

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

Informatīvais ziņojums "Par risinājumiem graudu tranzīta jomā"

Graudi ir viena no globāli tirgotajām preču grupām, jo to ražošanas un patēriņa reģioni ģeogrāfiski nesakrīt. Baltijas jūras austrumu krasta ostas, tostarp Latvijas, vēsturiski ir daļa no starptautiskajiem graudu tirdzniecības koridoriem gan austrumu, gan rietumu virzienā. Graudu starptautiskajā tirdzniecībā darbojas pasaules mēroga uzņēmumi, tostarp tā sauktie ABCD (*Archer Daniels, Bunge, Cargills, and Louis Dreyfuss*) graudu tirgotāji, kā arī citas lielas Amerikas Savienoto Valstu un Eiropas Savienības (turpmāk – ES) korporācijas, no kurām vairākas ir pārstāvētas pasaules lielākajos finanšu tirgos un darbojas stingri regulētā juridiskajā, finanšu un sankciju vidē. Sankciju režīms aizliedz Krievijas graudu eksportu no nelikumīgi okupētajām teritorijām. Eiropas Padomes 2022. gada 23. februāra Regula (ES) 2022/263 par ierobežojošiem pasākumiem, reaģējot uz Ukrainas Doneckas un Luhanskas apgabalu valdības nekontrolēto teritoriju atzīšanu un rīkojumu izvietot Krievijas bruņotos spēkus minētajās teritorijās nosaka, ka aizliegts ievest ES konkrēto teritoriju izcelsmes preces - konkrētās teritorijas ir Ukrainas valdības nekontrolētās Ukrainas teritorijas Doneckas, Hersonas, Luhanskas un Zaporīžjas apgabalos. Regulējums attiecas uz visām ieviešanas procedūrām kā arī tranzītu. Latvija vienpusējā kārtā ir aizliegusi Krievijas izcelsmes graudu importu. Latvijas tranzīta koridors, kā daļa no šīs sistēmas ievēro visu saistošo nacionālo, ES, *The Office of Foreign Assets Control* (OFAC), Pasaules Tirdzniecības Organizācijas u.c. juridisko regulējumu. Attiecīgi, VAS "Latvijas dzelzceļš" (turpmāk – LDz) infrastruktūra un Latvijas ostas ir tikai daļa no kopējās loģistikas sistēmas, kura apkalpo pasaules un Eiropas Savienības valstu (Spānija, Itālija, Skandināvija, u.c.) vajadzības, tieši tāpat kā Lietuvas, Igaunijas un Somijas tranzīta koridori.

Graudu, kā jebkuru komerciālu preču, pārvadājumos Latvijā ir iesaistīti dzelzceļa pārvadātāji (privāti uzņēmumi un valsts uzņēmums), ekspeditori, ostu pārvaldes, ostu termināli un kontrolējošās iestādes (Valsts Ieņēmumu dienesta (turpmāk – VID) Muitas Pārvalde Valsts robežsardze, Valsts augu aizsardzības dienests u.c.).

Pārvadājumi un to tiesiskais regulējums

Iesaistītās puses darbojas atbilstoši Latvijas un ES regulējumam un piemērotajām sankcijām. Kravu izcelsmes, muitas prasību un sankciju ievērošanu kontrolē kompetentās valsts institūcijas. Pa dzelzceļa infrastruktūru tiek pārvadātas kravas, kuru aprīte atbilstoši spēkā esošajam regulējumam ir atļauta.

Kravu noformēšana un pārbaudes svarīgākie posmi ir sekojoši:

1. Kravas nosūtītājs ar kravas saņēmēju savstarpēji saskaņo pārvadājumu apjomu un nosacījumus. Tiek panāktas komerciālas vienošanās.
2. Kravas nosūtītājs iesniedz pieteikumu par plānoto pārvadājumu dzelzceļa plānu apstiprināšanas automatizētajā sistēmā.

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

3. Visi saņemtie pieteikumi tiek apkopoti, izanalizēti un pieņemts lēmums par to apstiprināšanu vai noraidīšanu
 - Iesaistīti: saņēmējs, pārvadātājs(-i), iesaistītie dzelzceļi
 - šajā solī kravas saņēmējs veic sankciju pārbaudi
4. Pēc pieteikumu apstiprināšanas iesaistītajos dzelzceļos tiek informēts saņēmējs un nosūtītājs
5. Kalendārā mēneša laikā tiek īstenots apstiprinātais pārvadājums izveidojot kravas pavaddokumentus:
 - Pārdošanas un pirkšanas līgums
 - Transporta (dzelzceļa) pavadzīme (SMGS)
 - Muitas dokumenti (eksporta deklarācija)
 - Konkrētajai nomenklatūrai nepieciešamie sertifikāti:
 - fitosanitārais sertifikāts;
 - izcelsmes dokumenti;
 - kvalitāti vai atbilstību apliecinoši dokumenti;
6. 5. punktā minētie dokumenti tiek iesniegti dzelzceļa pārvadātājam un iesaistītajām muitas u.c. kontrolējošajām iestādēm (atbilstoši kravas nomenklatūras prasībām)
7. Tiek realizēts dzelzceļa pārvadājums no nosūtīšanas stacijas sagatavojot tam maršrutu
8. Dzelzceļa pārvaldītājs iesniedz ieviešanas kopsavilkuma deklarāciju informē VID Muitas Pārvaldi, kura izvērtē primsšķietamos riskus
9. Vilciena sastāvam ienākot robežstacijā, to sagaida VID Muitas Pārvalde ar Valsts Robežsardzi un veic fizisko kontroli:
 - Robežstacijā tiek veiktas vizuālās un padziļinātas fiziskās kontroles darbības:
 - skenēšana;
 - vilcienu sastāva ritošās daļas vizuālā apskate;
 - lokomotīves kontrole;
 - kravu kontrole kopā ar VRS;
 - vagonu atvēršana (ja iespējams kontroli veic robežstacijā, ja nav iespējams – nosūta kontroles veikšanai uz nodošanas staciju);
 - videonovērošana
10. Nododšanas stacijā tiek nokārtotas Pārtikas un veterinārā dienesta (turpmāk – PVD) un tranzīta procedūras. Šajā brīdī VID Muitas pārvalde un PVD veic visas pārbaudes, atverot tālāku tranzīta deklarāciju
11. Kravai nonākot galastacijā tā vagonos tiek padota uz termināli tālākai apstrādei un slēgta dzelzceļa pavadzīme

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

12. Tranzīta procedūras ir noslēgtas pēc kravas ieviešanas ostā (brīvās zonas termināli), piemērojot īpašo muitas procedūru - preču uzglabāšana brīvajā zonā. Pēc iekraušanas kuģi (brīvās zonas termināli) tiek noformētas atbilstošās muitas procedūras – reeksports, izvešanas kopsavilkuma deklarācijas.
13. Ostā tiek īstenota kravas kvalitātes pārbaude, ko realizē apstiprinātas testēšanas, inspekcijas un sertifikācijas kompānijas, kontrolējot kravas kvalitātes elementus:
 - Proteīna apjomu
 - Biršanas koeficients
 - Lipekļa apjoms
 - Mitrumu
 - Tilpuma masu
 - Piemaisījumu apjomu
14. Ostas terminālā notiek kravas pārdošanas darījums, attiecīgi tiek akceptētas visas iesaistītās puses no finanšu institūcijas (bankas) puses.

Papildus kontroles elementi:

- 6. punkta ietvarā LDz apņemas iesniegt informāciju VID Muitas pārvalde, ja krava tiek nosūtīta no riska zonas stacijām (pierobežā ar Krievijas okupētajām teritorijām Ukrainā)
- Iesaistītie termināli (ostu pārvaldes) apņemas iesniegt VID Muitas pārvalde papildus nosūtītāja deklarāciju apstiprinot to, ka krava nav no Krievijas okupētajām teritorijām Ukrainā
- 13. punktā īstenotā kontrole var tikt izmantota vēsturisko datu salīdzināšanai ar vēsturiskajiem tipiskiem rādītājiem Krievijas okupētajām teritorijām Ukrainā
- Ņemot vērā izcelsmes analīzei nepieciešamo laiku, potenciāli identificētie riski tiktu komunikēti ar kravas pircēju un iesaistītajām finanšu iestādēm.

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA



Nozare ir gatava sniegt jebkuru papildus atbalstu kompetentām institūcijām sankciju režīma iespējamo pārkāpumu identificēšanai un novēršanai.

Konkurētspējas nodrošināšana

Latvijas dzelzceļa un ostu infrastruktūra tiek izmantota gan Latvijas, gan ārvalstu graudu (Lietuvas, Igaunijas un arī ārpus EEZ) pārvadājumiem. Vienmērīgāka pieejamās dzelzceļa un termināļu kapacitātes izmantošana palīdz samazināt infrastruktūras un loģistikas izmaksas, tādējādi uzlabojot arī Latvijas graudu eksporta konkurētspēju.

Ņemot vērā kopējos graudu apjomus, Latvijas ostas ir zināmas un atzītas graudu tirdzniecības vietas globālā graudu loģistikas sistēmā, atvieglojot vietējo graudu starptautisko tirdzniecību.

Par šādu komerciālu konkurētspēju un pakalpojumu eksporta nodrošināšanu noris intensīva konkurence starp tranzīta un eksporta koridoriem reģionā (Somija, Igaunija, Latvija, Lietuva un Somu līča austrumu ostas) un citiem koridoriem pasaulē (Melnā jūra, Rietumeiropa u.c.).

Graudu pārvadājumu ekonomiskais pienesums

Piemēram, hipotētiskā aprēķinā (pašlaik septembra kravu plānā ir apmēram 700 tk. tonnu graudu) viens miljons tonnu graudu radītu aptuveni 3,3 milj. EUR ieņēmumu Latvijas dzelzceļa infrastruktūrai neatkarīgi no tā, kurš pārvadātājs kravu ved. Šādi papildus ieņēmumi uzlabo LDz pamatdarbības rezultātu par aptuveni 3 milj. EUR. Šāds apjoms nozīmētu aptuveni 16,7 tūkst. pilno vagonu jeb vairāk nekā 300 vilcienu sastāvu kustību, kā arī tukšo vagonu atgriešanu.

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

Graudu pārvadājumu apjoms LDz infrastruktūrā:	1 milj.t
Infrastruktūras uzturēšanas maksa:	1.4 milj. EUR
Maksa par mezglu infrastruktūru:	0.5 milj. EUR
Infrastruktūras atjaunošanas maksa:	1.4 milj. EUR
Kopējie LDz ieņēmumi:	3.3 milj. EUR

Papildu pārvadājumi rada ieņēmumus arī pārvadātājiem ostām, termināļiem, elevatoriem, pārkraušanas un uzglabāšanas uzņēmumiem un citiem pakalpojumu sniedzējiem. Pēc LDz aplēsēm šis pienesums var būt aptuveni 15-25 EUR par vienu pārvadāto tonnu, jeb 15-25 milj. EUR uz vienu miljonu tonnu kravas.

Tātad, apturot graudu pārvadājumus gadā ieņēmumu zaudējumi būtu apmēram 40 milj. EUR LDz un apmēram 250 milj. EUR pārvadātājiem ostām, termināļiem, elevatoriem, pārkraušanas un uzglabāšanas uzņēmumiem un citiem pakalpojumu sniedzējiem. LDz negūtie ieņēmumi tiešā veidā būs jākompensē no valsts budžeta, lai nodrošinātu LDz likumā noteikto finanšu līdzsvaru.

Ietekme uz vietējiem pārvadājumiem un infrastruktūras finansējumu

Tranzīta kravas palīdz segt dzelzceļa infrastruktūras izmaksas. Samazinoties šiem ieņēmumiem, lielāks izmaksu slogs būtu jāuzņemas vietējiem pārvadājumiem vai valstij. Ja tranzīta plūsma tiktu pilnībā pārtraukta un infrastruktūrā paliktu galvenokārt vietējās kravas, aprēķini liecina, ka to pašizmaksa varētu pieaugt aptuveni 2,5–3 reizes – no aptuveni 10 EUR/t līdz 25–30 EUR/t. Tas ietekmētu vairāk nekā 1 milj. tonnu Latvijas graudu, ap 0,5 milj. tonnu kokskaidu granulu un ap 1,5 milj. tonnu degvielas pārvadājumu, kā arī cementa un citu kravu loģistikas izmaksas.

2025. gadā LDz no valsts budžeta saņēma 75,4 milj. eiro, tostarp pasažieru infrastruktūras maksas kompensācijai un finanšu līdzsvara nodrošināšanai. Samazinoties komerciālo infrastruktūras lietotāju maksājumiem, bet saglabājot valstij nepieciešamo dzelzceļa tīklu, trūkstošajam finansējumam būtu jārod cits avots.

Vietējo graudu pārvadājumi

Pārvadājumu tehnoloģiju nosaka ne tikai attālums, bet arī tas, kā krava tiek savākta un nogādāta galamērķī. Austrumu virziena graudi pārsvarā tiek saņemti jau pilnos vilcienu sastāvos, savukārt Latvijas graudi bieži jāsavāc mazākās vagonu grupās no dažādām iekraušanas vietām, kas prasa papildu manevrus, sastāvu komplektēšanu un lokomotīves pārvadā mazāku skaitu vagonu.

Nozare apliecinā, ka graudu pārkraušanas jaudas ir pietiekošas, lai nodrošinātu visas pieteiktās kravas. Kā katru gadu, īpaša uzmanība tiek pievērsta tam, lai tiktu nodrošināts nepieciešamais vagonu daudzums iekšzemes izcelsmes graudu kravu pārvadājumiem.

Paredzamās tranzīta plūsmas neietekmē kravu pārvadājumu tehnoloģisko procesu un nerada papildus sastrēgumus dzelzceļa infrastruktūrā.

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

Piemēram Liepājas ostā pašlaik būtiskākais risks nav saistīts ar Liepājas ostas termināļu fizisko kapacitāti, bet gan ar graudu piegāžu nevienmērīgu intensitāti, realizācijas cenas turpmāko attīstību un Latvijas graudu konkurētspēju starptautiskajā tirgū.

Termināļu un graudu tirgotāju sniegtā informācija liecina, ka daļa lauksaimnieku nogaida ar ražas realizāciju, cerot uz izdevīgākiem pārdošanas nosacījumiem. Tādēļ graudu piegādes termināļiem norit lēnāk nekā citos gados, bet līgumos rezervētās uzglabāšanas jaudas nav pilnībā izmantotas.