**Informatīvais ziņojums**

**par situāciju Latvijas tranzīta nozarē**

**Krievijas ekonomisko sankciju ietekmē**

RĪGA

2015.gada marts

**Ievads**

Informatīvais ziņojums sagatavots pamatojoties uz 2014.gada 4.decembra Ministru prezidentes rezolūciju Nr.20/V-2823-jur, kura tika sagatavota pamatojoties uz Ventspils brīvostas pārvaldes vēstuli, kurā osta pauda bažas par situāciju un iespējamām sekām Ventspils ostā un transporta nozarē kopumā Eiropas Savienības un Krievijas sankciju rezultātā. Satiksmes ministrija šajā ziņojumā apkopoja informāciju par pagājušā gada rezultatīvajiem rādītājiem Latvijas ostās un dzelzceļā, atsevišķi izceļot informāciju par divām preču grupām, kuras veido lielāko kravu īpatsvaru Latvijas transporta kravu struktūrā – akmeņogles un naftas produkti. Šajā ziņojumā ir izvērtēta arī citu ģeopolitisko un globālo procesu ietekme uz transporta nozari, kā piemēram ekonomiskās sankcijas, naftas cenu izmaiņas, rubļa un grivnas vērtības krišanās, to ietekme uz Latvijas transporta sektoru. Ir sniegts vērtējums potenciālo sankciju sekām uz Latvijas tautsaimniecību kopumā gan tiešajiem, gan netiešajiem zaudējumiem. Kā arī akcentēti atbalsta pasākumi uzņēmējiem, kuri cietuši no ekonomisko sankciju ieviešanas, akcentu liekot uz jaunu tirgu apgūšanu un ārējām ekonomiskajām aktivitātēm.

**Saturs**

1. Krievijas iespējamo sankciju makroekonomiskā ietekme uz Latvijas tranzīta nozari un tautsaimniecību

1.1.Kravu apjoma raksturojums Latvijas ostās un dzelzceļa pārvadājumos

1.2.Sankciju un citu globālo procesu ietekme (sankcijas, naftas cenas, valūtas vērtības krišanās)

1.3.Latvijas tranzīta nozares nozīme tautsaimniecībā

# 2.Atbalsta pasākumi Krievijas sankciju skartajiem uzņēmumiem

2.1.Atbalsts tranzīta un loģistikas nozares komersantiem (administratīvo barjeru mazināšana, nodokļu režīma atvieglojumi, valsts atbalsta pieejamība)

2.2.Ārējās ekonomikas aktivitātes, jaunu kravu piesaiste Latvijas tranzīta koridoram

# 

# Krievijas iespējamo sankciju makroekonomiskā ietekme uz Latvijas tranzīta nozari un tautsaimniecību

2014.gada 16.martā notika Krimas referendums, Krievija anektēja Ukrainai piederošo Krimas pussalu. Eiropas Savienība, lai vērstos pret Krievijas agresiju, noteica virkni ierobežojumu, melnajā sarakstā iekļaujot gan personas, gan uzņēmumus, kas noteica gan ceļošanas ierobežojumus, gan Eiropas bankās turēto kontu iesaldēšanu, cilvēkiem un uzņēmumiem, kurus Eiropas Savienība atzina par Ukrainas teritoriālās vienotības grāvējiem.

2014.gada 28.jūlijā Eiropas Savienība paplašināja otrās fāzes sankcijas pret Krieviju, paplašinot sarakstu līdz 87 personām un 20 iestādēm, pret kurām noteikts ieceļošanas aizliegums un aktīvu iesaldēšana.

Pastiprinoties Eiropas Savienības sankcijām pret Krieviju, Krievijas Federācija nāca klajā ar prezidenta 2014.gada 7.augusta rīkojumu Nr.560, kurā Krievija ieviesa pilnīgu embargo lauksaimniecības produktiem, izejvielām un pārtikas precēm (liellopu gaļai, cūkgaļai, augļiem, dārzeņiem, mājputniem, zivīm, sieram, pienam un piena produktiem) no Eiropas Savienības, ASV, Austrālijas, Kanādas un Norvēģijas uz vienu gadu. Krievijas muitas dienesti šo prezidenta rīkojumu attiecina uz jebkuru kravu ievešanu pāri Krievijas Federācijas robežai, tātad arī uz kravu tranzīta pārvadājumiem caur Krievijas Federācijas teritorijai, uz citām NVS valstīm, piem. Turkmenistānu u.c.

2014.gada 11.septembrī stājās spēkā jaunās Eiropas Savienības sankcijas pret Krieviju, kas vērstas pret naftas un aizsardzības uzņēmumiem, kā arī pret valstij piederošajām bankām, liedzot tām piekļuvi Eiropas finanšu tirgiem. Turklāt to personu sarakstam, kurām noteikti ceļošanas ierobežojumi un kuru līdzekļi ir iesaldēti, pievienotas vēl 24 personas. Starp uzņēmumiem, kas pakļauti sankcijām, ir enerģētikas kompānijas «[Gazprom](http://www.tvnet.lv/temas/gazprom)» naftas struktūrvienība «[Gazprom](http://www.tvnet.lv/temas/gazprom) Neft», kā arī naftas kompānijas «Rosneft» un «Transneft». Sankcijām pakļauti arī bruņojuma uzņēmumi «Oboronprom», kas ražo helikopterus, «Apvienotā aviobūves korporācija» (OAK), kuras sastāvā cita starpā ir iznīcinātāju «MiG» un «Su» ražotnes, kā arī «Uralvagonzavod», kas cita starpā ražo tankus u.c.

Papildus, Krievijā šā gada 21.oktobrī stājās spēkā importa aizlieguma paplašinājums, aizliedzot ievest no Eiropas Savienības liellopa gaļas subproduktus un putnu taukus.

2015.gada 16.februārī Eiropas Savienība paplašināja sankciju sarakstu. Sankcijas iebraukt Eiropas Savienībā un aktīvu iesaldēšana ir spēkā attiecībā uz 19 fiziskām personām un deviņām juridiskām personām. To vidū ir 14 Austrumukrainas iedzīvotāji un deviņas organizācijas, kas ir kaujinieku vienības karā pret Ukrainu.

Līdz 2015.gada 16.februārim Eiropas Savienība ir noteikusi iebraukšanas aizliegumu Eiropas Savienības teritorijā un iesaldējusi bankas kontus 132 personām, sankcijas attiecas arī uz 28 uzņēmumiem, kuru aktīvi arī iesaldēti, jo tie atbalstījuši Krievijas varas agresiju Ukrainā. Spēkā ir arī sadarbības ierobežojumi ar okupēto Krimu, sankcijas pret Krievijas finanšu sektoru, bankām, aizsardzības un enerģētikas nozari.

Tā kā transporta jomā Latvijai Krievija ir galvenais ekonomiskais partneris, jāņem vērā pakalpojumu apjoms, kādu savstarpēji sniedz Latvija un Krievija. Latvijai šis sankciju trieciens ir vissmagākais no visām Eiropas Savienības dalībvalstīm. Katrai Eiropas Savienības dalībvalstij ir atšķirīgs ekonomisko attiecību īpatsvars ar Krieviju. Latvijai tas ir ļoti būtisks. Līdz ar to, Latviju tas būtiski ietekmē, ja Eiropas Savienība pielieto sankcijas pret Krieviju, gan arī, ja Krievija atbild ar sankcijām Eiropas Savienībai. Ja Krievija vēlas, tā var nopietni ietekmēt tranzīta plūsmas ar dažādiem administratīviem pasākumiem, piemēram, 100% kravu kontrole uz robežas, sliežu vai ceļu remonti galvenajos tranzīta maršrutos, ritošā sastāva atteikums, kravu apjoma samazināšana, dzelzceļa pārvadājumu tarifu izmaiņas, starptautisko autopārvadājumu atļauju skaita ierobežošana, vienpusēja atteikšanās no vīzu izsniegšanas kārtības pārvadātājiem, pasākumi, kas vērsti uz lietišķo un tūrisma braucienu skaita samazināšanos u.c.

Satiksmes ministrija nevar sniegt vērtējumu, vai Krievija īstenos minētos pasākumus. Skaidrs, ka lielu apjomu kravu novirzīšana citos virzienos nav vienas dienas jautājums. Tas radītu problēmas arī Krievijas biznesa aprindām. Krievijai ir svarīgi nodrošināt pietiekamus valūtas ieņēmumus no izejvielu eksporta. Tomēr, ja tāda būtu Krievijas politiskās vadības stingra nostāja, Krievija var nodrošināt nepieciešamās alternatīvās jaudas citos virzienos.

2014.gada 8.oktobra Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas Ministru padomes sanāksmē Satiksmes ministrijas valsts sekretārs uzrunāja klātesošos un transporta komisāru, kur pauda Latvijas nostāju Krievijas sankciju jautājumā.

**1.1. Kravu apjomu raksturojums Latvijas ostās un dzelzceļa pārvadājumos**

2014.gadā caur Latvijas ostām tika pārkrautas 74,17 miljoni tonnu kravu (+5.2%). Aptuveni 75% no tām ir tranzīta kravas.

1.attēls. Kopējais kravu apgrozījums Latvijas ostās (tūkst.t.) 2004.-2014.gads

Dominējošās kravas ir naftas produkti (34% no Latvijas ostu apgrozījuma) un ogles (28% no Latvijas ostu apgrozījuma). Latvijā līdz pat 80% starptautisko autopārvadājumu tiek vesti uz/no Krievijas. Latvijas ostās 2014.gadā visvairāk pārkrautas beramkravas - 35,854 miljoni tonnu (+ 1,9%).

2.attēls. Latvijas ostās pārkrauto kravu struktūra 2014.gadā, %

Tostarp pārkrauto ogļu daudzums bija 20,834 milj.tonnu (-3,4%), ķīmisko beramkravu - 4,158 milj.tonnu (+37%), bet koksnes šķelda pārkrauta 936,4 tūkst.tonnu apmērā (-35,3%). Lejamkravas Latvijas ostās pērn pārkrautas 26,53 milj.tonnu apmērā (+12,2%). Lielāko daļu pārkrauto lejamkravu veido naftas produkti - 25,495 milj.tonnu (+11,8%), bet jēlnafta Latvijas ostās pārkrauta 164,1 tūkst.tonnu apmērā (+13,3%). Savukārt ģenerālkravas Latvijas ostās pagājušajā gadā pārkrautas 11,792 (+1,1%). Tostarp kravas konteineros pārkrautas 4,187 milj.tonnu apmērā (+6%), kokmateriāli 4,005 milj.tonnu (+3,4%), bet "roll on/roll off" kravas 3,117 milj.tonnu (- 1,6%).

3.attēls. Pārkrauto kravu struktūra Ventspils brīvostā 2014.gadā,%

**Ventspils osta** 2014.gadā pārkrāva 26,206 milj.tonnu (-8,9%). Trīs no desmit Ventspils brīvostas termināļiem 2014.gadā palielināja kravu apgrozījumu salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu, tajā skaitā "Ventspils Nafta termināls" (+15%), "Ventamonjaks serviss" (+32%), "Noord Natie Ventspils Terminals" (+0,3%). Savukārt kravu apgrozījums pērn samazinājies "Ventbunkers" (-36%), "Ventspils tirdzniecības ostai" (-29%), "Ventall Termināls" (-35%), "Baltic Coal Terminal" (-23%), "Ventplac" (-15%), "Ventspils Grain Terminal" (-8%) un "Kālija parks" (-3%). Ne tik lielā mērā kā akmeņoglēm, tomēr samazinājies arī pārkrauto naftas produktu un dzelzsrūdas apjoms. Ventspils ostā no jauna uzcelts universālo kravu terminālis, kas ļāvis Ventspilij piesaistīt prāmju satiksmi, sauskravu terminālis kokmateriālu pārkraušanai un uzglabāšanai, arī graudu terminālis. Ir pabeigts 34.piestātnes remonts, turpinās 12.piestātnes būvniecība, pievadceļu Ventspils brīvostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām izbūve un rekonstrukcija, Ventspils brīvostas pārvaldes flotes piestātnes un Ziemeļu mola viļņu aizsargsienas rekonstrukcija. Industriālajā zonā turpinās Elektronikas centra un Tehnoloģiju centra būvniecība.

4.attēls. Pārkrauto kravu struktūra Liepājas ostā 2014.gadā,%

**Liepājas ostā** 2014.gadā pārkrautas 5,3 milj.tonnu kravu (+9,5%). Beramkravas 2014.gadā Liepājas ostā pārkrautas 3,635 milj.tonnu apmērā (+30,1%), tajā skaitā labība un labības produkti pārkrauti 2,753 milj.tonnu apmērā (+43,5%). Ģenerālkravas pērn Liepājas ostā pārkrautas 1,312 milj.tonnu apmērā (-19,9%), bet lejamkravas pārkrautas 352,6 tūkstošu tonnu apmērā (-13,2%). Beramkravas veido 69%, ģenerālkravas 25%, bet lejamkravas 7%. No ostas stividorkompānijām 2014.gadā lielāko kravu apgrozījumu nodrošināja "Liepaja Bulk terminal", kas sasniedza 2,026 milj.tonnu. Pērn uzņēmums strādāja ar 68,6% pieaugumu. Tāpat arī ar kravu apgrozījuma pieaugumu pērn strādājušas ostas stividorkompānijas "Duna" +14,3 % un "Terrabalt" +12,6%.

5.attēls. Pārkrauto kravu struktūra Rīgas brīvostā 2014.gadā,%

Līderpozīcijā pārkrauto kravu apmēra ziņā pagājušajā gadā bija **Rīgas brīvosta,** kurā pārkrauts 41,081 milj.tonnu (+15,8%), šis ir Rīgas brīvostas vēsturē lielākais pārkrauto kravu apjoms. Visvairāk ostā 2014.gadā pārkrautas beramkravas ‒ 23,729 milj.tonnu (+10%), ar 10,28 miljoniem tonnu seko lejamkravas (+44,6%), bet ģenerālkravas pārkrautas par 4,3% vairāk, veidojot 7,071 miljonu tonnu. Pārkrauto kravu struktūrā lielāko īpatsvaru pagājušajā gadā veidoja ogles 36,4%. Ogles pērn Rīgas ostā pārkrautas 14,935 milj.tonnu apmērā, (+6,4%). Seko naftas produkti, kuru īpatsvars pārkrauto kravu struktūrā pērn bija 24,8%, konteinerizētās kravas 9,7%, kokmateriāli 7%, kā arī ķīmiskās kravas 6,3%.

***Ogļu un naftas produktu kravu sadalījums Baltijas austrumkrasta ostās***

2014.gadā ogles Latvijas ostās veidoja 28.09% no kopējā kravu apjoma, savukārt naftas produkti 34.37%. Analizējot atsevišķas ostas var redzēt, ka Rīgas brīvostā 2014.gadā naftas produkti veidoja 25% no kopējā kravu apgrozījuma, savukārt ogles 37%, kopā tas veido 62% no ostas kopējā kravu apgrozījuma. Ventspils brīvostā 2014.gadā kopējā kravu struktūrā 58% veidoja naftas produktu kravas un 22% ogles, kopā tas veido 80% no kopējā ostas kravu apgrozījuma. Jāatzīmē, ka šīs kravas ir Krievijas izcelsmes kravas. Krievijas puse arvien biežāk atzīmē, ka plāno šīs divas kravu grupas pārorientēt uz savām ostām.

6.attēls Pārkrauto ogļu kravu dinamika Baltijas jūras ostās 2004.-2014.gadā, tūkst.tonnas

Analizējot ogļu kravu dinamiku Baltijas austrumkrasta ostās ir redzams, ka Krievija attīsta infrastruktūru un lielu daļu ogļu kravu apstrādā Ustj-lugas ostā, kura pāgājušajā gadā pārkrāva 19.42 milj.tonnu. Arī Rīgas osta apkalpo salīdzinoši lielu ogļu kravu apjomu reģionā, 2014.gadā tās bija 14.94 milj.tonnas (+6.4%). Savukārt Ventspils ostā pagājušajā gadā pārkrāva 5.86 milj.tonnu ogļu (-21.4%).

7.attēls. Ogļu kravu struktūra Baltijas austrumkrasta ostās 2014. gadā,%

Analizējot tirgus sadalījumu Baltijas jūras austrumu krasta ostās ir redzams, ka lielāko daļu ogļu kravu apstrādā tieši Ustj-lugas ostā (Krievijā) 44% un Rīgas brīvostā 34%, Ventspils 13%.

8.attēls. Pārkrauto naftas produktu kravu dinamika Baltijas jūras ostās 2004.-2014.gadā, tūkst.tonnas

Analizējot naftas produktu kravu dinamiku Baltijas austrumkrasta ostās ir redzams, ka Krievijas ostās arī vērojams naftas produktu kravu kritums, Primorskas ostā, kura ir specializējusies jēlnaftas un naftas produktu pārkraušanā, 2014.gadā pārkrāva 53.66 milj.tonnu (-16%). Strauji pieaug Ustj-lugas ostas pārkrauto naftas produktu apjomi, 2014.gadā Ustj –Lugas osta pārkrāva 25.65 milj.tonnu naftas produktu (+57%). Latvijas ostās 2014.gadā pārkrāva 25.5 milj.tonnas naftas produktus, kas ir par 11.8% vairāk nekā analogā periodā pērn. Liepājas ostā 2014.gadā naftas produktu apjoms ir samazinājies par 7.1% un veidoja 162.6 tūkst.tonnas. Jāatzīmē, ka arī Ventspils osta apkalpo salīdzinoši lielu naftas produktu kravu apjomu reģionā. 2014.gadā tās bija 15.13 milj.tonnas (-3.1%). Savukārt Rīgas ostā pagājušajā gadā pārkrāva 10.20 milj.tonnu naftas produktu (+45.2%).

9.attēls. Naftas produktu struktūra Baltijas austrumkrasta ostās 2014.gadā,%

Analizējot tirgus sadalījumu Baltijas jūras austrumu krasta ostās naftas produktu segmentā ir redzams, ka lielāko daļu naftas produktu apstrādā tieši Krievijas ostās un tie ir 53%, Rīgas ostā 7% un Ventspils 10%, arī Igaunijā tiek apstrādāts nozīmīgs daudzums naftas produktu un tie ir 13%.

2014.gada 16.decembrī presē izskanēja Krievijas kompānijas Transneft paziņojums, ka tuvākajā laikā no Baltijas valstu tranzīta koridora tiks pārorientētas 5.5 milj.tonnu naftas produktu kravu. Tā kā Transneft caur Transneftprodukt pieder 34% kapitāldaļu LatRosTrans, tai ir tieša ietekme uz maģistrālo cauruļvadu tranzīta jomu Latvijā. Ir pamats domāt, ka apjoms, kuru Transneft plāno novirzīt uz savu tranzīta koridoru, var skart Latvijas cauruļvada naftas produktu apjomu.

10.attēls. Pa cauruļvadu transportētie naftas produkti (milj.tonnas)

Latvija 2013.gadā, izmantojot cauruļvadu transportu, transportēja 5.5 milj.tonnu naftas produktus, savukārt 2014.gadā 5.7 milj.tonnu. Tomēr nevar aizmirst arī to, ka līdz ar cauruļvada noslodzi Transneftj gūst arī ienākumus. Pretējā gadījumā pārtraucot lietot LatRosTrans cauruļvadus tas nestu tiešus zaudējumus akcionāram.

**VAS „Latvijas dzelzceļš”** kravu pārvadājumu kopējais apjoms pa dzelzceļu ar Krievijas Federāciju 2014.gadā salīdzinoši ar 2013.gadu ir paaugstinājies par 6.7%, un veidoja 42,87 milj.tonnu. Latvijā dzelzceļa kravu pārvadājumu apmērs pagājušajā gadā palielinājies par 2,2% salīdzinājumā 2013.gadu, sasniedzot 57,04 milj.tonnu.

11.attēls. Dzelzceļa kravu struktūra 2014.gadā, %

Tostarp starptautisko pārvadājumu apmērs 2014.gadā veidoja 55,784 milj.tonnu, kas ir pieaugums par 2,1% salīdzinājumā ar 2013.gadu, bet iekšzemes pārvadājumu apmērs audzis par 6,7% - līdz 1,257 milj.tonnu. No starptautiskajiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem tranzīta kravu apmērs bija 48,895 milj.tonnu, kas ir pieaugums par 2,1% salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu, importa kravu apmērs bija 4,066 milj.tonnu, kas ir par 3,5% mazāk, bet eksporta kravas – 2,823 milj.tonnu, kas ir pieaugums par 9,7%. Vienlaikus dzelzceļa tranzīta kravu apmērs caur ostām pērn bija 47,041 miljons tonnu, kas ir par 4% vairāk nekā gadu iepriekš, bet sauszemes tranzīts caur Latvijas teritoriju – 1,854 miljoni tonnu, kas ir kritums par 29,5% salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu.

**1.2. Sankciju un citu globālo procesu ietekme (sankcijas, naftas cenas, valūtas vērtības krišanās)**

***Sankciju ietekme uz ostām***

Starp lielākajām Latvijas ostām tieši Ventspilī ir visaugstākais tranzītkravu īpatsvars, tādēļ Krievijas un Eiropas Savienības abpusējo sankciju rezultātā Ventspils osta ir īpašā situācijā. Tranzītkravu īpatsvars Ventspilī ir vislielākais starp Baltijas jūras ostām un veido 90%. Ventspils ostā kravu apgrozījumam 2014.gadā ir vērojams būtisks kritums (-8.9%). Beramkravu apjoms ostā samazinājās par 22.9%, salīdzinot ar iepriekšējo gadu. Tai skaitā pārkrauto ogļu apjoms pagājušajā gadā samazinātās par 21.4%. Ventspils ostā pērn pārkrauts par aptuveni 1,6 miljoniem tonnu akmeņogļu mazāk nekā 2013.gadā. Līdz ar Eiropas Savienības ekonomisko sankciju ieviešanu pret Krieviju, Ventspils brīvostā ir būtiski samazinājās pārkrauto ogļu un naftas produktu apjoms. Ogļu kravu samazinājums ir vērojams tāpēc, ka viens no galvenajiem Ventspils ostas akmeņogļu piegādātājiem bija šahta „Zarečnaja”, kas pieder „Uralvagonzavod”. „Uralvagonzavod” ražo arī tankus un pieder Krievijas valstij, šī kompānija ir iekļauta Eiropas Savienības „melnajā sarakstā”. Ventspils brīvosta ir aprēķinājusi, ka brīvostas zaudējumi rēķināmi apmēram 500 tūkstošu eiro apmērā mēnesī.

***Sankciju ietekme uz autopārvadājumiem***

Krievijas ieviestā embargo atsevišķiem lauksaimniecības produktiem sekas vistiešāk izjūt auto pārvadātāji Latvijā, jo īpaši mazās autopārvadātāju kompānijas ar salīdzinoši mazu autoparku. Analizējot nozares asociāciju iesniegto informāciju, var secināt, ka Latvijas lielās autopārvadātāju kompānijas nosaka nepamatoti zemas pārvadājumu cenas un mazie nozares uzņēmumi nespēj vienlīdzīgi konkurēt. Sakarā ar Krievijas Federācijas noteiktajām sankcijām, Latvijas refrižeratoru autoparkam liegti 12.4% pārvadājumu no kopējiem uz Krieviju veiktajiem 111011 pārvadājumiem, kas veido 13765 pārvadājumus. Naudas izteiksmē netiks saņemti ~20 647 500 EUR, pēc asociācijas „Latvijas Auto” rīcībā esošās informācijas autotransporta uzņēmumu līzinga maksājumi veido 34% no starptautiskā komercpārvadājumu frakta cenas, līdz ar to uzņēmējiem būs jākompensē zaudējumi no saviem līdzekļiem, kas veido ~ 7 020 150 EUR. Tā kā Krievijas puse praktizē pastiprinātu Lietuvā reģistrēto kravas transportlīdzekļu, kā arī pasažieru transportlīdzekļu kontroli, Latvijas pārvadātāji var pārņemt zināmu Lietuvas tirgus daļu. Ziņas par lielo autopārvadājumu uzņēmumu cenu dempingu no pārvadātājiem tika saņemtas jau 2014.gada vasarā, kad daudzi saskārās ar refrižeratoru dīkstāvēm. Lai tās novērstu, vairāki tirgus dalībnieki izvēlējās agresīvas konkurences metodes. Šobrīd galvenās problēmas saistāmas ar kravu piesaisti, jo konkurence ar kaimiņvalstīm (citām Eiropas Savienības dalībvalstīm) ir sīva. Ja tiks nodrošināts pietiekams kravu apgrozījums, frakta likmju kritums neatstās tik smagu iespaidu.

***Valūtas vērtības krišanās Krievijā un Ukrainā***

2014.gadā Krievijas rubļa vērtība bija kritusies par 50%. Rubļa vērtības kritumu izraisījušas Rietumvalstu sankcijas pret Krieviju, kā arī naftas un dabasgāzes cenas, kas veido 68 % no Krievijas eksporta, cenu kritums. Stabilizējot rubli, Krievijas Centrālā banka iejaucās ārvalstu valūtas maiņas tirgū, komercbankām ierobežojot ārvalstu valūtu pārdošanas iespējas. Centrālā banka 2014.gada 15.decembrī, paziņoja, ka valsts 2015.gadā varētu ieslīgt recesijā, ja naftas cenas saglabāsies esošajā līmenī. Pastāv risks, ka daļa Krievijas uzņēmumu nespēs izpildīt saistības, līdz ar to investori ir satraukti par Krievijas ekonomikas perspektīvām, kā arī Krievijas uzņēmumi un bankas saskaras ar grūtībām atmaksāt parādus ārvalstu kreditoriem. Arī Ukrainas grivna 2014.gadā ir piedzīvojusi savas vērtības krišanos par 46%. Eiropas eksporta apjomi uz Ukrainu un Krieviju ir būtiski samazinājušies.

Pēc Latvijas autopārvadātāju nozares asociācijas sniegtām ziņām autopārvadājumu frakta likmes uz 2014.gada beigām bija pat mazliet pieaugušas, tomēr pārvadātāji prognozē tirdzniecības apjomu kritumu 2015.gada sākumā. Krievijas rubļa devalvācija samazinās tirgus patēriņu un nepieciešamību pēc importa precēm. Tas var negatīvi ietekmēt konteinerkravu plūsmas.

Pēc SIA „LDZ Cargo” sniegtās informācijas, līgumi ar Krievijas Federācijas uzņēmumiem ir noslēgti „eiro” valūtā, līdz ar to „rubļa” kursa nestabilitāte neietekmē uzņēmuma darbību. Naftas produktu cenu kritums samazina dzelzceļa kravu pārvadājumu uzņēmumu izmaksas, bet tas nav mainījis pārvadājumu pakalpojumu tarifus.

* 1. **Latvijas tranzīta nozares nozīme tautsaimniecībā**

Transporta un sakaru daļa Latvijas statistikā ir ap 2,3 mld EUR. Tieši ar tranzīta kravu apkalpošanu saistīto pakalpojumu eksporta ieņēmumi 2013.gadā bija 895 milj EUR – nedaudz mazāk par pusi no visas transporta un sakaru nozares. Kopējie ieņēmumi no tranzīta kravām ir 3.8% no IKP. Transporta un sakaru nozarē nodarbināti 73,4 tūkstoši iedzīvotāju. Kopējie ieņēmumi par tranzītkravu apstrādi veido ¼ daļu no kopējā pakalpojumu eksporta apjoma.

1.tabula

Pakalpojumu eksports saistībā ar tranzītkravu pārvadāšanu un apstrādi ostās, dzelzceļā un autopārvadājumos, milj.EUR



\*Latvijas Bankas apkopotā informācija

2.tabula

Pakalpojumu eksports saistībā ar tranzītkravu pārvadāšanu un apstrādi ostās, %



\*Latvijas Bankas apkopotā informācija

Ekonomisko attiecību ar Krieviju pasliktināšanās gadījumā pastāv risks zaudēt eksporta pakalpojumu apjomu tuvu pie 1 mld EUR. Tas tieši skartu dzelzceļa nozari, ostu terminālus, autopārvadātājus, maģistrālo naftas un naftas produktu cauruļvadu jomu, kā arī daudzus papildus pakalpojumu sniedzējus.

Kravu diversifikācija un kravu piegādes ķēžu virziena maiņa ir iespējama tikai nelielos apjomos. Desmitiem miljonu tonnu Krievijas kravu nav ar ko aizstāt. Kompānijas „Ernst&Young” eksperti pēc „Latvijas dzelzceļš” pasūtījuma secina, ka, ja Latvija zaudēs Krievijas tranzīta kravas, tad potenciālie zaudējumi ekonomikai varētu pārsniegt miljardu eiro. Tas norāda, cik nopietnas var būt sekas Latvijas kopproduktam gadījumā, ja tiks zaudētas vienas konkrētas valsts kravas.

Rezultāti rāda multiplikatīvo ietekmi uz tranzīta nozari. Satiksmes ministrija nav kompetenta vērtēt kopējo ietekmi uz valsts tautsaimniecību, tādēļ „Ernst&Youn­g” pētījuma rezultātu prezentācija ir pārsūtīta izvērtēšanai Ekonomikas ministrijai.

**Pētījumā aprēķināts, ka viena miljona eiro zudums tranzīta jomā rada 0,75 miljoni eiro bruto pievienotās vērtības zudumu, 30 darbavietu zaudēšanu un 0,22 miljoni eiro nodokļu ieņēmumu zudumu, tieši un pastarpināti iesaistītajiem uzņēmumiem kopumā zaudējot 2,39 miljonus eiro.**

# Atbalsta pasākumi Krievijas sankciju skartajiem uzņēmumiem

Lai mazinātu sekas uzņēmējiem, kuri cietuši no Krievijas un Eiropas Savienības ekonomiskajām sankcijām, Ministru kabinets 2014.gada 12.augusta sēdē izskatot Ekonomikas ministrijas sagatavoto ziņojumu par pasākumiem Krievijas sankciju seku mazināšanai atbalstīja sekojošus pasākumus (MK protokols Nr.43 59§):

* Nodokļu maksāšanas termiņu pagarināšana līdz 5 gadiem, nepiemērojot nokavējuma naudu sankciju skartajiem nodokļu maksātājiem, nosakot kritēriju – sankcijām pakļauto eksporta darījumu īpatsvars uz Krieviju ir lielāks par 10% no kopējā realizācijas apjoma, vai darbība ir saistīta ar sankcijām pakļauto preču eksportu un ražošanu vismaz 10% apmērā no kopējā realizācijas apjoma vai izejvielu piegādi tieši skartajiem komersantiem;
* nepieciešamo grozījumu normatīvajos aktos izstrāde administratīvā sloga mazināšanai tranzīta un loģistikas jomā;
* grozījumu sagatavošana „Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likumā” atceļot transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokli transportlīdzekļiem ar pilnu masu virs 3500 kg, bet mazāku par 12000 kg;
* kredītbrīvdienu garantiju ieviešana komersantiem un lauksaimniecības pakalpojumu kooperatīvajām sabiedrībām;
* valsts atbalsta piešķiršana piena šķirņu slaucamo govju produktivitātes datu izvērtēšanai 2014.gadā;
* atbalsta nodrošināšana zvejas un akvakultūras produktu apstrādes uzņēmumiem, kā arī lielajiem komersantiem, sedzot daļu no faktiski samaksātās īstermiņa un ilgtermiņa aizdevuma vai finanšu līzinga procentu gada summas;
* papildus līdzekļu 8 milj.EUR apmērā piešķiršana jaunu eksporta tirgu apgūšanas aktivitātēm.

Lai nodrošinātu regulāru situācijas uzraudzību, tika organizētas iknedēļas Tautsaimniecības padomes sēdes ar sankciju skarto nozaru darba devēju organizāciju dalību, kurās uzraudzīts gan Ministru kabineta uzdevumu ieviešanas progress, gan diskutēts par praktiskajiem atbalsta ieviešanas aspektiem un izvirzīti papildus veicamie pasākumi.

## Atbalsts tranzīta un loģistikas nozares komersantiem (administratīvo barjeru mazināšana, nodokļu režīma atvieglošana, valsts atbalsta pieejamība)

Krievijas Federācijas ekonomisko sankciju negatīvo seku mazināšanai, sākot ar 2014.gada augustu ir panākta virkne atvieglojumu uzņēmumiem, kas cietuši no Eiropas Savienības un Krievijas embargo.

**Pasākumi Latvijas loģistikas pakalpojumu jomas komersantu konkurētspējas stiprināšanai**

***1.Transporta līdzekļu ekspluatācijas nodoklis***

Lai samazinātu izmaksu slogu Latvijas autopārvadātājiem Satiksmes ministrija sagatavoja un Ministru kabinets atbalstīja grozījumus Transporta līdzekļu ekspluatācijas nodokļa piemērošanā.

*Kravas automobiļiem ar pilnu masu virs 12 000 kilogramiem un seglu vilcējiem transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa vidējais apmērs gadā ir* ***200 eiro****, bet piekabēm un puspiekabēm ar pilnu masu virs 10 000 kilogramiem -* ***235 eiro.***

**Grozījumi paredz:** atbrīvot no transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa maksāšanas kravas transportlīdzekļus ar pilnu masu virs 12 000 kilogramiem. Atbrīvojums piemērojams arī piekabēm un puspiekabēm ar pilnu masu virs desmit tonnām. Atbrīvojumu no transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa maksāšanas par vienu gadu piemēros kravas automobiļiem, uz kuriem ir attiecināma valsts autoceļu lietošanas nodeva, ja būs samaksāta autoceļu lietošanas nodeva viena gada likmes apmērā.

* 2014.gada 2.septembrī Ministru kabinets atbalstīja Grozījumus Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likumā ar atrunu, ka tie stājas spēkā, ja no Eiropas Komisijas saņemta pozitīva atbilde.
* notikušas vairākas tikšanās un konsultācijas ar Eiropas Komisiju.
* 2014.gada 22.oktobrī nosūtīta Satiksmes ministrijas vēstule Eiropas Komisijai, kurā tika sniegti papildus argumenti, izskaidrota kopējā situācija nozarē un pievienots statistikas datu materiāls.
* 2014.gada 27.novembrī Saeima pirmajā lasījumā konceptuāli atbalstīja grozījumus
* ņemot vērā Eiropas Komisijas negatīvo nostāju, nav panākta vienošanās par Transporta līdzekļu ekspluatācijas nodokļa atvieglojumiem.

***2.PVN maksājumu atlikšana līzingā ņemtām automašīnām, ja tās tiek atgrieztas atpakaļ līzinga devējiem***

Uzņēmumiem, kuri zaudējuši noieta tirgu Krievijā veidojas problēmas segt līzinga maksājumus līzingā iegādātajām automašīnām. Uzņēmēji lūdza atlikt PVN nodokļa pilnu atmaksu, ja automašīna tiek atgriezta līzinga kompānijai, un atļaut to segt pēc automašīnas realizācijas.

Saskaņā ar Padomes 2006.gada 28.novembra Direktīvu 2006/112/EK par kopējo pievienotās vērtības nodokļa sistēmu (turpmāk - Direktīva 2016/112/EK), autopārvadātājiem ir tiesības koriģēt iepriekš atskaitīto priekšnodokli par līzinga devējam atdoto transportlīdzekli tikai tad, kad līzinga devējs atsavināto transportlīdzekli ir realizējis citam darījuma partnerim. Ievērojot minēto, lai nerastos pretrunas starp Direktīvas 2006/112/EK pamatprincipu un Pievienotās vērtības nodokļa likumā noteikto, tomēr tiek piedāvāts risinājums atbilstoši esošai kārtībai nodokļu maksājumu atlikšana, proti, atlikt maksājumu var:

***” Nodokļu samaksas termiņu pagarināšana”***

Uzņēmumiem, kam saistībā ar Krievijas noteiktajām sankcijām radušās grūtības samaksāt nodokļus, Valsts ieņēmumu dienests var nākt pretim, pagarinot nodokļu maksājumus. To paredz Saeimā pieņemtie grozījumi likumā “Par nodokļiem un nodevām” un likumā „Par Valsts ieņēmumu dienestu”. Saskaņā ar izmaiņām Valsts ieņēmumu dienests **var sadalīt termiņos vai atlikt uz laiku līdz pieciem gadiem nokavēto nodokļu samaksu, ja nokavējums radies saistībā ar Krievijas noteiktajiem ierobežojumiem Eiropas Savienības produkcijas importam**. Nodokļu samaksas termiņa pagarinājumu var piemērot tiem uzņēmējiem, kuru sankcijām pakļauto eksporta darījumu īpatsvars uz Krieviju ir lielāks par 10% no kopējā realizācijas apjoma, nemaksājot kavējuma naudas.

Grozījumi likumā stājās spēkā 2014.gada 1.oktobrī.

***„ Kredītbrīvdienas”***

Viena no lielākajām izmaksu pozīcijām transporta uzņēmumos ir kredīta maksājumi. Tāpēc uzņēmēji, lai atvieglotu finanšu slogu, vērsās pie valdības ar lūgumu piešķirt kredītbrīvdienas.

2014.gada 9.septembrī ir pieņemti Ministru kabineta noteikumi Nr. 539 „Grozījumi Ministru kabineta 2010.gada 26.oktobra noteikumos Nr.997 „Noteikumi par garantijām komersantu un atbilstošu lauksaimniecības pakalpojumu kooperatīvo sabiedrību konkurētspējas uzlabošanai”, kur iekļauti SM iesniegtie labojumi, – par atbalsta sniegšanu no Krievijas sankcijām cietušajiem – pārvadātājiem, ekspedīcijas un loģistikas pakalpojumu sniedzējiem. „9.2.1. saimnieciskās darbības veicēja Krievijas Federācijas noteiktajiem ierobežojumiem pakļauto preču ražošanas un eksporta apjomi vai izejvielu piegādes apjomi, pārvadāšanas, ekspedīcijas vai loģistikas pakalpojumu sniegšanas apjomi ir vismaz 10 % apmērā no kopējā saimnieciskās darbības veicēja apgrozījuma, ja Krievijas Federācijas noteikto ierobežojumu ietekmē tiek izbeigti piegādes vai pakalpojuma līgumi vai samazināta preces (piegādes) vai pakalpojuma iepirkuma cena, vai samazinājies attiecīgo piegāžu vai pakalpojumu apjoms”.

- Līdz šim neviens transporta nozares uzņēmums nav uz to pretendējis.

***3.Aktuālais muitas jautājumu risināšana – līdz šim paveiktais un plānotais***

Lai stimulētu loģistikas nozares pievienotās vērtības palielināšanu, pakalpojumu kvalitāti un meklētu alternatīvus pakalpojumus saistībā ar noliktavu biznesu, nozares asociācijas ierosināja vairākus grozījumus muitas jomu regulējošos normatīvajos aktos, kurus virzīja Satiksmes ministrija un konceptuāli atbalstīja Ministru kabinets.

Līdz šim ir veikti vairāki papildinājumi muitas jomu regulējošos normatīvajos aktos:

* par **preču pagaidu uzglabāšanu**,
* par **muitas procedūras tranzīts piemērošanu**,
* par **vienkāršoto deklarēšanu**,
* par **akcīzes nodokļa nodrošinājumiem**,
* par **muitas noliktavām**.

Pamatojoties uz Ministru kabineta 2014.gada 30.septembra sēdes protokollēmumu (prot.Nr.51, 59.p.) Finanšu ministrija 2015.gada 3.februārī ziņoja Ministru kabinetā par pārējiem Satiksmes ministrijas un tranzīta nozares asociāciju iesniegtajiem priekšlikumiem, tajā skaitā:

* par **muitas un nodokļu galvojumu apvienošanu**;
* par **dažādu statusu noliktavu apvienošanu**;
* par **fiskālā pārstāvja darbības nosacījumu atvieglošanu**;
* par rīcību, konstatējot **neatbilstības starp importētajām precēm un to pavaddokumentiem**.

* 1. **Ārējās ekonomikas aktivitātes, jaunu kravu piesaiste Latvijas tranzīta koridoram**

Attiecībā uz tranzīta attīstību un diversifikāciju jāatgādina, ka Latvija pēdējos gados aktīvi strādājusi, lai meklētu arvien jaunus noieta tirgus ne tikai Eiropā, bet arī Centrālāzijā, Melnās jūras reģionā un Tālajos Austrumos (Ķīnā, Japānā). Tomēr projekti, kas orientēti uz Austrumiem saistīti ar tranzītu caur Krieviju. Tranzīta ierobežošana cauri Krievijas teritorijai jau sākotnēji liedz autopārvadātājiem piemēroties spēkā esošajiem importa aizliegumiem uz Krieviju un pārorientēt darbību uz citām valstīm. No tranzīta un loģistikas sektora viedokļa alternatīvu Krievijai nav un, zaudējot šo biznesa jomu, atgriezt to būs gandrīz neiespējami.

2014.gada 14.oktobra Ministru kabineta sēdē tika atbalstīts Ekonomikas ministrijas sagatavotais noteikumu projekts „Grozījumi Ministru kabineta 2009.gada 17.jūnija noteikumos Nr.582 „Noteikumi par darbības programmas „Uzņēmējdarbība un inovācijas” papildinājuma 2.3.1.1.1.apakšaktivitātes „Ārējo tirgu apgūšana–ārējais mārketings” sesto un turpmākajām kārtām”” (Ministru kabineta sēdes protokols Nr.55, 44.§) un noteikumu projekts „Grozījumi Ministru kabineta 2010.gada 21.septembra noteikumos Nr.887 „Noteikumi par darbības programmas „Uzņēmējdarbība un inovācijas”” papildinājuma 2.3.1.1.aktivitātes „Ārējo tirgu apgūšana” 2.3.1.1.2.apakšaktivitāti „Ārējo tirgu apgūšana–nozaru starptautiskās konkurētspējas stiprināšana”” (Ministru kabineta sēdes protokols Nr.55, 45.§).

Eksporta tirgu apgūšanu paredzēts organizēt pamatojoties uz nozaru asociāciju un LIAA sadarbības līguma pamata, kura ietvaros nozaru asociācijas identificē prioritāros tirgus un tajos veicamās aktivitātes, piemēram tirdzniecības misijas, nozaru pārstāvji mērķa tirgū, dalība starptautiskās izstādēs u.c. un atbilstoši šīm asociāciju izvirzītajām prioritātēm LIAA nodrošina to īstenošanu. Būtisks elements ir asociāciju aktīva iesaiste ne tikai aktivitāšu definēšanā, bet līdzdalība visā procesā un īstenoto aktivitāšu rezultātu un kvalitātes novērtēšanā, kā arī nozares uzņēmumu iesaistīšanā aktivitāšu īstenošanā.

Lai piesaistītu jaunas kravas Latvijas tranzīta koridoram **2014.gadā SM aktīvi piedalījās**:

*Starptautiskos forumos un vizītēs:*

* Starptautiskā transporta izstāde un konference **Trans Russia 2014** (22.-23.04.2014.), kā arī Krievijas transporta nedēļa (4.-5.12.2014)
* Valsts sekretāra vietnieka dalība starptautiskajā konferencē **Trans Kazahstan 2014** Astanas ekonomiskā forumā laikā un 6 divpusējās tikšanās ar augsta līmeņa Centrālāzijas amatpersonām. (21.-23.05.2014.)
* Augsta līmeņa **Rīgas konference** par transportu, loģistiku un tirdzniecības ceļiem, kas savieno Āziju ar Eiropu, tās ietvaros ministra divpusējās tikšanās ar Ķīnas Transporta ministra vietnieku Vengu Mengjonu. Kirgizstānas transporta ministru Sultanovu, Tadžikistānas transporta ministrs Assozzoda, Afganistānas transporta un civilās aviācijas ministru  Dr. Daoud Ali Najafi, Mongolijas transporta ministra vietnieku Yeryan Khabshai, (3.-4.06.2014)
* Valsts sekretāra vizīte Ķīnā un tikšanās ar **Ķīnas Tautas Republikas** Transporta ministru, Čončinas municipalitātes vicemēru, Čengdu vicemēru un Šanhajas vicemēru (1.-9.09.2014.)
* Valsts sekretāra vietnieka dalība **Ašhabadas augsta līmeņa starptautiska konference par transporta koridoriem** un tās ietvaros tikšanās ar Kazahstānas, Uzbekistānas, Tadžikistānas, Turkmenistānas, Kirgīzijas ministriem vai viņu vietniekiem (3.- 4.09.2014.)
* **Baltkrievijas transporta nedēļa** un uzņēmēju apaļa galda diskusija + divpusējo sadarbības dokumentu parakstīšana (9.-10.10.2014.)
* Regulārs dialogs ar **Krievijas** Transporta ministriju.
* Regulārs dialogs ar **Baltkrieviju** ministru līmenī.  Strādājam saskaņā ar Sadarbības plānu starp ministrijām 2014.gadam un esam vienojušies arī par plānu 2015.gadam.
* Sarunas ar **Azerbaidžānu** par sadarbību transporta jomā

*Tikšanās valsts augstāko amatpersonu vizīšu ietvaros:*

* Valsts Prezidenta vizīte **Uzbekistānā** ietvaros (27.-29.05.2014.)
* Valsts prezidenta vizīte **Tadžikistānā un Mongolijā** (9.-13.06.2014.)

*SVK ietvaros:*

* Uzbekistānas ārējo ekonomisko sakaru, investīciju un tirdzniecības ministra E.Gaņijeva vizīte Rīgā un **Latvijas-Uzbekistānas  Starpvaldību komisija** ((vada par transportu atbildīgie ministri) (16.-17.04.2014.)
* **Latvijas – Krievijas Starpvaldību komisijas** Transporta darba grupa (5.-6.06.2014.) + izmaiņas Starpvaldību komisijas sastāvā, par Latvijas pārstāvju grupas vietnieku ieceļot Satiksmes ministrijas valsts sekretāru K.Ozoliņu.
* **Latvijas – Baltkrievijas Starpvaldību komisija** (vada transporta ministri) (9.-10.12.2014.)  Satiksmes ministrija un Baltkrievijas Ārlietu ministrija parakstīja  saprašanās memorandu par sadarbību kravu transporta un tranzīta jomā
* **Latvijas – Turkmenistānas** **Starpvaldību komisija** un 1.Transporta darba grupas sēde.

Satiksmes ministrija kopā ar nozares uzņēmējiem piedalījās starptautiskajās transporta izstādēs un konferencēs arī Centrālāzijas valstīs. Aktīvs darbs jaunu kravu piesaistē tiks turpināts arī 2015.gadā. 2015.gada 28.janvāra Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomē ir apstiprināts 2015.gada reklāmas pasākumu plāns.

Lai veicinātu jaunu kravu un investīciju piesaisti, kā arī pilnvērtīgāku Latvijas iekļaušanos reģionālās un globālās piegāžu ķēdēs, pēc Satiksmes ministrijas iniciatīvas 2014.gada martā tika izveidota **Loģistikas nozares padome**, kuras pamatuzdevums ir sadarbībā ar privāto sektoru nodrošināt integrētu piedāvājumu izstrādi un mērķtiecīgu jaunu klientu piesaisti Latvijas transporta un loģistikas nozarei.

**2015.gadā plānots piedalīties:**

***Reklāmas pasākumu projekti 2015.gadam***

1. Trans Baltica 2014 (St.Pēterburga, Krievija) - 18.-20.marts

2. Trans Russia 2015 (Maskava, Krievija) – 21-24.aprīlis Latvijas stends izstādē

3. Transport Logistic2015 (Minhene, Vācija) – 05.-08.maijs Latvijas stends izstādē

4. TransCaspian 2015 (Baku, Azerbaidžāna) – 12-14.maijs

5. Intertransport 2015 (Odesa, Ukraina) – 03.-05.jūnijs

6. TransBaltica 2015 (Rīga, Latvija) – 04.-05.jūnijs

7.China – Eurasia Expo 2015(Urumči, Ķīna) septembris - augsta līmeņa amatpersonu un uzņēmumu vizīte

8.Transit – Kazakhstan 2015 (Almata, Kazahstāna) 16.-18. septembris Latvijas stends izstādē

9. Transports un Loģistika 2015 (Minska, Baltkrievija) 06.-08.oktobris Latvijas stends izstādē

10. CILF 2015(Šeņžeņa, Ķīna) 14.-16.oktobris Jāizvērtē dalība

11. TransUzbekistan 2015(Taškenta, Uzbekistāna) 11.-13.novembris Latvijas stends izstādē

12. Logitrans 2015(Stambula, Turcija) novembris - jāizvērtē dalība

13. Krievijas Transporta nedēļa decembris – jāizvērtē dalība

14. Citi pasākumi Izstāde, transporta forums Indijā

Valsts iegulda lielu darbu šo vizīšu un pasākumu organizēšanā, lai uzņēmējiem atvieglotu jaunu tirgu apgūšanu. Uzņēmēju kompetencē ir izmantot šīs piedāvātās iespējas. Valsts sniedz ļoti labas iespējas un aicinām uzņēmējus tās aktīvāk izmantot, turklāt piesaistot LIAA atbalsta mehānismu līdz 70% izdevumu atmaksā.

**Secinājumi**

1. Tā kā transporta jomā Latvijai Krievija ir galvenais ekonomiskais partneris, jāņem vērā pakalpojumu apjoms, kādu savstarpēji sniedz Latvija un Krievija. Latvijai šis sankciju trieciens ir vissmagākais no visām Eiropas Savienības dalībvalstīm. Latviju būtiski ietekmē, ja Eiropas Savienība pielieto sankcijas pret Krieviju, gan arī, ja Krievija atbild ar sankcijām Eiropas Savienību. Ja Krievija vēlas, tā var nopietni ietekmēt tranzīta plūsmas ar dažādiem administratīviem pasākumiem, piemēram, 100% kravu kontrole uz robežas, sliežu vai ceļu remonti galvenajos tranzīta maršrutos, ritošā sastāva atteikums, kravu apjoma samazināšana, dzelzceļa pārvadājumu tarifu izmaiņas, starptautisko autopārvadājumu atļauju skaita ierobežošana, vienpusēja atteikšanās no vīzu izsniegšanas kārtības pārvadātājiem, pasākumi, kas vērsti uz lietišķo un tūrisma braucienu skaita samazināšanos u.c.
2. Latvijas politisko attiecību pasliktināšanās rezultātā primāri var zaudēt ogļu un naftas produktu kravas ostās un dzelzceļā, kas Latvijas ostās veido pēc 2014.gada rezultātiem 46.33 milj.tonnu, savukārt dzelzceļa pārvadājumos 32.56 milj.tonnu.
3. Transporta un sakaru daļa Latvijas statistikā ir ap 2,3 mld.EUR. Tieši ar tranzīta kravu apkalpošanu saistīto pakalpojumu eksporta ieņēmumi 2013.gadā bija 895 milj.EUR – nedaudz mazāk par pusi no visas transporta un sakaru nozares. Kopējie ieņēmumi no tranzīta kravām ir 3.8% no IKP. Transporta un sakaru nozarē nodarbināti 73,4 tūkstoši iedzīvotāju.
4. Viena miljona eiro zudums dzelzceļa tranzīta jomā rada 0,75 miljoni eiro bruto pievienotās vērtības zudumu, 30 darbavietu zaudēšanu un 0,22 miljoni eiro nodokļu ieņēmumu zudumu, tieši un pastarpināti iesaistītajiem uzņēmumiem kopumā zaudējot 2,39 miljonus eiro.

Satiksmes ministrs A.Matīss

Vīza:

Valsts sekretārs K.Ozoliņš

10.03.2015 13:30

4832  
Andris Maldups

67028320, [andris.maldups@sam.gov.lv](mailto:andris.maldups@sam.gov.lv)