnešos pieaugums par 16,5%, Klaipēdā - par 12%, bet Liepājā par 0,3% vairāk. Ventspilī un Liepājā fiksēts kravu samazinājums: Ventspilī - par 9%, bet Rīgā - par 1,9% (www.db.lv)

5.4. Gaisa transports

Latvijā ir vairākas lidostas, no kurām lielākā ir VAS "Starptautiskā lidosta „Rīga”. Tā atrodas 7 minūšu braucienā no Latvijas galvaspilsētas – Rīgas. Mazākas lidostas ir Liepājā, Ventspilī un Daugavpilī. Pēdējo gadu laikā VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga“ ir kļuvusi par vienu no visstraujāk augošajām lidostām Eiropā. Kopš 2004. gada tās apkalpoto pasažieru skaits ir četrkārtšojies. Tiešo lidojumu skaits no starptautiskās lidostas „Rīga” ir palielinājies no 15 maršrutiem 2002. gadā līdz 60 maršrutiem 2008/2009. gada ziemas sezonā. Starptautiskā lidosta „Rīga” 2008. gadā apkalpojusi 3.69 miljonus pasažieru, tādējādi sasniedzot 16.8 procentu pieaugumu, salīdzinot ar 2007. gadu. Starptautiskā lidosta „Rīga” kopumā 2008. gadā ir apkalpojusi 49 procentus no Baltijas valstu starptautiskajās lidostās apkalpotajiem pasažieriem. Kaimiņvalstu starptautiskās lidostas 2008.gadā kopā apkalpojušas 3.86 miljonus pasažieru, kamēr starptautiskā lidosta „Rīga” – 3.69 miljonus. Baltijas valstu lidostu vidū Rīga ietur līderpozīciju ar vislielāko pasažieru plūsmu. No „Starptautiskā lidosta „Rīga“ ir tiešie lidojumi uz 32 valstīm (www.transport.lv).

5.5. Cauruļvadu transports

Latvijas naftas un naftas produktu tranzīta koridoru veido naftas un naftas produktu maģistrālie cauruļvadi kopā ar naftas termināliem. Maģistrālo cauruļvadu sistēmā Latvijas teritorijā ietilpst divi naftas un viens naftas produktu cauruļvads. Naftas vads Polocka – Ventspils ar jaudu 16 milj. t gadā (diametrs 720 mm) tika nodots ekspluatācijā 1968. gadā, 1971. gadā – tam paralēls naftas produktu cauruļvads ar jaudu 5 milj. t. Lai nodrošinātu ar naftu Mažeikū naftas pārstrādes rūpnīcu, 1980.gadā tika nodots ekspluatācija naftas vads Polocka – Biržai – Mažeikū, kurš līdz Biržiem iet paralēli naftas vadam Polocka – Ventspils. Latvijas naftas tranzīta koridors uzskatāms par vienu no ekonomiski izdevīgākajiem, tehniski modernākajiem un videi drošākajiem naftas tranzīta koridoriem (www.transport.lv).

Tehnoloģiskās naftas izspiešana jeb izsūkņēšana no Polocka -Ventspils naftas cauruļvada ir dubultkaitniecība Latvijas tautai. Maģistrālajos naftas cauruļvados Polocka - Ventspils un Polocka - Mažeikū, kas atrodas Latvijas teritorijā, esošā tehnoloģiskā nafta ir "LatRosTrans" īpašums un saskaņā ar spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem ir uzskatāma par paša cauruļvada "piederumu", jo nodrošina tā pastāvēšanu. Pagājušā gadsimta 90.gadu sākumā par cauruļvadu piederību izvērtās strīds starp Latviju un Krieviju. Beigās vienojās par to, ka divi naftas vadi uz Mažeikū un uz Ventspili ir Latvijas Republikas īpašums, un dīzeļcauruļvads ir Krievijas īpašums. Uz šīs vienošanās pamata tika izveidots kopuzņēmums "LatRosTrans". Arī proporcija tāpēc izveidojās - 66% Latvijai, 34% - Krievijai. Atbilstoši Latvijas Republikas Augstākās padomes lēmumam, viss PSRS īpašums Latvijas teritorijā kļuva par Latvijas Republikas īpašumu, līdz ar to arī nafta, kas atrodas cauruļvadā, kļuva par Latvijas valsts īpašumu (www.nozare.lv).

Baltkrievija vēlas, lai Polocka - Ventspils cauruļvads tiktu izmantots Venecuēlas naftas sūkņēšanai pretējā virzienā - no Ventspils uz Baltkrieviju. Tas apjoms varētu būt liels - ap pusmiljonu [tonnu] mēnesī, apmēram seši miljoni [tonnu] gadā. Tas būtu lētāk nekā pa dzelzceļu, vienalga, no kuras ostas - Klaipēdas, Ventspils, Tallinas vai Rīgas. Tā rezultātā Latvija gūtu papildu ienākumus apmēram 60 miljonus latu gadā. No šī viedokļa šāda nafta izsūkņēšana no cauruļvada ir kaitniecība Latvijas tautsaimniecībai, jo tādā gadījumā nebūs iespēja šādu saimniecisko darbību veikt Latvijas Republikas teritorijā. Latvija var zaudēt naftas cauruļvadu uz Ventspili un pat teorētisku iespēju jebkad atjaunot pa to naftas tranzītu (www.nozare.lv).

Latviju šķērsojošā maģistrālā naftas cauruļvada īpašnieks SIA "LatRosTrans" sācis kopš 2003.gada nestrādājošajā cauruļvadā esošās tehnoloģiskās naftas izsūkņēšanu, visticamāk, lai

pārdotu to pasaules tirgū. Taču bez šīs naftas cauruļvads jau pēc neilga laika pārvērtīsies par naftas tranzītam nederīgu cauruli - par metāllūžņiem. Jauna naftas vada celtniecība varētu izmaksāt pat vairāk nekā 600 miljonus ASV dolāru (310,2 miljonus latu), turklāt tā atjaunošanai varētu būt vajadzīgas atļaujas ne tikai no Latvijas, bet arī no Lietuvas varas iestādēm, un to saņemšana var būt ļoti problemātiska (www.nozare.lv).

6. TRANZĪTS

Latvijas tranzīta koridoru veido 10 ostas, labi attīstīts autoceļu un dzelzceļa tīkls, vairākas lidostas, kā arī divi naftas un viens naftas produktu maģistrālais cauruļvads uz Ventspili. Tranzīta pakalpojumu klāsts aptver ostu, dzelzceļu, autopārvadātāju, muitas noliktavu un brokeru, loģistikas centru, kā arī kuģu aģentu, ekspeditoru un naftas un naftas produktu cauruļvadu operatoru pakalpojumus. Jau kopš seniem laikiem Latvija atradusies lielu transporta plūsmu krustpunktā - starp Krieviju, Āzijas valstīm un Eiropu. Šobrīd caur Latviju virzienā Rietumi – Austrumi reāli tiek vestas vairāk kā 40 miljoni tonnu kravu. Aptuveni 70% no Latvijas eksporta un importa ir saistīti ar Eiropas Savienības valstīm (skat. 5 pielikumu). Līdz ar Latvijas kļūšanu par pilntiesīgu Eiropas Savienības dalībvalsti 2004. gada 1. maijā, Latvijas transporta sistēma ir kļuvusi par Eiropas Savienības transporta sistēmas sastāvdaļu un Latvijas transporta tīkls ir iekļauts TEN (Trans-European Networks) (www.transport.lv).

Latvijas tranzīta nozare ir globālās ekonomikas sastāvdaļa, kas veiksmīgi konkurē pasaules tirgū, neskatoties uz pasaules ekonomisko krīzi un ģeopolitiskajām izmaiņām. Tādēļ tam tiek pievērsta īpaša uzmanība gan valsts, gan uzņēmumu līmenī un lielākās investīcijas transporta infrastruktūrā – ostās, dzelzceļā un autoceļos – vispirms tiek ieguldītas tieši tranzītam izmantojamos virzienos. Attīstību transporta jomā balsta uz divu lielo tirgu - Eiropas Savienības un NVS un Āzijas tirgu apkalpošanu. Neapšaubāmi liela loma tranzīta attīstībā ir sadarbībai ar NVS valstīm ar ko kopīga dzelzceļa sistēma (1520 sliežu platums) un vienota dzelzceļu kravu pārvadājumu organizēšanas sistēma (www.transport.lv).

Transeiropas transporta tīkls (TEN) tika izveidots trīs Paneiropas transporta konferenču laikā, kuras, attiecīgi, notika 1991. gadā Prāgā, 1994. gadā Krētā un 1997. gadā Helsinkos. Pirmās Paneiropas transporta konferences iznākums bija transporta infrastruktūras – koridoru koncepcija (skat. 6. pielikumu). Otrās konferences laikā 1994. gadā Rietumeiropas, Centrāleiropas un Austrumeiropas valstis identificēja deviņus transporta koridorus, kuri tika atzīti par prioritāriem infrastruktūras attīstīšanai. Trešajā Paneiropas konferencē Helsinkos jau esošajam deviņu koridoru sarakstam tika pievienots desmitais (www.transport.lv).

7. LATVIJA - STARPTAUTISKOS PROJEKTOS

Latvijā pilnā apjomā darbojas Eiropas Savienības muitas tiesību aktu normas preču importam, tranzītam un eksportam starp Eiropas Savienību un trešajām valstīm. Galvenie transporta infrastruktūras objekti iekļauti TEN-T tīklā, kurā arī tiek ieguldītas lielākās investīcijas, tai skaitā lielākā daļa Eiropas Savienības sniegtās finansiālās palīdzības. Lai veicinātu jaunu loģistikas centru veidošanos un piesaistītu jaunas kravu plūsmas ir atvieglots nodokļu režīms, kad preču importētāji Eiropas Savienībā preces var ievest Latvijā, atmuitot, nemaksājot pievienotās vērtības nodokli, un uzglabāt jau atmuitotas preces distribūcijas centrā līdz tiek saņemts pieprasījums konkrētai partijai konkrētam veikalam. Ostās un uz dzelzceļa ir izveidoti Eiropas Savienības prasībām atbilstoši robežkontroles punkti. Aktīvi līdzdarbošanās notiek Ziemeļu dimensijas transporta un loģistikas partnerības darbā, kur tiek parādītas Latvijas intereses projektu izveides procesā, ar mērķi rast risinājumus Latvijas tranzīta vides uzlabošanai. Tiek veikta aktīva iesaistīšanās Apvienoto nāciju ekspertu darba grupas Eiro-Āzijas Transporta Savienojumu (EATL) projekta II fāzes darbā, lai iekļautu EATL kartēs transporta savienojumus starp Latviju un Baltkrieviju. Regulāri kursē konteinerwilciens „Baltika – Transit”, kurš savieno Baltijas valstu ostas ar Kazahstānu, Kirgizstānu, Tadžikistānu un Uzbekistānu. Šobrīd tas ir vienīgais regulārais konteinerwilciens starp Āziju un Eiropas Savienību. Lai pagarinātu konteinerwilciena „Baltika – Transit” maršrutu, starpvaldību komisiju ietvaros ir izveidotas speciālas darba grupas ar Ķīnas un Kazahstānas pusēm. Ir jau veikti pirmie konteineru pārvadājumi (testa režīma) - gan no Ķīnas austrumu piekrastes, gan arī no Ķīnas ziemeļrietumiem. Nākotnē, arī Centrālāzijas valstu uzņēmumiem būs iespēja nosūtīt kravas Skandināvijas tirgum un konteinerwilciens „Baltika-Transit” būs nodrošināts ar kravām abos virzienos. Sadarbojoties Latvijas, Baltkrievijas un Igaunijas dzelzceļa kompānijām 2009.gadā izveidots konteinerwilciens „ZUBR”, kurš kursē maršrutā Tallina - Rīga – Minska. Tranzīta laiks maršrutā Minska - Rīga ir 2 dienas. Projekta ietvaros tiek realizētas vienkāršotas robežkontroles un muitas kontroles procedūras. Konteineru vilciens veic 1-2 reisu nedēļā. Plānota konteinerwilciena „ZUBR” maršruta pagarināšana līdz Ukrainai un Ukrainas ostām Odesu un Iljičevsku ar iespēju tālāk preces nogādāt uz Turciju un citām Melnās jūras ostām un atpakaļ no tām uz Baltijas valstīm un Skandināviju (skat. 3 pielikumu). Latvijas – Krievijas Starpvaldību komisijas Transporta darba grupas ietvaros panākta abpusēja izpratne par nepieciešamību sadarboties Transeiropas ass Ventspils – Rīga – Maskava attīstībā un uzsākts darbs pie ass

Masterplāna izstrādes. Krievijas kompāniju interese par Latviju palielinās. Par to liecina Krievijas dzelzceļa specializētā konteineru pārvadātāja „TransContainer” darbības uzsākšana Latvijā un jauna konteineru termināla veidošana Rīgas ostā (www.sam.gov.lv).

Arvien vairāk kravas tiek pārvadātas konteineros un tās pamatā ir kravas ar augstu pievienoto vērtību. Tas dod lielāku iespēju pelnīt arī Latvijas uzņēmējiem. Latvijai ir būtiski saglabāt un nostiprināt esošās pozīcijas beramkravu un lejamkravu sektoros un īpašu uzmanību pievērst jaunu kravu piesaistei no jauniem tirgiem. Pašlaik notiek aktīvs darbs ar Ķīnu, lai Eirāzijas tranzīta koridors sāktu darboties un lai Latvija kļūtu par vārtiem Ķīnas kravu importam Eiropas Savienībā, kā arī norisinās aktīvs darbs ar Krieviju, lai nodrošinātu stabilus, drošus un uzticamus konteinerkravu pārvadājumus ar Krievijai, nodrošinot regulārus konteinercilienus no Latvijas ostām uz Maskavu. Lai risinātu robežšķērsošanas problēmas Latvija aktīvi sadarbojas gan ar Krieviju divpusējā līmenī, gan arī ar Eiropas Komisiju, risinot šos jautājumus Eiropas Savienības un Krievijas Transporta dialoga un Muitas sadarbības formātos. Būtiskākās vienošanās starp Krieviju un Eiropas Savienības ekspertiem ir panāktas Eiropas Savienības - Krievijas Transporta dialoga Loģistikas apakšgrupas ietvaros un iekļautas gala ziņojuma rekomendācijās. Tagad nepieciešama galotņu vienošanās par to ieviešanu (www.sam.gov.lv).

Tikpat svarīgi ieņemt vadošās pozīcijas loģistikas centru izveidē Baltijas valstu vidū. Līdztekus transporta attīstības tendencēm Eiropas Savienībā, jāizveido pievilcīga kombinēta transporta sistēma. Tas ir saistīts gan ar likumdošanu, gan arī ar infrastruktūru. Esam sākuši aktīvu sadarbību ar Austrumu valstīm ar mērķi piesaistīt tranzīta kravas Latvijas ostām, notiek sadarbība ar Ķīnas kolēģiem par konteinerciliena „Baltika – Transīt” pagarināšanu līdz Ķīnai (www.sam.gov.lv).

Tālākās perspektīvās Latvijas tranzīta attīstība ļoti lielā mērā ir atkarīga no tā, kā attīstīsies mūsu sadarbības valstis, galvenokārt – Krievija. Ja Krievija turpinās savas tautsaimniecības reformas tirgus ekonomikas virzienā tikpat strauji kā līdz šim un stratēģiski svarīgu lēmumu pieņemšanā ekonomiskie nosacījumi gūs noteicošo lomu, tā iestāsies Pasaules Tirdzniecības organizācijā un Enerģētikas Hartas procesos; ja tikpat strauja attīstība būs tādās valstīs kā Kazahstāna un arī citās NVS valstīs, Latvijas tranzīts turpinās attīstīties. Latvijai nākotnē jāklūst par tādu pašu svarīgu partneri Krievijai un citām valstīm Austrumos, līdzīga kā Nīderlande ir Vācijai. Nākotnē tiek plānots palielināt tranzīta kravu apjomu līdz 100 milj. tonnu gadā, tai skaitā konteineru tranzītu līdz 2 miljoniem konteineru 2020.gadā. Latvijā galvenā prioritāte ir konteineru kravu apjomu palielināšana. Šādas prioritātes izvēli nosaka situācija pasaules transporta biznesā un politikā (www.sam.gov.lv).

Kā labāko vērtējumu Latvijas tranzīta jomas uzņēmēju profesionalitātei un uzticamu sadarbības partneru atzīšana ir ASV lēmums izmantot Latvijas transporta infrastruktūru nemilitāru kravu nosūtīšanai uz Afganistānu tur izvietoto ASV bruņoto spēku atbalstam. Kopš 2009.gada izveidojusies pastāvīga kravu plūsma, un, sekojot veiksmīgajam ASV piemēram, 2010.gadā vismaz vēl divas valstis uzsāks kravu pārvadājumus uz Afganistānu caur Latvijas teritoriju. Aktīvi tiek strādāts pie tā lai citu NATO dalībvalstu kravas arī dotos tranzītā caur Rīgas ostu (www.sam.gov.lv).

Kazahstānai joprojām interesē kravu plūsma caur Baltijas valstu ostām, visu izšķīrs piedāvājums. Transporta nozares izstāde „Trans Kazahstan” notiek katru gadu – vienu gadu Kazahstānas galvaspilsētā Astanā, bet otru valsts ekonomiskajā galvaspilsētā Almaatā. Latviju izstādē pārstāvēja vienota delegācija, kurā trīs lielāko Latvijas ostu – Rīgas, Ventspils un Liepājas pārstāvji, kā arī AS „Latvijas dzelzceļš” un autopārvadātāji. Liela interese bijusi no Kazahstānas kravu ekspedīcijas uzņēmumiem, kas vēlas nostiprināt un attīstīt kravu plūsmu caur Baltijas valstu ostām. Kazahstānas uzņēmējiem interesē konkrēti piedāvājumi un konteinerkravu pārvadājumi. Kazahstānas uzņēmēji nākotnē paredz kļūt par potenciālajiem partneriem, kas palielinātu kravas plūsmas jaudu. Kazahstānas uzņēmējiem Liepājas osta un kompānijas, kas šeit strādā, ir labi zināmas, jo ostā veiksmīgi tiek pārkrautas beramkravas no Kazahstānas – graudi, lopbarības produkti. Nākotnē sadarbība varētu paplašināties, jo Kazahstāna nopietni attīsta rūpniecību, bet saražotai produkcijai nepieciešami noieta tirgi arī rietumu virzienā (www.transportweekly.com).

7.1. Latvijas un Baltkrievijas ekonomiskās attiecības

Baltkrievija atrodas uz dienvidaustrumiem no Latvijas, robežojas Latgales reģionā. Baltkrievijas platība ir 207 600 km², iedzīvotāju skaits 10 miljoni. Baltkrievijas galvaspilsēta ir Minska, bet starp lielākajām pilsētām pieskaitāmas Grodņa, Vitebska, Bresta, Mogiļova un Gomeļa. Trešo daļu no valsts klāj meži. Tās spēcīgākie ekonomiskie sektori ir lauksaimniecība un rūpniecība. Baltkrievija eksportē uz Krieviju, Kazahstānu un NVS valstīm. Valsts atrodas 5 vietā pēc apgrozījuma daudzuma, kas ir 2.3 miljardi. Lielākās eksporta preces ir traktori „Belarus”, kas sastāda 60 %, nākošā prece ir auto pašizgāzēji „Belaz”, kurus izmanto raktuvēs, lai pārvestu nepieciešamās kravas, šī prece sastāda 30% no visa eksporta daudzuma. Nākošā prece ir minerālmēsli Kālijs, kurs sastāda 30 %. Tehnika tiek vesta uz tādām valstīm kā Somija, Bulgārija. Latvijas sadarbība ar Baltkrieviju būtu nozīmīga, jo Latvijā ir tuvākās ostas uz Baltijas

jūru, kas atrodas vien 200 km no Baltkrievijas. Tāpēc Latvija ir svarīgs tranzīta punkts, jo Baltkrievija var novirzīt savas kravas uz dienvidiem, kur pieejama melnā jūra un pilsēta Odesa, vai uz ziemeļrietumiem, kur pieejama Baltijas jūra un pilsēta Rīga un Ventspils. 70% eksporta kravas iet tranzītā caur Latviju, kas sastāda $\frac{1}{4}$ daļu no ostās pārkrautajām kravām. Baltkrievijā atrodas divas naftas produktu pārstrādes rūpnīcas. Venecuēlā Baltkrievija iegūst naftu sev no 2 naftas ieguves urbumiem, bet taisās palaist vēl 2 urbumus. Pārvešanas izmaksas no Amerikas un Eiropu sanāk lētas, jo no Eiropas uz Ameriku tiek vesti naftas produkti, bet atpakaļ ceļā tikai ūdens ko iepilda balasta tvertnēs, lai kuģošana būtu drošāka un kuģi neapgāztos, kuģošanas laikā tvertnes vēl tiek papildinātas ar ūdeni attiecīgi tik cik tiek iztērēta degviela. Naftu uz Baltkrieviju reversā veida aizsūknē caur naftas vadu, kas atrodas Odesā un Igaunijā pa dzelzceļu no Tallinas. 3 gadu laikā Baltkrievija vēlas pārvest 10 miljonus tonnas un 5 miljonus vēlētos laist caur Latviju, ja varētu vienoties par tarifiem un cenām, jo valsts iegūtu 15\$ par tonnu ko pārved pāri valstij ar dzelzceļa vai ko pārsūknē ar naftas vada palīdzību. No Krievijas caur Baltkrieviju uz Latviju tiek nogādātas dažādas eksporta kravas. Galvenokārt tās ir ķīmikālijas iepriekšējos gados to pārvadāšanas apmēri bija 600 tūkstoši tonnas, bet pagājušogad bija 0 tonnas, savukārt šogad plānots pārvadāt līdz 1.5 miljonom tonnu. Pagājušogad dēļ tarifu ne skaidrībām ar Ventspils termināla uzņēmumu „Kālija parks”, netika noslēgti līgumi. Ko veiksmīgi izmantoja Lietuva un caur Klaipēdas ostu tika pārkrauti 4,10 miljoni tonnu minerālmēslu. Latvija nenovērtē izdevīgumu, ko varētu iegūt no tādiem tranzīta līgumiem, jo par katru tonnu valsts var iegūt 2,10 \$. Latvijai būtu izdevīgi piedalīties vairākos starptautiskos līgumos un projektos, kas saistīti ar transporta plūsmas organizēšanu un tranzīta koridora pakalpojumu piedāvāšanu, ārvalstu uzņēmumiem (Gerasimenko A., 2011.).

8. TRANSPORTA NOZARES ATTĪSTĪBAS PLĀNI BALTIJAS VALSTĪS.

Katra no valstīm ir sagatavojusi transporta nozares attīstības plānus konkrētajiem laika periodiem. Tika apskatīti katra plāna mērķi, uzdevumi un ieceres kā to visu realizēt, lai sasniegtu vēlamu. Katrai valstij ir savas prioritātes, ko izvirzīt kā primāros uzdevumus transporta nozares nākotnei.

8.1. Latvija

Tā kā Latvija robežojas ar Igauniju, Lietuvu, Baltkrieviju un Krieviju, tad sakari starp rietumiem un šīm valstīm, īpaši lielo Krieviju un Baltkrieviju dos Latvijai lielas transporta attīstības iespējas. Tādēļ sevišķi svarīga Latvijai ir jūras ostu, Rīgas starptautiskās lidostas (arī citu lidostu), kā arī dzelzceļa un autotransporta attīstība, satiksmes tīklu un transporta veidu sasaiste. Starptautiskie darījumi un ar tiem saistītās transporta funkcijas būs Latvijas starptautisko pārvadājumu (eksporta, importa, tranzīta) un transporta koridoru „Rietumi – Austrumi” un „Ziemeļi – Dienvidi,” attīstības potenciāls.

Kravu un pasažieru pārvadāšanas funkcija vienmēr būs transporta pamatfunkcija. Nepieciešamība nodrošināt tautsaimniecības un iedzīvotāju vajadzības pēc pārvadājumiem vietējā un starptautiskā līmenī rada vajadzību izveidot drošu videi nekaitīgāku un visiem pieejamu transporta sistēmu valstī. Attīstīt starptautiskos pārvadājumus, kas veicinās iedzīvotāju labklājības celšanos un ekonomikas augšupeju; veidot transporta koridorus, kas radīs lielākas iespējas valsts transporta infrastruktūrai, transporta līdzekļiem, telekomunikāciju sistēmai piedalīties starptautiskajā pārvadāšanas procesā un veicinās tautsaimniecības nozaru, tai skaitā tūrisma attīstību Latvijā;

Ekonomikas ministrija, Finanšu ministrija un Latvijas Banka 1998. gadā ir izstrādājusi Vidēja termiņa ekonomisko stratēģiju ES iestāšanās kontekstā, kur ir noteikti mērķi arī transporta nozarei:

- ✓ Veicināt stabilu transporta pakalpojumu pieaugumu;
- ✓ Attīstīt multimodālo transporta nozari ar mērķi izveidot Latviju par tranzītvalsti ar labu infrastruktūru;
- ✓ Uzlabot transporta likumdošanu saskaņā ar brīvā tirgus ekonomikas principiem un ES direktīvām (VARAM, 1999).

Transporta plānošana un pārvalde

Kā nepietiekami ir izvērtējami šādi aspekti:

- ✓ Transporta nozares statistika un informatīvā infrastruktūra (informācija par meteoroloģiskajiem apstākļiem, transporta plūsmas vadība);
- ✓ Informatīvais nodrošinājums ceļu lietotājiem un tūristiem;
- ✓ Nepietiekama sadarbība ar pašvaldībām un nepietiekama sabiedrības iesaistīšana pirms svarīgu lēmumu pieņemšanas (VARAM, 1999).

„Transporta attīstības nacionālā programma (1996.-2010.g.)”tika akceptēta LR Ministru Kabineta 1995. gada 14. novembra sēdē. Transporta attīstības nacionālā programma ir stratēģiska, kompleksa ilgtermiņa mērķprogramma. Transporta attīstības nacionāla programma ir plānošanas dokuments, kurā noteikts transporta attīstības mērķis, šī mērķa sasniegšanas stratēģiski virzieni, taktiskie paņēmieni un uzdevumi. Tā satur viena kompleksā sistēmā ekonomiska, organizatoriska un cita rakstura pasākumus (darbus, uzdevumus, darbības veidus) un kalpo par pamatu konkrētu projektu prioritāšu izvēlei.

„Transporta attīstības nacionālo programmu (2000.-2006.g.)”apstiprināja transporta attīstības nacionālās programmas koordinācijas padome 1999.g. 9. jūnijā.

Šīs programmas galvenais mērķis ir nodrošināt efektīvas ilgtspējīgas, integrētas, videi draudzīgas, sabalansētas un multimodālas transporta sistēmas plānveidīgu uzturēšanu un attīstību, lai apmierinātu cilvēku un tautsaimniecības pēc kvantitatīviem un kvalitatīviem pārvadājumiem ar noteiktu drošību, stiprām garantijām un pieņemamām izmaksām, palielinātu izvēles iespējas un elastību pasažieru un kravu pārvadājumos, veicinātu reģionālo attīstību, sekmētu integrēšanos Eiropas sistēmā un dotu iespējas Latvijas biznesam efektīvāk konkurēt Eiropas un pasaules tirgū. Šī mērķa sasniegšanas galvenie stratēģiskie virzieni un uzdevumi:

- ✓ Uzturēt un attīstīt transporta infrastruktūru (autoceļus, dzelzceļu, jūras ostas un lidostas);
- ✓ Sekmēt eksporta, importa un tranzīta pārvadājumu attīstību, attīstīt multimodālos transporta koridorus virzienos Austrumi – Rietumi un Ziemeļi – Dienvidi;
- ✓ Veicināt kooperēšanos ar kaimiņu valstīm un integrēšanos Eiropas transporta sistēmā;
- ✓ Nodrošināt satiksmes tīklu un transporta veidu sasaistīšanu;
- ✓ Uzlabot un uzturēt augstu satiksmes drošības līmeni
- ✓ Nodrošināt videi draudzīgas transporta sistēmas veidošanu un pilnveidot bīstamo kravu pārvadāšanu;
- ✓ Izveidojot Eiropas Savienības prasībām un standartiem harmonizētu transporta likumdošanas sistēmu un pilnveidot institucionālo noteikumu sistēmu;
- ✓ Veicināt transporta izglītības un zinātnes attīstību (Birzietis,2008).

Sasaistīt transporta sistēmas

- ✓ Veicot satiksmes tīklu savstarpējo sasaisti, būvējot ostu, dzelzceļu un auto pievedceļus, nodrošinot jūras ostu, lidostu, autoostu, dzelzceļa staciju sasaisti, attīstot satiksmes tīklu savstarpējo izmantošanu, koordināciju un informatīvo bāzi.
- ✓ Nodrošinot transporta veidu sasaistīšanu, attīstot kombinētos pārvadājumus
- ✓ Attīstot loģistiku; sakārtojot un attīstot kravas stacijas, kravu sadales centrus, noliktavu saimniecību,
- ✓ Kooperējoties ar kaimiņu valstīm un integrējoties Eiropas transporta sistēmā (VARAM,1999).

Jauna transporta infrastruktūra

Ja vien netiek rūpīgi plānota tās savienošana ar jau esošo, palielina centralizāciju un samazina vienotību. Šāda centralizācija var rasties gan starp reģioniem, gan reģionu iekšienē. Dažādiem satiksmes tīkliem jābūt savstarpēji papildinošiem, piemēram, vietējais dzelzceļš nodrošina pieeju ātrvilcienam un ātrvilciens savukārt lidostai. Ne vienmēr jaunas infrastruktūras radīšana ir pareizais risinājums, un tā ne vienmēr varēs kompensēt esošās infrastruktūras izmantošanas iespēju uzlabošanu (VARAM, 1999).

Transporta attīstības pamatnostādnes 2007. – 2013. gadam ir dokuments, kurā noteikti politikas pamatprincipi, attīstības mērķi un prioritātes. Pamatnostādnes izstrādātas, balstoties uz Latvijas Republikas Saeimas 2005.gada 26.oktobrī apstiprināto ilgtermiņa konceptuālo dokumentu *Latvijas izaugsmes modelis: Cilvēks pirmajā vietā, Transporta attīstības nacionālās programmas 2000.-2006.gadam* (turpmāk- TANP) rezultātiem, jau izstrādātajiem politikas plānošanas dokumentiem transporta nozarē, kas ietver daļu no laika perioda 2007.-2013.gadam, Eiropas Savienības transporta politikas dokumentu – *Balto grāmatu*, kā arī *Lisabonas stratēģiju*. Pamatnostādnēs ir izvirzīts vīrsmērķis – kvalitatīva un konkurētspējīga, kopējā Eirāzijas transporta sistēmā integrēta transporta infrastruktūra, uzņēmējdarbības vide, droša satiksme un kvalitatīvi, visiem pieejami tranzīta, loģistikas un sabiedriskā transporta pakalpojumi.

Galvenās risināmās problēmas transporta nozarē ir:

1. Infrastruktūras kvalitāte un satiksmes drošība, kas nodrošinātu transporta sistēmas ilgtspējību.

2. Latvijas iedzīvotājiem un komersantiem pieejami, kvalitatīvi pasažieru un kravu transporta pakalpojumi, kas nodrošinātu cilvēku mobilitāti.

3. Maksimāls transporta un loģistikas pakalpojumu eksports, kas nodrošinātu valstij ievērojamus ienākumus.

4. Izglītība un pētījumi, kas nodrošinātu pamatotāku lēmumu pieņemšanu, kā arī profesionāli nozares speciālisti.

Lai sasniegtu transporta attīstības politikas virsmērķi, pamatnostādņēs ir noteikti šādi rīcības virzieni:

1. Infrastruktūras kvalitātes uzlabošana.

2. Satiksmes drošības līmeņa paaugstināšana.

3. Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšana maršrutu tīkla valsts nozīmes autobusu un vilcienu maršrutos.

4. Tranzīta pakalpojumu veicināšana.

5. Transporta politikas veidošana un īstenošana, pamatojoties uz pētījumiem, un profesionālu speciālistu sagatavošana.

Īstenojot transporta attīstības politiku, paredzams, ka līdz 2013.gadam:

1. Tiks sakārtoti visi valsts galvenie autoceļi, asfaltēto valsts autoceļu garuma īpatsvara pieaugums paredzams 0,3 % gadā, sasniedzot 42 % 2013.gadā.

2. Modernizējot dzelzceļu, palielināsies dzelzceļa kravu pārvadājumu ikgadējie apjomi, sasniedzot 100 milj. tonnu 2013.gadā, tiks novērsti tehniski un juridiski šķēršļi dzelzceļa satiksmes attīstībai ar Centrāleiropu un Rietumeiropu.

3. Tiks nodrošināta konkurētspējīgu un efektīvu pakalpojumu sniegšana ostās un iesaistītajā transporta ķēdē.

4. Starptautiskās lidostas "Rīga" infrastruktūras attīstība nodrošinās apkalpoto pasažieru skaita ikgadējo pieaugumu, sasniedzot 10 milj. pasažieru 2013.gadā, darbosies reģionālās – Liepājas, Ventspils un Daugavpils – lidostas.

5. Paaugstināsies satiksmes drošības līmenis – ceļu satiksmes negadījumos līdz 2010.gadam bojā gājušo un ievainoto skaits salīdzinājumā ar 2002.gadu samazināsies par 50 % un līdz 2013.gadam – par 70 %.

6. Tiks radīti priekšnoteikumi citu nozaru attīstībai, attīstot sabiedriskā transporta pakalpojumus, ārpilsētas sabiedriskajā transportā pārvadāto pasažieru skaits līdz 2013.gadam palielināsies par 50 %.

7. Tiks paaugstināta transporta nozarē nodarbināto konkurētspēja – izglītība un kvalifikācija – veicinot efektīvāku transporta politikas veidošanu un īstenošanu (*Transporta attīstības pamatnostādnes 2007.-2013.gadam*).

8.2. Igaunija

Galvenie politikas dokumenti ir *Transporta attīstības plāns 2006 – 2013* un *Sabiedriskā transporta attīstības programma 2006 – 2010*. Šajos dokumentos viens no svarīgākajiem elementiem ir pieejamības uzlabošana. Galvenais mērķis ir tas, ka transporta sistēmai jānodrošina iedzīvotāju mobilitāti un preču pārvadājumi būtu efektīvi, droši un videi draudzīgi. Transporta plāns uzsver šādas problēmas, kas attiecas uz pieejamību: nepietiekama infrastruktūra un ka sabiedriskais transports zaudē popularitāti. Vispārējais mērķis ir transporta jomā nodrošināt visiem cilvēkiem pieejamību vietām, kuras ir nepieciešamas ikdienas vajadzībām. Efektīva transporta sistēma ir svarīgs priekšnoteikums ekonomiskai izaugsmei un sociālajai attīstībai (www.mkm.ee).

Transporta izmantošana ir galvenais faktors tautsaimniecības nozares attīstībai, jo tā ir lielākā nozare Igaunijā. Transporta nozare un tās apkalpojošo dienestu darbība veido gandrīz 8% no strādājošo cilvēku skaita. Transports ir svarīga sociālā funkcija – ievērojot cilvēku mobilitātes vajadzības (www.mkm.ee).

Dažādas problēmas šajā nozarē ir cieši saistītas viena ar otru, to tiem ir līdzīgi cēloņi un tie ne vienmēr ir atkarīgi no transporta veida īpatnībām.

Galvenie šķēršļi ilgtspējīgai attīstībai pārvadājumos ir :

- ✓ Nepietiekama plānošana;
- ✓ Nepietiekama infrastruktūra;
- ✓ Problēmas ar drošību;
- ✓ Nelabvēlīga ietekme uz vidi.
- ✓ Pilsētas transports zaudē popularitāti
- ✓ Būtiski padarīt Igaunijas transporta kompānijas konkurētspēju.

Šie seši punkti veido stratēģisku pamatu mērķim un uzdevumiem attīstības plānam. Visas darbības ir vērstas, lai sasniegtu mērķi, kas nosaka Igaunijas transporta politiku (www.mkm.ee).

Straujais automašīnu skata pieaugums ir saistīts ar vēsturisko attīstību. Tirgus ekonomikas izveidošana un turīgu cilvēku skaita palielināšanās izraisīja milzīgas diskusijas, lai iegūtu privātos automobiļus. Pilsētas izplešanās, kas būtiski paātrinājās kopš 1990. gadu vidus, palielināja automašīnu izmantošanu un rādīja sastrēgumus no rīta un vakarā maksimuma stundās ir kļuvusi par vēl vienu problēmu. Neskatoties uz salīdzinoši nelielajiem attālumiem Igaunijā, dažu iedzīvotāju iespēja nokļūt līdz darbam ir diezgan sarežģīta, jo cenu pieaugums ietekmē pārvietošanās iespējas (www.mkm.ee).

Transporta attīstības plāns paredz darbības virzienus, kas jāveic, un principi, kas jāievēro, lai risinātu konkrētus jautājumus, kas saistīti ar šo nozari. Šis plāns ir saistīts ar vairākiem citu nozaru attīstības plāniem. Lai sagatavotu šo plānu tika ņemti vērā dokumenti, kas saistīti ar vidi, reģionālo un sociālo politiku, enerģētiku un uzņēmējdarbību. Šajā plānā ir ņemts vērā fakts, ka ir nepieciešama savstarpējā konkurence starp transporta veidiem un savstarpējā ietekme, lai varētu sekmīgi un pilnvērtīgi attīstītos visa transporta nozare (www.mkm.ee).

8.3.Lietuva

Lietuvas Republikas ilgtermiņa attīstības stratēģija ir izstrādāta līdz 2025. gadam. Šis dokuments tika apstiprināts 2004. gadā. No šī stratēģijas pašlaik daži fragmenti tika iekļauti Ilgtermiņa ekonomiskās attīstības stratēģijā Lietuvai līdz 2015. gadam. Viens no mērķiem ir stiprināt savstarpējo izmantojamību starp dažādiem transporta veidiem. Pasažieru pārvadājumu jomā ieviešot konceptuālu sistēmu „viena biļete” kur ar vienu biļeti var pārvietoties ar visiem sabiedriskā transporta veidiem. Kravu pārvadājumu jomā liela uzmanība tiek pievērsta pārvadājumu transporta procesiem un tehnoloģijām. Izstrādājot vairāku veidu transportu plānojumu ir ļoti svarīgi izveidot mūsdienīgus loģistikas centrus un tos iekļaut transporta tīklojumā Eiropas kontinentā un Baltijas jūras reģionā (www.transp.lt).

Saskaņā ar ilgtermiņa ekonomiskās attīstības stratēģiju Lietuvai līdz 2015. gadam. Darba grupa izstrādājusi trīs iespējamus scenārijus Lietuvas ekonomikas izaugsmei, tika ņemti vērā: strauja ekonomiskā izaugsme (optimistiskais); lēnā ekonomiskā izaugsme (pesimistiskā) un pamata scenāriji, ko izstrādāja ar ekonomikas ministriju, kas balstīta uz mērenu ekonomikas izaugsmi. (www.transp.lt).

Stratēģija sniedz analīzi par ilgtermiņa attīstības perspektīvām, ar ko izveidot jaunākās paaudzes loģistikas centrus. Svarīgi ir kombinētās sadarbības iespējas, izstrādājot Lietuvas infrastruktūru. Autoceļu, dzelzceļu, ostu un lidostu infrastruktūru ir jāmodernizē un jāattīsta koordinēti, lai uzņēmēji izmantotu efektīvāk pārvadājumu tehnoloģijas un procesus. Ilgtspējīga attīstība dažādiem transporta veidiem un sasniegt to pienācīgu savienojamību ar transporta sistēmu kaimiņvalstīs un ES dalībvalstīs. (www.transp.lt).

Lietuvai līdz 2025. gadam ir jāizveido modernu un ilgtspējīgu multimodālu transporta sistēmu, kas pēc to tehniskajiem parametriem, drošības un pakalpojumu kvalitātes ir jāsasniedz citu ES dalībvalstu līmenis. Efektīvi sadarboties ar kaimiņvalstu transporta sistēmām, tā varēs uzņēmējdarbības nozare paplašināt savu darbību un cilvēki no Lietuvas varēs ērti sasniegt

Eiropas tūrisma, kultūras un biznesa centrus ar minimāliem laika zaudējumiem. Lietuvas transporta nozare kļūs par svarīgu elementu Baltijas jūras dienvidu reģionā un piedāvās augstas kvalitātes pakalpojumus, veidojot kopīgas intereses un vajadzības Lietuvā un visā Eiropas Savienībā (skat. 4 pielikumu).(www.transp.lt).

Lietuvas transporta sistēmas uzdevums ir nodrošināt sabiedrības mobilitāti un kravu pārvadājumiem saglabāt dinamisku attīstību tautsaimniecībā un palielināt konkurētspēju Lietuvā un Eiropas Savienības starptautiskajā tirgus sektorā. Lai transporta sistēmas attīstības jomā definētu uzdevumus ir svarīgi izanalizēt divus visnozīmīgākos segmentus šajā sistēmā: infrastruktūra un tās lietotāji (pārvadātāji, operatori), kam ir dažādas darbību un aktivitāšu attīstības īpatnības. Pārvadātāji, operatori un citi transporta pakalpojumu sniedzēji, kas darbojas saskaņā ar tirgus nosacījumiem strādā konkurences apstākļos. Tādēļ šajā nozarē tikai tirgus mehānismi un konkurence ir galvenie katalizatori uz veiksmi un progresu. (www.transp.lt).

Valstu iestāžu uzdevums ir ierobežot darbības, lai izveidotu un nodrošinātu vienādus konkurences apstākļus visiem transporta pakalpojumu dalībniekiem. Transporta tīklu Eiropā un kā arī citos kontinentos ir diskusijas par kopējo tirgus artērijas konkurētspēju. Tāpēc attīstība un transporta infrastruktūras modernizācija ir viens no būtiskākajiem pasākumiem, kas nodrošina ekonomisko progresu, izstrādājot tautsaimniecības stratēģijas un programmas gan ES gan atsevišķām dalībvalstīm. Valsts iestādes nedrīkst norobežoties no satiksmes drošības un vides jautājumiem, no kuriem lielāko daļu nevar atrisināt, bez modernizācijas un transporta infrastruktūras attīstības. Ņemot vērā mūsdienu prasības, valsts ilgtermiņa transporta un tranzīta attīstības stratēģija īpašu uzmanību pievērš jautājumiem par transporta infrastruktūras attīstību. Jaunākās tendences ES transporta nozares attīstībā ir ņemtas vērā. (www.transp.lt).

Ilgtermiņa prognozes statistikas rādītāji par Lietuvas transporta nozares attīstību un to tendences, kā arī SVID analīze transporta sistēmai ir galvenie faktori un nosacījumi, ko izmantot kā pamatu izstrādājot Ilgtermiņa stratēģiju attiecīgajai nozarei. (www.transp.lt).

9. BRĪVĀ TIRDZniecĪBA Baltijas Valstīs

Baltijas valstīs ārējai tirdzniecībai pieder liels īpatsvars iekšzemes kopprodukta struktūrā, kas padara to par ekonomiskās izaugsmes un transformācijas dzinēju. Pēc neatkarības atgūšanas galvenās Baltijas valstu priekšrocības ir saistītas ar ģeogrāfisko izvietojumu, darbaspēka augsto kvalifikāciju un zemām algām (Spīča, 2000).

Baltijas valstu ārējās tirdzniecības politika ir cieši saistīta ar šo valstu ārējās politikas pamatmērķi – valsts drošības un nacionālās suverenitātes stiprināšanu. Šī mērķa īstenošanai nepieciešams nosacījums ir valsts integrācija Eiropas Savienībā, reģionālās sabiedrības paplašināšana un attiecību veicināšana ar valstīm, kurās ir stabila politiskā situācija (Spīča, 2000).

Būdamas PSRS sastāvā Latvija, Lietuva un Igaunija bija pilnīgi slēgtas ārējam tirgum. Valūta nebija konvertējama, un iekšzemes cenas nebija piemērotas ārējā tirgus nosacījumiem. Tāpēc visi ārējās tirdzniecības darījumi bija atkarīgi no Padomju Savienības institūcijām. Pēc Padomju Savienības sabrukuma Baltijas valstis pārorientēja savu eksporta plūsmu Eiropas virzienā. Šī pārorientēšanās uz Rietumu tirgu bija sekmīga tāpēc, ka tika veikta tirdzniecības un cenu reforma, ātri noritēja stabilizācija, un nacionālo valūtu kursi bija izdevīgi eksportam uz Rietumiem (valūtas sākotnēji tika novērtētas par zemu attiecībā pret attīstīto valstu valūtām) (Spīča, 2000).

Dažu gadu laikā Eiropas Savienība kļuva par lielāko Baltijas valstu tirdzniecības partneri, kas bija iespējams pateicoties ārējās tirdzniecības liberalizācijai un progresam ekonomiskajā un politiskajā diplomātijā ar Eiropas Savienību. Var secināt, ka reģionālās tirdzniecības līgumi ar Eiropas Savienību veicināja iekšzemes tirdzniecības attīstību tekstilizstrādājumu un iekārtu preču grupās, kā arī sekmēja Baltijas valstu vispārējo transformāciju, jo līgumi prasīja likumdošanas harmonizāciju atbilstoši Rietumu standartiem (Spīča, 2000).

Visās Baltijas valstīs tika īstenota Liberāla tirdzniecības politika, Igaunijai sasniedzot augstāko tirdzniecības liberalizācijas pakāpi muitas atcelšanas rezultātā, Latvijā un Lietuvā lauksaimniecība tiek atbalstīta un aizsargāta no ārvalstu konkurences un iespējams, ka tieši tas bremsēja lauksaimniecības un pārtikas sektora pārstrukturizēšanu.

Igaunija, Latvija un Lietuva turpina īstenot liberālu ārējās tirdzniecības politiku, kas veicina konkurenci un palīdz vispusīgi apmierināt patērētāju pieprasījumu, vienlaikus nodrošinot efektīvu iekšējā tirgus un vietējo ražotāju interešu aizsardzību. Baltijas valstu sadarbība ir orientēta uz ārējās un drošības politikas mērķu sasniegšanu, integrējoties ES un NATO

struktūrās, kā arī uz vienotas Baltijas valstu ekonomiskās telpas izveidi. Baltijas valstu integrācijas vēlams virziens būtu saskaņota ES direktīvu adaptēšana, tādējādi veidojot ES modeli un dodot iespēju pielāgot valstu ekonomikas Eiropas Savienības tirgus prasībām. Līdzīgs princips jau ir paredzēts Baltijas valstu un Eiropas Savienības Asociācijas līgumos. Ekonomiskā atlase atsijās tos, kas nespēs pildīt tirgus prasības, spēkā pieņemsies tie, kas saimnieko efektīvi. Tiks saņemts efektīvs rūdiņums, lai nākotnē sekmīgi strādātu Eiropas Savienības plašajā saimē (Spīča, 2000).

Pastāv vairāki faktori, kas ietekmē importa un eksporta veidošanos starp valstīm:

- ✓ Nozaru attīstības līmenis Latvijā;
- ✓ Inovāciju ieviešana ražošanā;
- ✓ Darbaspēka izmaksas;
- ✓ Aizdevumu procentu likmes;
- ✓ Valūtas kurss
- ✓ Latvijas preču konkurences priekšrocības citu valstu tirgos;
- ✓ Latvijas tirdzniecības partneru konkurences priekšrocības;
- ✓ Stabila nodokļu likumdošana un uzņēmējdarbībai labvēlīga vide;
- ✓ Vietējā tirgus ietilpība;
- ✓ Nozaru īpatsvars Latvijas eksportā un importā;
- ✓ Saistīto un atbalstošo nozaru attīstības līmenis;
- ✓ Latvijas infrastruktūras attīstības līmenis;
- ✓ Starpvalstu attiecības un tirdzniecības ierobežojumi;
- ✓ Latvijas ārējās tirgvedības aktivitātes,
- ✓ Pieredze starptautiskā biznesā;
- ✓ Latvijas un citu valstu ražojumu atbilstība kvalitātes un tehnisko standartu prasībām (Spīča, 2000).

Latvijas priekšrocības tirdzniecībā ar NVS valstīm:

- ✓ Latvijai ir maz savu izejvielu, un NVS valstis ir galvenais Latvijas izejvielu un energoresursu tirgus, tāpēc šajās preču grupās pastāv augsti importa apjomi;
- ✓ Latvijas preču eksportam uz NVS valstīm ir multikulturāls raksturs (attīstās daudzas nozares), kas nedara bažas par cenu svārstību radīto ietekmi uz eksporta apjomiem uz šo reģionu kopumā;

- ✓ Latvijā ir zemākas aizdevumu procentu likmes;
- ✓ Latvijai ir uzņēmējdarbībai labvēlīga vide;
- ✓ Latvijā ir labāk attīstīta infrastruktūra;
- ✓ Eksportā uz NVS valstīm dominējošās nozarēs Latvijā ir augstāks attīstības līmenis;
- ✓ Latvijas uzņēmējiem ir pieredze darbā ar NVS valstu uzņēmējiem (Spīča, 2000).

10. STARPTAUTISKĀS INSTITŪCIJAS

10.1. Pasaules Tirdzniecības organizācija

Pasaules Tirdzniecības organizācija (turpmāk tekstā - PTO) ir starptautiska organizācija un dalībvalstu daudzpusējo sarunu forums par globālās tirdzniecības liberalizācijas noteikumiem, to administrēšanu un piemērošanu (www.mfa.gov.lv).

PTO tika izveidota 1995.gadā Urugvajās sarunu raunda rezultātā. Līdz ar PTO izveidošanu tika noslēgta arī virkne PTO līgumu – par precēm, pakalpojumiem, intelektuālo īpašumu, strīdu izšķiršanu, daudzpusējiem līgumiem. Līdz PTO izveidošanai daudzpusējās tirdzniecības attiecības regulēja 1947.gada Vispārējā vienošanās par tirdzniecību un tarifiem (GATT), kas uzsāka daudzpusējās tirdzniecības liberalizāciju un tarifu barjeru samazināšanu (www.mfa.gov.lv).

Šīs organizācijas galvenais mērķis ir brīva un atvieglota tirdzniecība, balstīta uz vienlīdzīgiem noteikumiem, vienlaicīgi ņemot vērā jaunattīstības valstu iespējas.

PTO ir pārstāvētas gandrīz visas pasaules valstis - pašlaik ir 153 dalībvalstis, 29 atrodas iestāšanās procesā (www.mfa.gov.lv). PTO sastāvā ietilpst arī visas Baltijas valstis. 1999. gada 10. februārī tika uzņemta Latvija, 13. novembrī Igaunija, bet 2001. gada 31. maijā tika uzņemta Lietuva (www.wto.org). PTO kandidātvalstīm ir novērotāja statuss, tās ir tiesīgas piedalīties daudzpusējā tirdzniecības sarunu raundā bez balsstiesībām. Kā novērotājas PTO piedalās arī vairākas starptautiskās organizācijas – Pasaules Banka, Starptautiskais Valūtas fonds, Pasaules Muitas organizācija, u.c. (www.mfa.gov.lv).

10.2. Konkurences padome

Konkurences padome īsteno valsts politiku konkurences attīstības un aizsardzības jautājumos. Godīga, vienlīdzīga un stipra konkurence liek uzņēmumiem strādāt radošāk, meklēt inovatīvus risinājumus, radīt jaunas tehnoloģijas un piedāvāt kvalitatīvākus produktus par zemākām cenām. Savstarpēji sacenšoties, uzņēmumi darbojas efektīvāk un tādējādi veicina tautsaimniecības attīstību kopumā, kā arī, kļūstot spēcīgāki, var veiksmīgi piedalīties konkurences cīņā Eiropas un pasaules tirgos. Godīgas konkurences apstākļos, nepastāvot aizliegtām vienošanās un dominējošo uzņēmumu ļaunprātīgas rīcības izraisītiem konkurences

kropļojumiem, tirgus spēki nodrošina līdzsvaru starp piedāvājumu un pieprasījumu, kā arī pamatotas, tirgus situācijai atbilstošas preču cenas (www.kp.gov.lv).

Konkurences padomes mērķis ir nodrošināt iespēju katram tirgus dalībniekam veikt ekonomisko darbību brīvas un godīgas konkurences apstākļos, kā arī veicināt konkurences attīstību visos tautsaimniecības sektoros sabiedrības interesēs. Stratēģijā definēti trīs darbības virzieni, kas kopumā nodrošina visu Konkurences padomei deleģēto funkciju un uzdevumu izpildi:

- ✓ konkurences aizsardzība
- ✓ konkurences veicināšana
- ✓ Konkurences padomes lomas nostiprināšana ES tiesību aktu izstrādē, izpildē un starptautiskajās organizācijās un tīklos (www.kp.gov.lv).

Uzdevumi:

- ✓ Uzraudzīt, kā tiek ievērots tirgus dalībnieku dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas un vienošanās aizliegums, kas noteikts Konkurences likumā, citos normatīvajos aktos un starptautiskajos līgumos;
- ✓ Uzraudzīt Reklāmas likuma ievērošanu, ja pārkāpums reklāmas jomā rada vai var radīt būtisku kaitējumu konkurencei;
- ✓ Izskatīt iesniegtos ziņojumus par tirgus dalībnieku vienošanos un pieņemt lēmumus par tiem;
- ✓ Ierobežot tirgus koncentrāciju, pieņemot lēmumus sakarā ar tirgus dalībnieku apvienošanos;
- ✓ Atbilstoši savai kompetencei sadarboties ar attiecīgām ārvalstu institūcijām;
- ✓ Atbilstoši savai kompetencei izstrādāt un noteiktā kārtībā iesniegt Ekonomikas ministrijai tiesību aktu projektus;
- ✓ Informēt sabiedrību par Konkurences padomes darbību un pieņemtajiem lēmumiem, kā arī publicēt plašsaziņas līdzekļos Konkurences padomes lēmumus;
- ✓ Sagatavot un sniegt atzinumus par Ministru kabinetā izskatāmajiem tiesību aktu projektiem, kuros tieši vai netieši skarti konkurences aizsardzības, saglabāšanas vai attīstības jautājumi;
- ✓ Valsts vai pašvaldības uzņēmumu (uzņēmēj sabiedrību) privatizācijas, reorganizācijas un demonopolizācijas gadījumos, ja nepieciešams, sniegt attiecīgajai institūcijai rakstveida priekšlikumus vai atzinumus par konkurences aizsardzības, saglabāšanas vai attīstības principu ievērošanu (www.kp.gov.lv).

10.3. Baltijas Ostu organizācija

Organizācija tika dibināta 1991. gada 10. oktobrī Kopenhāgenā, pēc Berlīnes mūra krišanas un Padomju Savienības sabrukšanas, lai veicinātu sadarbību starp ostām. Organizācijā ietilpst vairāk nekā 40 ostas no 9 Baltijas jūras reģiona valstīm. Galvenais mērķis ir uzlabot jūras transporta konkurētspēju Baltijas reģionā, palielinot ostu efektivitāti, Baltijas reģiona stratēģiskos loģistikas centrus, infrastruktūru ostās un savienojamību ar citiem transporta veidiem. Uzlabojot sadarbību ar ostu izmantotājiem, operatoriem, piemērojot jaunas tehnoloģijas ostu sektorā, lai uzlabotu sniegumu ostu integrāciju transporta ķēdē, uzlabojot rentabilitāti, labu attieksmi pret vidi, organizatoriskā attīstība, sadarbība ar iestādēm un interešu grupām. Baltijas reģions ir viens no svarīgākajiem un visstraujāk augošajiem tirgiem pasaulē. Svarīgi ir izstrādāt vairākus loģistikas risinājumus lai sasniegtu galveno mērķi. 2007. gadā caur visām ostām tika pārkrautas un pārvestas 826 miljoni tonnu kravu, 7.7 miljoni konteineru, 90 miljoni pasažieru (www.bpoports.com).

11. MATERIĀLI UN METODEDES

Bakalaura darba izstrādei materiāli un dati iegūti meklēta zinātniskajā literatūrā, Eurostat mājas lapā <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>, un nepublicētie materiāli. Zinātniskās literatūras informācija tika apkopota par transporta nozares veidiem, to īpatnībām, kravu pārvadājumiem, katras valsts attīstības plāniem, ekonomikas un loģistikas teorētiskajām īpatnībām. Transporta veidu analīzei tika atlasīti šādi parametri: autoceļu kopgarums, kravas pārvadājumi, dzelzceļa sliežu kopgarums, uzņēmumi, kas strādā dzelzceļa nozarē, bruto kravas pārvadājumi ostās, pasažieru pārvadājumi ostās, lidostu skaits ar vairāk nekā 15 tūkstošiem pasažieru pārvadāšanu gadā, kravu un pastu pārvadājumi ar gaisa transportu, cauruļvadu kopgarums un cauruļvadu plūsmas kapacitāte.

Literatūras analīze tika veikta izmantojot zinātniskos rakstus par transporta, ekonomikas un loģistikas nozarēm. Baltijas valstu transporta nozares attīstības plāni, kuri atšķirās ar dažādiem laika periodiem.

No statistikas mājas lapas iegūtos datus saglabāju MS Office Excel formātā, kuros tika atlasīti dati par Latviju, Igauniju un Lietuvu, kā arī tika apskatīti dati par Somiju un Poliju. Ar MS Office Excel programmatūru tika izveidotas diagrammas, lai varētu vizuāli parādīt informāciju par katru transporta veidu. Pēc diagrammu izveidošanas tika veikta attēlotās informācijas interpretācija.

Tika sameklēti Baltijas valstu attīstības plāni, kuros tika apskatīti mērķi, galvenie uzdevumi, izpildes termiņi un priekšlikumi kā izpildīt uzdevumus un sasniegt mērķi. Katrai no valsts bija savādāki mērķi, uz kuriem tiekties.

12. REZULTĀTI UN DISKUSIJA

Šī pētījuma ietvaros tika sameklēta un apkopota informācija par transporta nozares infrastruktūru. Teorētiskajā sadaļā tika meklēta informācija no teorētiski tehniskās puses un reālās situācijas katrā valstī, lai uzzinātu katra transporta veida raksturojumu, priekšrocības un trūkumus. Apskatot visus veidus var izsecināt kurai no transporta nozarēm ir perspektīvas uz stabiliem, drošiem un izdevīgiem pārvadājumu reisiem, lai uzņēmumi varētu pašauties uz tiem. Saplānojot vienam pārvadājumam vairākus transporta veidus, ja tas ir nepieciešams, ir iespējams noteiktā laika posmā izpildīt pasūtījumu, rēķinoties ar mobilitāti, ātrumu un kravu drošību to pārvadājot. Reālajā situācijā transporta infrastruktūru ietekmē valsts budžeta sadalījums pa ministrijām un privātā sektora finansiālais stāvoklis, vēlme īstenot kādus projektus, lai iegūtu lielākus ienākumus.

Izmantojot Eurostat mājas lapas datubāzi <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>, tika sameklēta informācija par transporta nozares raksturīgākajiem rādītājiem visās Baltijas valstīs. Apkopojot datus, tika izveidoti vairāki grafiki, kurus aprakstīja, lai labāk izprastu attēloto informāciju. Pēc informācijas apskatīšanas, var izsecināt kurai valstij labāk ir izveidota infrastruktūra, kura kravu pārvadājumus vairāk veic ar jūras transporta vai gaisa transporta palīdzību.

Sameklējot nepieciešamo informāciju par katras valsts transporta nozares attīstības plāniem. Plānos tika aplūkoti tās mērķi, uzdevumi, priekšrocības un vīzijas, ko valstis sagaida, īstenojot nospraustos mērķus.

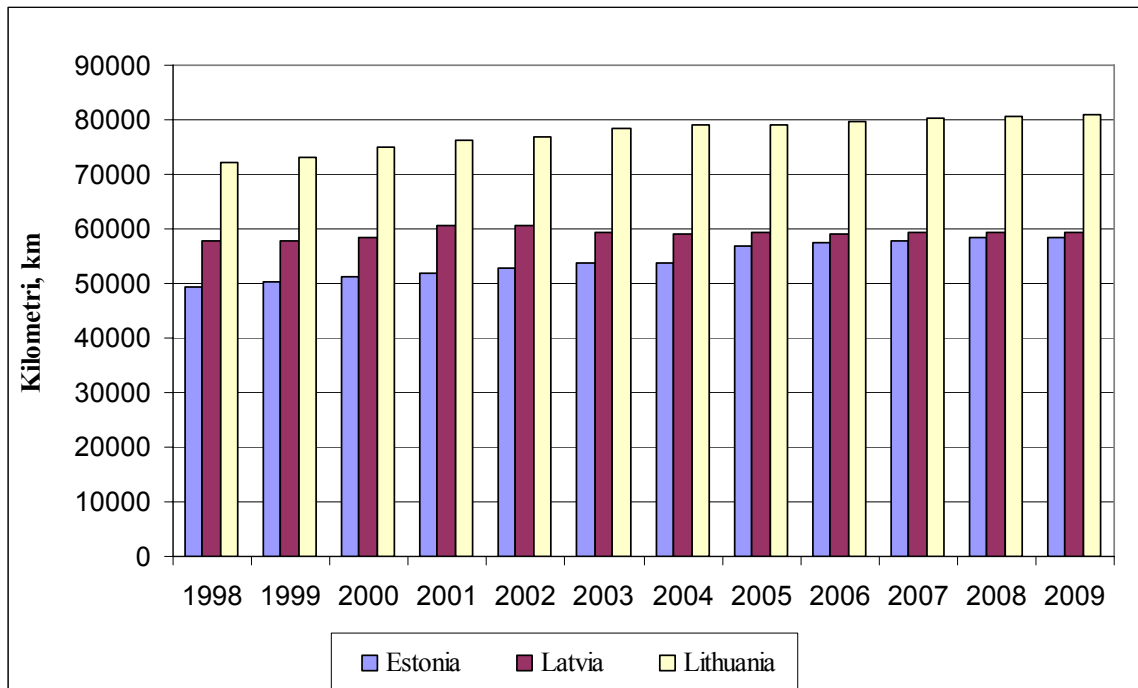
Latvijas valsts vairāk domā, kā atjaunot jau esošo transporta infrastruktūru, jo autoceļu kvalitāte un drošība uz tiem ir viduvējā stāvoklī. Pārējās transporta nozares plāno modernizēt savas sistēmas un veidot efektīvus pārvadājumus, lai konkurētu ar kaimiņvalstīm. Neizslēdzot iespēju sadarboties ar kaimiņvalstīm, dažādos projektos. Ieplānoti uzdevumi ir jāveic līdz 2013. gadam, kā arī paredz apgrozījuma pieaugumus vairākos transporta pārvadāšanas veidos.

Lietuvas valsts vairāk ir domā kā modernizēt, jau tā modernākās tehnoloģijas un tiecas atbilst standartiem kādi ir noteicošajām Eiropas Savienības dalībvalstīm transporta nozarē. Plāno ieviest loģistikas centrus, kas būtu parocīgi vairākiem transporta veidiem, lai tos varētu savienot un optimālāk veikt pasūtījumus. Šie uzdevumi ir paredzēti veikt līdz 2025. gadam. Spriežot pēc plānojuma un smalki izvērstajiem uzdevumi un to iespējamiem risinājumiem, īstenojot tos reāli dzīvē iespējams, ka Lietuva var izvirzīties vadībā. Jo ir nosprausti nopietni uzdevumi, lai kļūtu par spēcīgu un izteikti noteicošu tranzītvalsti starp pārējām Baltijas valstīm.

Igaunijas valstij ir izstrādāti divi transporta attīstības plāni, viens no viņiem ir saistīts ar sabiedrisko transportu un otrs ar kravu pārvadājumiem un pārējiem transporta veidiem. Abos dokumentos galvenie akcepti ir likti uz pieejamības nodrošināšanu.

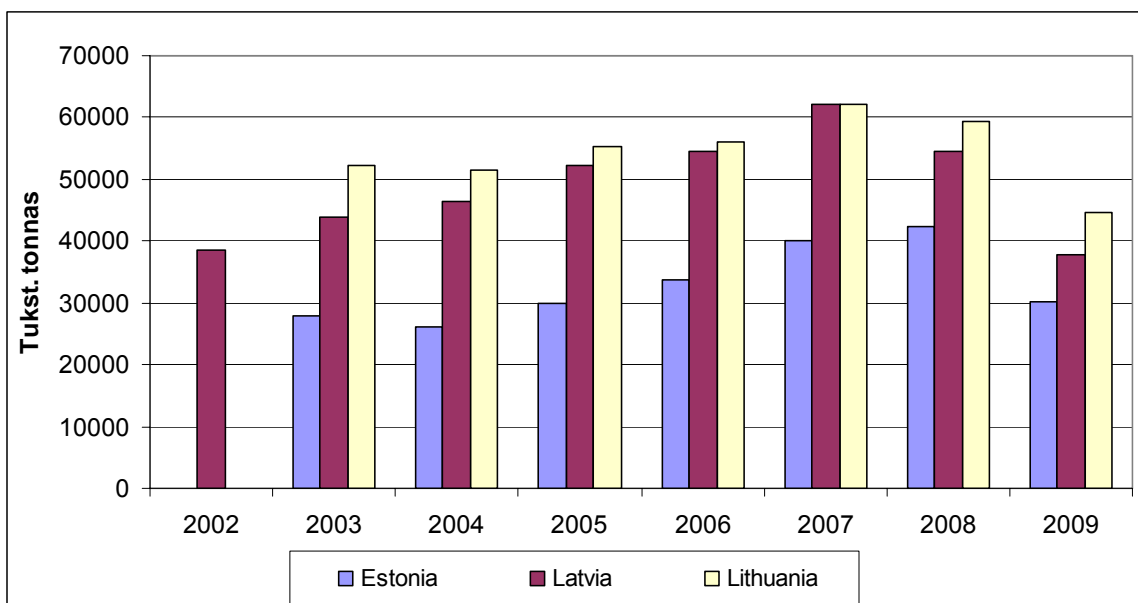
Sabiedriskā transporta plānojumā kas ir plānots līdz 2010. gadam, vairāk domāts par cilvēku labsajūtu un to kā varētu pilnveidot sabiedriskā transporta lomu pilsētās un ārpus tās robežām. Jo viņi ir nobažījušies par sabiedriskā transporta popularitātes zaudēšanu. Jo cilvēki vairāk izvēlas pārvietoties ar privāto automobili, nekā izvēlēties sabiedrisko transportu. Tā iemesla dēļ, viņi plāno pilnveidot sabiedriskā transporta pieejamību, tādās vietās ko izmanto cilvēki ikdienas vajadzībām. Otrs plānojums izveidots līdz 2013. gadam. Tajā apskatītas transporta iespējas pilnveidot kravu pārvadājumus valsts un plašākā mērogā. Apskatīti transporta veidi, starp kuriem varētu izveidoties konkurence un to kā tie varētu apvienoties, lai realizētu kravu pārvadājumus. Abos attīstības plānos tiek domāts par veidiem kā uzlabot apkārtējo vidi, radot mazāk piesārņojumus. Tiek izvirzītas problēmas, kuras ir jānovērš un tiek plānoti virzieni, kā to īstenot. Šie attīstības plāni ir cieši saistīti ar citas nozares plāniem, kas saistīti ar vidi, reģionālo un sociālo politiku, enerģētiku u.c., lai pilnvērtīgi un vienmērīgi tiktu savstarpēji attīstītas visas svarīgākās nozares valstī.

Pēc apkopotajiem Eurostat statistikas datiem, par dažādiem transporta veida svarīgākajiem rādītājiem, tika izveidoti grafiki un to interpretācija, par to kas tiek attēlots attiecīgajā grafikā.



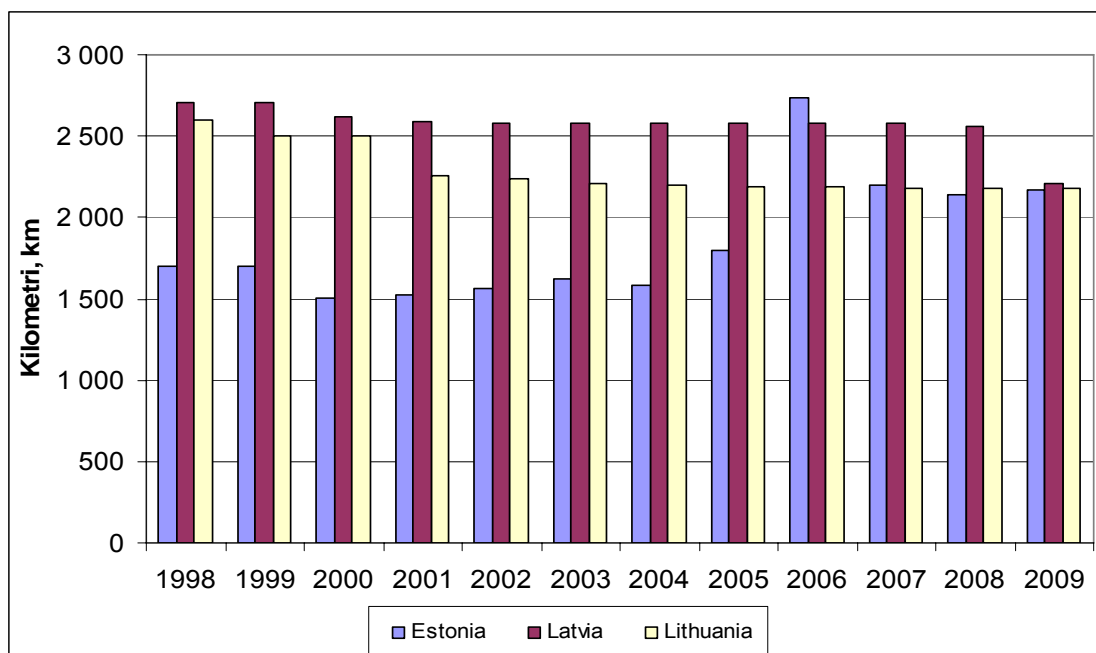
10.1. attēls. **Autoceļu kopgarums** (izstrādājis autors, izmantojot Eurostat, 2011)

Autoceļu kopgarumu laika posmā no 1998. gada līdz 2009. gadam pakāpeniski ir palielinājies visās Baltijas valstīs, tikai katrā ar citādākiem tempiem. Kā redzams 10.1. attēlā liels pārsvars ir Lietuvas valstij kur kopējais garums sasniedz 80 tūkstošus kilometru. Latvija ceļu kopgarumi ir konstantā lielumā, kas ir mazliet zem 60 tūkstošiem kilometru. Igaunijai deviņdesmito gadu beigās autoceļu kopgarums bija zem 50 tūkstošiem kilometru, bet iestājoties Eiropas Savienībā un veidojot projektus ir iegūts finansējums un 10 tūkstoši kilometri ir uzbūvēti no jauna, palielinot autoceļu tīklu blīvumu valstī. Katrai valstij ir nepieciešams kvalitatīvs autoceļu segums, jo daudzi kravas automobiļi šķērso visas Baltijas valstis, lai nogādātu kravu no Eiropas un Somiju, šķērsojot somu līci ar prāmju līnijas palīdzību.



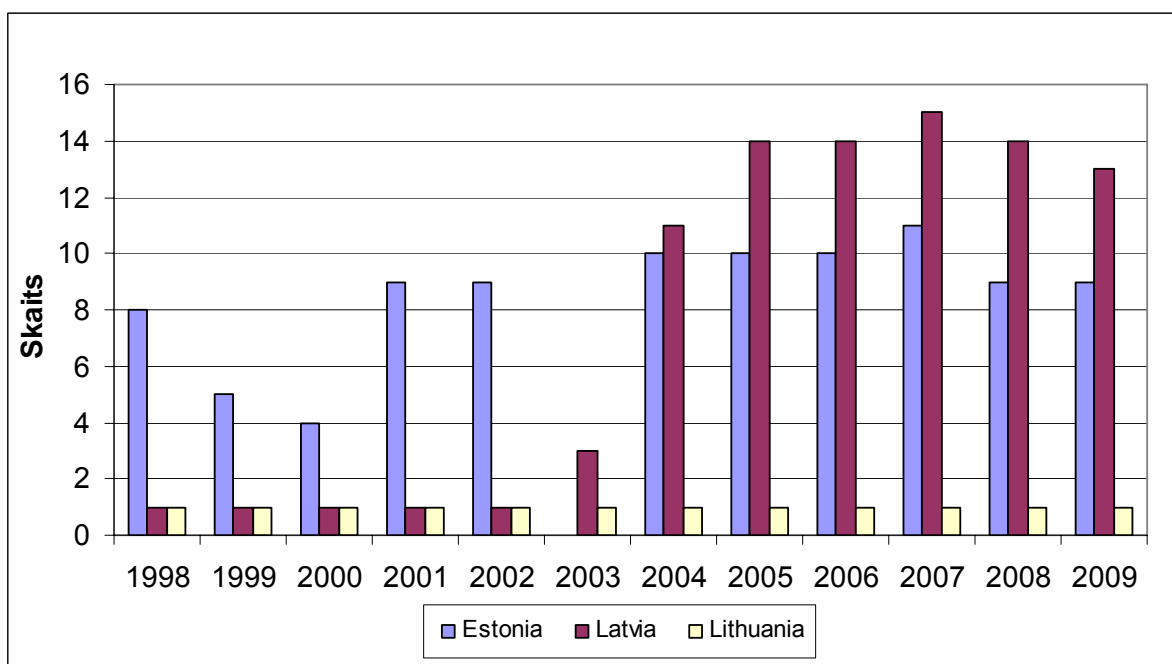
10.2.attēls. **Kravas automobiļu kopējie pārvadājumi** (izstrādājis autors, izmantojot Eurostat, 2011)

Kravas automobiļu kopējie kravu pārvadājumi tonnās no 2002. gada līdz 2009. gadam, kā redzams 10.2. attēlā, kur Lietuva ir izvirzījies līdera pozīcijās 2007. gadā pārvadājot pāri par 60 tūkstošiem tonnu. Bet sākoties globālajai ekonomiskajai krīzei, pārvadājumi ir nokrituši par 15 tūkstošiem tonnu. Latvija pārvadājumu jomā ir otrajā vietā, sasniedzot 2007. gadā maksimumu. Kas bija ļoti tuvs Lietuvas rādītājiem, bet krīzei sākoties, pārvadājumi ir samazinājušies par vairāk kā 20 tūkstošiem tonnu, kas ir vairāk nekā Lietuvai. Igaunija pārvadājumi ir daudz zemāki par pārējām Baltijas valstīm, kas sasniedz 40 tūkstošu tonnu robežu. 2009. gadā pārvadājumi nokrituši pie 30 tūkstošiem, kas ir par vairāk nekā 10 tūkstošiem mazāk nekā 2008. gadā.



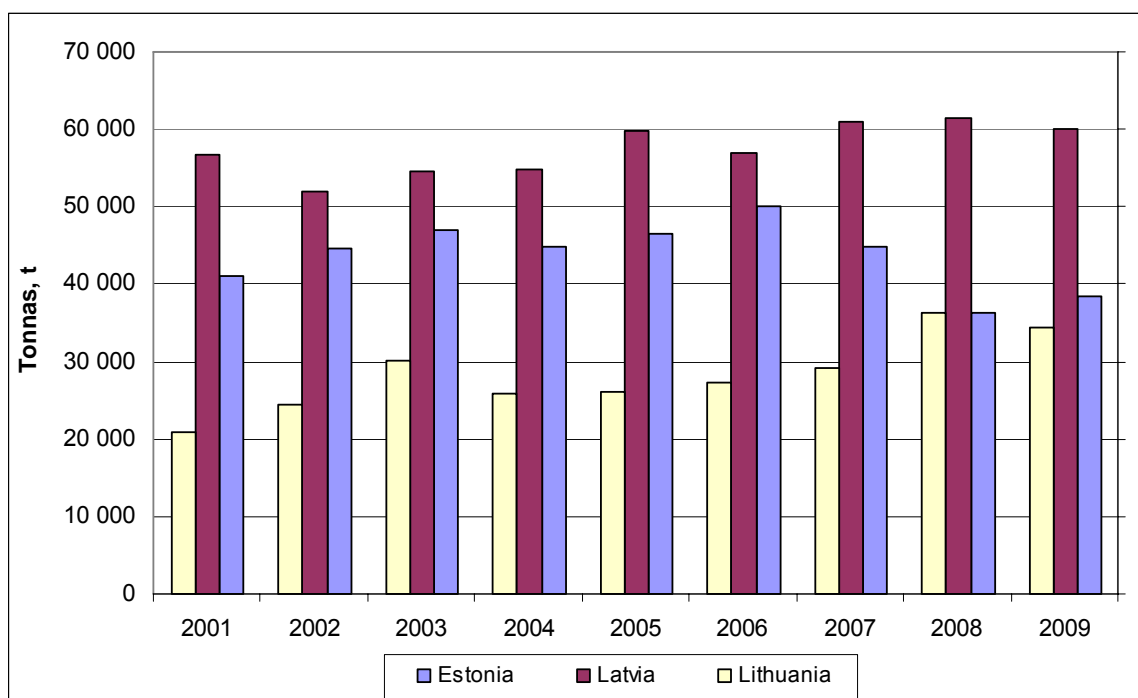
10.3.attēls. **Dzelzceļa sliežu ceļa ekspluatācijas kopgarums** (izstrādājis autors, izmantojot Eurostat, 2011)

Dzelzceļa sliežu ceļu kopgarums kur Latvija ir augstākajā pozīcijā pārsniedzot 2500 km robežu. Kā redzams 10.3. attēlā 2009. gadā iespējams notikusi sliežu demontāža vai kāda ceļa posma slēgšana, kas samazināja kopgaruma par kādiem 250 līdz 300 km. Lietuvas rādītāji kopš 1998. gada ik gadu ir samazinājušies no vairāk kā 2500 km līdz 2300 km, iespējams, ka iemesli ir tādi paši kā Latvijas gadījumā. Savukārt Igaunijas rādītāji ir palielinājušies pakāpeniski gandrīz katru gadu, 10 gadu laikā ir piebūvēti klāt apmēram 500 km. Ko varētu izskaidrot, ka tiek attīstīts dzelzceļa tīklojums un izbūvētas sliedes uz vietām, kur pirms tam tās nav bijušas vai tika demontētas, kad viņas nebija vajadzīgas. 2006. gada rādītāji paaugstinātais rādītājs bija domāts kā ieplānotie rādītāji, ko iespējams cerēja īstenot, lai sasniegtu ieplānoto mērķi. Bet patiesībā šis rādītājs varētu būt apmēram uz pa vidu starp 2005. gada un 2007. gada rādītājiem, jo iepriekšējos gados šie skaitļi ir pakāpeniski kāpuši uz augšu.



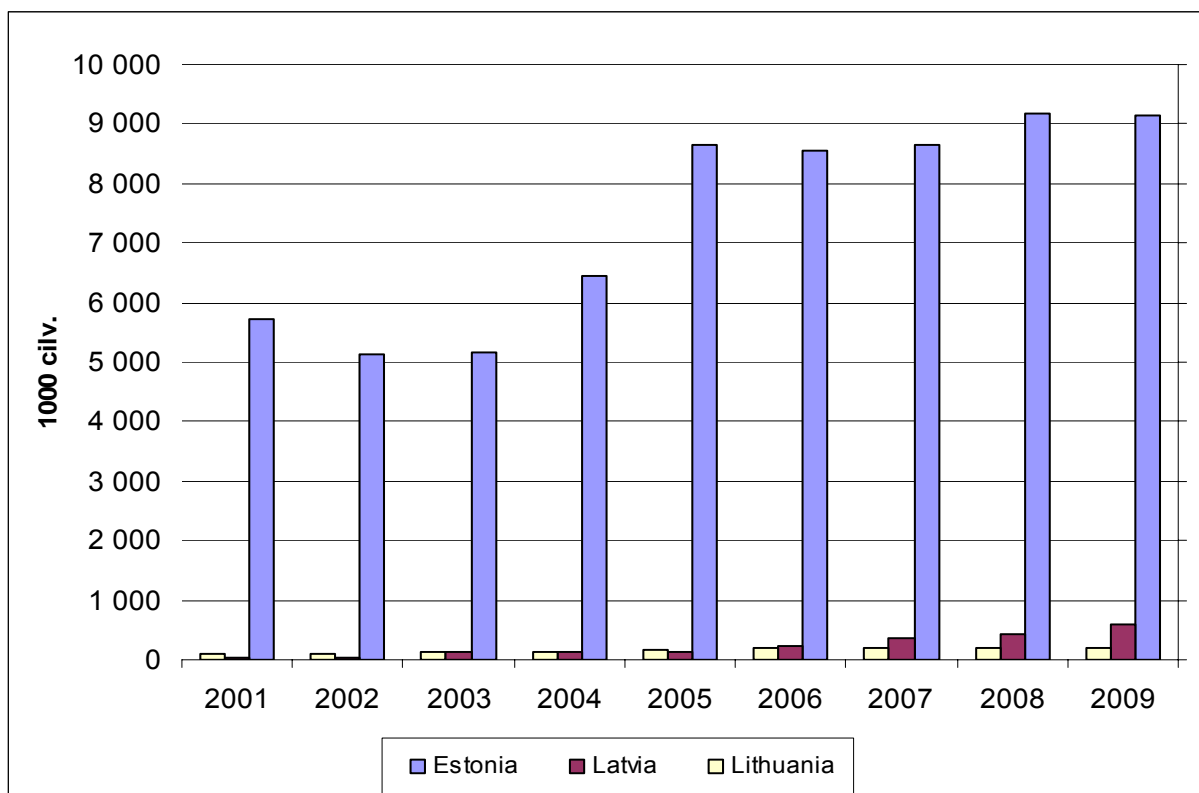
10.4.attēls. Uzņēmumi, kas strādā dzelzceļa nozarē (izstrādājis autors, izmantojot Eurostat, 2011)

Uzņēmumu skaits, kas nodarbojas dzelzceļa nozarē. Latvijas dzelzceļa nozarē darbojas 13 līdz 14 uzņēmumi, kas redzams 10.4. attēlā, kas saistīti ar kravu pārvadājumiem, to apkalpošanu (pārkraušanu, uzglabāšanu, transportēšanu). Latvijā kopš 2004. gada uzņēmumu skaits ir pieaudzis par 3 uzņēmumiem, bet jau 2007. gadā, tas nokritis par 3 vienībām. Igaunijā pēdējos divus gadus rādītāji ir nemainīgi un tie ir 9 uzņēmumi, kas nodarbojas šajā nozarē. Kopš iestāšanās Eiropas Savienībā 2004 gadā, dzelzceļa nozarē darbojās 10 uzņēmumi, 2007 gadā skaits palielinājās par vienu vienību, bet nākošajā gadā jau atkal samazinājās par vienu uzņēmumu. Lietuvā visus gadus ir nemainīgs monopols, kur apkalpo tikai viens uzņēmums, kurš kontrolē tarifus un pārvadājumu izmaksas.



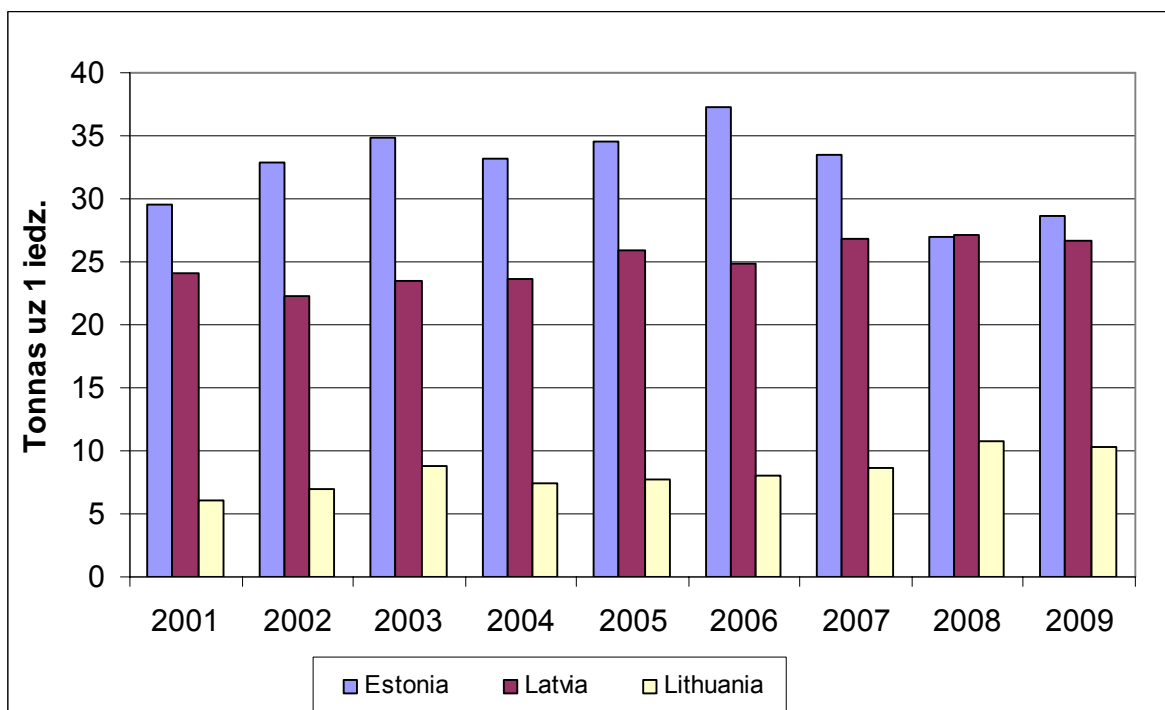
10.5.attēls. **Bruto kravas pārvadājumi ostās** (izstrādājis autors, izmantojot Eurostat, 2011)

Jūras transportā dominē Latvija ar lielākajiem rādītājiem, kas sasniedz 60 tūkstošu tonnu robežu bruto kravas pārvadājumos ostās, kas redzams 10.5. attēlā. Igaunijai rādītāji zemāki, kas pēc 2006. gada nokrītas no 50 tūkstošiem uz zemāk kā 40 tūkstošiem tonnu. Tas izskaidrojams ar to, ka krīzes gados Igaunija pārtrauca mežu izciršanu un koksnes eksportēšanu uz ārvalstīm, jo cenas bija zemākas, bet Latvija turpināja pastiprināt izcirst mežus un saglabāja nemainīgu eksporta līmeni. Lietuvas rādītāji ir viszemākie kas no 1998. gada līdz 2007. gadam, pat nepārsniedz 30 tūkstošu robežu. 2008. gadā palielinot apgrozījumu ostā par vairāk nekā 5 tūkstošiem tonnu. Rādītājus ietekmē kuģu ienākšanas un apkalpošanas daudzums noteiktā laika posmā, kā arī tas, ka Lietuvai ir tikai viena osta Klaipēdā, kamēr Latvijai ir 3 lielās ostas, Rīgā, Ventspilī un liepājā un vairākas mazās ostas. Igaunijā osta atrodas vienīgi Tallinā, kas ziemas mēnešos mēdz aizsilt jo atrodas somu līci. Tāpēc līderos atrodas Latvija, kas apkalpo lielāku skaitu kuģu un darbojas vairākas ostas.



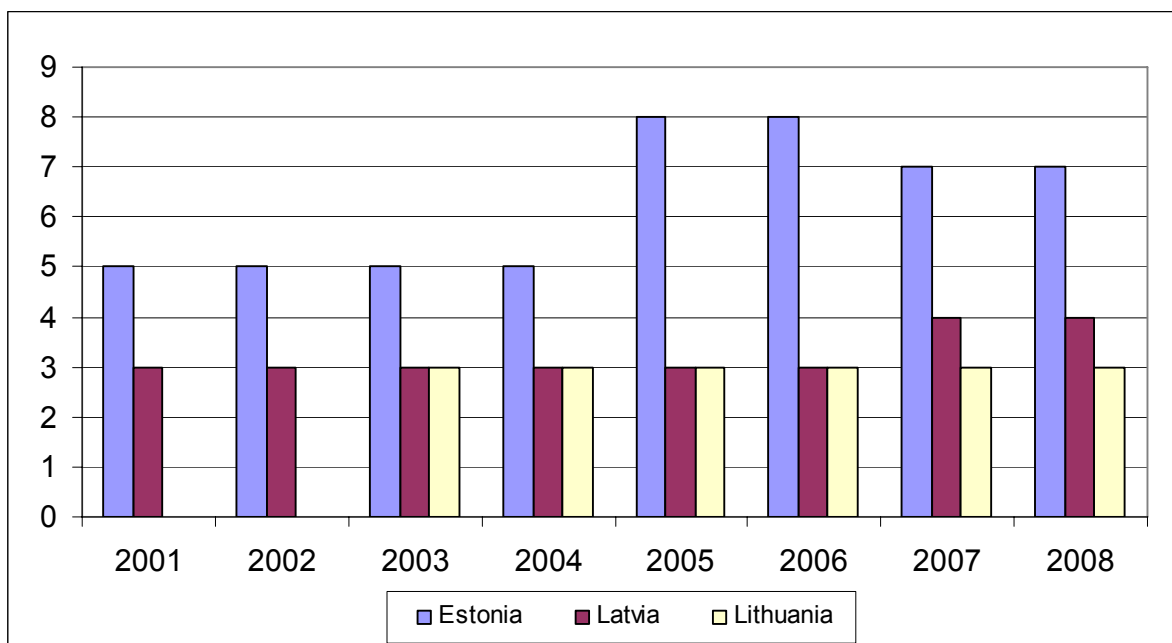
10.6.attēls. Pasažieru pārvadājumi ostās (izstrādājis autors, izmantojot Eurostat, 2011)

Pasažieru pārvadājumos ar jūras transportu pārliecinoši dominē Igaunija, kā tas redzams 10.6. attēlā. Igaunijā ir plaši attīstīta prāmju satiksme, pārsvarā satiksme tiek nodrošināta uz Helsinkiem un tuvējām Somijas pilsētām, kuras ir izvietotas pie Baltijas jūras, uz Stokholmu un tur esošajām lielākajām pilsētām, kas atrodas vairāk uz ziemeļiem no Stokholmas. Latvijai šie rādītāji ir visai nelieli, jo apkalpo tikai vienā maršruta reisā Rīga – Stokholma. Lietuvai rādītāji ir vēl zemāki nekā Latvijai, kurus varētu uzskatīt par nenozīmīgiem.



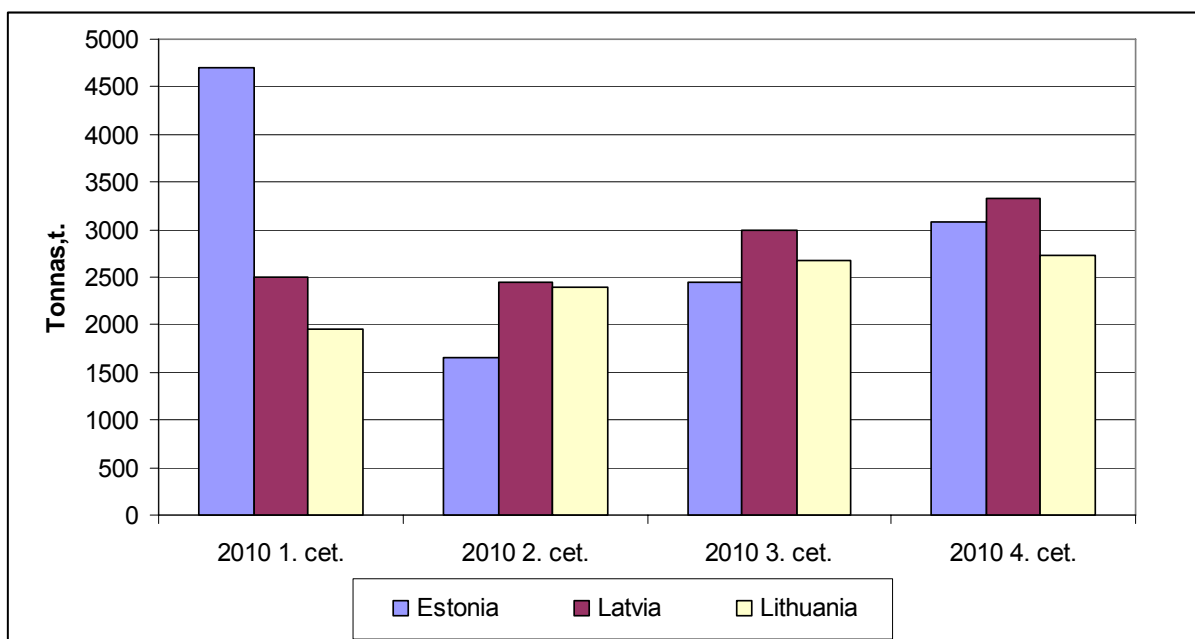
10.7.attēls. **Kravu pārkraušana ostās uz vienu iedzīvotāju** (izstrādājis autors, izmantojot Eurostat, 2011)

Kravu daudzums uz vienu iedzīvotāju, ko pārkrauj ostās ir saistīts ar demogrāfiskajiem tādītājiem, jo tiek aprēķināts uz katru valsts iedzīvotāju. Igaunijā pēc Eurostat mājas lapas datiem 2009. gadā bija 1 340 415 iedzīvotāji, kas ir zemākais rādītājs starp Baltijas valstīm. Kas attiecīgi 10.7. attēlā parādās kā augstākie rādītāji, kas ir 28 tonnas uz vienu Igaunijas iedzīvotāju. Latvijā 2009 gadā bija 2 261 294 iedzīvotāji, kas ir otrais rādītājs starp Baltijas valstīm. Bet pārkraušanas apjoma ziņā uz vienu iedzīvotāju sasniedz 26 tonnas uz vienu iedzīvotāju, kas ir viens no labākajiem rādītājiem. Lietuvā 2009 gadā bija 3 349 294 iedzīvotāji, kas ir lielākais iedzīvotāju skaits starp Baltijas valstīm. Kas pārkraušanas rādītājos parādās, kā zemākie rādītāji, kas attiecīgi ir 15 tonnas uz vienu iedzīvotāju. Igaunijā un Latvijā katru gadu pakāpeniski samazinās iedzīvotāju skaits, kas izceļo uz ārvalstīm, lielākas peļņas un darba meklējumos. Latvijai pārkraušanas apjomi paliek gandrīz nemainīgi, kas nozīmē, ka lēnām pieaug pārkrauto kravu daudzums. Lietuvā rādītāji pakāpeniski pieaug, kas nozīmē, ka pārkrauto kravu daudzums pieaug attiecīgi kā Latvijā. Pēc iedzīvotāju samazināšanas un pārkrauto kravu rādītājiem, varētu izsecināt kā Lietuvā, ar laiku palielināsies pārkrauto kravu apjoms par 5 tonnām uz vienu iedzīvotāju, Bet Latvijā un Igaunijā tie samazināsies, ja nepalielināsies pārkrauto kravu daudzums, bet iedzīvotāji turpinās samazināties katru gadu.



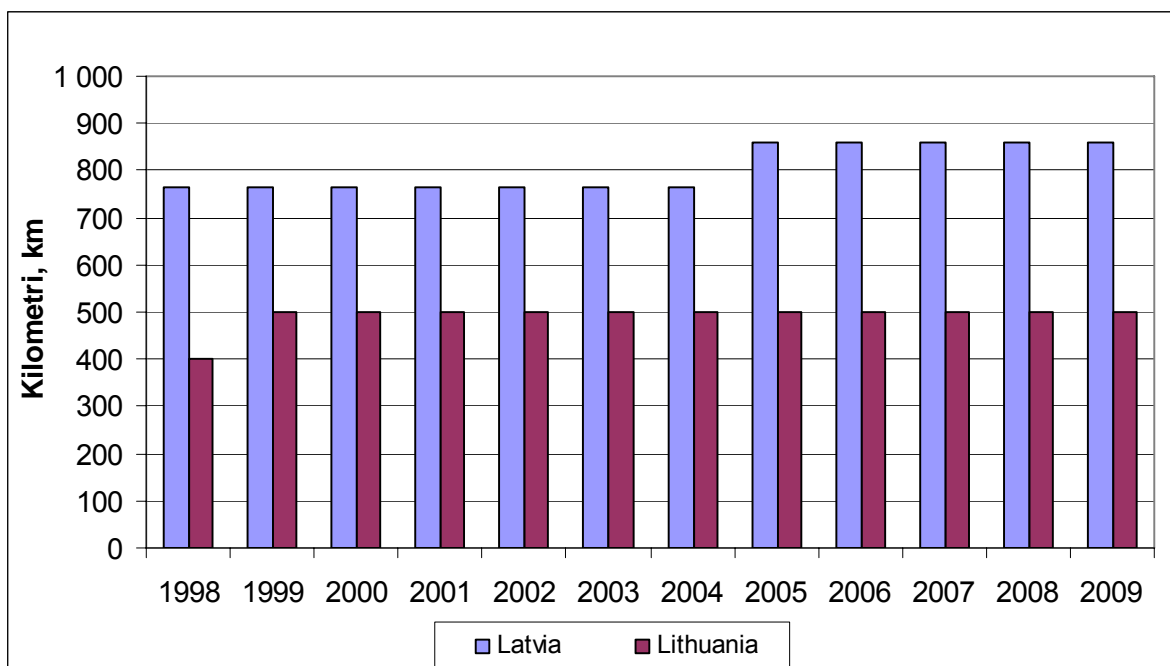
10.8. attēls. Lidostu skaits ar vairāk kā 15 000 pasažieru pārvadājumiem gadā (izstrādājis autors, izmantojot Eurostat, 2011)

Lidostu skaits katrā valstī, kas veic pasažieru pārvadājumus vairāk kā 15 000 vienību gada laikā. Kā redzams 10.8. attēlā ir parādīti rādītāji no 2001 .gada līdz 2008. gadam. Igaunijā ir 7 lidostas, kuras katru gadu veic vairāk kā 15 tūkstošus pasažieru pārvadāšanu. Latvijā ir 4 lidostas, kas katru gadu pārvadā vairāk par 15 tūkstošiem pasažieru, šīs lidostas atrodas Rīgā, Ventspilī, Liepājā un Daugavpilī. Lietuvā ir 3 lidostas, kas pārvadā vairāk kā 15 tūkstošus pasažieru gada laikā, šīs lidostas atrodas Viļņā, Kauņā un Palangā.



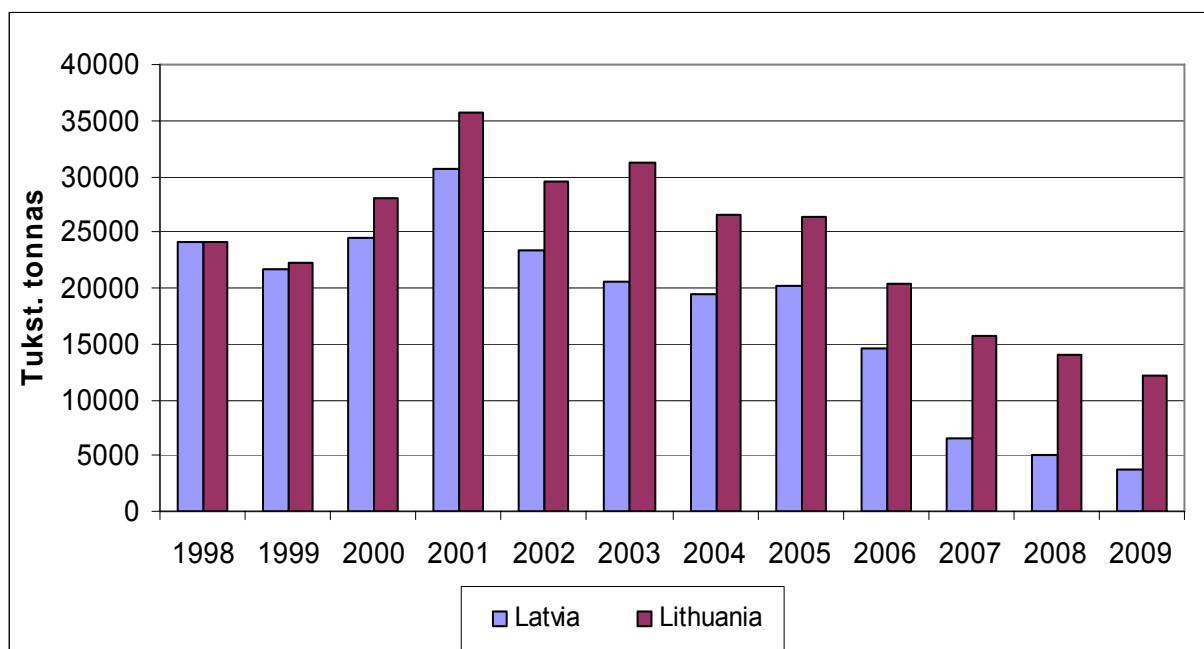
10.9.attēls. Kravu un pasta pārvadājumi ar aviopārvadājumiem 2010 gadā pa ceturkšņiem (izstrādājis autors, izmantojot Eurostat, 2011)

Kravu un pasta pārvadājumi ar gaisa transporta starpniecību 2010 gadā visos ceturkšņos ir attēloti 10.9. attēlā. Igaunija pirmajā ceturksnī pārveda vairāk nekā 4500 tonnas kravu, bet otrajā ceturksnī šis skaits samazinājās līdz 1600 tonnām. Bet līdz gada beigām palielinot kravu pārvadājumu svaru līdz 3000 tonnām. Latvija pirmajā ceturksnī pārveda ar gaisa transportu 2500 tonnas kravas un pasta sūtījumus. Katru ceturksni palielinot radītājus, un pēdējā ceturksnī pieaugums ir gandrīz 700 tonnu, kas kopumā ir apmēram 3300 līdz 3400 tonnām. Šie rādītāji ir labākie starp visām Baltijas valstīm. Lietuvas rādītāji gada sākuma bija mazliet zem 2000 tonnu pārvadājumu, bet līdz gada beigām, pārsniedzot 2700 tonnu atzīmi.



10.10. attēls Cauruļvadu kopgarums (izstrādājis autors, izmantojot Eurostat, 2011)

Cauruļvadu kopgarumi, laika posmā no 1998. gada līdz 2009. gadam, Lietuvas Republikā un Latvijas Republikā palielinājušies tikai vienu reizi, kā tas redzams 10.10. attēlā. Latvijai šie rādītāji ir bijuši no 1998. gada līdz 2004. gadam zem 800 kilometriem, bet no 2005. gada līdz 2009. gadam, pārsnieguši 800 kilometru robežu. Sajā laikā brīdī izbūvējot, vai atjaunojot 100 kilometru garu cauruļvadu posmu. Lietuvā 1998 gadā bija 400 km gara cauruļvadu tīklu sistēma, bet kopš 1999. gada līdz 2009. gadam, tā ir 500km gara cauruļvadu tīkla sistēma.



10.11. attēls Cauruļvada kapacitātes plūsma (izstrādājis autors, izmantojot Eurostat, 2011)

Latvijā cauruļvadiem, kas nodrošina naftas produktu plūsmu posmā Polocka uz Ventspils ir 720 mm diametrs, kura jauda ir 16. milj. tonnu gadā. Paralēlā naftas produktu cauruļvada jauda ir 5 milj. tonnu gadā. Kā redzams 10.11. attēlā no 2001. gada plūsmas kapacitāte ir samazinājusies no 30 000 tūkstošiem tonnu uz apmēram 4000 tonnām 2009. gadā. Pārsvarā pa cauruļvadiem tie pārsūkņēta dabasgāze no Krievijas uz Inčukalna dabas gāzes krātuvi. Lietuvai šie rādītāji ir krietni augstāki 2001 gadā sasniedzot maksimumu, kas bija mazliet vairāk nekā 35 tūkstoši tonnu gadā, bet tad pakāpeniski samazinājās līdz 2009. gadā cauruļvadu kapacitātes plūsma bija apmēram 13 tūkstoši tonnu gada laikā.

REKOMENDĀCIJAS UN IETEIKUMI

Bakalaura darba „Baltijas valstu transporta sistēmu ģeogrāfiskā konkurence” ietvaros viens no darba uzdevumiem bija uzrakstīt rekomendācijas un ieteikumus transporta nozares konkurentspējas uzlabošanai.

Padziļināt kuģu ieeju ostas teritorijā līdz zināmai robežai, aprīkot terminālus ar lielākiem un augstākiem celstpējas krāniem, kas varētu apkalpot lielākus un platākus konteinertipa kuģus, ar laiku ieviest modernākas sistēmas pārkraušanas organizēšanai.

Sadarboties ar kaimiņvalstu uzņēmumiem, lai izkonkurētu ar Melnās jūras valstīm, par pārvadājumu drošumu, ātrumu un kvalitāti.

Uzlabot autoceļu segumu uz galvenajiem ceļiem un pievedceļiem pie termināliem, rūpnīcām un loģistikas parkiem.

Pārbūvēt dzelzceļa sliedes, lai izlīdzinātos kravu pārvadājumu daudzums uz visām trim ostas pilsētām.

Pārskatīt projekta „Rail Baltic” nepieciešamību un vai nākotnē šis projekts atmaksāsies un būs rentabls no ekspluatācijas viedokļa.

Atjaunot naftas produktu plūsmu no Polockas uz Ventspili vai reversā virzienā pa cauruļvadiem. Pirms īpašnieki izdomā izsūknēt tehnoloģisko naftu un neizbēgami sabojātu pašu cauruļvadu, ko Latvijas valsts nespētu atjaunot paša spēkiem.

SECINĀJUMI

Baltijas valstis atrodas ģeogrāfiski izdevīgā vietā, kas ir kā tilts starp Eiropas valstīm un Krievijas, NVS, Austrumu un Āzijas valstīm. Caur šīm valstīm tranzītā tiek pārvesta lielākā daļa eksporta kravu, kurās ietilpst: naftas produkti, beramkravas, koksne, konteineri.

Katrai no valstīm ir savi transporta veidi, kuri veic vairāk pārvadājumus, nekā kaimiņvalstu attiecīgie transporta veidi. Uzlabojot kādu no transporta infrastruktūrām, palielinās tā kvalitāte, drošība, ātrums, ko pasūtītāji izvēlās kā noteicošos faktorus kravu pārvadāšanai.

Lai veiksmīgāk saplānotu pārvadājumu maršrutu, vēlams izmantot vairākus transporta veidus ja tas ir nepieciešams un iespējams. Jo sakomplektējos transporta veidus, ietaupās laiks un izmaksas, jo katram transporta veidam tie ir citādāki.

Vienojoties par transporta tarifiem un izmaksām ir iespējams noslēgt starptautiskos līgumus, pirms to izdara kaimiņvalstu valdības. Valdības nevar vienoties par izmaksām, debatējot par šo tēmu, pāriet noteiktais termiņš un izsludinātais konkurss ir beidzies, vai otra puse nevar sagaidīt, kad tiks panākta vienošanās.

Modernizējot pārkraušanas sistēmas, iespējams kvalitatīvāk un ātrāk veikt pārkraušanas darbus terminālos.

Sadarbojoties ar kaimiņvalstīm, ir iespējams noslēgt lielākus projektus un vairāk naudas iegūt, pārvedot kravu cauri valstij. Lielu pasūtījumu laikā nepieciešams sadarboties ar vairākiem uzņēmumiem savā valstī un kaimiņvalstīs, lai izpildītu pasūtījumus.

Sekojojot modernajām attīstības tendencēm tehnoloģijā un transporta infrastruktūrā, iespējams ar laiku konkurēt ar lielākiem uzņēmumiem, kādā noteiktā reģionā.

Katrai transporta nozarei ir savas priekšrocība un trūkumi, ar kuriem jāērķinās lai sekmīgi izveidotu pārvadājumu uzņēmumu un būtu iespējams konkurēt ar citiem uzņēmumiem šajā nozarē.

Transporta nozare ir viena no dārgākajām nozarēm valstī, jo infrastruktūras uzturēšana izmaksas ir samērā dārgas. Sākot ar transportlīdzekļa iegādi, nodokļiem, degvielu, remontu un apkopi.

Veiksmīgi darbojoties pārvadājumu sfērā ar laiku ir iespējams paplašināt savu darbības telpu un noslēgt vairāk sadarbības līgumus ar vadošajiem uzņēmumiem. Tā attīstot savu uzņēmējdarbību kvalitatīvākā un sekmīgākā līmenī.

IZMANTOTĀ LITERATŪRA UN AVOTI

- Artis M., Banerjee A., Marcellino M., 2006 *The Central and Eastern European Countries and the European Union* Cambridge University press.
- Birzietis G., 2008 *Pārvadājumi* Jelgava, LLU.
- Birzietis G. 2008 *Transporta vadība un loģistika* Jelgava, LLU.
- Birzietis G., Truslis V., 2008 *autopārvadājumi* Jelgava, LLU.
- Buchhofer, E. 1995. Transport infrastructure in the Baltic States during the transformation to market economies. *Journal of Transport Geography*. 1(3/3), 69-75.
- Cullinane, K. 1998. Planned road network developments in the Baltic Sea region, *Maritime Policy & Management*, 1(18/1), 35 – 55.
- Docherty, I., Shaw, J. 2003. *A New Deal for Transport?* Oxford, Blackwell publishing.
- Hesse, M., and Rodrigue, J., – P. 2004. The transport geography of logistics and freight distribution. *Journal of Transport Geography*. 3(12/9), 171-184.
- Hammirck A., 2003, *The Baltic sea Cruising club pilotage foundation* Imray Norie & Wilson Ltd.
- Hoyle, B. S., Knowles, R. D. 2000. Modern transport geography. *Journal of Transport Geography*. 7(12/9), 156-161.
- Koi Yu Ng, A. 2009. Competitiveness of short sea shipping and the role of port: the case of North Europe, *Maritime Policy & Management*. 4(36/9), 337 – 352.
- Kovács, G., and Spens, M. K. 2006. Transport infrastructure in the Baltic States post-EU succession. *Journal of Transport Geography*. 6(14/11), 426-436.
- Praude V., Beļčikovs J., 2003, *Loģistika* Vaidelote.
- Rusmanis S., 2010, *BALTIJAS VALSTIS Baltic Travel Guide* apgāds Jumava.
- Spīča I., 2000, *BALTIJAS VALSTU BRĪVĀ TIRDZniecība un muitas ūnijas iespējas* Monogrāfija Rīga, Latvijas Universitāte.
- Transporta attīstības nacionālā programma 1996 – 2010. Rīga – 1995 Latvijas Republika Satiksmes ministrija.
- Turlajs J., 2009, *Jaunais pasaules ģeogrāfijas atlants* Rīga, Jāņa sēta
- Urbahs A., Cerkovņuks A., 2003, *Intermodālie konteineru pārvadājumi* RTU izdevniecība.
- Whitelegg J., 1993, *Transport for Sustainable Future* London, Belhaven Press.
- Interneta resursi**
- Baltic Port list. sk. 17.05.2011, pieejams <http://www.balticportlist.com/?cat=7> Atsauce tekstā (www.balticportlist.com).
- Baltic Ports organization. sk. 17.05.2011, pieejams <http://www.bpoports.com/about.html> Atsauce tekstā (www.bpoports.com).
- Eesti raudtee. sk. 18.05.2011, pieejams <http://www.evr.ee/?id=2> Atsauce tekstā (www.evr.ee).
- Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komitejas delegācija apmeklēs Latviju. sk. 24.11.2010. pieejams <http://www.europarl.europa.eu/lv/pressroom/content/20100610IPR75849/> Atsauce tekstā (www.europarl.europa.eu).
- Jomas raksturojums. sk. 24.11.2010. pieejams <http://www.sam.gov.lv/satmin/content/?cat=112>
- Konkurence un konkurences politika. sk. 10.05.2011, pieejams <http://www.kp.gov.lv/> Atsauce tekstā (www.kp.gov.lv).
- Latvijas ārlietu ministrija. sk. 10.05. 2011, pieejams <http://www.mfa.gov.lv/lv/Arpolitika/Ekonomiskas-attiecibas/Starpt-ekon-org/PTO/PTO/> Atsauce tekstā (www.mfa.gov.lv).

Liepājas osta plāno piesaistīt Kazahstānas kravas. sk. 26.11.2010, pieejams <http://www.transportweekly.com/pages/lv/news/articles/65488/> Atsauce tekstā (www.transportweekly.com).

Lietuvos Geležinkeliai. sk. 18.05.2011, pieejams http://www.litrail.lt/wps/portal!/ut/p/c1/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3h3C2N_VzcPIwMDH3NHAYNTU69gPyd_Q-MQQ_1wkA6zeAMcwNFA388jPzdVPzg1T78gO68cAA3xbxg!/dl2/d1/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnB3LzZfRzgzT0VGSDIwMEw3QTAyNTVKU05CTzEzSjY!/ Atsauce tekstā (www.litrail.lt).

Lietuvas ministrs: Klaipēdas osta var atgriezties Baltijas valstu līderes pozīcijās. sk. 25.11.2010. pieejams <http://news.wasabi.lv/lv/polit/outpolit/101448> Atsauce tekstā (www.wasabi.lv).

Lembergs: Tehnoloģiskās naftas izspiešana no naftas cauruļvada ir dubultkaitniecība Latvijas tautai. sk. 26.11.2010. pieejams <http://nozare.lv/nozares/transp/item/2010111714272901979298EED8F6EC8E/?phase=klaip%C4%93das%20osta> Atsauce tekstā (www.nozare.lv).

LONG-TERM DEVELOPMENT STRATEGY OF THE LITHUANIAN TRANSPORT SYSTEM. sk. 10.05.2011, pieejams www.transp.lt/files/uploads/komunikacija/Strategy_EN.doc Atsauce tekstā (www.transp.lt).

Tallinas osta šogad pelna par 15% vairāk. sk. 25.11.2010. pieejams <http://db.lv/r/331-pasaule/230887-tallinas-osta-sogad-pelna-par-15-proc-vairak> Atsauce tekstā (www.db.lv).

Transport development plan 2006 – 2013. sk.10.05.2011, pieejams www.mkm.ee/failid/4TAK_ENG.doc Atsauce tekstā (www.mkm.ee).

THE PORT OF KLAIPEDA. sk. 24.11.2010. pieejams http://www.portofklaipeda.lt/en.php/port_of_klaipda/about_the_port/presentation_of_the_port/7733 Atsauce tekstā (www.portofklaipeda.lt).

Tranzīta koridors. sk. 24.11.2010. pieejams <http://www.transport.lv/?sadala=102> Atsauce tekstā (www.transport.lv).

UNDERSTANDING THE WTO: THE ORGANIZATION Members and Observers. sk. 10.05.2011, pieejams http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/org6_e.htm Atsauce tekstā (www.wto.org).

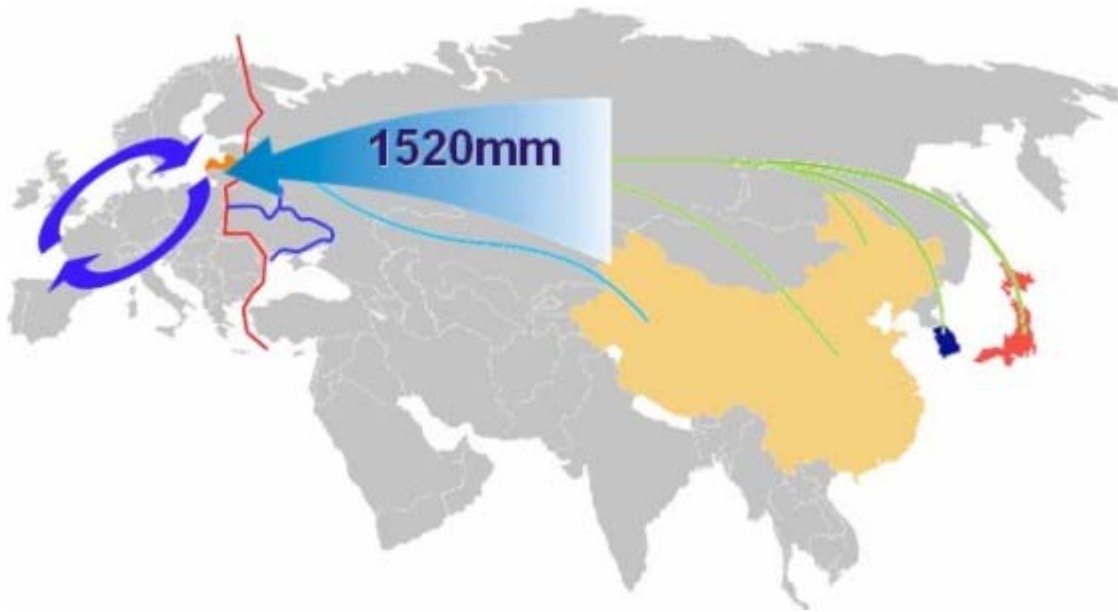
Nepublicētie materiāli

Gerasimenko A., 2011. Vieslekcija „Latvijas un Baltkrievijas ekonomiskās attiecības”. Rīga, 11. maijā.

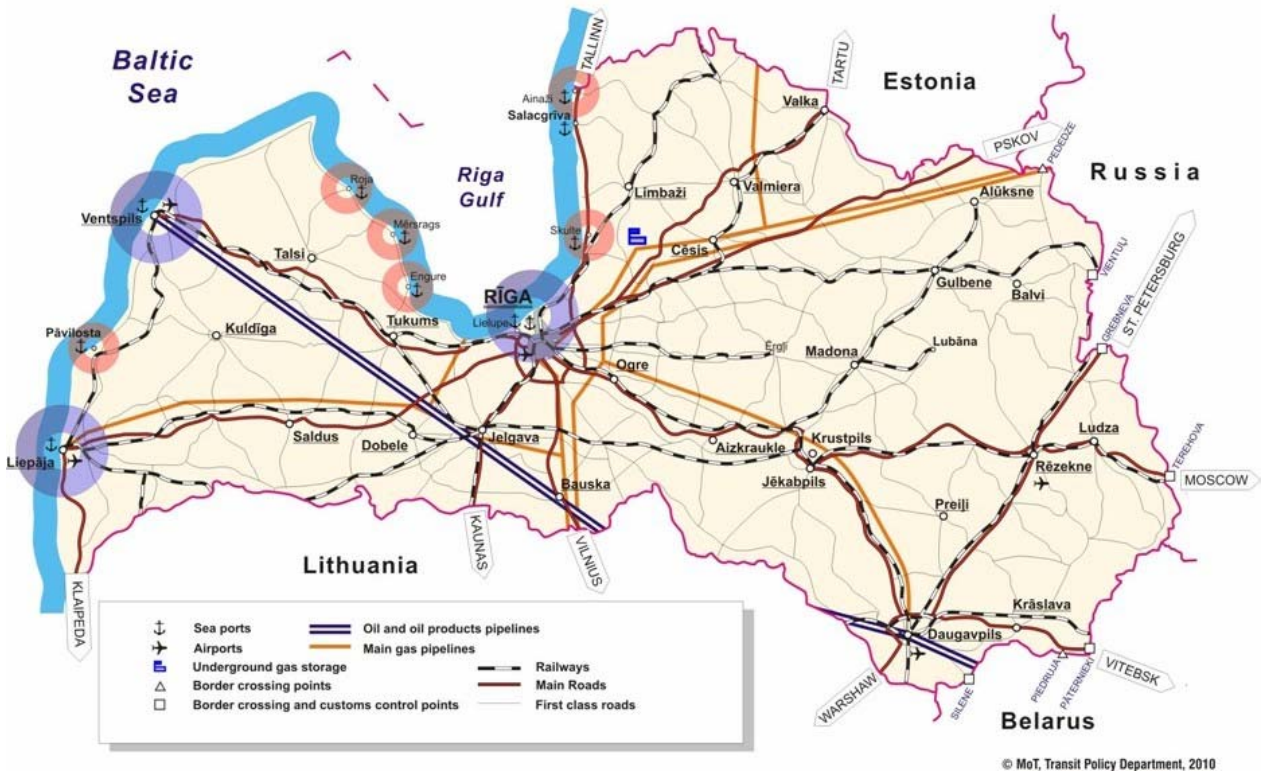
Normatīvie akti

Transporta attīstības pamatnostādnes 2007.-2013.gadam, pieņemts 12.07.2006. Ministru kabinets

PIELIKUMI



1. pielikums Latvija - tilts starp Eiropu un Āziju (www.sam.gov.lv)



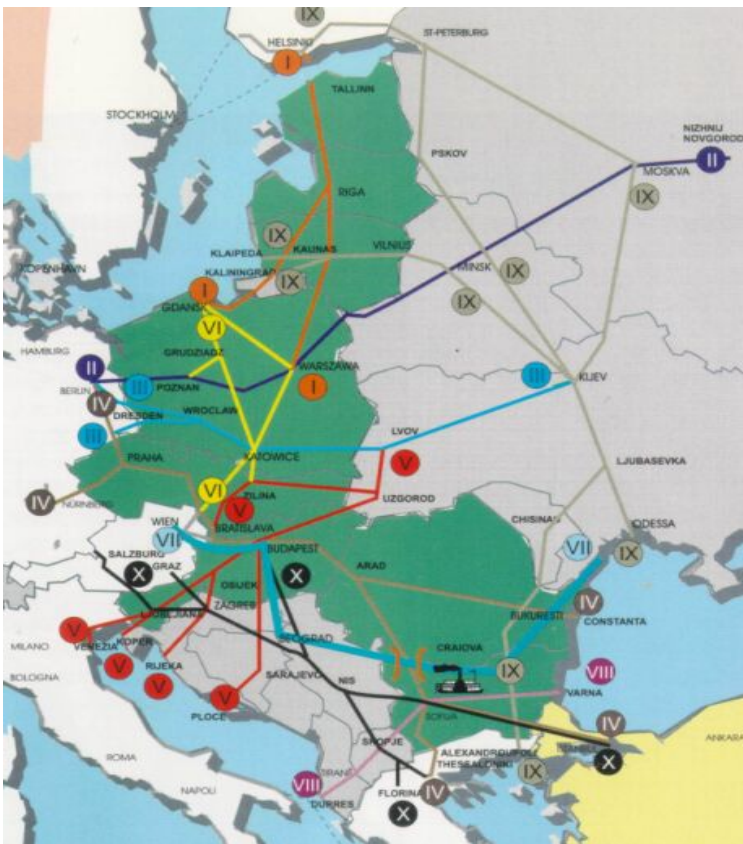
2. pielikums Latvijas transporta infrastruktūra (www.sam.gov.lv).



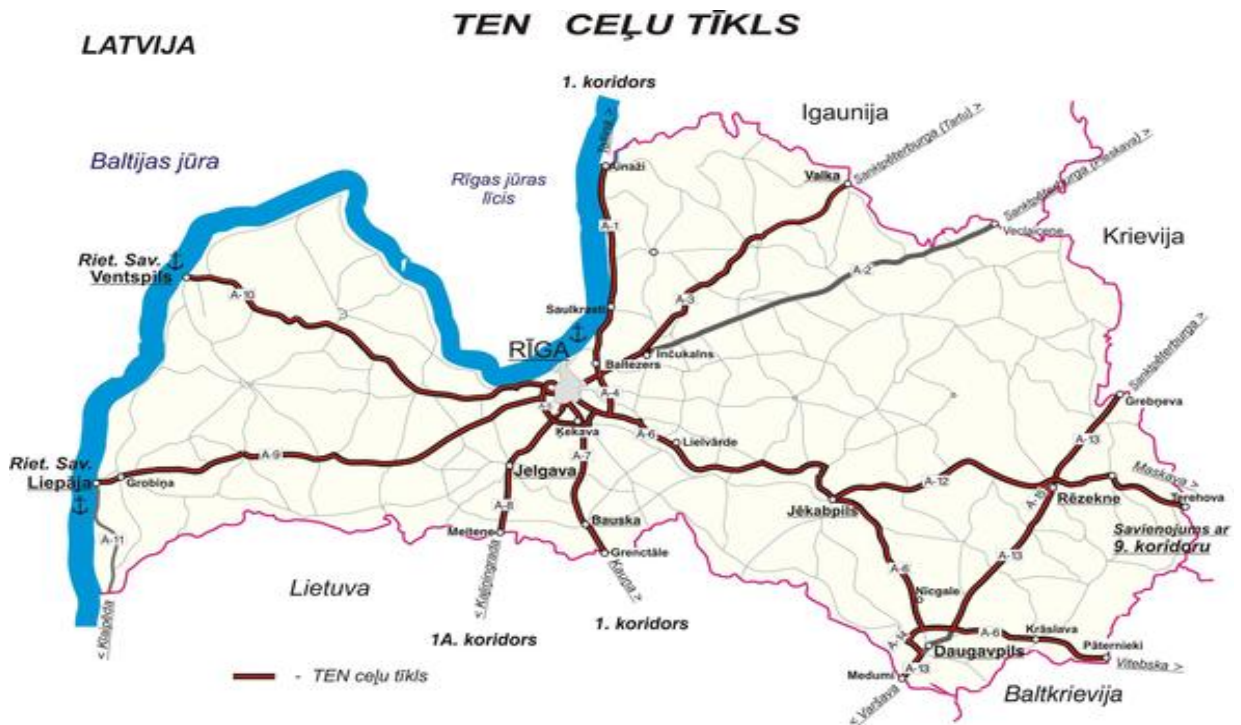
3. pielikums Kontainervilciens "ZUBR" (www.sam.gov.lv)



4. pielikums Lietuvas vīzija par tiltu starp Āziju un Rietumeiropu



5. pielikums Tranzīta koridori



6. pielikums TEN autoceļu tīkls Latvijā

<http://www.lvceli.lv/LV/PC/PageImages/Original/1397.jpg>



7. pielikums Dzelzceļa līniju noslogotība (www.transport.lv)

DOKUMENTĀRĀ LAPA

Bakalaura darbs “Baltijas valstu transporta sistēmu ģeogrāfiskā konkurence” izstrādāts LU Ģeogrāfijas un Zemes zinātņu fakultātē.

Ar savu parakstu apliecinu, ka pētījums veikts patstāvīgi, izmantoti tikai tajā norādītie informācijas avoti un iesniegtā darba elektroniskā kopija atbilst izdrukai.

Autors: Māris Konrāds

Rekomendēju darbu aizstāvēšanai

Zinātniskais vadītājs doc., Dr.geogr. Juris Paiders

Recenzents: Dokt.stud., Mg.geogr. Guntis Šolks

Darbs iesniegts Ģeogrāfijas nodaļas lietvedībā:

Nodaļas lietvede

Noslēguma darba aizstāvēšanas rezultāti:

Bakalaura darbs aizstāvēts bakalaura akadēmisko studiju gala pārbaudījumu komisijas sēdē

.....
gads, datums, mēnesis

protokola nr.

vērtējums

Sekretārs
