

# TRANZĪTA PAKALPOJUMU KONKURĒTSPĒJA – KĀ TO IETEKMĒ PAKALPOJUMA MAKSA?

**Justīna HUDENKO, *doc.oec***

AS "LatRailNet" valdes priekšsēdētāja



2018.gada 31.maijs

# Prezentācijas struktūra

- ▶ Kādas ir tranzīta pakalpojumu maksas sastāvdaļas un to līmenis Latvijā?
- ▶ Kas ietekmē tranzīta pakalpojumu konkurētspēju?
- ▶ Kas ietekmē tranzīta pakalpojumu maksas līmeni?
- ▶ Kā pakalpojuma maksa ietekmē tā konkurētspēju?



# No kā sastāv tranzīta pakalpojumu maksa?

- ▶ Katra loģistikas ķēdes dalībnieka izmaksas un cena
- ▶ Obligātie valsts noteiktie maksājumi: nodokļi, muitas nodevas u.c.
- ▶ Darījumu izmaksas
- ▶ Neatbilstību un pārejas izmaksas

*Darījumu izmaksas (ang. transaction costs) – izmaksas, kas rodas saistībā ar līgumu slēgšanu:*

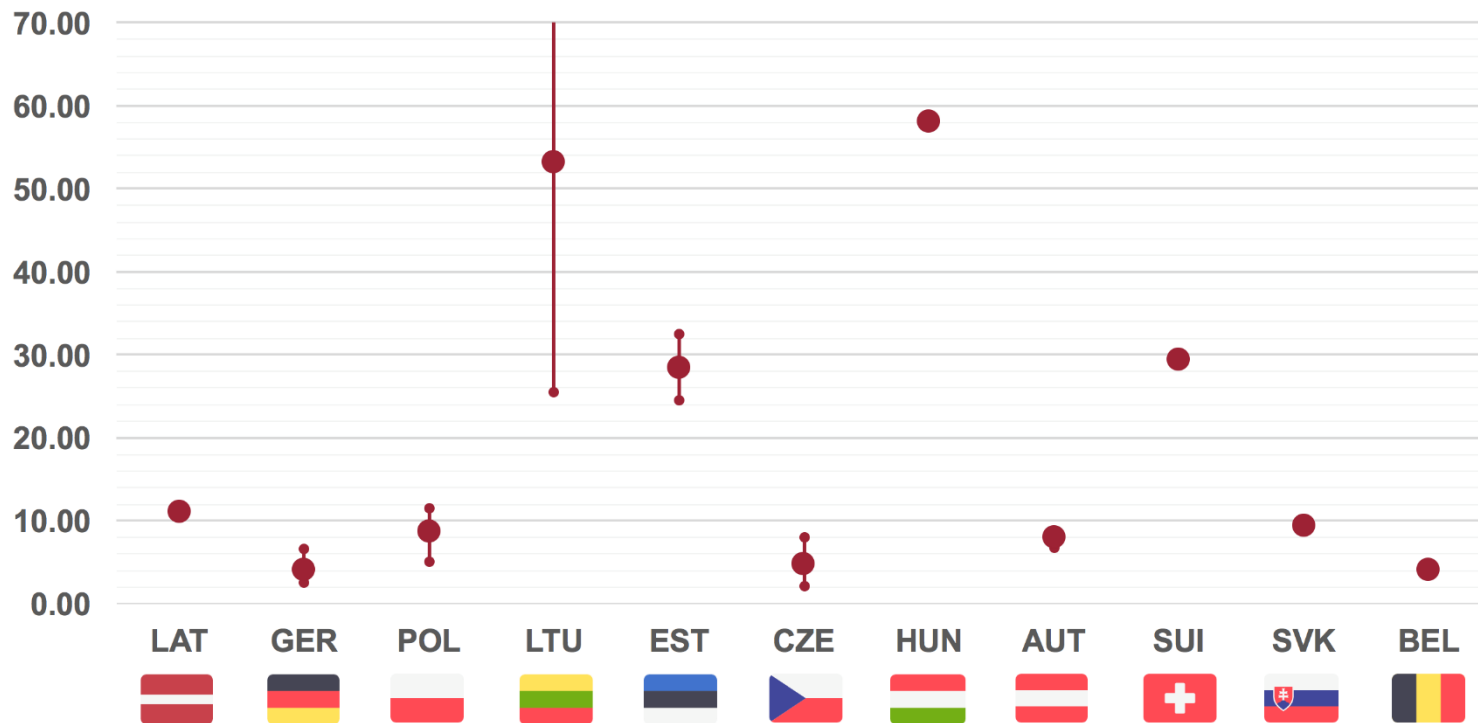
- ▶ *informācijas vākšanas un apstrādes izmaksas*
- ▶ *sarunu un lēmumu pieņemšanas izmaksas*
- ▶ *kontroles izmaksas*
- ▶ *līguma izpildes tiesiskās aizsardzības izmaksas*



# Kāds ir dzelzceļa infrastruktūras maksas apmērs Latvijā?

AS "LatRailNet" aplēses, balstoties uz "RailNetEurope" CIS datubāzes datiem

Vidējās, maksimālās un minimālās infrastruktūras maksas dažādās Eiropas valstīs krautiem kravās vilcieniem, EUR/vilc.km



# Vai tranzīta pakalpojums ir konkurētspējīgs?

Valsts pētījumu programmas "EKOSOC-LV" apakšprogrammas "Latvijas uzņēmumu konkurētspēja ārējos tirgos un priekšlikumi tās stiprināšanai" secinājumi



**Simtam  
pāri. Viedā  
Latvija**

Valsts pētījumu  
programma EKOSOC-LV



## Krievija

- ▶ ir izveidojies dzelzceļa nozares klasteris, kas nodrošina piegādes ķēžu saskaņotu darbību un lētākus ražošanas resursus



## Latvija

- ▶ labākie rezultāti organizāciju struktūrās



## Lietuva

- ▶ konkurētspējas rādītāju dinamika ir diametrāli pretēja – periodos, kuros Latvija ir uzlabojusi kopējo indeksu, Lietuvā tas ir pasliktinājies un *vice versa*
- ▶ labākais rezultāts pieprasījumā



## Igaunija

- ▶ 2014.gadā pēdējā vietā ir Igaunija



# Kas ietekmē tranzīta pakalpojumu konkurētspēju?

Maikla Portera Dimanta modelis



Atbalstošās nozares



Pieprasījums



Ražošanas faktori



Stratēģijas



Valsts



Iespējas

Gērtas Hofštēdes Kultūras dimensiju teorija



Varas distance



Orientācija uz ilgtermiņa vērtībām



Vīrišķīgums



Izvairīšanās no neparedzamā



Individuālisms



Iecietība

V. Čana Kima un Renē Mabornas Zilā okeāna stratēģija



Nozare



Stratēģiskā grupa



Pircēju grupa



Produktu klāsts



Emocionālā orientācija



Ārējā ietekme

# Kas ietekmē tranzīta pakalpojumu maksas līmeni?

## Dzelzceļa likums:

- ▶ maksu par piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno infrastruktūru ar apkalpes vietām, nosaka atbilstīgi vilcienu satiksmes pakalpojumu sniegšanas tiešajām izmaksām
- ▶ var piemērot uzcenojumus, ja tirgus situācija to pieļauj
- ▶ tranzīta pakalpojumiem var paaugstināt infrastruktūras maksu

*Vienas vienības transportēšanas vidējās izmaksas ir minimālas, un tās ir vienādas ar izmaksām, kas tieši rodas dzelzceļa pakalpojumu sniegšanas rezultātā, ja dzelzceļa infrastruktūrai ir vienādi tehnoloģiskie apstākļi visā tīklā, un tīkls ir vienmērīgi un pilnībā noslogots ar vienveidīgiem vilcieniem*



Ekspluatācijas nosacījumi → Izmaksas

Pieprasījums → Apjomi

Piekļuves nosacījumi → Darījumu izmaksas

Politiskā vide → Obligātie maksājumi



# Tehniskās ekspluatācijas nosacījumu ietekme uz izmaksām

## Ekspluatācijas izmaksas



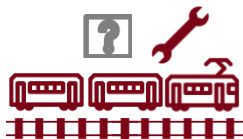
- ▶ Liels *ad hoc* un pārceltu vilcienu skaits rada papildus kustības vadības izmaksas
- ▶ Maksas iekasēšanas un sadales procesi prasa «lielo datu» analīzi

## Uzturēšanas izmaksas



- ▶ Mainās nenozīmīgi pie viena papildus vilciena un būtiski pie nozīmīga kravu apjoma
- ▶ Ir atkarīgas no kustības prognožu precizitātes

## Atjaunošanas izmaksas



- ▶ Iepriekšējos periodos neatjaunotu infrastruktūras elementu degradācija noved pie sistēmas daļu paātrinātas degradācijas
- ▶ Lielas satiksmes intensitātes gadījumā defektu skaits pieaug eksponenciāli

## Attīstības izmaksas



- ▶ Vietas, kas iepriekš tika savienotas ar dzelzceļu izzūd, attīstītās, degradējas un maina profilu dzelzceļa lietderīgās kalpošanas laikā
- ▶ Uzturēšanas izmaksas ir saistītas ar novirzēm no ekspluatācijas, kas tika plānota attīstības periodā





# Pieprasījuma nosacījumu ietekme uz apjomiem

## Kravu struktūra



- ▶ Kopumā nav nozīmīgu izmaiņu tradicionālo preču pārvadājumu apjomos
- ▶ Strauji aug «neidentificējamo preču» pārvadājumu apjomi, tas veicina nepilnīgu izpratni par tirgus nosacījumiem

## Cenu līmenis loģistikas ķēdē



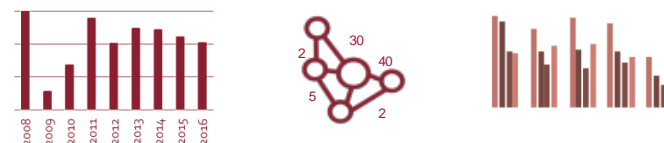
- ▶ Galvenā tendence cenu veidošanā kravu pārvadājumos ir integrētā piedāvājuma nodrošināšana
- ▶ Faktoriem, kas ietekmē to, ko piegādes ķēde var maksāt par loģistiku, ir gan ārēja, gan iekšēja izcelsme

## Pakalpojuma kvalitātes līmenis



- ▶ Optimālas konkurētspējas koncepcija būtiski atšķiras no optimālas tīkla jaudas izmantošanas koncepcijas
- ▶ Kopējais pakalpojumu līmenis ietekmē piegādes ķēdes vispārējo pievienoto vērtību

## Nevienmērīgums



- ▶ Dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu pieprasījumam ir cikliskas, sezonālas un virziena svārstības



# Piekļuves nosacījumu ietekme uz darījumu izmaksām

## Asimetriska informācija

Padomi  
Prognozes  
4. līmeņa statistika  
Indikācijas



Tīkla pārskats  
Darbības plāni  
Pagaidu ierobežojumi  
Tirgus segmenti  
Maksas vērtība

- ▶ Tirgus dalībniekiem un valstij nav pienākumu un atbildība par informāciju pretēji tam, ka infrastruktūras pārvaldītājam tiesību aktos ir noteiktas prasības publicēt informāciju

## Lobēšana



- ▶ Sabiedrība neatbalsta valsts maksājumus par labu komerctransportam
- ▶ Nav stingras robežas starp sociāliem un komerciāliem ieguvumiem no dzelzceļa transporta
- ▶ Aizvien vairāk darbības ierobežojumu infrastruktūras pārvaldītājam

## Monopolizācija



- ▶ Ļoti gari investīciju atmaksas termiņi izraisa monopolizācijas tendences
- ▶ Monopolizācija parasti parādās loģistikas ķēdes vai piegādes ķēdes līmenī

## Pievienotās vērtības pārnese



- ▶ Infrastruktūras maksas par sliežu ceļu izmantošanu samazināšanās var rezultēties kā zemākas transporta izmaksas sabiedrībai, gan kā citu infrastruktūras pārvaldītāju papildus ieņēmumi, gan arī kā loģistikas ķēdes dalībnieka (-u) peļņa



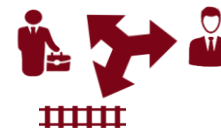
# Politiskās vides ietekme uz obligāto maksājumu izmaksām

## Nacionālās intereses



- ▶ ja valstij nav lielas ražošanas vai iedzīvotāju intensitātes, tā parasti nav ieinteresēta dzelzceļa infrastruktūrā
- ▶ jo lielākajai satiksmes daļai ir ārvalstu izcelsme, jo mazākai finansējuma daļai jābūt atvēlētai no valsts publiskā finansējuma avota

## Iekšējās pretrunas



- ▶ valsts ir infrastruktūras īpašnieks, politikas veidotājs un galvenais tirgus dalībnieks vienlaikus
- ▶ politikas veidotāji izmanto iespējas likumdošanas pienākumu noteikšanai, bet izvairās no finansiālām saistībām

## Ārvalstu ekonomiskā politika



- ▶ valstis ar atvērta tipa ekonomikām ir ieinteresētas transporta koridoru attīstībā
- ▶ daudznacionālie koridori ir atkarīgi no visu iesaistīto valstu pieņemtajiem lēmumiem – viens sarežģīts *monopols* un koridors var nerealizēties

## Nacionālās prioritātes

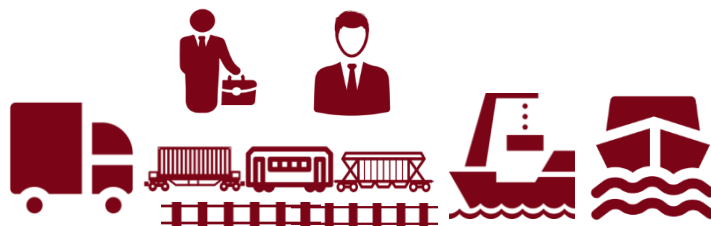


- ▶ dažādos vēsturiskajos periodos par prioritāti izvēlas ekonomiku, politiku, nacionālās vērtības, drošību u.c.
- ▶ Valsts dalība dažādās politiskajās un ekonomiskajās aliansēs virza ekonomisko ģeogrāfiju



# Kā tranzītpakalpojuma maksa ietekmē to konkurētspēju?

- ▶ Infrastruktūras pārvaldītājs mūsdienās ir pilntiesīgs tranzītpakalpojumu tirgus dalībnieks
- ▶ Infrastruktūras maksa neietekmē tranzītpakalpojumu konkurētspēju, bet norāda uz to



- ▶ Pastāv nepieciešamība ieviest inovatīvus risinājumus maksas noteikšanas procesā, tostarp informācijas sistēmu integrāciju, lielo datu analīzi, kā arī pilnveidot sadarbību ar visiem tīkla dalībniekiem
- ▶ Ārējiem faktoriem ir noteicoša nozīme tranzītpakalpojumu konkurētspējas nodrošināšanā, tāpēc maksas noteikšanas politika jāiekļauj kopējā transporta politikā
- ▶ Šajā tirgus attīstības stadijā acīmredzami valstij būs jāuzņemas atbildība gan par dzelzceļa sociālo sniegumu, gan par zaudējumiem, kas radušies saistībā ar darījumu, neatbilstību un pārejas izmaksām



# Šobrīd paveiktie darbi

- ▶ Nodalītas pasažieru un kravu izmaksu bāzes
- ▶ leviesta trīsdimensionāla uzcenojumu vērtēšana
- ▶ leviests «*integrētā piedāvājuma*» maksas instruments
- ▶ Tiek sniegti priekšlikumi koleģiālas institūcijas izveidošanai maksas līmeņu iekļaušanai kopējā transporta koncepcijā

