Informatīvais ziņojums

par AS „Pasažieru vilciens” ritošā sastāva modernizāciju

1. **TRANSPORTA POLITIKAS PAMATPRINCIPI UN TIESISKAIS REGULĒJUMS**

Atbilstoši Nacionālajā attīstības plānā 2014.-2020.gadam noteiktajam transporta politikas mērķis ir konkurētspējīga, ilgtspējīga, komodāla transporta sistēma, kas nodrošina augstas kvalitātes mobilitāti, efektīvi izmantojot resursus, t.sk. Eiropas Savienības fondus.

Ilgtspējīgas pasažieru pārvadāšanas pa dzelzceļu **vīzija**:

* kvalitatīva dzelzceļa infrastruktūra (elektrificēts dzelzceļš, ērta Eiropas transporta tīkla sasaiste ar pilsētām, modernizēti staciju peroni);
* augsts satiksmes drošības līmenis,
* visiem Latvijas iedzīvotājiem pieejams sabiedriskais transports, kas nodrošina sasniedzamību visā Latvijas teritorijā (ērta, vienota sabiedriskā transporta sistēma, panākot autobusu un dzelzceļa pārvadājumu savstarpēju saskaņotību, kurā dzelzceļa pārvadājumi būtu sabiedriskā transporta „mugurkauls”). Atbilstoši Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumam[[1]](#footnote-1), plānojot reģionālo starppilsētu nozīmes maršrutu tīkla maršrutus ar lielu pasažieru plūsmu, vispirms jāizveido maršruti pa sliežu ceļiem.

Atbilstoši AS „Pasažieru vilciens” darbības stratēģijai uzņēmumam ir jānodrošina pieejamus, drošus un augstas kvalitātes iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumus. Viens no būtiskiem transporta politikas mērķiem ir palielināt dzelzceļa pasažieru pārvadājumus, atslogojot pārējo satiksmes tīklu noslodzi, vienlaikus samazinot apkārtējās vides piesārņojumu, ko rada autotransports, un vides piesārņojumu risku, kas var rasties satiksmes negadījumu rezultātā.

AS „Pasažieru vilciens” rīcības virzieni politikas mērķu un rezultātu sasniegšanai ir ritošā sastāva modernizēšana, iegādājoties jaunu ritošo sastāvu, un sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšana vienotā maršrutu tīklā valsts un reģionālajos vietējās nozīmes autobusu un vilcienu maršrutos.

Sasniedzamais politikas rezultāts pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu ir palielināts pasažieru pārvadājumu pa sliežu ceļiem īpatsvars kopējā pasažieru pārvadājumu apjomā un īstenojamās darbības ir jauna ritošā sastāva iegāde.

**2.ESOŠĀS SITUĀCIJAS RAKSTUROJUMS PASAŽIERU PĀRVADĀJUMOS PA DZELZCEĻU**

Esošais AS „Pasažieru vilciens” ritošais sastāvs ir gan tehniski, gan arī morāli novecojis. Tas uzņēmumam liedz īstenot tā darbības stratēģiju. Tāpat tas uzņēmumam liedz būtiski palielināt pārvadājumu intensitāti un vilcienu ietilpību, jo trūkst tehniskā kārtībā esošo vagonu un resursu to remontam. Līdz ar to esošā ritošā sastāva nomaiņa vai modernizācija ir priekšnosacījums AS „Pasažieru vilciens” turpmākai darbībai un priekšnosacījums būtiska transporta politikas mērķa sasniegšanai.

AS „Pasažieru vilciens” pašreiz pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai izmanto morāli un tehniski nolietotu ritošo sastāvu, kura dzīves cikls elektrovilcieniem ir 28 gadi un dīzeļvilcieniem 26 gadi. Pašreiz vidējais ritošā sastāva vecums pārsniedz 25 gadus.

Pamatojoties uz 2011.gada 1.decembra AS „Pasažieru vilciens” ritošā sastāva parka tehniskā stāvokļa novērtējumu, ko veicis SIA „Baltijas Testēšanas Centrs”, secinām, ka 22 elektrovilcienu vagoniem lietderīgais kalpošanas termiņš beidzas 2015.gadā un 36 vagoniem noteiktais lietderīgais kalpošanas termiņš beidzas 2016.gadā. Savukārt dīzeļvilcienu 28 vagoniem lietderīgais kalpošanas termiņš beidzas 2015.gadā.

Bez tam esošais ritošais sastāvs neatbilst ES vides aizsardzības prasībām, jo veic vides piesārņojumu paaugstinātā līmeni – bremžu kluču izmantošanas rezultātā radītais piesārņojums; dīzeļdzinēja radītais piesārņojums (neatbilst ES normām par izmešiem); transmisijas sistēmā eļļu noplūdes rezultātā radītais piesārņojums; ritošais sastāvs nav aprīkots ar ekoloģiskajām tualetēm; utt. Esošais ritošais sastāvs nenodrošina ES regulas izpildi attiecībā uz pārvadājumu nodrošināšanu pasažieriem ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kas ir ne tikai invalīdi, bet arī veci cilvēki, mātes ar bērnu ratiņiem. Esošajam ritošajam sastāvam salīdzinoši ar mūsdienīgiem vilcieniem, kas tiek izmantoti citās Eiropas valstīs, ir ļoti zems pasažieru komforta līmenis, kas izpaužas, piemēram, temperatūras režīma ievērošana salonā (tas attiecas gan uz ziemu, kad salonos bieži nevar nodrošināt pienākošos siltumu, gan arī vasarā, kad salonos ir ļoti karsts, jo vilcieni nav aprīkoti ar kondicionēšanas sistēmu); troksnis salonos (zems skaņas izolācijas līmenis); vibrācija brauciena laikā (rodas strādājot vecajiem zemvagona agregātiem); saraustīta vilciena gaita; utt. Pašlaik nav iespēja operatīvi mainīt vilciena garumu atkarībā no pieprasītā noslogojuma.

Pašreizējos 22 elektrovilcienos kopā ir 8928 sēdvietas, lai nomainot ritošo sastāvu nodrošinātu esošo sēdvietu skaitu, ir nepieciešamas no 25 līdz 45 elektrovilcienu vienībām, kur katrā būtu līdz 270 sēdvietām. Lai nodrošinātu esošo elektrovilcienu kustības grafiku, optimāli būtu iegādāties 32 elektrovilcienu vienības. Ritošā sastāva atjaunošanas plāns paredz, ka elektrovilcienu parku ir plānots pakāpeniski nomainīt līdz 2017.gadam, kas nodrošinās elektrovilcienu nomaiņu, kas ir kapitāli jāremontē, līdz ar to ietaupot kapitālā remonta izmaksas. Paralēli jaunā elektrovilcienu ieviešanai ekspluatācijā darbosies uzņēmumam visefektīvākais un saimnieciski visizdevīgākais esošo un pieejamo elektrovilcienu apkalpošanas modelis.

Nomainot elektrovilcienu ritošo sastāvu tiks nodrošināta:

* paaugstināta transporta mobilitāte Rīgā un Pierīgā, nodrošinot nepieciešamo reisu skaitu atbilstoši iedzīvotājiem pieņemamiem kvalitātes standartiem;
* paaugstināta vilcienu pieejamība pasažieriem ar ierobežotām piekļuves iespējām (pasažieriem ar bērnu ratiņiem, pasažieriem ar velosipēdiem, invalīdiem, vecāka gadagājuma pasažieriem);
* paaugstināta vilcienu satiksmes un pasažieru drošību;
* nodrošināta dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu pieejamību un nepārtrauktību saskaņā ar LR normatīvajiem aktiem. Veicot veco vilcienu tikai kārtējos un kapitālos remontus, pakalpojumu kvalitāte un pieejamība ar katru gadu pasliktināsies līdz pasažieru pārvadājumi pa dzelzceļu tiks pārtraukti pavisam.
* Sasniedzamība un pieejamība, jo neatkarīgi no cilvēka ienākumiem, tiks apmierināts iedzīvotāju pieprasījums pēc sabiedriskā transporta pakalpojumiem ar nodrošinātu iespēju maršrutu tīklā apmeklēt izglītības iestādes, ārstniecības iestādes, darbavietas, valsts un pašvaldību institūcijas.

Nomainot veco ritošo sastāvu tiks samazinātas ritošā sastāva uzturēšanas un ekspluatācijas izmaksas, kas nākotnē nepalielinās valsts budžeta izmaksas dotācijām pasažieru pārvadājumiem zaudējumu kompensācijai.

Ritošā sastāva ekspluatācijas izmaksas galvenokārt veido energoresursu (degviela un elektroenerģija) izmaksas un kapitālo remontu un uzturēšanas izmaksas.

Iegādājoties jaunu ritošo sastāvu , paredzami sekojoši ieguvumi:

* Samazināts energoresursu patēriņš, kas saistīts ar efektīvāku jaunā ritošā sastāva darbību, prognozētā ekonomija varētu sastādīt 15%;
* Samazināts energoresursu patēriņš, kas saistīts ar optimālāku ritošā sastāva darbību – šobrīd visu dienu kursē gan 4 vagonu, gan 6 vagonu vilcienu sastāvi, savukārt jaunajiem vilcieniem maksimumstundās kursētu 2 sapārotas vienības, bet laika ar mazāku pasažieru plūsmu tikai viena vienība;
* Samazinātas uzturēšanas izmaksas, prognozētā ekonomija 20% gadā;
* Nebūs nepieciešams nepārtraukti veikt esošā ritošā sastāva kapitālos remontus;
* Optimāli izmantojot vienību skaitu maksimumstundās un dienas vidū, iespējams samazināt personāla izmaksas;
* Pateicoties jaunam, ērtākam, komfortablākam ritošajam sastāvam, iespējams pasažieru plūsmas pieaugums līdz pat 20%, kas dotu papildus ieņēmumus.

Lai nodrošinātu valsts pasūtījuma pasažieru pārvadājumiem izpildi, pastāvīgā darba kārtībā tiek uzturēti 17dīzeļvilcienu sastāvi kopskaitā ar 5226 sēdvietām. Esošajam ritošajam sastāvam, salīdzinot ar mūsdienu prasībām atbilstošiem vilcieniem, kas tiek izmantoti citās Eiropas valstīs, ir ļoti zems pasažieru komforta līmenis, kas izpaužas, piemēram, kā temperatūras režīma ievērošana salonā (tas attiecas gan uz ziemu, kad salonos bieži nevar nodrošināt pienākošos siltumu, gan arī vasaru, kas salonos ir ļoti karsts, jo vilcieni nav aprīkoti ar kondicionēšanas sistēmu); troksnis salonos (zems skaņas izolācijas līmenis); vibrācija brauciena laikā (rodas, strādājot vecajiem zemvagona agregātiem); saraustīta vilciena gaita utt. Pašlaik nav iespēju operatīvi mainīt vilciena garumu atkarībā no pieprasītā noslogojuma.

Atbilstoši ritošā sastāva ražotāja tehniskajiem noteikumiem dīzeļvilcienu derīgās kalpošanas laiks ir 26 gadi, savukārt pašreiz vidējais dīzeļvilcienu vecums ir 23,3 gadi. Saskaņā ar dzelzceļa nozares tehniskajiem noteikumiem ir iespēja atjaunot ritošo sastāvu pēc derīgā kalpošanas laika beigšanās. To var pagarināt pēc atbilstošu kapitālo remontu veikšanas un speciālas komisijas pārbaudes. Vecais, bet darbaspējīgais ritošais sastāvs pārstāj pievilināt pasažierus un pazemina kopējo dzelzceļa transporta imidžu, tajā pat laikā prasot lielus izdevumus tā ekspluatācijai. Tādā veidā nemodernizētā ritošā sastāva komerciāli lietderīgais un tehniskais kalpošanas laiks kļūst neatbilstoši viens otram.

Gadījumā, ja ritošais sastāvs netiek atjaunots, pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai laika periodā līdz 2016.gadam kapitālie remonti būs jāveic 14 dīzeļvilcienu vagoniem, bet, turpinot esošā sastāva ekspluatāciju un ievērojot esošo remontu sistēmu, izdevumi šo vagonu uzturēšanai un kapitālajiem remontiem sastāda aptuveni 4,6 miljonus Ls gadā par ritošā sastāva uzturēšanu un 5,4 miljonus Ls gadā par ritošā sastāva kapitālajiem remontiem. Savukārt periodā līdz 2020.gadam kapitālie remonti būs jāveic 65 dīzeļvilcienu vagoniem.

Piesaistot Kohēzijas fonda līdzfinansējumu paredzēts modernizēt 5 trīsvagonu sastāvus un 1 četrvagonu sastāvu. Dīzeļvilcienu modernizācijas koncepcija paredz, ka modernizācijas rezultātā tiks paaugstināts pasažieru komforta līmenis, iekāpšanas un izkāpšanas drošība, uzlaboti apkalpojošā personāla darba apstākļi, kā arī uzlabota vides aizsardzības prasību ievērošana un energoresursu ekonomija.

Modernizācijas darbus ir paredzēts apvienot ar kārtējo atjaunošanas remontu galvenā vai vidējā remonta apjomā ar kalpošanas laika pagarināšanu. Pēc modernizācijas darbu izpildes vagonu kalpošanas termiņam jābūt ne mazākam par 20 gadiem.

Ņemot vērā iepriekšējo gadu pieredzi, kad laika periodā no 1997. līdz 1998. gadam tika veikta dīzeļvilcienu vagonu modernizācija, kuras laikā dīzeļvilcienu motorvagoni tika aprīkoti ar MTU firmas dīzeļdzinējiem un VOITH firmas hidrauliskajiem pārvadiem, kā arī tika pārveidotas vilcienu vadības elektriskās shēmas, ir jāparedz iespēja tagad modernizējamos dīzeļvilcienu vagonus savienot ar jau esošajiem vilcieniem.

Izstrādājot modernizācijas tehniskās specifikācijas, tiks paredzēti šādu mezglu un iekārtu uzlabojumi:

* Virsbūve;
* Vadības kabīne;
* Spēka iekārta;
* Ekipāžas daļa;
* Elektriskā iekārta un apgaismojums;
* Bremžu un pneimatiskās iekārtas;
* Pasažieru iekāpšanas-izkāpšanas durvis;
* Iekšējās iekārtas un interjers;
* Paaugstināta komforta salons;
* Ventilācija un apkures sistēma;
* Sanitāra telpa;
* Pasažieru informācijas sistēma;
* Ugunsdzēsības sistēma un ugunsgrēka signalizācija.

Paredzēts, ka dīzeļvilcienu tehniskie parametri pēc modernizācijas nemainīsies.

Modernizējot dīzeļvilcienu ritošo sastāvu, galvenais ieguvums būs pasažieru pieaugums 5-10% robežās. Daļa pasažieru vairāk sāks izmantot dzelzceļa pasažieru pārvadājumus , minētais dos pozitīvu sociālekonomisko efektu – samazināsies ceļu satiksmes negadījumu skaits, samazināsies autotransporta uzturēšanas izmaksas.

AS „Pasažieru vilciens” prognozē turpmāku uzņēmuma attīstību un pasažieru skaita pieaugumu, ja pasažieriem tiks piedāvāts atbilstoša līmeņa pakalpojums. Pasažieri novērtē vilcienu satiksmes ātrumu, precizitāti un drošību, kas ir galvenās pasažieru prasības pārvietojoties ikdienā. Uzlabojot komfortu vilcienu vagonos un popularizējot vilcienu satiksmes priekšrocības arī nākotnē ir iespējams piesaistīt arvien vairāk pasažierus vilcienu satiksmei Rīgas pilsētas un tās aglomerācijas ietvaros.

**3**.**UZŅĒMUMA IZVĒRTĒJUMS NO IESPĒJAMO RISKU VIEDOKĻA**

|  |  |
| --- | --- |
| **Uzņēmuma stiprās puses** | **Iespējas ārējā vidē** |
| * Pasažieru pārvadājumi pa dzelzceļu pēc statistikas ir drošākais un videi draudzīgākais pārvadājumu veids. * Dzelzceļa satiksme spēj nodrošināt pārvietošanās ātrumu un precizitāti. * Kvalificētais uzņēmuma personāls. * Definēta ilgtermiņa stratēģija valsts sabiedriskā transporta un dzelzceļa nozarē. | * Turpināt kāpināt pārvadāto pasažieru skaita pieaugumu. * Uzlabot pasažieru apkalpošanas kvalitāti. * Iespējas optimizēt uzņēmuma mainīgās izmaksas, it īpaši remontu jomā. * Apliecināt savu nepieciešamību kopējā Latvijas sabiedriskā transporta sistēmā. |
| **Uzņēmuma vājās puses** | **Riski ārējā vidē** |
| * Uzņēmuma vājā konkurētspēja atveroties vienotam Eiropas dzelzceļa tīklam un tirgus liberalizācijai. * Pieaugošās infrastruktūras izmaksas * Elektrifikācija (pāreja no līdzstrāvas uz maiņstrāvu). * Nepietiekama sabiedriskā transporta savstarpējā koordinācija, gan Rīgas pilsētā, gan republikas teritorijā. | * Ritošā sastāva fiziskais un morālais nolietojums. * Uzņēmuma nepietiekamais kredītreitings * Jaunas iepirkuma procedūras izsludināšanas neiespējamība, kamēr nav beigusies tiesvedība ar CAF * Valsts pasūtījuma neesamība ilgtermiņā. |

**Uzņēmuma stiprās puses** – dzelzceļa pasažieru pārvadājumu galvenās priekšrocības atklājas, kad pārvadājumu veidus salīdzina nevis tieši, ņemot vērā finanšu rādītājus, bet ievērojot arī ārējās izmaksas – kaitējumu dabai un sabiedrībai. Salīdzinot ar autotransportu, dzelzceļš ir ekoloģiski tīrāks, mazāk piesārņo dabu, ir drošāks, ja salīdzina cietušo un ievainoto cilvēku skaitu un ņem vērā izdevumus autoavārijās ievainoto cilvēku ārstēšanai. Eiropas Savienības valstīs transporta ārējās izmaksas sniedzas miljardos euro. Kā vēl viena stiprā puse jāmin tas, ka dzelzceļa satiksme spēj nodrošināt pārvietošanās ātrumu un precizitāti, kas pasažieriem atvieglo viņu laika plānošanu, jo nav jāparedz situācijas, kad transports varētu nokļūt sastrēgumā, tas saistīts ar dzelzceļa transporta augsto caurlaides spēju. Tieši šī iemesla dēļ lielākā nozīme būtu jāpiešķir dzelzceļa transporta integrācijai pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā.

**Uzņēmuma vājās puses** – uzņēmuma vājā konkurētspēja atveroties vienotam Eiropas dzelzceļa tīklam un sākoties dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus liberalizācijai. Nenoliedzami, šis trūkums ir cieši saistīts ar uzņēmuma rīcībā esošo resursu neatbilstību mūsdienu pasažieru prasībām. Turpinot esošā sastāva ekspluatāciju un ievērojot esošo remontu sistēmu, izdevumi, šo vagonu uzturēšanai un kapitālajiem remontiem, sastāda aptuveni 10 miljoni latu gadā. Neskaidrs ir jautājumus arī par turpmāko dzelzceļa infrastruktūras attīstību nākotnē un iespējamiem termiņiem, kad varētu notikt pašreizējo elektrovilcienu vilcei izmantojamās līdzstrāvas nomaiņa pret maiņstrāvu, katrā iecirknī atsevišķi un visā tīklā kopumā. Gadījumā, ja notiek elektrifikācija līdz 2020.gadam, tad pilnībā jānomaina elektrovilcienu sastāvs. Saistībā ar 2012.gada 2.aprīlī parakstīto piegādes un uzturēšanas līgumu Nr.PV43-12 (turpmāk –Līgums) ar CONSTRUCCIONES Y AUXILAR DE FERROCARRILES, S.A. (turpmāk-CAF) iespējams risks tiesvedībai par analoģiska Līguma izpildi, kas var radīt papildus izmaksas.

**Iespējas ārējā vidē** – uzņēmuma vadība pēc pēdējo trīs gadu darba rezultātiem redz arī turpmāku uzņēmuma attīstību un pasažieru skaita pieaugumu, ja pasažieriem tiks piedāvāts atbilstoša līmeņa pakalpojums. Pasažieri novērtē vilcienu satiksmes ātrumu, precizitāti un drošību, kas ir galvenās pasažieru prasības pārvietojoties ikdienā uz darbu un no darba. Uzlabojot komfortu vilcienos un popularizējot vilcienu satiksmes priekšrocības arī nākotnē ir iespējams piesaistīt arvien vairāk pasažierus vilcienu satiksmei Rīgas pilsētas un tās aglomerācijas ietvaros. Modernizējot esošos vilcienus ir iespējams panākt uzņēmuma līdzekļu ekonomiju, kas netieši saistīts arī ar valsts budžeta izdevumu posteņiem, jo modernizācijas rezultātā ir iespējams panākt elektroenerģijas ietaupījumus, samazināt ārpuskārtas remontu izmaksas, uzlabot mašīnistu darba apstākļus un mazināt trokšņu līmeni vilciena salonā un apkārtējā vidē.

**Riski ārējā vidē** – Iespējamie riski (draudi) finansējuma piesaistīšanā no kredītiestādēm. Analizējot iespēju ņemt aizņēmumu kredītiestādēs, nākas secināt, ka AS „Pasažieru vilciens” darbības un finanšu rādītāji neatbilst kritērijiem, lai piesaistītu lielus kredītresursus no ārpuses, sevišķi gadījumā, ja notiks tiesvedība ar CAF.

**SVID analīzes kopsavilkums** – Ņemot vērā apstākli, ka pakāpeniski tiek sakārtots pasažieru pārvadājumu tirgus un pārvadātāju attiecības ar valsti, kā pasūtītāju, atbilstoši Eiropas Savienības prasībām, un nākotnē ir redzams finansiālais segums ritošā sastāva modernizācijas programmai, ir jāsāk pakāpeniska ritošā sastāva atjaunošana, t.i. esošo vilcienu vagonu modernizāciju īstermiņā un jaunu sastāvu iegāde ilgtermiņā.

Lai nodrošinātu valsts pasūtījuma pasažieru pārvadājumiem izpildi pastāvīgā darba kārtībā tiek uzturēti 141 elektrovilcienu vagons un 59 dīzeļvilcienu vagoni. Gadījumā, ja netiek iegādāti jauni vilcieni, pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai laika periodā līdz 2015.gadam, kapitālie remonti būs jāveic 86 elektrovilcienu un 16 dīzeļvilcienu vagoniem, bet turpinot esošā sastāva ekspluatāciju un ievērojot esošo remontu sistēmu izdevumi šo vagonu uzturēšanai un kapitālajiem remontiem sastāda aptuveni 10 000 000 Ls gadā.

Atbilstoši SVID analīzei, dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem Rīgas piepilsētā ir paredzams arī turpmāks pozitīvs pieprasījums un pozitīva tirgus izaugsme, tomēr, lai saglabātu šos pozitīvos pieauguma rādītājus ir jānodrošina mūsdienu prasībām atbilstoša pakalpojuma kvalitāte, respektīvi, piedāvātais pakalpojums jāpadara klientam pievilcīgāks un konkurētspējīgāks salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem.

Ja elektrifikācija notiek saskaņā ar Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas tehniski-ekonomiskā pamatojuma izstrādes gala ziņojumā noteikto, ka līdz 2020.gadam tiek veikta esošā pasažieru satiksmes līdzstrāvas tīkla modernizācija Rīgā un Pierīgā un tiek elektrificēta dzelzceļa līnija Rīga-Daugavpils. Tad vienīgi maršrutos Rīga-Liepāja, Rīga-Gulbene, Rīga-Lugaži būs nepieciešami dīzeļvilcieni.

**4. RITOŠĀ SASTĀVA IESPĒJAMIE FINANSĒŠANAS MODEĻI**

Elektrovilcienu ritošā sastāva atjaunošanai tika izskatīti sekojoši jauno vilcienu iegādes finansēšanas modeļi:

* Ilgtermiņa kredīts uz 30 gadiem;
* Ilgtermiņa kredīts uz 20 gadiem;
* Ilgtermiņa noma uz 15 gadiem ar atlikušo vērtību 20% nomas perioda beigās un jaunā ritošā sastāva izpirkumu.

Lai atrastu atbilstošāko risinājumu tika izvērtēti četri iespējamie scenāriji

* Ilgtermiņa kredīts uz 30 gadiem;
* Ilgtermiņa kredīts uz 20 gadiem;
* Ilgtermiņa noma uz 15 gadiem ar atlikušo vērtību 20% nomas perioda beigās;
* „Nulles” scenārijs – tiek ekspluatēts esošais ritošais sastāvs.

Ņemot vērā to, ka dīzeļvilcienu ritošā sastāva modernizācijai ir pieejams Kohēzijas fonda līdzfinansējums ar likmi līdz pat 85%, tika pieņemts lēmums izstrādāt un iesniegt projekta iesniegumu dīzeļvilcienu modernizācijai.

Elektrovilcienu parka atjaunošanas aprēķinos tika izmantoti sekojoši pieņēmumi:

* Sabiedrība turpina veikt pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļu vismaz līdz 2045.gadam;
* Vienas vienības iegādes cena 4.8 milj. EUR jeb 3.4 milj. LVL;
* Kopējā līguma summa 153.6 milj. EUR jeb 108 milj. LVL;
* Gada procentu likme nomai 3%, ilgtermiņa kredītam – 2.7%;
* Pakāpenisks pasažieru pieaugums no 10% 2015.gadā līdz 20% 2017.gadā;
* Elektroenerģijas samazinājums par 15%;
* Uzturēšanas izmaksu samazinājums par 20%;
* Kopējais personāla izmaksu samazinājums par aptuveni 3%;
* Investīciju vecajā ritošajā sastāvā samazinājums;
* Nav piemērots inflācijas koeficients;
* „0” scenārija aprēķins veikts ar pieņēmumu, ka nenotiek elektrotīkla modernizācija, pārejot uz 25 kV maiņstrāvu.

Lai iegādātos jaunu ritošo sastāvu savā īpašumā izmantojot ilgtermiņa kredītu, nepieciešams valsts kases aizdevums (kurš būtu vislētākais), kā arī nebūtu nepieciešams palielināt pamatkapitālu par 37 milj. LVL, lai saglabātu pašu kapitāla un bilances attiecību 40% robežās un nebūtu nepieciešams papildus nodrošinājums, kā arī, lai nodrošinātu jauno vilcienu remonta centra izveidi.

Ilgtermiņa nomā 15 gadu periodā nav nepieciešams pamatkapitāla palielinājums. Ja atlikusī vērtība nomas perioda beigās sastāda 20%, ik gadu nomas maksa sastādītu 7 milj. LVL. Pēc 15 gadu perioda elektrovilcienus par atlikušo vērtību paredzēts izpirkt, veikt kapitālo remontu un turpināt ekspluatēt vēl 15 gadus.

Kopējās valsts dotāciju izmaksas un nākotnes naudas tagadnes vērtība laika posmā no 2015. līdz 2045.gadam ir salīdzinātas 1.tabulā.

1.tabula

**Valsts dotāciju izmaksas no 2015.- 2045.gadam**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Scenārijs** | **Izmaksas 15-45g** | **Nākotnes naudas tagadnes vērtība** |
| Noma 15 gadi | 886 421 | 466 481 |
| Pirkums 20 gadi | 891 731 | 469 536 |
| Pirkums 30gadi | 904 905 | 463 925 |
| "0" scenārijs | 980 316 | 507 735 |

Izvērtējot kopējās izmaksas 30 gadu periodā 15 gadu nomas izmaksas ir par 5 milj. jeb 0.5% mazākas nekā pirkumam 20 gadu laikā. Lai arī tiek pieņemts ka nomas finansējuma procents (pievienotā likme 2 – 2.5%, 12 mēnešu EURIBOR 0.54%) varētu būt augstāks nekā ilgtermiņa kredītam (2.7% pēc Valsts kases šobrīd dotajiem datiem), tomēr pirkuma gadījumā tiek paredzēts avanss 20% apmērā par kuru būs jāmaksā kredīta procenti).

Izvērtējot nākotnes naudas tagadnes vērtību, visizdevīgākais ir pirkums 30 gados, kas ir par 2.6 milj. jeb 0.5% mazāks nekā 15 gadu nomai. Tas galvenokārt saistīts ar to ka maksājumi tiek „izstiepti” ilgākā laika periodā.

No finansiālā viedokļa vērtējot visi trīs scenāriji ir praktiski līdzvērtīgi, un mainoties naudas cenai kreditēšanā un/vai nomā, tas var ietekmēt aprēķinus

**No ekonomiskā viedokļa visi trīs scenāriji ir salīdzināmi un praktiski vienādi, līdz ar to pamatotākais variants būtu vilcienu noma uz 15 gadiem, tos atpērkot, ja pieejamie kredīta resursi būs lētāki nekā nomas izmaksas. Kad tiks palielināts pamatkapitāls un notikušas izmaiņas naudas cenā, nolikumā jāparedz vilcienus izpirkt**.

**5. RITOŠĀ SASTĀVA TEHNISKĀS SPECIFIKĀCIJAS PAMATPRASĪBAS**

**Elektrovilcienu ritošā sastāva pamatprasības\***

|  |  |
| --- | --- |
| Rādītājs | Vērtība |
| Sliežu platums | 1 520 mm |
| Konstruktīvais ātrums | >=160 km/h |
| Kalpošanas laiks | >=30 gadi |
| Temperatūras diapazons | No -40°C to +35°C |
| Vagona korpusa platums | >=3450 mm |
| Zemās grīdas un sliekšņa augstums virs sliežu augšējās virsmas | 550 ± 30 mm |
| Zemās grīdas īpatsvars | >=50% |
| Elektroapgāde | 3,0 kV/DC (pieļaujamas svārstības 2,4 – 4,0 kV/DC) ar iespēju pārveidot uz 25 kV/AC (pieļaujamas svārstības 19 – 29 kV/AC) |
| Maksimālā slodze uz asi, ņemot vērā nepieciešamo aprīkojumu, kas nodrošina darbību gan 3 kV/DC, gan 25 kV/AC tīklos, kā arī maksimālo pasažieru noslogojumu | 200 kN |
| Sēdvietas (t.sk. nolaižamie sēdekļi) | >=270 (ne vairāk kā 20) |
| Pasažieru stāvvietas (4 personas/ m2) ar nosacījumu, ka visas sēdvietas(t.sk. nolaižamie sēdekļi) ir aizņemtas | >=130 |
| Kopējā pasažieru ietilpība (nominālā) | >=400 |
| Vidējais paātrinājums uz līdzena ceļa profila (bez pasažieriem) no 0 km/h līdz 100 km/h | >=0.8 m/s2 |
| Vidējais palēninājums ar darba bremzēm uz līdzena ceļa profila (bez pasažieriem)no 100 km/h līdz 0 km/h | >=0.8 m/s2 |
| Vidējais palēninājums ar avārijas bremzēm uz līdzena ceļa profila (bez pasažieriem) no 100 km/h līdz 0 km/h | >=1.1 m/s2 |

\* Dīzeļvilcienu ritošajam sastāvam tehniskās prasības ir atbilstošas esošajam ritošajam sastāvam.

Satiksmes ministrs A.Matīss

Vīza: valsts sekretāra vietā –

Valsts sekretāra vietniece Dž.Innusa

07.11.2013. 11.30

2900

I.Strautmane, 67028231

Inguna.strautmane@sam.gov.lv

1. Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums, 14.06.2007. [↑](#footnote-ref-1)