



Atskaite

**par līgumu „Pētījums par loģistikas centra izveides
iespējām Valkas/ Valgas reģionā”**

Darba vadītājs: N.Sprancmanis, Dr.habil.oec.

2007.g.

Satura rādītājs

Ievads	3
1. Valkas/ Valgas reģionu šķērsojošo kravu plūsmu dinamikas analīze pa transporta veidiem un to prognozes.....	6
2. Valkas/ Valgas reģiona analīze loģistikas centra izveides iespēju novērtēšanai.....	24
3. Iespējas un priekšlikumi muitas zonas/ noliktavas izveidei Valkas/ Valgas reģionā, kas paredzēta kravu apstrādei to plūsmās Rietumu – Austrumu un Austrumu – Rietumu virzienos.	28
4. Īpaši atbalstāmās uzņēmējdarbības jomas, nepieciešamie infrastruktūras objekti loģistikas nozares attīstībai Valkas/Valgas reģionā.	31
5. Iespējas un to pamatojums Valkas/ Valgas reģionā dislocētās loģistikas pakalpojumu struktūras piesaistei Baltijas jūras Austrumu reģiona ostām jūras transporta kravu konsolidēšanas pakalpojumu sniegšanai.....	39
6. Priekšlikumi konkrētu projektu izstrādei loģistikas centra un tam nepieciešamās infrastruktūras izveidei Valkas/ Valgas reģionā.	42
6.1. Tuvākās nākotnes pasākumi loģistikas nozares attīstībai reģionā.....	42
6.2. Priekšlikumi Valkas/ Valgas reģiona infrastruktūras attīstībai loģistikas jomā	43
7. Secinājumi	50

Ievads

Tranzīts Latvijā bieži tiek uztverts kā nozare. Tas tādēļ, ka ar tranzīta kravu apstrādi nodarbojas lielākā daļa transporta kompāniju. Tai pašā laikā jāsaprot, ka termins “tranzīts” sevī ietver ļoti plašu pakalpojumu spektru – kravas operācijas, kravas uzglabāšanu, muitas formalitāšu kārtošānu, utt. Tranzītpārvadājumu radītais ieguvums teritorijām, caur kurām virzas tranzīta plūsmas, sastāv no šo plūsmu apkalpošanas pieprasījuma realizēšanas. Vietējiem uzņēmējiem tas nozīmē peļņas gūšanu, iedzīvotājiem – darba vietas un atalgojumu, bet reģionam kopumā – labklājības attīstību. Taču, lai realizētu šos ieguvumus teritorijas pašvaldībām jā rūpējas par pakalpojumu infrastruktūras uzturēšanu un attīstību, kā arī par atbilstošas uzņēmējdarbības piesaisti. Aplūkojot Latvijas ostu apgrozījumu redzams, ka vismaz 80% no tā ir tranzīta kravas. Pārvadājumos pa dzelzceļu tranzītā tiek pārvadāti aptuveni 85% no visām pa to transportētajām kravām. Turklāt Latvijā ir unikāla iespēja transportēt tranzītā naftu un naftas produktus pa maģistrālajiem cauruļvadiem. Arī Latvijas starptautiskie autokravu pārvadātāji galvenokārt strādā tranzītam. Neapšaubāmi par Latvijas tautsaimniecības prioritātēm transporta jomā uzskatāma stabila tranzīta kravu apjomu pieauguma nodrošināšana, kravu pievienotās vērtības palielināšana, distribūcijas un loģistikas centru attīstīšana. Lielākās investīcijas transporta infrastruktūrā gan ostās, gan arī autoceļos un dzelzceļā tiek ieguldītas tajos virzienos, kas apkalpo tranzīta kravu plūsmu.

Jau kopš neatkarības atgūšanas tranzīts Latvijā ir bijusi prioritāte un tranzīta politikas jautājumi risināti visaugstākajā līmenī. Šis jautājums savu aktualitāti nav zaudējis arī pašreiz. Transporta un tranzīta politikas mērķis joprojām saglabājas līdzšinējais – efektīvas, drošas, multimodālas, sabalansētas, videi draudzīgas un konkurētspējīgas transporta sistēmas attīstība.

Transporta koridori šķērso Latvijas teritoriju gan no Austrumiem uz Rietumiem, gan no Ziemeļiem uz Dienvidiem. Analizējot statistiku redzams, ka galvenā kravu plūsma, galvenokārt tranzīts, pārvietojas no Austrumiem uz Rietumiem caur Latvijas ostām – savienojot Krieviju, NVS un Āzijas valstis ne tikai ar Rietumeiropu, bet ar visu pasauli.

Valkas/ Valgas reģions nevar lepoties ar ievērojamiem dabas resursiem (izņemot mežus), taču tam piemīt arī objektīvas priekšrocības. Pirmkārt, reģions atrodas satiksmes ceļu (šoseju un dzelzceļu) krustpunktā uz tranzītceļa starp ES un Krieviju, kā arī Austrumāzijas valstīm. Otrkārt, Valkas un Valgas kā pierobežas pilsētu kopējais potenciāls, pateicoties to ciešajai sadarbībai, ir lielāks nekā potenciālu summa, vērtējot katru pilsētu atsevišķi. Šis apstāklis rada pamatu novērtēt tranzītkravu apkalpošanas esošo potenciālu katrā pilsētā atsevišķi un veidot tā attīstības vīziju kopējā sadarbībā.

Tranzītkravu apkalpošanas jaudas Valkas pilsētā.

Pilsētas atrašanās vieta pēc iestāšanās Eiropas Savienībā rada labvēlīgu vidi loģistikas un rūpniecības uzņēmumu piesaistei. Valka atrodas uz TINA tīkla autoceļa, teritorijā ir brīvas zemes platības un noliktavu telpas uzņēmējdarbības uzsākšanai. Valkas pilsētā praktiski nav uzņēmumu, kas nodarbojas ar tranzītpārvadājumu apkalpošanu loģistikas nozīmē.

Dzelzceļa transportam pilsētas attīstības un iedzīvotāju vajadzību nodrošināšanā ir liela loma. Pilsētas teritorija ienāk dzelzceļa atzars no līnijas Rīga –Tartu, taču pasažieru pārvadājumi pa to netiek veikti, jo 400 m no dzelzceļa atzara šķērso Igaunijas Republikas teritoriju. Tuvāka dzelzceļa stacija Lugaži atrodas 3 km no pilsētas centra. To izmanto neliela daļa pilsētas iedzīvotāju.

Naftas bāze (SIA „Tīne” Tālavas iela 35a, Valka) ir viens no būtiskākajiem objektiem Valkā. Kopēja bāzes kapacitāte ir 14 000 tonnas degvielas, no kuras 85% aizņem dīzeļdegviela, 15 – benzīns. Mēnesī vidējais bāzes apgrozījums ir 3 tonnas, tas nozīmē, ka pastāv degvielas krājumi salīdzinoši nelielā apjomā.

Bāzes teritorija ir pietiekoši daudz brīvas zemes. Blakus arī atrodas privātas teritorijas, kuras nav izmantotas pietiekoši efektīvi un lietderīgi.

Valkā atrodas 4 sabiedriskas ēdināšanas objekti, 4 banku filiāles (Hipotēku banka, Latvijas Krājbanka, SEB Unibanka un Hansabanka); 4 autoservisi.

Tranzītkravu apkalpošanas jaudas Valgas pilsētā

Valgā ir uzņēmums, kurš piedāvā klientiem dažādus loģistikas pakalpojumus.

ERTS VALGA VABA TERMINALS Ltd. ir uzņēmums, dibināts 1993.g., kas piedāvā muitošanas un noliktavas pakalpojumus. Uzņēmums atrodas 56 Kungla ielā, Valgā, Valgas brīvās ekonomiskās zonas teritorijā.

Valgas Brīva Ekonomiskā zona ir II kontroles tipa Brīva zona, kas tika izveidota saskaņā ar Republikas Valdības noteikumiem Nr.710 2004.g. 10.septembrī. Izvietojot produkciju brīvā zonā, ir iespējams:

- atlikt importa nodevu maksājumus;
- atlikt importa licenču un citu procedūru kārtošanu līdz preču laišanas brīvā apgrozībā vai arī līdz preču izmantošanas saskaņā ar citu muitas procedūru;
- glabāt preces, kuras iet netikai no ES, bet no citām valstīm pēc tranzīta procedūras;
- uzglabāt ES preces;
- pārvietot dažādas preces.

Uzņēmuma noliktavu sistēmas platība ir 4000 m², no kuras 2000 m² ir pilnīgi atjaunoti un 1000 m² strādā termorežīmā. Uzņēmumā rīcībā ir Valgas Brīvas Zonas 2,4 hektāri, kur ir 1500 m dzelzceļa zaru garums.

Uzņēmums piedāvā tranzīta, eksporta, importa dzelzceļa pārvadājumus Baltijas valstīs, NVS valstīs, Eiropā un Āzijā. Pie Latvijas –Igaunijas robežas uzņēmumam ir 96 skābbarības un graudu elevatori ar kopējo jaudu 17400 t.,

no kuriem 2/3 strādā muitas režīmā. Ir iespējams organizēt iekraušanu gan dzelzceļa vagonos, gan automašīnās. Uz elevatoru iet 500m. dzelzceļa atzarojums, kur atrodas dzelzceļa svāri ar darbības diapazonu no 1 līdz 150 t. Iespējams izkraut graudus vienlaicīgi no 4 vagoniem. Viena vagona izkraušanas laiks ir 40 minūtes.

Uzņēmums nodarbojas ar dzelzceļa starptautisko pārvadājumu kravu apkalpošanu Baltijas valstīs, NVS valstīs, kā arī Eiropā un Āzijā.

Līdz ar to var secināt, ka esošās tranzītkravu apkalpošanas jaudas Valkā ir minimālas, savukārt Valgā jau 15 gadus strādā uzņēmums, kas piedāvā klientiem zināmu loģistikas/transporta un mītošanas pakalpojumu spektru. Dotā pētījuma mērķis ir novērtēt esošo apkalpošanas jaudu piemērotību un jaunu jaudu izveides iespējas, atbilstoši tranzītpārvadājumu attīstības prognozēm caur Valkas/ Valgas reģionu.

1. Valkas/ Valgas reģionu šķērsojošo kravu plūsmu dinamikas analīze pa transporta veidiem un to prognozes.

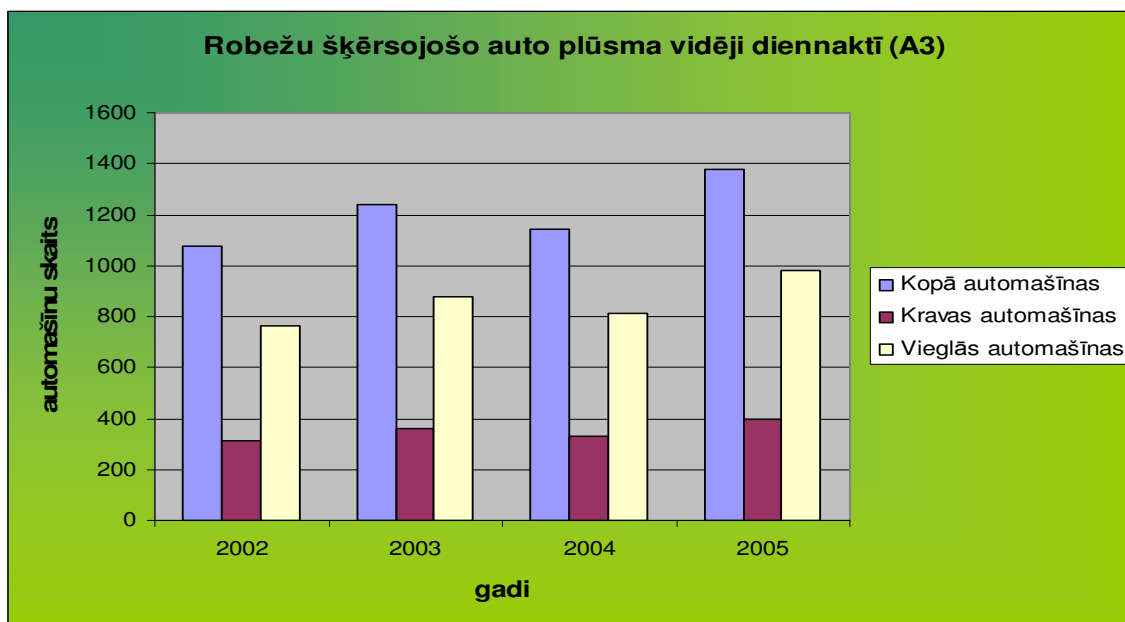
1.1. Autotransporta kustības dinamika Valkas/ Valgas robežpunktā un tās prognozes

Robežu šķērsojošo auto skaits vidēji diennaktī (A3), Valka – Valgā.

1.1. tabula.

Robežu šķērsojošo auto skaits vidēji diennaktī (A3)

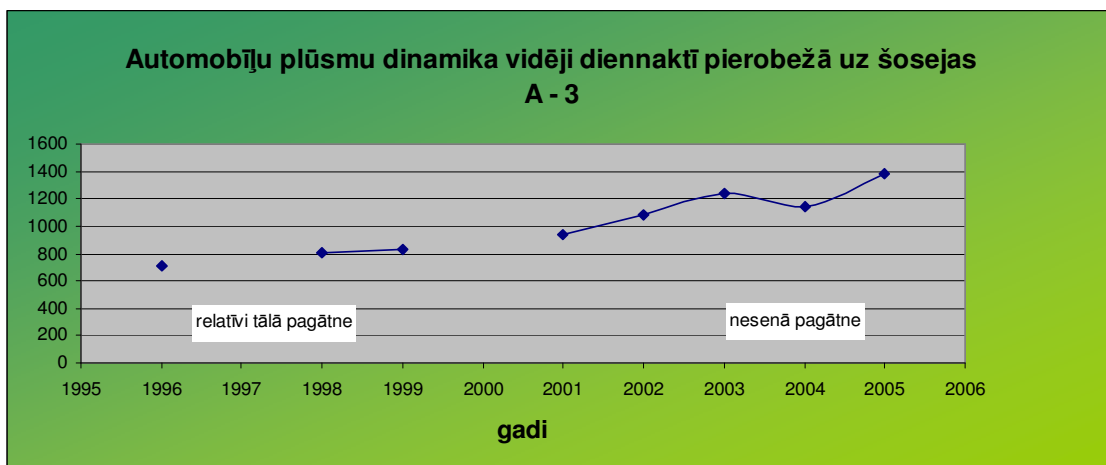
	Kopā automašīnas	Kravas automašīnas	Vieglās automašīnas
2002	1077	312	765
2003	1239	359	880
2004	1145	332	813
2005	1380	400	980



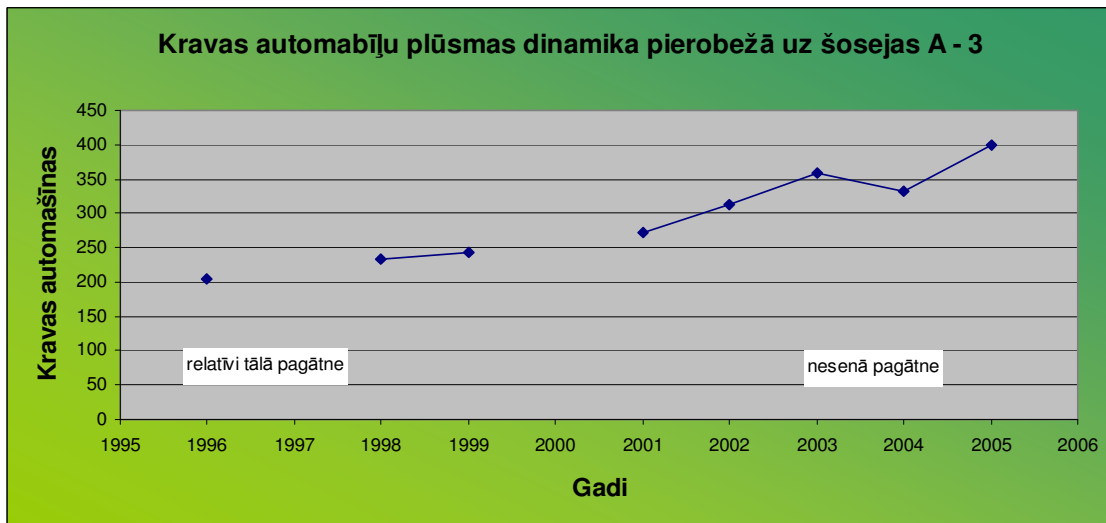
1.1. attēls. Robežu šķērsojošo auto skaits vidēji diennaktī (A3)

Pēc tabulas un attēla datiem var secināt, ka 2004.g. nedaudz samazinājies robežu šķērsojošo auto skaits, bet par četriem gadiem tas ir palielinājies no 1077 līdz 1380, tai skaitā vieglās automašīnas – no 765 līdz 980 diennaktī un kravas automašīnas – no 312 līdz 400 diennaktī. Pilnīgāka automobiļu plūsmas dinamika pēc Latvijas CSDD uzskaites datiem sniegta attēlos 1.2. un 1.3. un tabulā 1.2.

Valka – Valga



1.2. attēls. Automobiļu plūsmas dinamika periodā 1996. – 2005.g.g.



1.3. attēls. Kravas automobiļu plūsmas dinamika periodā 1996. – 2005.g.g.

Robežu šķērsojošo auto plūsma vidēji diennaktī (A3) 1.2. tabula.

Gadi	Kopā	Kravas automašīnas
1996	708	205
1997		
1998	805	233
1999	834	242
2000		
2001	940	273
2002	1077	312
2003	1239	359
2004	1145	332
2005	1380	400

Autotransporta kustības prognozes.

Attēlos 1.2. un 1.3. (tabulā 1.2.) sniegta automobiļu plūsmas dinamika pie Valkas/ Valgas robežpunkta pēc CSDD uzskaites datiem. Statistika aptver periodu no 1996. līdz 2005.gadam. Šī statistika ir faktiskais automobiļu plūsmas rādītājs, kurš ataino dažādu faktoru ietekmi. Šie faktori ir:

- automobiļu skaita pieaugums kā Latvijā, tā Igaunijā,
- savstarpējo pārvadājumu izmaiņas starp Latviju un Igauniju sakarā ar ekonomisko sadarbību un iedzīvotāju kustību starp valstīm,
- tūrisma braucienu pieaugums,
- tranzītpārvadājumu izmaiņas pa šoseju A – 3.

Valkas pilsētas attīstības nozīmē būtiskākā ir tūrisma un tranzītpārvadājumu dinamika, kas visciešāk saistīta ar caurbraucošā transporta un pasažieru apkalpošanu, taču šī plūsmas daļa nav atdalāma no kopējās statistikas. Bez tam, jāievēro, ka arī pirmie divi minētie faktori gan tiešā, gan netiešā veidā saistīti ar Valkas pilsētas attīstību sniedzot caurbraucējiem (un arī iebraucējiem) tirdzniecības un sabiedriskos pakalpojumus.

Izvēloties prognozēšanas metodi jāievēro, ka 1.2. un 1.3. attēlos ilustrētā skaitļu rinda no prognozes viedokļa dalāma divās nosacītās daļās: relatīvi tālās pagātnes (1996. – 2001.gadi) dati, kuriem no prognozēšanas viedokļa ir samērā niecīga nozīme un nesenās pagātnes dati (2001. – 2005.gadi), kuri raksturo nesenos būtiskos notikumus (pievienošanās ES, robežu šķērsošanas un muitas noteikumu izmaiņas). Šo iemeslu dēļ nesenās pagātnes datu ekstrapolācijai nav izmantojama aritmētiskās nogludināšanas metode (pārāk mazs nesenās pagātnes datu kopskaits), nedz arī regresijas metode, šī paša iemesla dēļ. Līdz ar to par prognozēšanas mērķi kļūs satiksmes attīstība sākot no 2001.gada.

Kā piemērotākā izvēlēta eksponenciālās nogludināšanas metode, pieņemot par prognozēšanas sākuma momentu 2001.gadu. Eksponenciālās nogludināšanas metode paredz:

- prognozēšanas modeļa izveidi, nogludinot pagātnes datus;
- modeļa precizitātes pārbaudi;
- nākotnes periodu datu novērtēšanu, ekstrapolējot pagātnes datus.

Eksponenciālās nogludināšanas modelis tiek veidots pēc izteiksmēm:

$$P_{t+1} = \alpha D_t + (1-\alpha)(P_t + T_t), \quad (1.1.)$$

$$T_{t+1} = \beta (P_{t+1} - P_t) + (1 - \beta) T_t, \quad (1.2.)$$

$$P_{t+1} = P_{t+1} + T_{t+1} \quad (1.3.)$$

kur:

t – kārtējais laika periods,

α – eksponenciālās nogludināšanas konstante: $0 < \alpha < 1$,

D_t – automobiļu skaits kārtējā periodā t (fakts),
 P_t – iepriekšējā prognozes periodam t ,
 T_t – automobiļu skaita izmaiņu tendence pirms perioda t ,
 P_{t+1} – prognoze periodam $t + 1$,
 P_{t+1} – prognoze periodam $t + 1$, ievērojot izmaiņu tendenci.

Konkrētajā gadījumā, ievērojot, ka periodā līdz 2001.gadam automobiļu uzskaites datus CSDD veica regulāri (tab. 1.2.), kā arī uzskatot par galveno uzdevumu prognozēt izmaiņas laika posmā sākot no 2001.gada, tomēr prognozēšanas procedūra prasa novērtēt arī periodu līdz 2001.gadam. Vadoties no relatīvi tālās pagātnes (1996. – 2001.g.) datiem tabulā 1.2. un attēlā 1.2. kā izejas lielumus 2001.gada prognozes aprēķinam pieņemam: prognozei $P_t = 905$ automobiļi un tendenci $T_t = 30$.

Nogludinātā prognozes modeļa aprēķins 2001. – 2005.gadu periodam, pieņemto prognozēšanas konstantes $\alpha = 0,3$ un $\beta = 0,2$ sniegts 1.3. tabulā. Konstantu lielumu izvēle atbilst nogludināšanas praksē visbiežāk lietotajiem.

1.3. tabula.

Nogludinātā prognozēšanas modeļa aprēķins, atbilstoši izteiksmēm 1.1., 1.2. un 1.3.

Gadi	Izejas dati	Aprēķinu rezultāti
2001.	$P_t = 894$; $D_t = 940$ $T_t = 50$	$P_{t+1} = 0,3*940 + 0,7*(905+30) = 936$ $T_{t+1} = 0,2(936 - 894) + 0,8*50 = 48$ $P_{t+1} = 936 + 48 = 984$
2002.	$D_t = 1077$; $P_t = 936$ $T_t = 48$	$P_{t+1} = 0,3*1077 + 0,7(936+48) = 1003$ $T_{t+1} = 0,2(1003 - 936) + 0,8*48 = 52$ $P_{t+1} = 1055$
2003.	$D_t = 1239$; $P_t = 1003$ $T_t = 52$	$P_{t+1} = 0,3*1239 + 0,7(1003 + 52) = 1110$ $T_{t+1} = 0,2(1110 - 1003) + 0,8*52 = 63$ $P_{t+1} = 1258$
2004.	$D_t = 1145$; $P_t = 1110$ $T_t = 63$	$P_{t+1} = 0,3*1145 + 0,7(1110 + 63) = 1173$ $T_{t+1} = 0,2(1173 - 1110) + 0,8*63 = 63$ $P_{t+1} = 1236$
2005.	$D_t = 1380$; $P_t = 1173$ $T_t = 63$	$P_{t+1} = 0,3*1380 + 0,7(1173 + 63) = 1279$ $T_{t+1} = 0,2(1279 - 1173) + 0,8*63 = 71$ $P_{t+1} = 1350$

Prognozēšanas modeļa atbilstība faktiskajiem datiem vērtējama ar vidējo kvadrātisko kļūdu periodā no 2001. līdz 2005.gadam (Se):

$$Se = \sqrt{\frac{\sum (P_{t+1} - D_t)^2}{n}}$$

kur:

P_{t+1} – aprēķinātā prognoze (1.3. tabula) i – jam gadam;

D_t – faktiskais rezultāts (1.2. tabula) i-jā gadā,

n – gadu skaits; n = 5

Kvadrātiskās kļūdas aprēķins sniegts zemāk:

Gadi	P_{t+1}	D_t	$P_{t+1} - D_t$	$(P_{t+1} - D_t)^2$
2001.	984	940	44	1936
2002.	1055	1077	- 22	484
2003.	1258	1239	19	361
2004.	1236	1145	91	8281
2005	1350	1380	- 30	900

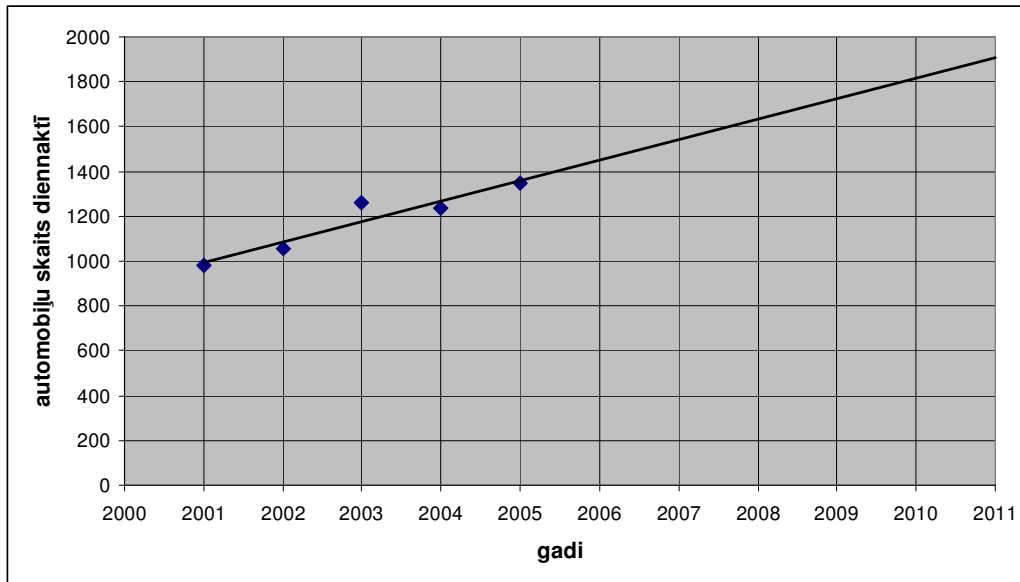
11962

$$Se = \sqrt{\frac{11962}{5}} = \sqrt{2392,4} = 48,91$$

No šejienes nogludinātā prognozēšanas modeļa relatīvā kļūda:

$$\Delta = \frac{48,91}{1200} * 100 = 4,07\%$$

Pieņemto nogludināšanas rezultātu precizitāti par apmierinošu, attēlā 1.4. sniegta modeļa ekstrapolācija līdz 2011.gadam.



1.4. attēls. Autotransporta plūsmas prognoze pa šoseju A3 Valkas/ Valgas robežpunktā, izmantojot eksponenciālās nogludināšanas un ekstrapolācijas metodes.

Kā izriet no attēla 1.4., kopējā prognozējamā vieglo un kravas automobiļu plūsma 2011.gadā sastādīs aptuveni 1850 automobiļu diennaktī, kas sastāda gaidāmo pieaugumu 35 procenti pret 2005.gadu.

1.2. Tranzītpārvadājumu dinamika no Rīgas ostas Pleskavas/ St.Pēterburgas virzienā.

Attēlos 1.5. – 1.8. sniegta statistika, kas iegūta Rīgas brīvostas muitas dienesta reģistros. Attēlā 1.5. sniegta informācija par mēnesī no Rīgas ostas izbraucošo automašīnu skaitu periodā no 2004. līdz 2006.gadam. Salīdzinot 2005.g. pret 2004.g. (1.5. attēls) kravu plūsma no Rīgas Brīvostas uz Krieviju caur Igaunijas muitas punktiem pielietojot CARNET TIR procedūru (izbraucošo automašīnu skaits pa mēnešiem) abos virzienos pieaugusi būtiski (3 līdz 11 reizes), kas izskaidrojams ar pievienošanos ES un muitas kontroles procedūru izbeigšanos uz Latvijas un Igaunijas robežām. Taču 2006.g. salīdzinot ar 2005.gadu tā samazinājusies attiecīgi 4 un 2,5 reizes. Salīdzinot 2006.g. ar 2004.g. virzienā uz Luhamaa pieaugums sastāda 2,5 reizes, bet virzienā uz Koidulu – 4 reizes. Absolūti šis lielums vidēji dienā ir 2,4 automašīnas Luhamaa un 1,6 automašīnas Koidulas muitas punktu virzienā.

Attēlā 1.6. apkopoti dati par automašīnu plūsmu 2006.gadā pa trim muitas punktiem, kas saistīti ar Pleskavas/ St.Pēterburgas virzienu.

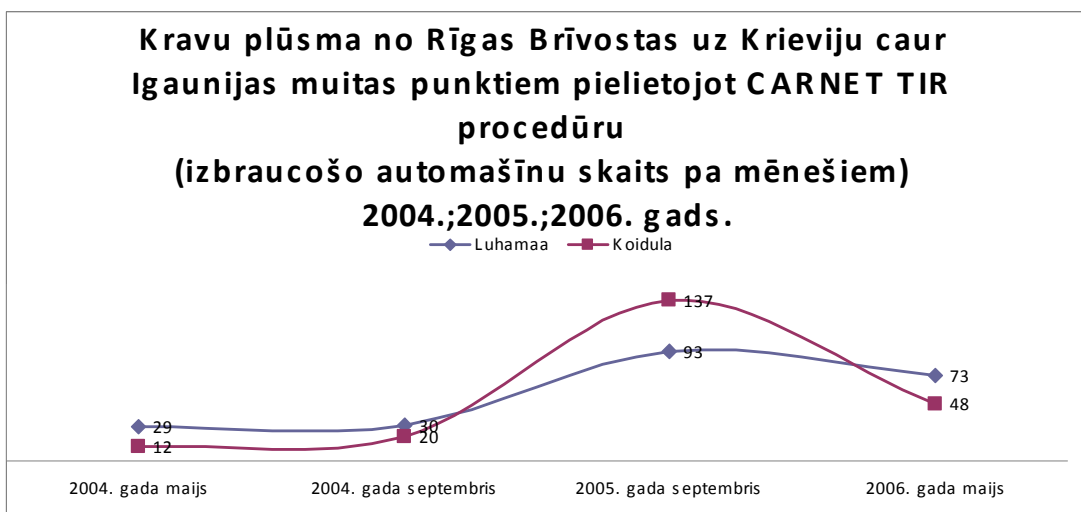
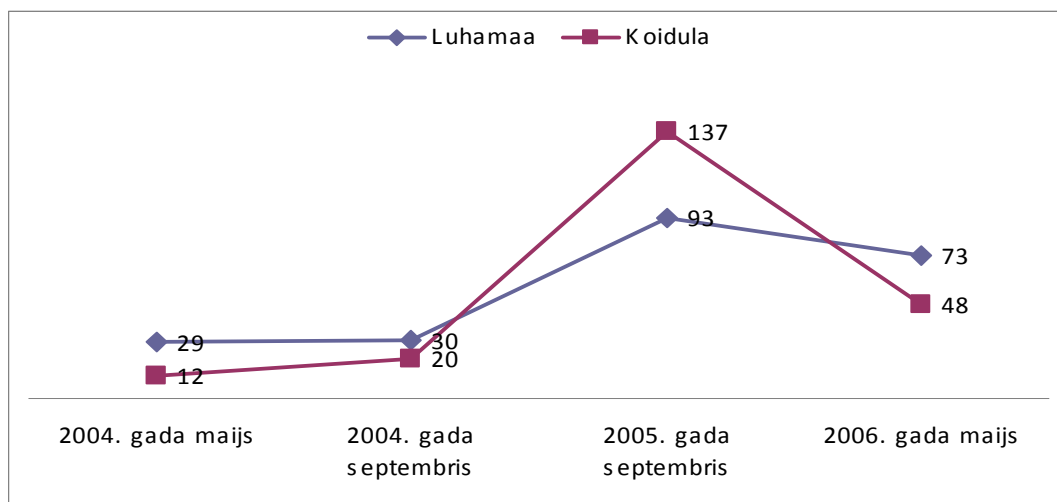
Neraugoties uz to, ka Grebņevas muitas punktā 2006.gadā lielu īpatsvaru aizņēma citu virzienu (piem. Maskavas) maršrutu automašīnu plūsma, 2006. gada dati liecina, ka tranzītpārvadājumu nozīmē no Rīgas ostas caur trim muitas punktiem ir salīdzināmi: vislielākais TIR karnetu skaits atbilst virzienam uz Grebņevas MKP, sekojošais (921 automašīna) uz Luhamaa, bet vismazākais (634 automašīnas) – uz Koidulas MKP. Acīmredzami, ka šis maršruts atbilst kustībai pa šoseju A – 3 un tālāk caur Valkas/ Valgas robežpunktu. Attēlos 1.7. un 1.8. sniegts plūsmu salīdzinājums pa 2006.gada mēnešiem, bet tabulā 1.4. veikts salīdzinājums dažādu laika periodu griezumā.

1.4. tabula.

Automašīnu ar TIR karnetēm kustības intensitāte no Rīgas ostas uz muitas robežpunktiem

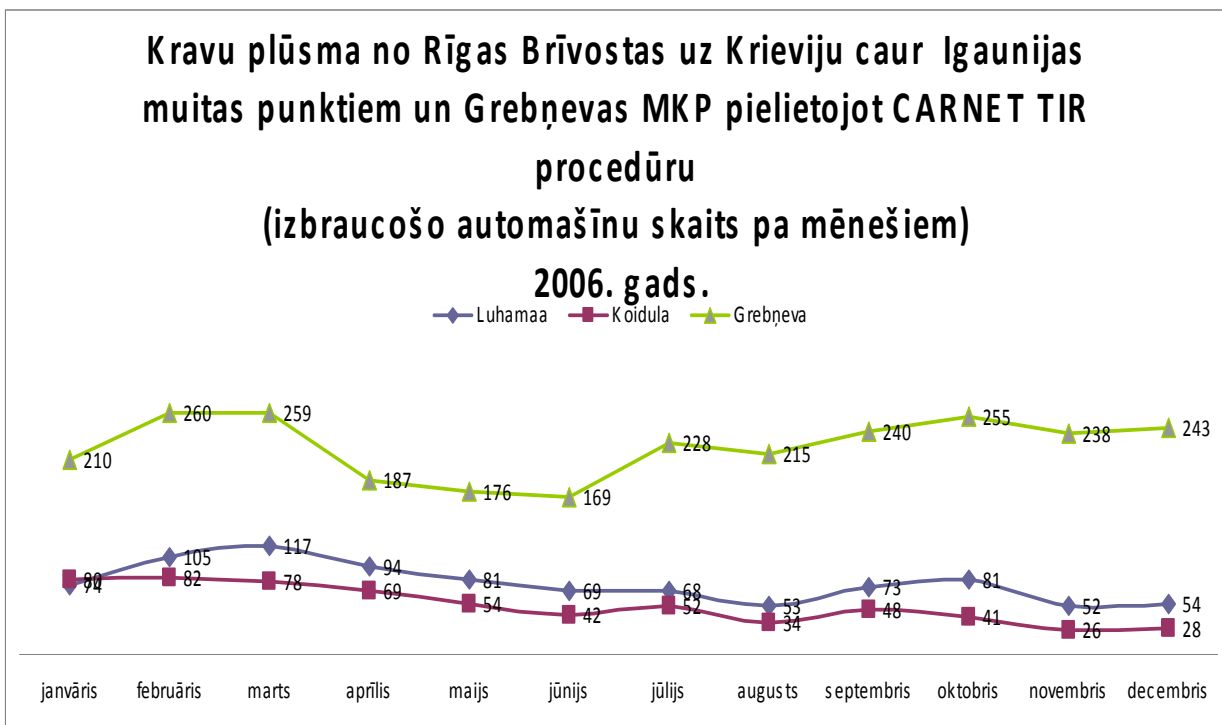
MPK	TIR karnetu automašīnu skaits 2006.gadā			
	Vidēji mēnesī	Vidēji dienā	Max dienā	Min dienā
Luhamaa	78	2,6	4	1,7
Koidula	53	1,8	2,7	0,87
Grebņeva	223	7,75	8,7	5,6

	Luhamaa	Koidula
2004. gada maijs	29	12
2004. gada septembris	30	20
2005. gada septembris	93	137
2006. gada maijs	73	48



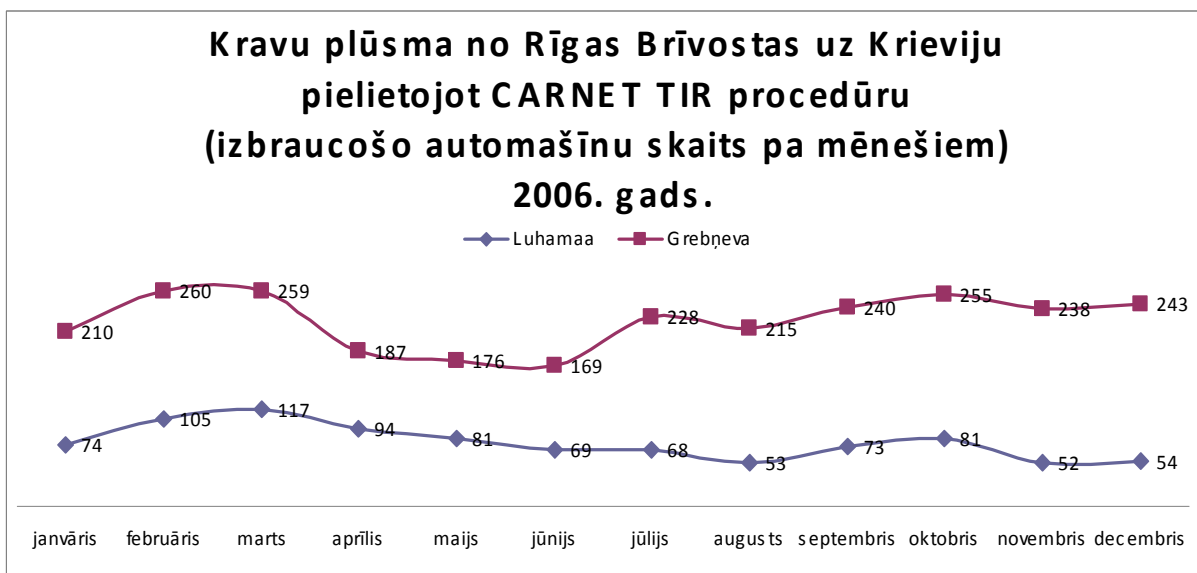
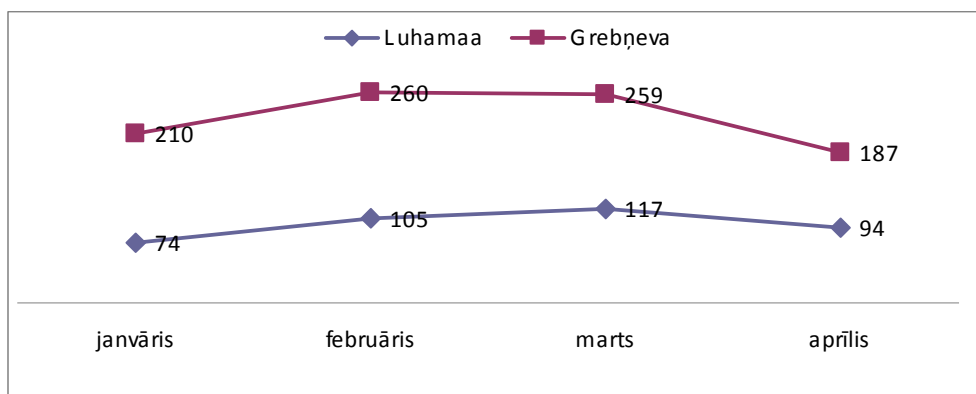
1.5. attēls.

	Luhamaa	Koidula	Grebņeva
janvāris	74	80	210
februāris	105	82	260
marts	117	78	259
aprīlis	94	69	187
maijs	81	54	176
jūnijs	69	42	169
jūlijs	68	52	228
augusts	53	34	215
septembris	73	48	240
oktobris	81	41	255
novembris	52	26	238
decembris	54	28	243
2006.gadā	921	634	2680



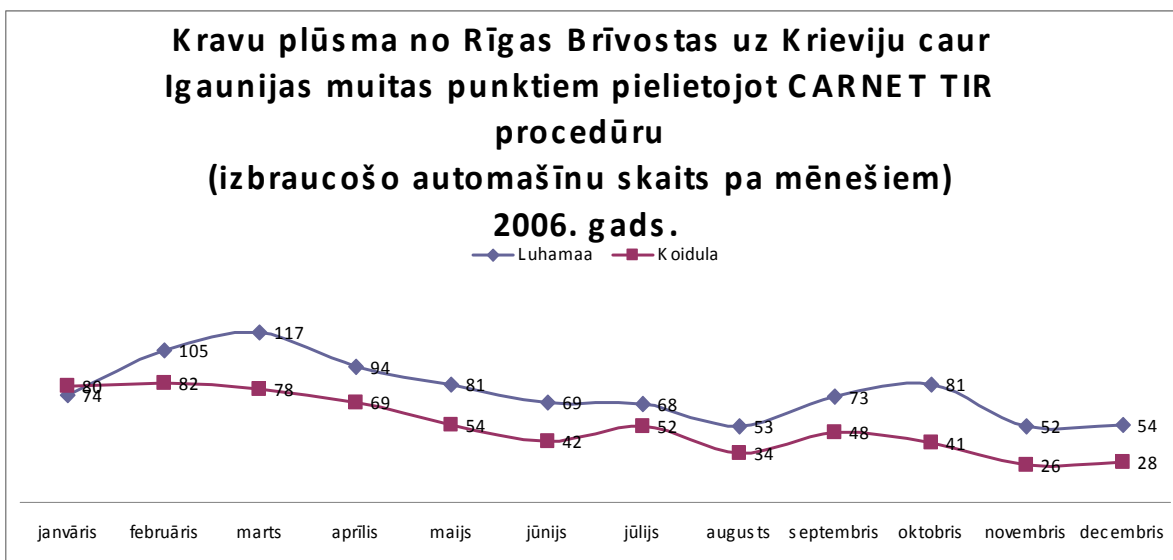
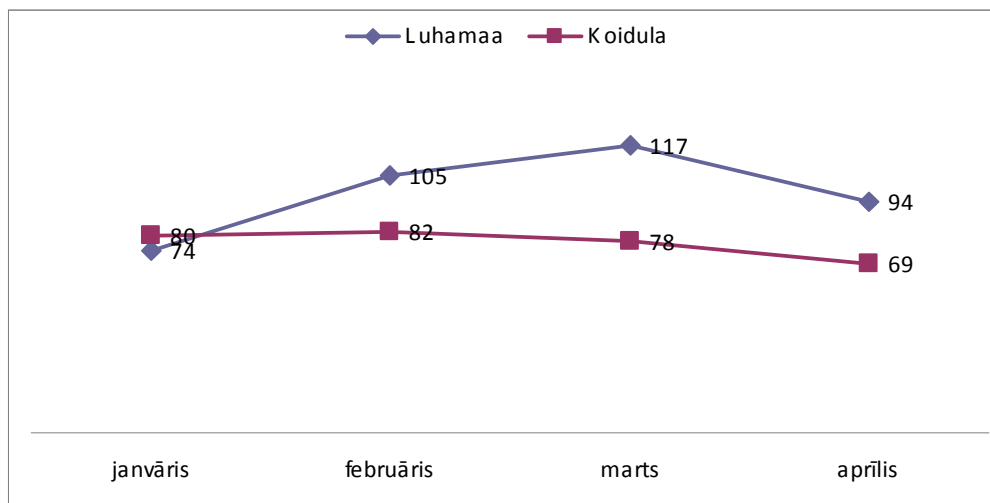
1.6. attēls.

	Luhamaa	Grebņeva
janvāris	74	210
februāris	105	260
marts	117	259
aprīlis	94	187
maijs	81	176
jūnijs	69	169
jūlijs	68	228
augusts	53	215
septembris	73	240
oktobris	81	255
novembris	52	238
decembris	54	243
	921	2680



1.7. attēls.

	Luhamaa	Koidula
janvāris	74	80
februāris	105	82
marts	117	78
aprīlis	94	69
maijs	81	54
jūnijs	69	42
jūlijs	68	52
augusts	53	34
septembris	73	48
oktobris	81	41
novembris	52	26
decembris	54	28



1.8. attēls.

Tabulas dati liecina, ka 2006.gadā caur Valkas un Valgas pilsētām caurbraucošo TIR karnešu automašīnu plūsmas ir pietiekoši nozīmīgas

sālīdzinot ar plūsmām Luhamaa un Grebņevas MKP virzienos. Attēlā 1.8. salīdzinātas 2006.gada TIR karnešu automašīnu plūsmas sadalījumā pa mēnešiem.

Analizējot virzienus Koidulas un Luhamaa virzienos no loģistikas pakalpojumu viedokļa jāievēro, ka virzienos pa šoseju A – 2, vairāk kā 200 km ceļā šādu pakalpojumu objektu nav, bet virzoties pa šoseju A – 3 Valkas/Valgas pilsētās tie jau ir un var tikt paplašināti. No šāda viedokļa nākotnē pastāv varbūtība, ka daļa automašīnu var pārorientēties no maršruta pa šoseju A – 2 uz maršrutu pa šoseju A – 3.

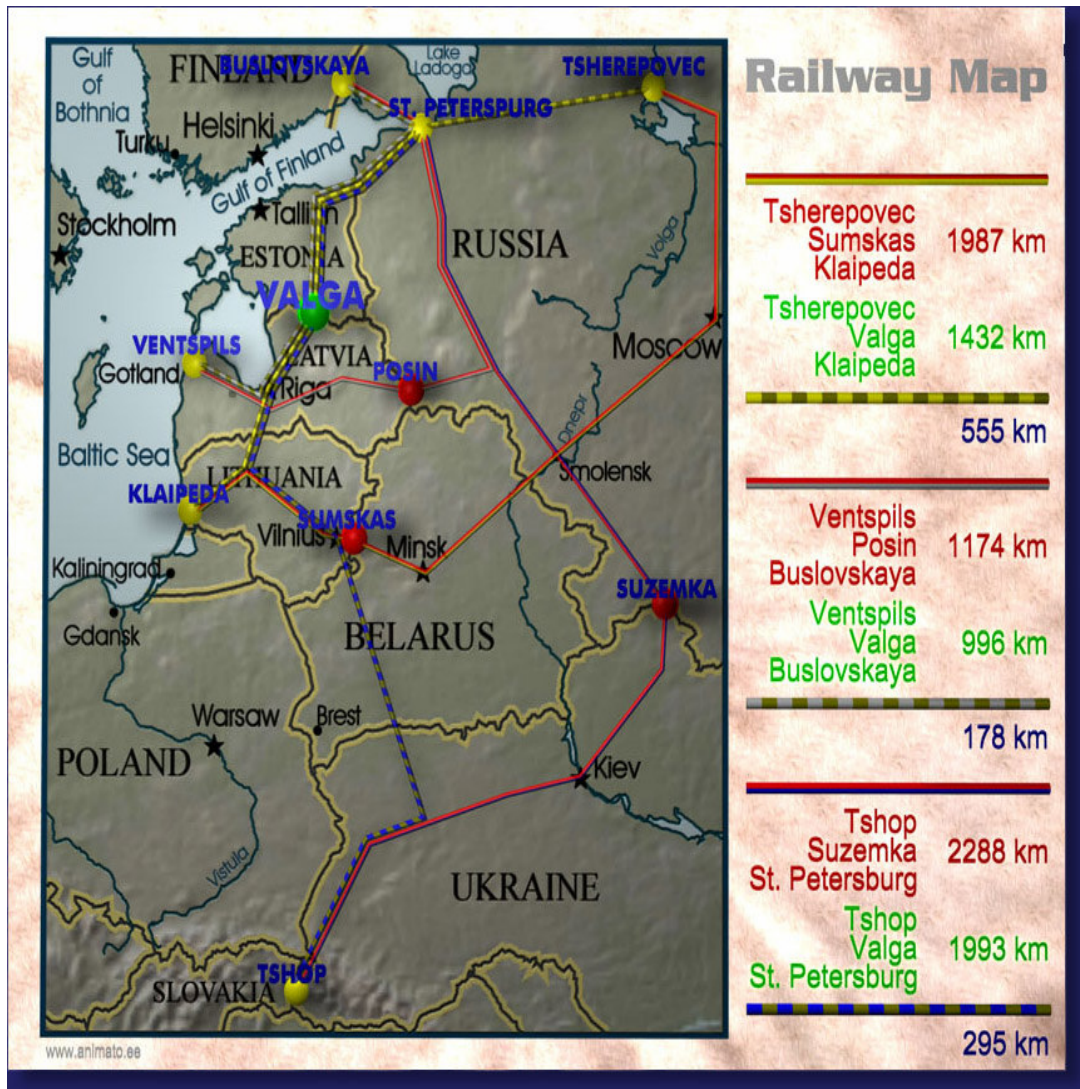
1.3. Dzelzceļa transporta attīstība.

Attēlā 1.9. ilustrēti dzelzceļa kravu pārvadājumu starptautiskie maršruti, kurus apkalpo uzņēmums ERTS Valga Vaba Termināls Ltd. Attēlā pamatots pārvadājumu attāluma saīsinājums maršrutos Čerepoveca – Klaipēda, Buslovskaja – Ventspils un Tshopa – St. Peterburga, ja eksistējošos maršrutus, atbilstoši caur Sumsku, Posinu un Suzemku nomainītu ar maršrutiem caur Valgu.

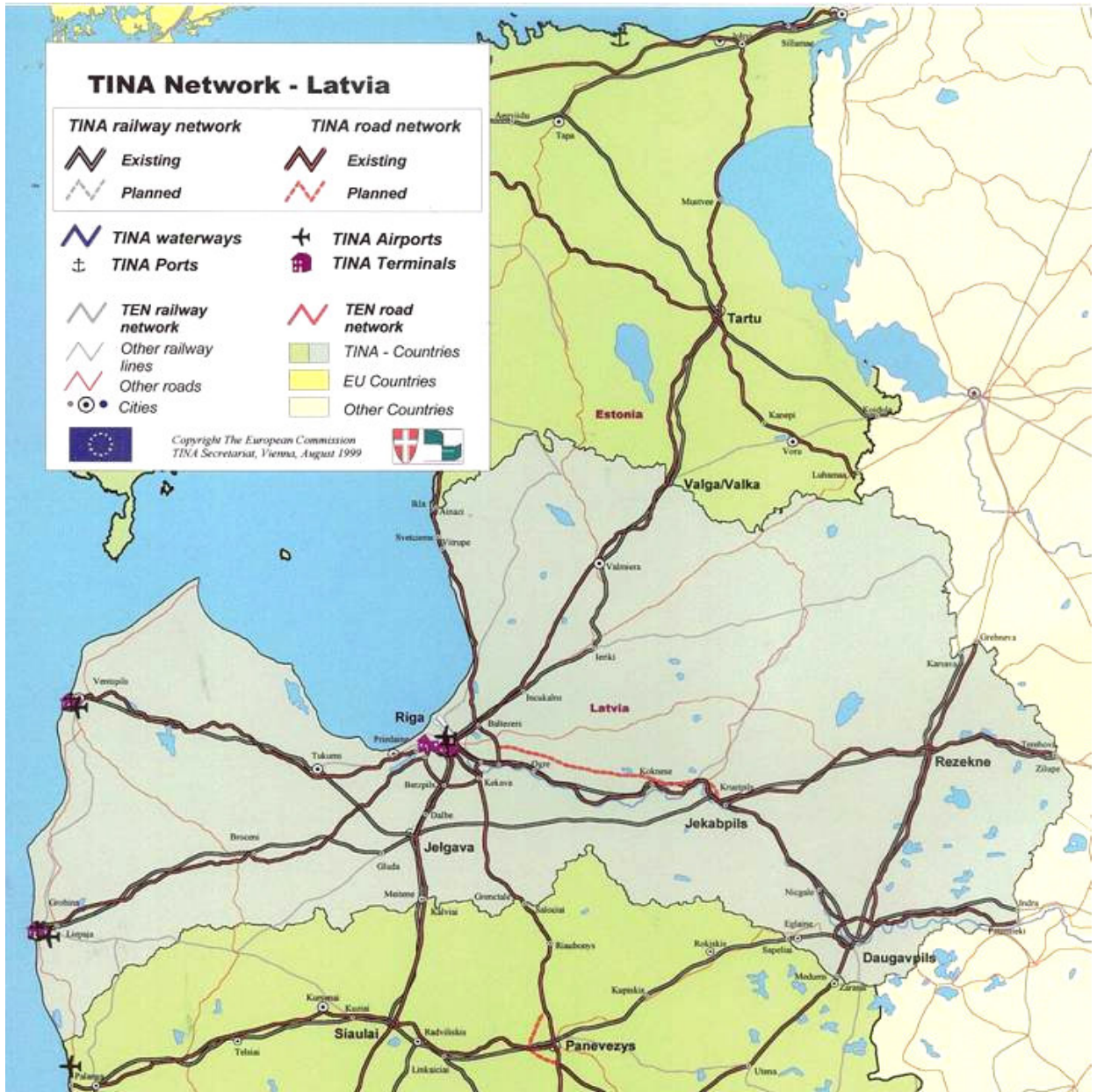
Nākotnē būtiska Valgas attīstībai ir pilotprojekta Rail – Baltic virzība kā arī maršrutu Rīga – Valga un Tallina – Valga attīstība. Šie projekti ir savstarpēji saistīti konceptuāli, taču pagaidām atrodas apspriešanas stadijā. Saskaņā ar ES Transporta infrastruktūras vajadzību novērtēšanas TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) projektu kā nozīmīgākie Latvijas un Igaunijas teritorijās novērtēti dzelzceļa un šoseju virzieni, kas sakrīt ar autoceļu VIA Baltica (caur Ainažiem) un ar autoceļu un dzelzceļu caur Valku un Valgu (1.10. attēls). Vienlaicīgi šie virzieni sakrīt ar pilotprojektu RAIL – Baltica lēmums par realizāciju nav pieņemts, tad nav iespēju prognozēt varianta izvēli.

Gadījumā, ja RAIL – Baltica projekts virzīsies caur Valgu, sagaidāms kravu un pasažieru straujš pārvadājumu apgrozības pieaugums Valgas pilsētā, pateicoties savienojumam starp Latvijas lielajām ostām, Tallinas ostu un Krieviju, kā arī Centrālo Eiropu, būtiski izmainot tranzītpārvadājumu shēmu starp ES un Krieviju. Diemžēl, šis projekts pagaidām ir pieņemts tikai posmā Varšava – Kauņa, bet par posmu Kauņa – Tallina caur Rīgu notiek ekonomiskas un politiskas diskusijas par variantiem:

- 1) savienojumu Kauņa – Tallina veidot no jauna ar Eiropas sliežu platumu;
- 2) savienojumu Kauņa – Tallina atstāt pašreizējā sliežu platumā;



1.9. att. Attālumi pa dzelzceļu starp pilsētām Baltijas valstīs, kurus apkalpo ERTS VALGA VABA TERMINALS Ltd.



1.10. attēls.

- 3) savienojumu Rīga – Tallina rekonstruēt virzienā Rīga – Ainaži, vai virzienā Rīga – Valga.

Projekta RAIL – Baltica sākuma variants (1.10.attēls) paredzēja Ziemeļu – Dienvidu dzelzceļa savienojumu ES ietvaros un interesēs ar gala mērķi Tallina un Helsinki, neievērojot tirdzniecības attīstību un sakarus ar Krievijas dzelzceļu. Ja tuvākajā nākotnē RAIL – Baltica projekts netiktu pieņemts, Valkas un Valgas pašvaldībām būtu jāpieliek maksimālas pūles, lai ietekmētu Latvijas un Igaunijas satiksmes ministrijas pieņemt kā galveno dzelzceļa satiksmes maģistrāli starp Igauniju un Latviju maršrutu Rīgas – Valga – Tartu – Tallina ar atbilstošiem atzariem virzienā uz Krieviju. Šeit galvenā

motivācija būtu tiešo dzelzceļa sakaru nodibināšana starp St.Pēterburgas (Pleskavas reģionu un Baltijas jūras ostām – Tallinu, Rīgu un Ventspili).

1.4. Valkas/Valgas kā tranzītpakalpojumu centra novērtējums projekta Baltic Tangent ietvaros.

Ķīnas ekonomiska un rūpniecības attīstības 21.gadsimtā meklē ceļus preču eksportam visā pasaulē. Viens no virzieniem ir Eiropas valstīs. Sarežģītie tirdzniecības ceļi starp Ķīnu un Eiropu nosaka, ka galvenais Ķīnas eksports notiek pa jūru. Taču eksistē vēl maz apgūts tirdzniecības ceļš pa Tanssīrijas dzelzceļu. Attīstoties šim ceļam vien no virzieniem varētu iet caur St.Pēterburgu un Valgu ar galamērķi Rīgas, Ventspils vai Liepājas ostās.

Zemāk veikta salīdzinošā tranzīta ceļu analīze no transportēšanas izmaksu un laika vērtības viedokļa maršrutos, rēķinot uz 1 konteineri. Atbilstošās maršrutu shēmas pa jūru un pa dzelzceļu no Ķīnas uz Rīgu (1.11. attēls).

Transportēšanas maksas aprēķinos par pamatu pieņemti starptautiskie kravu pārvadājumu tarifi pa Krievijas dzelzceļu, vidējie autotransporta tarifi Latvijā un vidējās transportēšanas cenas pa jūru no Dienvidķīnas ostām (Šanhaja) līdz Rīgai (Muitas dokumentu dati Rīgas ostā). Zaudējumi no papildus preču vērtības iesaldēšanas laika, pārvadājot pa jūru, aprēķināti, vadoties no vidējās konteineru vērtības (muitas dati) precēm no Ķīnas un vidējās kapitāla rentabilitātes tirdzniecības nozarē (20 procenti gadā).

1.4.1. Maršrutu shēmas pa jūru.

Parasti viena konteineru vērtība Rīgas ostā ar precēm no Ķīnas ir 10000-30000USD/kont.(vidēji 20000 USD).

Pārvadāšanas vērtība (tarifs) vienam konteinerim Rīgas ostā (piemēram, Šanhaja – Hamburga- Rīga) vidēji ir **2000 USD**.

Piegādes laiks $t=35$ dienas.

$r = 20\%$ gadā.

1.4.2. Maršrutu shēmas pa dzelzceļu.

Parasti viena konteineru preču vērtība vidēji 20000 USD .

Pārvadāšanas vērtība

- a) no Dostikas (Ķīnas robeža ar Kazahstānu) līdz Valkai 1540 USD. No Valkas līdz Rīgai ar autotransportu 90 USD. Kopā: **1630 USD**. Piegādes laiks $t=11$ dienas
- b) no Vladivostokas līdz Valkai 1900 USD. No Valkas līdz Rīgai ar autotransportu 90 USD. Kopā: **1990 USD**. Piegādes laiks $t=19$ dienas
- c) no Šanhajas līdz Valkai 990 USD (līdz Dostikai)+ 1540 USD no Dostikas līdz Valkai +90 USD līdz Rīgai. Kopā **2620 USD**. Piegādes laiks $t=40-50$ dienas.

Salīdzināsim piegādes vērtību, transportējot vienu 20 pēdu konteineri no Ķīnas līdz Rīgai, izmantojot jūras transportu vai dzelzceļu.
Piegādes vērtība, C pieg. = C tr + C t.iesald.

C tr. – maksa par transportēšanu, USD.

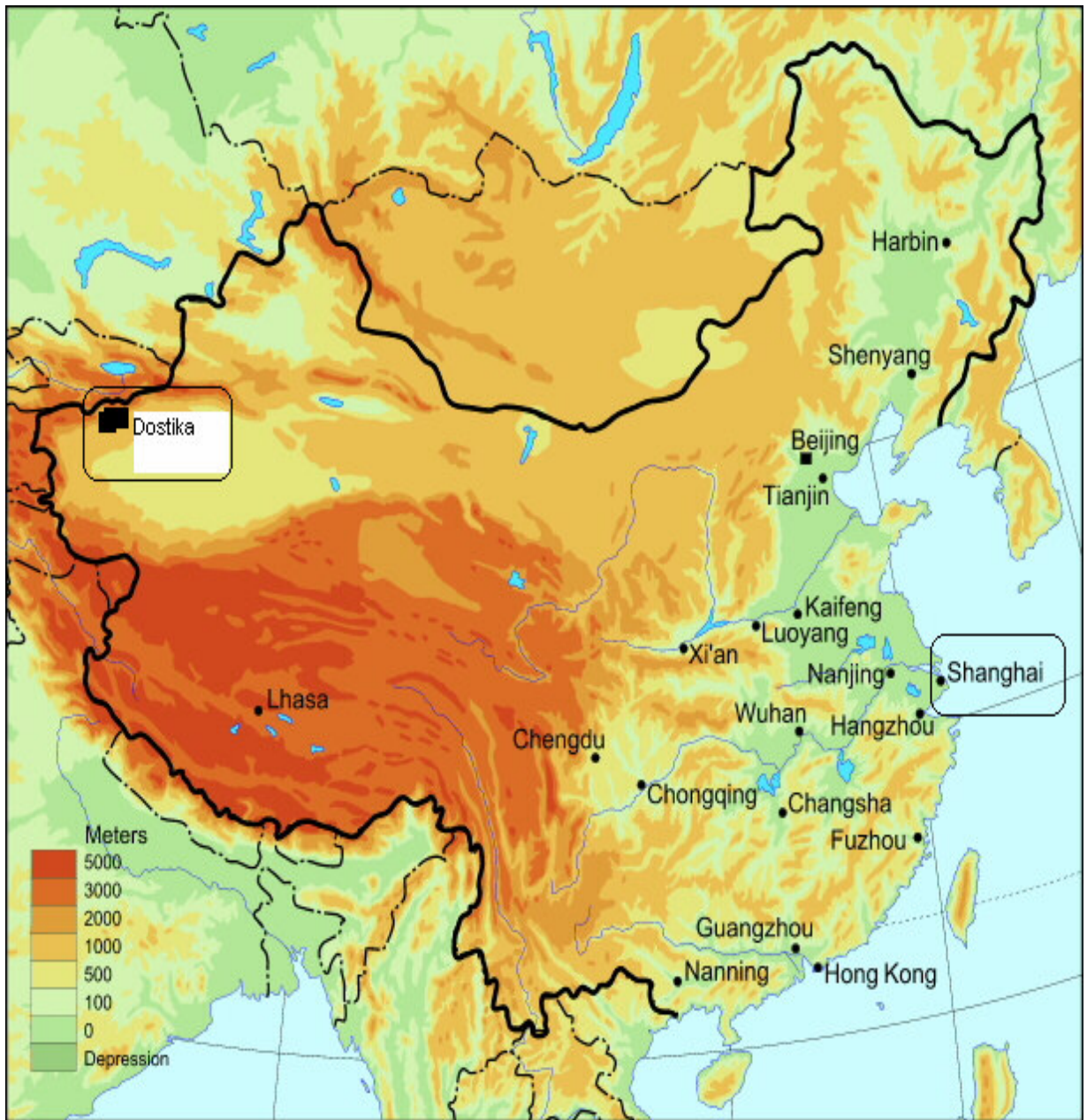
C t.iesald – zaudējumi sakarā ar preču iesaldēšanu transportēšanas procesā, USD.

C t.iesald. = $V * r * t.$, kur:

t – transportēšanas ilgums, gados.

r – tirdzniecības uzņēmuma rentabilitāte (% vai daļās)

V – iesaldēto preču vērtība, USD.



1.11. attēls. Ķīnas svarīgākas pilsētas.

No attēla redzams, ka Dostika atrodas uz robežas ar Kazahstānu, bet Šanhaja atrodas Ķīnas austrumu daļā. Zemāk salīdzināsim piegādes vērtību juras transportam un dzelzceļam, transportējot vienu 20 pēdu konteineri no Ķīnas (No Dostikas un Šanhajas) uz Latviju.

1.5. tabula.

Piegādes vērtība salīdzinājums juras transportam un dzelzceļam, transportējot vienu 20 pēdu konteineri no Ķīnas uz Latviju (Rīgu).

Transporta veids līdz Rīgai	C tr, USD	Vērtība, USD	t, gados	Rentabilitāte	C pieg., USD
Jūras (no Šanhajas)	2000	20000	0,097	0,2	2388
Dzelzceļš					
no Dostikas	1630	20000	0,031	0,2	1752
no Vladivostokas	1990	20000	0,053	0,2	2201
no Šanhajas	2620	20000	0,125	0,2	3120

Lielāka preču daļa iet uz Latviju no Dienvidķīnas (Šanhaja u.c.). No 1.5. tabulas izriet, ka piegādāt konteineru no Šanhajas uz Rīgu ir lietderīgāk, ātrāk un lētāk, izmantojot kuģus. Taču, ievērojot Ķīnas lielo teritoriju jāparedz, ka nākotnē prognozējama preču piegāžu pārdale, sadalot piegādes no Centrālās un Ziemeļu Ķīnas preču izcelsmes vietām virzienā pa dzelzceļu caur Dostiku vai Harbinu (Vladivostoku), attiecīgi Dienvidķīnas izcelsmes preces tradicionāli transportējot pa jūru (1.11. attēls).

2. Valkas/ Valgas reģiona analīze loģistikas centra izveides iespēju novērtēšanai.

Valkas/ Valgas reģiona novērtējums loģistikas pakalpojumu centra vietas atbilstībai tranzītpārvadājumu tirgū (PEST analīze)

Nr.	Ģeopolitiskie faktori	Faktoru pamatojums
1.	Ģeogrāfiskais stāvoklis tirdzniecības ceļu krustpunktā.	Valkas/ Valgas pilsētas ir robežpilsētas, kas atrodas tirdzniecības ceļā starp Rīgas, Tallinas, Ventspils un Liepājas ostām un Krievijas robežu Pleskavas – St.Pēterburgas virzienā.
2.	Satiksmes ceļu krustpunkts.	Valkas/ Valgas reģionā atrodas šoseja A – 3 un Valgas stacija, kuras savieno ostas ar Muitas kontroles punktiem Krievijas virzienā.
3.	Ekonomikas globalizācija un dzelzceļa satiksmes iespējas starp ES un Ķīnu.	Tirdzniecības paplašināšanās starp Ķīnu un ES un dzelzceļa maršruta starp Ķīnu un ES attīstības iespējas caur St.Pēterburgu un Valgu Baltijas jūras ostu virzienā.
4.	Valsts, Valkas un Valgas pilsētu pašvaldību atbalsts vai ierobežojumi.	Valsts institūcijām nav ierobežojumu, bet Valkas un Valgas pašvaldībām ir kopēji un saskaņoti projekta atbalsta plāni.
5.	ES atbalsts.	ES finansējums projekta „Baltic Tangent” izstrādei Austrumu – Rietumu tirdzniecības ceļu racionalizēšanai.
	Tehnoloģiskie faktori	
6.	Reģionā esošais tehnoloģisko objektu potenciāls loģistikas biznesā, tradīcijas.	1. Uzņēmums ERTS Ltd. Valgā ar lielu noliktavu kapacitāti. 2. Valgas dzelzceļa stacija. 3. Dzelzceļa atzars un naftas bāze Valkā.
7.	Komunālo pakalpojumu un pievedceļu pieejamība.	Valkas pilsētas teritorijā ir pietiekošs komunālo pakalpojumu un ielu tīkls jaunu loģistikas objektu attīstībai.
	Sociāli ekonomiskie faktori	
8.	Zemes piedāvājuma iespējas.	Kā Valkas, tā Valgas pilsētās ir pietiekoši brīvas un relatīvi zemas zemes cenas.
9.	Darbaspēka iespējas.	1. Iespēja piesaistīt nekvalificētu darbaspēku no lauku iedzīvotājiem; 2. Iespēja celt kvalifikāciju apmācot profesionālajā skolā (Valgā);

		<p>3. Iespēja apmācīt speciālistus, organizējot Valkā RTU filiāli;</p> <p>4. Brīva darbaspēka kustības iespēja starp Valkas un Valgas pilsētām.</p>
10.	Valkas/ Valgas pilsētās izvietotie caurbraucēju apkalpošanas objekti.	Pilsētās ir praktiski pietiekoši attīstīts veikalų, viesnīcu, ēdnīcu u.c. sadzīves objektu tīkls.
11.	Loģistikas pakalpojumu pieprasījums.	<p>Pieprasījumu nodrošina pārvadājumu attīstība pa šoseju A – 3 un dzelzceļa pārvadājumi caur Valgas dzelzceļa staciju. Pieprasījuma attīstības prognozes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Autotransporta kustības intensitātes pieaugums uz 2011.g. vērtējams 25% apmērā, vai vidēji 5% gadā. 2. Tranzītpārvadājumu ar autotransportu pieaugums vērtējams 10% gadā. 3. Dzelzceļa pārvadājumi virzienā Dienvidi – Ziemeļi caur Valgu atkarīgi no dzelzceļa infrastruktūras attīstības projektiem, galvenokārt ar RAIL Baltic projekta virzību. 4. Dzelzceļa pārvadājumi virzienā Austrumi – Rietumi, izmantojot Transsibīrijas maģistrāli, caur Valgas staciju vērtējams nākotnes apjoms 30 milj.tonnu gadā.
12.	Kapitāls investīcijām un uzņēmēju aktivitāte.	Kapitāla un uzņēmēju piesaiste Valkas/ Valgas reģionam sagaidāma piepildoties tranzītpārvadājumu attīstības prognozēm.

Valkas/ Valgas reģiona kā, loģistikas pakalpojumu sniedzēja attīstības iespējamu analīze tranzītpārvadājumu tirgū (SVID analīze).

Nr.	Iespējas	Priekšrocības (stiprās puses)	Trūkumi (vājās puses)	Draudi
1.	Loģistikas pakalpojumu pieprasījuma veicināšana autotransporta pārvadājumu jomā: reklāma par šosejas A – 3 priekšrocībām, MKP izveidošana Valkā u.tml. (1.pielikums)	Uzņēmēju piesaiste un investīcijas automobiļu konteinerdevēju apkalpošanas objektos Valkā.	Virzienam pa šoseju A – 3 trūkst izteiktas pievilcības pazīmju attiecībā pret citiem robežas šķērsošanas virzienam, piem., pret šoseju A – 2.	Uzņēmējdarbības stagnācija. Valkā, rindas Koidulas MKP.

2.	Jauna piedāvājuma iespējas dzelzceļa pārvadājumu apkalpošanas jomā: uzņēmuma ERTS attīstība Valgā un naftas bāzes attīstība Valkā.	Uzņēmuma ERTS un naftas bāzes darbības paplašināšanās; kapitāla piesaiste un nodarbinātības palielināšanās.	Nenoteiktība pieprasījuma attīstībā. Trūkst lobēšana Latvijas un Igaunijas satiksmes ministrijās par Valgas stacijas nozīmi.	Nenoteiktība projektu virzībā maršrutos starp Rīgu un Tallinu, kā arī Igauniju – Krieviju.
3.	Paplašināt uzņēmuma ERTS pakalpojumu izvēli, t.sk., konteineru glabāšanas piedāvājumu.	Piedāvājuma pieaugums dzelzceļa pārvadājumos.	Nepieciešamas papildus investīcijas.	Nenoteiktība pieprasījumā.
4.	Paplašināt Valkas naftas bāzes piedāvājumu loģistikā.	Iespējas apgādāt ar Igaunijas teritoriju ar naftas produktiem. Nodibināt centralizētas naftas un ģipša produktu piegādes autotransporta uzņēmumu.	Nepieciešama esošā dzelzceļa atzara paplašināšana, vai jauna atzara izveidošana Latvijas teritorijā.	Iespējamais investīciju deficīts infrastruktūras izveidošanai.
5.	Automobiļu konteinervedēju apkalpošanas objektu attīstība Valkā.	Apkalpošanas centra izveidošana brīvajā teritorijā blakus Valkas naftas bāzei. Ir brīva teritorija un pievedceļi.	Nepieciešama investoru apzināšana un reklāma Rīgas ostā, lai nodrošinātu pieprasījumu.	Relatīvi neliela un mainīga automobiļu plūsma pa šoseju A – 3.
6.	Kravu distribūcijas centra izveide starp dzelzceļa un autopārvadājumiem Valgā.	Ir daļēja infrastruktūra preču glabāšanai.	Nepieciešams palielināt noliktavu veidus un kapacitāti. Papildus investīcijas.	Investīciju piesaistei īsā laika skatījumā trūkst garantēts pieprasījums.
7.	Kravu distribūcijas centra izveide starp dzelzceļa un autopārvadājumiem Valkā.	Ir brīvas teritorijas un autotransporta pievedceļi.	Nepieciešama dzelzceļa atzara izveidošana Latvijas teritorijā.	Iespējams investīciju deficīts dzelzceļa atzara izveidošanai.

Veiktā analīze liecina, ka starptautiskās tirdzniecības un kravu plūsmu palielināšanās ir objektīvs faktors, saistīts ar ekonomikas vispārējo attīstību un tās globalizācijas tendencēm pasaulē. Šis faktors attiecas arī uz Valkas/Valgas reģionu, kas atrodas Rietumu – Austrumu un Austrumu – Rietumu tirdzniecības ceļā. Reģiona viens no attīstības virzieniem ir šī tirdzniecības ceļa apkalpošanas piedāvājums. Taču pakalpojumu pieprasījums nākotne atkarīgs no objektīviem un subjektīviem faktoriem:

- pie objektīviem faktoriem pieskaitāms projekts, kas saistīts ar dzelzceļa pārvadājumu attīstību starp Austriem caur Krieviju uz Eiropu un kuru praktiski Valkas/Valgas reģions nevar ietekmēt;
- pie daļēji objektīviem faktoriem no reģiona viedokļa pieskaitāma projekta Rail – Baltic attīstība, izvēloties maršrutu, kuru var iespaidot Valkas un Valgas administrācijas savas kompetences ietvaros ietekmējot attiecīgi Latvijas un Igaunijas satiksmes ministriju lēmumus;
- subjektīvajiem faktoriem pieskaitāmu virzieni un darbības, kuras palielina reģiona pievilcību preču īpašnieku, pārvadājumu starpnieku un tiešo pārvadājumu izpildītāju (piem. šoferu) skatījumā. Šie faktori lielā mērā ietekmējami veicot reklāmas iedarbīgumu, kā arī veicinot ar loģistikas pakalpojumiem saistītu plānveidīgu infrastruktūras attīstību reģionā (skat. SVID analīzi), ievērojot reģiona iespējas resursu jomā un aranžējot priekšlikumus saskaņā ar riska (draudu) pakāpi.

3. Iespējas un priekšlikumi muitas zonas/ noliktavas izveidei Valkas/ Valgas reģionā, kas paredzēta kravu apstrādei to plūsmās Rietumu – Austrumu un Austrumu – Rietumu virzienos.

Muitas zonas/ noliktavas izveides iespējas un priekšlikumi pirmkārt atkarīgi no tranzītpārvadājumu apjomiem un no Valkas/ Valgas reģionu šķērsojošo transporta plūsmu un to prognožu rezultātiem (sk. 1. sadaļu). Aptuvenus kravu plūsmu novērtējums sniegts 3.1. tabulā.

3.1. tabula

Kravu plūsmu virziens	Transporta veids un maršruts virzienā uz Valku/ Valgu	Galvenie kravu veidi	Sagaidāmie apjomi nākotnē	
			tuvā	tālā
Rietumi – Austrumi	Dzelzceļš no: - Klaipēdas - Liepājas - Ventspils - Rīgas - Tallinas	Dažādas Lielgabarīta Dažādas Konteineri Dažādas	Nelieli Nelieli Vidēji Nelieli Nelieli	Nelieli Vidēji Lieli Vidēji Nelieli
	Autopārvadājumi no: - Rīgas	Konteineri	Nelieli	Vidēji/ lieli
Austrumi – Rietumi	Dzelzceļš no: - St.Pēterburgas - Pleskavas	Konteineri Izejvielas Tukšie konteineri	Nelieli Vidēji Nelieli	Lieli Vidēji Nelieli
	Autotransports no: - St.Pēterburgas - Pleskavas	Konteineri Tukšie konteineri	Nelieli Nelieli	Vidēji Vidēji

Kā izriet no 3.1. tabulas, muitas zonas/ noliktavas izveidošanā jāparedz divu transporta veidu un dažādu kravu glabāšanas un sadales iespējas. Šīs iespējas Valkas/ Valgas reģionā, vadoties no esošajām jaudām, realizējamas trīs pamatvariantos:

1. Ņemot par pamatu Valgas pilsētā funkcionējošo muitas zonu/ noliktavu pa dzelzceļa pārvadājamo kravu apstrādei, ERTS Valga Vaba Termināls Ltd (sk. 1.pielikumu), to paplašinot un piemērojot arī to kravu pārstrādei, kas tiek pārvietotas ar autotransportu.

2. Atstājot pa dzelzceļu pārvadājamo kravu apstrādi Valgā eksistējošās muitas zonas/ noliktavu pārziņā izveidojot Valkas pilsētas teritorijā muitas zonu/ noliktavu ar autotransportu pārvadājamo kravu apstrādei.
3. Izveidot Valkas pilsētā muitas zonu/ noliktavu, kravu apstrādei, kas tiek pārvadātas ar autotransportu, kā arī pa dzelzceļu.

Triju variantu salīdzinājums sniegts 3.2. tabulā.

3.2. tabula

Varianta Nr.	Priekšrocības	Trūkumi
1. Vienota muitas zona/ noliktava Valgā dzelzceļa un autokravu apstrādei.	Resursu ietaupījums dzelzceļa kravu apstrādei. Resursi un infrastruktūra, darbaspēks, tradīcijas un pieredze dzelzceļa kravu pārstrādei. Valgas dzelzceļa stacija un pievedceļi.	Papildus resursi rekonstrukcijai un jaunu noliktavu un citu objektu celtniecībai autokravu apstrādei. Brīvas zemes ierobežojumi.
2. Esošās muitas zona/ noliktava Valgā un zona/ noliktava Valkā autokravu apstrādei.	Brīva zemes teritorija un darbaspēks Valkā.	Papildus resursi pievedceļu nodrošināšanā. Atdalītas dzelzceļa un autokravu glabāšanas noliktavas, kravu distribūcija starp auto un dzelzceļa pārvadājumiem neērta attāluma (apm. 5 km) dēļ.
3. Vienota muitas zona/ noliktava Valkā dzelzceļa un autokravu apstrādei.	Brīva zemes teritorija noliktavas būvniecībai Valkā. Relatīvi ērti sasniedzama projektējamā noliktava no šosejas A – 3. Racionāls projektējamo noliktavu izvietojums dzelzceļa un autokravu savstarpējai distribūcijai. Pieredze naftas produktu distribūcijai starp dzelzceļu un autotransportu Valkas naftas bāzē. Iespēja paredzēt papildus noliktavu platības attīstoties kravu pārvadājumiem kā Austrumu – Rietumu, tā arī Rietumu – Austrumu virzienā ilgā laika periodā.	Nepieciešama dzelzceļa atzara būve Latvijas teritorijā un esošā atzara rekonstrukcija. Lieli kapitālieguldījumi noliktavu būvniecībai. Nepieciešama kvalificētu speciālistu sagatavošana darbībai Valkā. Varianta realizācija radīs monopolistisku, maz pamatojamu konkurenci starp Valgā jau esošajām un Valkā projektējamām loģistikas uzņēmumu kapacitātēm.

Kā izriet no analīzes 3.2. tabulā, izvēle starp trim variantiem vīzijas skatījumā veicama gan īsā, gan arī ilgākā laika periodā. Īsā laika periodā, ievērojot jau esošos resursus un pieredzi, kā arī neskaidrības dzelzceļa aun autokravu apjoma gaidāmā pieaugums prognozēs, priekšroka dodama pirmajam un otrajam variantiem. Raugoties no ilgtermiņa viedokļa perspektīvāks ir trešais variants, kura priekšrocības saistās ar pasaules ekonomikas vispārējo globalizācijas tendenci, Ķīnas ekonomikas straujo izaugsmi un transporta sakaru uzlabošanas nepieciešamību Austrumu – Rietumu un Rietumu – Austrumu virzienā (sk. 1.sadaļu).

Detalizētākai izvēlei starp trim variantiem, ievērojot skatījumu no laika viedokļa, kā arī iespēju visus trīs variantus saskaņot pa attīstības etapiem laikā, vadoties no pieprasījuma, nepieciešams atsevišķs pētījums.

4. Īpaši atbalstāmās uzņēmējdarbības jomas, nepieciešamie infrastruktūras objekti loģistikas nozares attīstībai Valkas/Valgas reģionā.

Valkas/Valgas reģionā šodien dominē viens liels uzņēmums, kas sniedz klientiem samērā plašu loģistikas pakalpojumu spektru. Ka izriet no tabulas, šis spektrs nav pilns, līdz ar to ir nepieciešams atbalstīt loģistikas pakalpojumu attīstību Valkas/Valgas reģionā, tai skaitā uzņēmuma ERTS Ltd. Īpaši atbalstāmas nozare ir:

- ❖ Konteineru apstrāde, naftas un naftas produktu uzglabāšana;
- ❖ Dažāda veida tranzītpreču glabāšana;
- ❖ Preču komplektēšanas, iekraušanas /izkraušanas pakalpojumu nodrošināšana;
- ❖ Konsultēšana loģistikas jautājumos;
- ❖ produkcijas sadale vietējām vajadzībām.

No tabulas izriet, ka īpaši atbalstāmās teritorijas loģistikas pakalpojumu attīstībai ir esošais uzņēmums ERTS Ltd un Valkas naftas bāzes (SIA „Tīne” Tālavas iela 35a) teritorija. Šo teritoriju ir lietderīgi attīstīt vairāku iemeslu dēļ:

- ģeogrāfiskais izvietojums;
- infrastruktūra (dzelzceļš)
- jau esošais attīstības līmenis (kas var samazināt kapitālieguldījumus, kas vajadzīgi pilnīgi jaunā objekta būvēšanai).
- Esošā kravas automašīnu plūsma.

Šī informācija ir apkopota tabulās 4.1. un 4.2.

4.1. tabula

Loģistikas pakalpojumu bilance reģionā un nepieciešamie infrastruktūras objekti

Loģistikas uzņēmējdarbības jomas (pakalpojumi)	Pakalpojumu sedzējs vai atbalsta teritorija	Attīstāmie (nepieciešamie) infrastruktūras objekti
1. Kravu pārvadājumu piesaiste dzelzceļa pārvadājumos	ERTS Ltd., Valgā	-
2. Graudu saldēto produktu un metāla, beramkravu un gabalkravu glabāšana dzelzceļa pārvadājumos	ERTS Ltd., Valgā	-
3. Konteineru parks autopārvadājumu vajadzībām	Brīva teritorija Valkā	Pievedceļu un ielu remonts/ rekonstrukcija
4. Glabāšanas un distribūcijas centrs auto pārvadājumu vajadzībām konteineros	Brīva teritorija Valkā	Šosejas A – 3, pievedceļu un ielu rekonstrukcija
5. Naftas produktu sadales centrs	Naftas bāze Valkā	Papildus sliežu ceļš dzelzceļa atzarā Valkā
6. Konteineru termināls (noliktava), kravu sadalei starp dzelzceļa un autopārvadājumiem	Brīva teritorija Valkā	Dzelzceļa atzars, kurš nešķērso Igaunijas teritoriju
7. autotransporta uzņēmums naftas produktu u.c. preču (piem. ģipša) centralizētai izvešanai reģionā un ārpus reģiona	Naftas bāzes teritorija	-
8. Objekti, kas rada šosejas A – 3 pievilcību tranzītpārvadājumu ceļa (salīdzinot ar šoseju A – 2) izvēlei (muitas punktos Valkā, autoserviss, veikali, u.tml.)	Valkas pilsētas uzņēmumi	-

Detalizēts pamatojums tabulai 4.1. sniegts tabulā 4.2., bet brīvo teritoriju vietas – attēlā 4.1. (nosūtīts atsevišķi).

4.2. tabula

Tuvākā laika posmā īpaši atbalstāmās loģistikas uzņēmējdarbības jomas un teritorijas

Iespējami loģistikas pakalpojumi	ERTS Ltd. piedāvātie pakalpojumi. (+) – piedāvā; (-) - nepiedāvā	Īpaši atbalstāmās loģistikas uzņēmējdarbības jomas un teritorijas Valkas/Valgas reģionā.
1. Preču glabāšanas pakalpojumi - konteineru; - paliktņos; - graudi; - pārtikas preces (t.s.saldētas); - Naftas produkti; - nafta; - gabalpreces.	(+)(-)Uzņēmumam un tā meitas uzņēmumam ERTS VALGA VABA TERMINALS ir dažādas noliktavu jaudas, kas ļauj uzglabāt dažādas preces, izņemot naftas produktus un konteinerus.	Konteineru apstrāde, naftas un naftas produktu uzglabāšana.
2. Preču īpašniekam iespēja ietaupīt apgrozāmos līdzekļus.	(+)Piedāvā šādus pakalpojumus: 1)atlikt importa nodevu maksājumus; 2)atlikt importa licenču un citu procedūru kārtošanu līdz preču laišanas brīvā apgrozībā vai arī līdz preču izmantošanas saskaņā ar citu muitas procedūru; 3)glabāt preces, kuras iet nevis no ES, bet no citām valstīm pēc tranzīta procedūras	Nav īpaši atbalstāma nozare.
3. Tranzītpreču glabāšana.	(+)šis pakalpojums nav attīstīts uzņēmumā pietiekoši augstā līmenī.	Dažāda veida tranzītpreču glabāšana Valkas naftas bāzes teritorijā. .
4. Preču kustības nodrošināšana. -Dzelzeļa pārvadājumu organizēšana; - iekraušana/izkraušana; - komplektēšana.	(+)(-)uzņēmums piedāvā dzelzeļa pārvadājumus vairākos virzienos, kā arī vagonu izkraušanas pakalpojumus. Uzņēmuma jaudas nav pietiekoši lielas, perspektīvā ir šo pakalpojumu attīstība.	Preču komplektēšanas, iekraušanas /izkraušanas pakalpojumu nodrošināšana. (Gan ERTS Ltd., gan Valkas naftas bāzē).
5. Konsultācijas preču glabāšanā, preču sadales un transportēšanas jomās.	(-)	Valkas naftas bāzes teritorijā organizēt konsultāciju dienestu.
Preču sadale vietējām vajadzībām.	(-)	Valkas naftas bāzes teritorijā organizēt struktūrvienību, kura nodarbosies ar produkcijas sadali vietējām vajadzībām.

Nepieciešamie infrastruktūras objekti loģistikas nozares attīstībai un uzņēmējdarbībai jomas.

1. Valkas naftas bāzes teritorijā organizēt centralizētu naftas produktu izvadāšanu klientiem Latvijas teritorijā.

Naftas bāzes piegāžu servisu klientiem var būtiski palielināt, iegādājoties pašu transportu jeb savas automašīnas, ar kuru palīdzību var organizēt degvielas piegādi dažādiem klientiem. Tas palielinās uzņēmuma ekspluatācijas izmaksas, bet augstāku līmeni sasniegs arī klientu servisa līmenis un uzņēmuma peļņa. Vidēji vienas pašu transporta vienības ekspluatācijas izmaksas izskatās šādi.

Jaunās automašīnas, kura paredzēta degvielas pārvadāšanai, iegādes izmaksas: 100000 EUR.

4.3. tabula.

Vienas pašu transporta vienības ekspluatācijas izmaksas gadā

Rādītājs	Rādītāja nozīme gadā
Amortizācijas izmaksas (5g)	20 000EUR
Nobraukums gadā (ņemot vērā, ka vidējais noskrējums dienā ir 250 km, automašīnā strādās apmēram 300 dienas gadā.)	75000 km
Degvielas izmaksas gadā (pieņemot, ka dīzeļdegvielas cena ir 0,58 Ls/l), 1 EUR=0,7 Ls	62 000 EUR
Šofera darba alga (800EUR/menesī)	9600 EUR
Riepu remonts, maiņa	1200 EUR
Citi remontu, TA u.c.	1000 EUR
Licences, ceļa nodoklis u.c.	800 EUR.
Kopējās izmaksas gadā:	94 600 EUR

Prognozējot, ka servisa līmeņa uzlabošana ar piegādes procesa pilnveidošanas palīdzību var rādīt pieprasījuma palielināšanu vismaz par 30 t/dienā (vienā maršrutā var apvienot daudz nelielu klientu, kuri atrodas apmēram 100 km rādiusā no bāzes), var aprēķināt, ka palielināsies uzņēmuma apgrozījums:

Uzlabojot klientu piegādes servisa līmeni ar pašu transporta palīdzību, var palielināt naftas bāzes apgrozījumu apmēram par 25%.

4.4. tabula.

Naftas bāzes apgrozījuma pieaugums, uzlabojot klientu servisa līmeni ar pašu transporta iegādes palīdzību

Rādītājs	Rādītāja nozīme gadā
Pieprasījuma pieaugums dienā	30 000 l
Pieprasījuma pieaugums gadā	9 000 000 l
Esošais apgrozījums	36 000 000 l
Apgrozījuma pieaugums (%)	25%

2. Organizēt naftas produktu piegādi Valgas pilsētai un rajonam no Valkas naftas bāzes.

Ņemot vērā, ka naftas produkti veido tranzīta plūsmas virziena Austrumi - Rietumi būtisku daļu, ir lietderīgi paplašināt šīs plūsmas apstrādei nepieciešamas jaudas. Šodien Valkas naftas produktu glabāšanas un tirdzniecības bāze saņem benzīnu un dīzeļdegvielu tikai no Lietuvas. Perspektīvā var nodibināt attiecības arī ar Krievijas uzņēmumiem un piedāvāt viņiem apstrādāt naftas produktu plūsmu, kura iet no Krievijas.

Valkas naftas bāze ir vienīgā Valkas rajona; tuvākā bāze atrodas Tartū, (apmēram 92 km attālumā no Valkas naftas bāzes).

Šodien Valgas patērētāji izmanto Tartu naftas bāzes pakalpojumus, neskatoties uz papildus laiku un enerģijas patēriņu degvielas piegādes procesa organizēšanai uz Valgu. Degvielas piegādes procesu no Tartu raksturo 4.4. tabula.

Ņemot vērā iekraušanas un izkraušanas laiku, var secināt, ka darba diena laikā automašīna no Tartu līdz Valgai var atvest degvielu 1 reizi.

Līdz ar to, ir lietderīgi organizēt sadarbību starp Valku un Valgu, lai apgādātu Valgu ar naftas produktiem no Valkas. Tas varētu būtiski samazināt apgādes laiku un minimizēt transportēšanas izmaksas.

Degvielas piegādes procesa no Tartu uz Valgu raksturojums.

Rādītājs	Rādītāja nozīme
Automašīnas kapacitāte	30 t. Degvielas
Attālums starp Tartu un Valkas naftas bāzēm	90 km
Automašīnas vidējais braukšanas laiks	1,2 st.vienā virzienā; 2,5 divos virzienos (bez iekraušanas un izkraušanas)
Automašīnas degvielas patēriņš (MAN TGA)	Vidēji 50 l/ 100 km (piekrautai automašīnai), 40 l/100 km (tukšai automašīnai).
Patērēta degviela (turp-atpakaļ)	81 litrs
Patērēta degviela (turp-atpakaļ) naudas izteiksmē 1 automašīnai (dīzeļdegvielas cena 0,59 Ls/l)	47,8 Ls.

3. Cita veida uzņēmējdarbība Valkas naftas bāzes teritorijā.

Ja Valkas naftas bāze apkalpos degvielas patērētājus Valgā un citās pilsētās, palielināsies bāzes kravas automašīnu plūsma. Šajā situācijā ir lietderīgi piedāvāt papildus servisu kravas automašīnu apkalpošanai.

Bāzes teritorijā var izvietot kravas automašīnu rezerves daļu noliktavu un veikalu, tā kā bāzes teritorijā ir pietiekoši daudz vietas lai to realizētu.

Lietderīgi ir atvērt arī riepu montāžas servisu naftas bāzes teritorijā. Šajā gadījumā varētu piedāvāt riepu remonta pakalpojumus visiem automašīnu tiem.

Rezultātā šajā teritorijā klientiem būs iespējams piedāvāt dažādus pakalpojumus, kas ir ļoti ērti no patērgātāja viedokļa.

Ja to realizēt, tad esošas bāzes teritorijā tiks izvietots:

- naftas bāze;
- DUS;
- Kravas automašīnu rezerves daļu veikals;
- Kravas automašīnu rezerves daļu noliktava;
- Riepu noliktava visiem kravas automašīnu tiem;
- Riepu serviss visiem kravas automašīnu tiem;
- Riepu veikals visiem automašīnu tiem.
- Muitas zona
- Loģistikas risinājumu konsultācijas dienests.
- Dažādu preču glabāšanas noliktava;
- Tranzītpreču glabāšanas noliktava.
- Kafējnīca.

Tādējādi, naftas bāzi var pārvērst plašā pakalpojumu spektra kompleksā, kurš piedāvās klientiem ne tikai degvielu, bet arī glabāšanas, transportēšanas, remonta u.c. pakalpojumus.

4. Valkas muitas punkta atjaunošana.

Valkas muitas punkta atjaunošana ir ļoti aktuālā problēmā Valkas/Valgas reģiona attīstībai. Vairāki uzņēmēji uzskata, ka būtu lietderīgi atjaunot muitas punktu un noliktavu Valkas pilsētā. GMP, savukārt uzskata, ka tas nav lietderīgi, jo tranzīta apjomi nav pietiekoši lieli. Tranzītkravas apjomu caur Valku var palielināt, ja pilsēta būs pievilcīga no tranzīta organizēšanas un šoferu viedokļa.

Ir lietderīgi atjaunot Valkas muitas punktu, sakarā ar TIR karnešu pārvadājumu attīstības perspektīvu (skat.p.1.2.). Šodien TIR pārvadājumu apjoms caur Valku ir salīdzināms ar blakusšoseju transportēšanas apjomu virzienā Rietumi – Austrumi un austrumi - Rietumi.

Šodien Valkas rajonā var paplašināt caurbraucošo automobiļu šoferu un pasažieru vispārējo apkalpošanas objektu skaitu. Tā pamatojums ir aplūkots iepriekšējā nodaļā. Piemēram, Valkas rajonā ir viszemākā autoservisu attiecība pret iedzīvotāju skaitu (salīdzinājumā ar Limbažu, Rēzeknes, Ludzas un Krāslavas rajoniem). Zemākais rādītājs ir arī viesnīcu skaits attiecība pret caur braucošo automašīnu skaitu. Līdz ar to, ir lietderīgi palielināt autoservisu un viesnīcu skaitu rajonā.

Ja attīstīt tranzīta, transporta un loģistikas pakalpojumu sistēmu pilsētā, kā arī palielināt vispārējo apkalpošanas objektu darba kvalitāti, tas var rādīt pilsētas un rajona attīstības veicināšanu, kas skar gan polietilēna putu materiālu ražošana, metālapstrādes nozari, guļbaļķu būvju izgatavošana u.c.

5. Organizēt konsultāciju punktu preču transportēšanas, maršrutu veidošanas, muitas noteikumu ievērošanas, Krievijas muitas prasību izskaidrošanas un citās jomās Valkas muitas punkta teritorijā.

Ja tieši muitas punktā pastāvēs tāds konsultāciju dienests, tas var atvieglot tranzīta plūsmas organizēšanu caur Valku vairākiem uzņēmējiem. Konsultācijas dienesta speciālisti sniegs klientiem kvalificētus padomus, kā var atrisināt dažādas transporta, loģistikas un tranzīta plūsmas organizēšanas problēmas.

6. Organizēt konteineru un paliktņu remonta bāzi Valkas dzelzceļa atzara turpinājumā.

Šodien Valkas reģionā nav specializētu uzņēmumu, kas piedāvātu klientiem tādus pakalpojumus, kaut gan konteineru remontiem, palešu ražošanai un remontam ir ļoti liela nozīme tranzīta plūsmu organizēšanā. Šodien vairāki uzņēmumi nodarbojas ar palešu remontiem ar pašu spēkiem; tādējādi, ar paliktņu (ražošanas) un konteineru remonta bāzes izveidošanas

palīdzību var atvieglot uzņēmējdarbības procesu arī Valkas/Valgas reģiona uzņēmumiem.

5. Iespējas un to pamatojums Valkas/ Valgas reģionā dislocētās loģistikas pakalpojumu struktūras piesaistei Baltijas jūras Austrumu reģiona ostām jūras transporta kravu konsolidēšanas pakalpojumu sniegšanai.

Izvēloties labvēlīgāko ostu sauszemes loģistikas centram būtiski ir atrast ostu, kura atbilst loģistikas centrā apkalpojamo kravu veidiem, ostu salīdzinošajām kravu plūsmu vienmērīgumam, minimālajam attālumam un transportēšanas izmaksām. Baltijas jūras Austrumu reģiona lielās ostas, kas saistāmas ar Valkas/ Valgas reģionu ir Liepāja, Ventspils, Rīga un Tallina. Minētās ostas praktiski universālas apstrādājamo kravu nozīmē un saistītās ar Valkas/ Valgas reģionu kā ar dzelzceļa, tā arī autosatiksmi. Tas nozīmē, ka izdevīgākās ostas izvēle nosakāma pēc minimālajām kopējām transportēšanas izmaksām, ievērojot kravas kustību pa jūru un pa sauszemi ar dzelzceļa un autopārvadājumu. Ievērojot relatīvi nelielos pārvadāšanas attālumus transportēšanas laika atšķirību dažādos maršrutos var neņemt vērā, toties vērtējot izmaksas nepieciešams ievērot tarifu atšķirības transporta veidos.

Pārvadājumu tarifi 1 konteineram uz 1 km:

- jūras transportam: 0,14 Ls/km;
- dzelzceļa transportam: 0,26 Ls/km;
- autotransportam: 0,29 Ls/km

Tabulā 5.1. sniegta salīdzinošā attālumu un izmaksu analīze, vērtējot Valkas/ Valgas reģiona piesaistes pamatotību Baltijas jūras ostām.

5.1. tabula

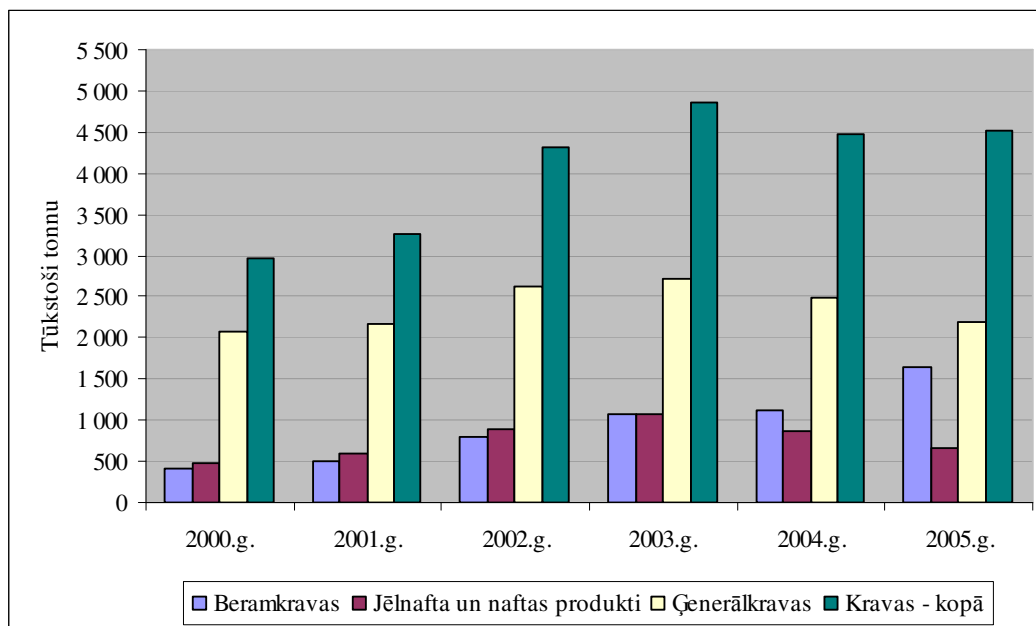
Viena konteineru TEU transportēšanas attālumi un izmaksas no Baltijas jūras Austrumu reģiona ostām līdz Valkas/ Valgas reģionam (sākot no Liepājas pieaugošā kārtībā).

Ostas nosaukums	Attālumi starp ostām kumulatīvi, km	Jūras ceļa izmaksas, kumulatīvi	Vidēji sauszemes attālumi no ostas līdz Valkas/Valgas rajonam, km	Izmaksas, Ls/ TEU			
				dzelzceļa	kopā	autotransporta	kopā
Liepāja	0	0	401	103	103	115	115
Ventspils	+100	14	385	99	113	111	125
Rīga	+250	36	160	41	77	46	82
Tallina	+420	60	260	67	126	75	134

Pēc tabulas datiem var secināt, ka no izmaksu viedokļa visizdevīgāk būtu sadarboties ar Rīgas ostu, jo summāras piegādes izmaksas ir minimālās salīdzinājumā ar pārējām ostām.

Taču tabulas 5.1. aprēķini nenozīmē, ka izmantojot dzelzceļa pārvadājumus, Valkas/ Valgas reģions nebūtu saistīts arī ar pārējām ostām.

Tā, piemēram, Liepājas ostas attīstība (5.1. attēls) nozīmē, ka pārstrādājamo kravu struktūra ir pietiekami pielāgojama uzņēmuma ERTS sniegtajiem pakalpojumiem.



5.1. att. Raksturīgāko kravu salīdzinājums Liepājas ostā 2000. – 2005. gadā, tūkst. t

Visu Baltijas jūras ostu vidū tieši Liepājai, Rīgai un Ventspilij ir vislielākās apvienotās klimatiskās un ekonomiski ģeogrāfiskās priekšrocības – tās ir visu gadu neaizsalstošas (ar nenoīmīgu uzņēmuma periodu Rīgas ostai) un atrodas vistuvāk kontinentālajai Krievijai ar tās milzīgo eksporta izejvielu kravu plūsmām. Līdz ar to, par noteicošo faktoru Latvijas ostu darbības attīstībai izvirzās nevis tehniskie pasākumi, bet sekmīgas valsts ārpolitikas aktivitātes kravu plūsmu piesaistē, jo ostas ir transporta infrastruktūras objekti, kas visvairāk pakļauti politiskā klimata izmaiņām.

No Valkas/Valgas reģionā izvietotas loģistikas pakalpojumu struktūras attīstības viedokļa, acīmredzamas priekšrocības ir sadarbībai ar Rīgas brīvdostas saimnieciskajām vienībām to orientācijas dēļ uz ne tikai eksportējamajām, bet arī importējamajām kravām, turklāt attīstītās intermodālo kravu apkalpošanas shēmas dēļ. Turklāt, attāluma faktors (Rīga – Valka – 156 km) nodrošina šīs sasaistes rentabilitāti autopārvadājumu jomā, kā arī sekmē optimāla reģionālā distribūcijas un kravu konsolidācijas centra izveides iespējas minētajā reģionā.

Savukārt, izmantojot dzelzceļa transportu, Valkas/Valgas reģiona loģistikas vienībām lielāko piegāžu regularitāti ar mazākajām izmaksām iespējams nodrošināt sadarbībā ar Liepājas ostas saimnieciskajām vienībām. Attālums Liepāja – Valka/Valga (401 km) to padara arī rentablu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem. Turklāt Liepājas osta izeļas ar savu konstruktīvo attieksmi sadarbības iespēju izvērtēšanā.

Tā kā loģistikas jomā Valkas/Valgas reģionam lielākās perspektīvas saistās tieši ar Rietumu – Austrumu virziena intermodālo kravu apkalpošanu, tad no visām Latvijas ostām mazākās sadarbības perspektīvas ir ar Ventspils ostu.

6. Priekšlikumi konkrētu projektu izstrādei loģistikas centra un tam nepieciešamās infrastruktūras izveidei Valkas/ Valgas reģionā.

6.1. Tuvākās nākotnes pasākumi loģistikas nozares attīstībai reģionā.

Priekšlikumi un to pamatojums analizēti sadaļās 2, 3 un 4, taču to realizācijas iespējas atšķirīgas gan pēc apjoma, gan pēc skatījuma īsā un ilgā periodā, gan pēc pieprasījuma prognozēm un realizācijai nepieciešamo resursu apjomā. Tāpēc sekojošie priekšlikumi par konkrētu projektu izstrādi veikti vadoties no reģiona attīstības iespēju novērtējuma īsā laika posmā – attīstības pirmā etapā – ievērojot brīvās teritorijas un Valkas Domei iespējami pieejamos resursus un iespējas. Šie priekšlikumi apkopoti 6.1. tabulā.

6.1. tabula

Priekšlikumi Valkas/ Valgas reģiona ar loģistiku saistīto pasākumu realizēšanai tuvākajā nākotnē.

Tuvākās nākotnes pasākumi	Sagaidāmie rezultāti
1. Brīvās zemes platības iegūšanas noteikumu Valkā popularizācija. Piedāvājuma reklāma.	Potenciālo investoru piesaiste un to līdzdalība infrastruktūras pilnveidošanas pasākumos ar jauktu publisko/ privāto kapitālu.
2. Valkas naftas bāzes dzelzceļa pievada rekonstruēšanas projekts un tā realizācija.	Palielināt naftas bāzes kapacitāti un teritorijas papildus izmantošanu citu objektu izvietošanai.
3. Valkas naftas bāzes teritorijas apsaimniekošanas projekts, ar mērķi racionalizēt tās izmantošanu citu (piem., centralizētas izvadāšanas transporta uzņēmuma, konteineru noliktavas) uzņēmējdarbības objektu izvietošanai.	Centralizētās izvadāšanas transporta uzņēmums realizē Valgas reģiona apgādi ar naftas produktiem, veic to paplašinātu izvadāšanu Latvijas teritorijā, ģipša produkcijas izvadāšanu.
4. Valkas MKP atjaunošana, izveidojot tajā informācijas un konsultāciju punktu loģistikas un transporta jautājumos.	Konsultāciju punkts sniedz informāciju Rīgas ostai un Koidulas MKP par šosejas A – 3 un Valkas/ Valgas reģiona priekšrocībām autotransporta tranzītā.
5. Aģitācija un lobēšana par dzelzceļa maršrutu Rīga – Tallina apstiprināšanu caur Valgas staciju.	Dzelzceļa pārvadājumu attīstība Valkas/ Valgas reģionā, loģistikas pakalpojumu pieprasījuma palielināšanās.
6. Projekta virzība dzelzceļa atzara Latvijas teritorijā un tā realizācija. Finansēšanas resursu izpēte.	Priekšnoteikums reģiona Valkas daļas teritorijas attīstībai tuvākā un tālākā nākotnē.

Kā jau sadaļās 2, 3 un 4 minēts apsvērumi un priekšlikumi par reģiona attīstību tika saistīti ar vispārējo loģistikas pakalpojumu pieprasījuma atkarību no objektīvajiem, no reģiona neatkarīgajiem faktoriem un sniegti to attīstības variantos. Tāpēc priekšlikumi par nākotnes attīstību (2. etaps) var būt konkretizējami tikai pēc tabulā 6.1. (1. etaps) pasākumu realizācijas.

6.2. Priekšlikumi Valkas/ Valgas reģiona infrastruktūras attīstībai loģistikas jomā

Balstoties uz šajā pētījumā veikto situācijas analīzi par iespējam loģistikas kā uzņēmējdarbības nozares attīstībai Valkas/Valgas reģionā, autori nonākuši zemāk izklāstītajiem secinājumiem un atbilstoši pamatotiem priekšlikumiem.

1. Galvenais priekšnoteikums loģistikas kā uzņēmējdarbības nozares attīstībai Valkā ir muitas noliktavas un – atbilstoši – muitas kontroles punkta (MKP) izveide pilsētas teritorijā.

Vidzemes reģionā pašlaik darbojas tikai trīs MKP ar šādām funkcijām:

- a) Salacgrīvas ostas MKP – nosūtītāja muitas iestāde (DEP), saņēmēja muitas iestāde (DES) un tranzīta muitas iestāde (TRA). Apkalpotas tiek jūras transporta un autotransporta kravas;
- b) Valmieras MKP - nosūtītāja muitas iestāde (DEP) un saņēmēja muitas iestāde (DES). Apkalpotas tiek dzelzceļa transporta un autotransporta kravas;
- c) Gulbenes MKP - nosūtītāja muitas iestāde (DEP) un saņēmēja muitas iestāde (DES). Apkalpotas tiek dzelzceļa transporta un autotransporta kravas.

Līdz ar to varam secināt, ka Vidzemes teritorijā nav *nevienu* MKP - tranzīta muitas iestādes (TRA), kur apkalpotu dzelzceļa transporta kravas. Tas lielā mērā izskaidro automaģistrāles A2 zemo noslogojumu, salīdzinot ar A13 un A12. Būtisks papildus arguments MKP izvietojumam Valkā ir jau esoša infrastruktūra.

Ievērojot Valkas atrašanās vietu uz automaģistrāles A3 un dzelzceļa maršrutu Rīga – Valka/Valga – Tartu – Tallina un Rīga – Valka/Valga – Pleskava krustpunktā un atbilstoši gan valsts transporta politikas interesēm (LR Satiksmes ministrijas darbības stratēģija laika periodam līdz 2013.gadam, kur kā viens no galvenajiem pasākumiem ir minēta *loģistikas veicināšana*), gan arī, lai novērstu pārslodzi MKP uz maģistrālēm A2 un A13, līdztekus minētajam radot priekšnoteikumus Valkas/Valgas reģiona attīstībai ar kravu pārvadājumiem saistītajās uzņēmējdarbības nozarēs.

Priekšlikums:

Valkas/Valgas teritorijā izvietot MKP – nosūtītāju muitas iestādi (DEP), saņēmēju muitas iestādi (DES) un tranzīta muitas iestādi (TRA), kas apkalpotu dzelzceļa transporta un autotransporta kravas.

2. Loģistikas jomā perspektīvākais apstrādājamo tranzīta kravu veids Valkas pilsētā ir konteineru kravas, bet reģionālajai distribūcijai – arī naftas produkti.

Būtiskākās kravu plūsmas, kas šķērso Latvijas teritoriju pa *dzelzceļu* ir *Austrumu – Rietumu* virzienā ar galamērķi Latvijas lielākajās ostās. Tās pārsvarā ir šķidrās un sausās beramkravas, kā arī gabalkravas. Šajā virzienā pārvadājamās kravas tiek nogādātas galamērķī bez papildus apstrādes maršruta posmos.

Vienīgais izņēmums – atgrieztie tukšie jūras kravu konteineri. Tie atpakaļceļā uz nosūtītāja ostu maršruta starpposmos tiek konsolidēti, lai nokomplektētu pilnu vilciena sastāvu (100 – 120 TEU - 20 pēdu jūras kravu standarta konteineru vai 50 – 60 FEU – 40 pēdu jūras standarta konteineru). Pēc UNCTAD (UN Conference on Trade and Development – ANO Konference tirdzniecībai un attīstībai) datiem ap 22-24% no visiem transportējamiem kravu apjomiem ir tukšie konteineri, kas tiek nogādāti atpakaļ nosūtītājai ostai.

Ievērojot Valkas atrašanās vietu minēto dzelzceļa maršrutu krustpunktā, tā varētu sekmīgi veikt tukšo konteineru dzelzceļa kravu konsolidācijas pakalpojumus *Austrumu – Rietumu* virzienā.

Kravu plūsmas pa *dzelzceļu Rietumu - Austrumu* virzienā lielākoties tiek komplektētas nosūtītājās ostās un maršruta starpposmos netiek apstrādātas, kā tas ir ar konteineru kravām uz Vidusāziju vai tranzītu uz Baltkrieviju.

Ar *autotransportu* pārvadājamo tranzīta kravu plūsmas *Austrumu – Rietumu* virzienā Latvijas teritorijā ir niecīgas un nav makroekonomiski nozīmīgas. Izņēmums – Krievijas kravu autotransporta pārvadājumu tranzīts uz Lietuvu. Šīs kravas netiek papildus apstrādātas to maršrutā. Arī vietējo nosūtītāju šī veida kravas tiek nogādātas galamērķī bez starppapstrādes.

Būtiskākais *autotransporta* kravu plūsmu virziens ir *Rietumi – Austrumi* – no Latvijas ostām pa maģistrālēm A13, A12, A2 un A3. Ievērojot autotransporta pārvadājumu augstās izmaksas, pārsvarā tiek pārvadātas kravas ar augstu pievienoto vērtību – Tās ir specifiskas gabalkravas – iekārtas utt., kā arī konteineru kravas no Latvijas ostām. Tieši šo kravu plūsmas paver plašākās perspektīvas loģistikas jomas attīstībai Valkas reģionam.

Funkcionējoša MKP esamības gadījumā Valkā pēc Šengenas līguma attiecināšanas arī uz jaunajām ES dalībvalstīm autopārvadājumu apjoms pa automaģistrāli A3 no Latvijas ostām Pleskavas un Novgorodas virzienā palielinātos par to apjomu, kas patlaban šajos maršrutos šķērso Latvijas robežu pa automaģistrālēm A13 un A12.

Ar mērķi samazināt pārvadājumu izmaksas ir iespējama daļas konteineru kravu nogāde no Latvijas ostām ar dzelzceļa transportu (līdz sešām reizēm lētāks par autotransportu) to konsolidācijai, uzglabāšanai un pārkraušanai autotransportā Valkā atbilstoši *multimodālā transporta* shēmām.

Valkas pilsētā *naftas produktu* reģionālajā distribūcijā un glabāšanā sekmīgi darbojas SIA Tīne naftas produktu bāze, kas veic reģionālās distribūcijas operācijas. Ievērojot to, ka Valgas reģionā naftas produktu piegādi veic no atbilstošas bāzes 90 km attālumā, perspektīvākais naftas produktu loģistikas attīstības virziens Valkas naftas produktu bāzei ir Igaunijas pierobežas reģiona apgāde ar degvielu. To traucē apstākļi, ka SIA Tīne piederošā naftas bāze vai autonoma tās daļa nav muitas zonā, līdz ar to nav iespējams veikt šīs operācijas atbilstoši likuma LR nodokļu likumdošanai.

Priekšlikums.

Par stratēģiskās attīstības virzienu loģistikas kā uzņēmējdarbības jomas attīstībai Valkā izraudzīt tranzīta jomā intermodālo (konteineru) kravu apkalpošanu un reģionālās distribūcijas jomā naftas produktu kravu apkalpošanu.

3. Optimālais izvietojums muitas noliktavas (zonas) izveidei Valkas pilsētā ir teritorija pie dzelzceļa atzara, kur jau funkcionē SIA Tīne naftas produktu bāze un kur paredzēta SIA Baltic Gypsum Technologies (SIA BGT) būvmateriālu rūpnīcas celtniecība.

Apsēkojot uz vietas minētās teritorijas un pamatojoties uz pilsētas teritorijas zonējumu, iespējams konstatēt, ka pieejamās zemas platības muitas noliktavas (zonas) un saistīto objektu izveidei ir aptuveni 3,5 ha. Nepieciešamo platību konteineru termināļa izbūvei iespējams aprēķināt, pamatojoties uz normatīvu: 1ha termināļa noslogotās platības un 1ha manevru ceļu – kopā 2ha - atbilst 5000 TEU apgrozībai 1 mēnesī - Höglands Terminalen AB (HT AB) dati, kā arī prognozējamajām kravu plūsmām saskaņā ar operatoru pieteikumiem. Tādejādi optimāla ir konteineru termināļa izveide pakāpeniski – vairākos posmos, pašvaldībai rezervējot un paredzot perspektīvajā zonējumā maksimālo pieejamo platību pie dzelzceļa atzara jau sākotnēji, taču apgūstot pakāpeniski.

Papildus argumenti par labu šādai pieejai ir

- a) Plānotā SIA BGT būvmateriālu rūpnīcas atrašanās tuvumā un tās projektētā ražošanas specifika, kas paredz izejvielu ieviešanu no Krievijas – tādejādi būtu iespējams iekļaut SIA BGT piegādes struktūras muitas zonā, kas paātrinātu izejvielu piegādi ražošanas procesā;
- b) Iespēja iekļaut muitas zonas teritorijā autonomu SIA Tīne infrastruktūras daļu, kas radītu iespējas uzglabāt un realizēt degvielas produktus Igaunijas pierobežas reģiona patērētāju vajadzībām.

Priekšlikums.

Plānojot konteineru termināļa un muitas noliktavas (zonas) teritoriālo izvietojumu Valkas pilsētā, par optimālāko atzīt dislokāciju pie dzelzceļa atzara, izskatot iespēju muitas zonas teritorijā iekļaut minētās SIA BGT un SIA Tīne struktūrvienības. Konteineru termināļa izveidi paredzēt sekojošos posmos:

a) Teritorija A: 1,2ha - platība nožogota, atklāta. Kapacitāte: 3000 TEU (30 vilciena sastāvu mēnesī);

b) Teritorija A: 1,2 ha - platība nožogota, atklāta, muitas režīms.

Tālākā atklātas, nožogotas platības (Teritorija B) paplašināšana un segtas, nožogotas platības (Teritorija C) veicama atbilstoši prognozējamām izmaiņām esošo kravu nomenklatūrā un apjomā.

4. Nepieciešams priekšnoteikums muitas noliktavas (zonas) izveidei Valkā ir esošā dzelzceļa atzara savienošana ar AS Latvijas dzelzceļš (AS L Dz) ceļiem bez iebraukšanas Igaunijas teritorijā.

Esošajā situācijā iekļūšana Valkas pilsētas teritorijā dislocētajā dzelzceļa atzarā, kas ir pašvaldības īpašums, iespējama tikai no Igaunijas teritorijā izvietotās Valgas dzelzceļa stacijas sliežu ceļiem, kas sarežģī ar kravu pārvietošanu saistītās formalitātes, līdz ar to – apstrādes ilgumu un izmaksas. Jebkurai pa dzelzceļu pārvadājamai kravai, kura tiek transportēta no Latvijas puses, lai nokļūtu iespējamā loģistikas parka teritorijā, nākas divreiz šķērsot valsts robežu – izbraucot un atkal iebraucot Latvijas teritorijā. Pat analizējot situāciju no Šengenas līguma efektivitātes rakursa, šādas procedūras padara neiespējamu loģistikas parka – muitas zonas izveidi citādi tik izdevīgajā teritorijā. Saglabājot esošo atzaru ir iespējams sasaistīt aplūkojamajā teritorijā iespējami izvietotos loģistikas nozares objektus ar Valgas teritorijā izvietoto loģistikas uzņēmuma AS ESTREFTRANSERVIS (AS ERTS) kravu bāzi, kas apkalpo saldētas, beramas, kā arī gabalkravas un kas darbojas muitas zonas režīmā. Tas paver kravu konsolidācijai plašākas iespējas, taču neatsver tiešu iekļuvi potenciālā loģistikas parka – muitas zonas teritorijā.

Priekšlikums.

Izbūvēt savienojumu dzelzceļa atzaram Valkas pilsētas teritorijā, kas ļautu tam piekļūti, nešķērsojot Igaunijas teritoriju. Par potenciāli perspektīvāko izbūves vietu uzskatāma kreisā pagrieziena/pārmiju izbūve Lugažu – Valgas ceļa posmā pirms Vienības gatves, šķērsojot Rīgas ielu. Šādi iegūtais savienojums ir gandrīz identisks pēc sliežu ceļa liekuma rādiusa esošajam atzaram no Valgas stacijas.

5. Optimāla organizatoriskā struktūra loģistikas jomas uzņēmējdarbības struktūrai Valkas/Valgas teritorijā ir Latvijas un Igaunijas valsts/pašvaldību un privātās partnerības shēma.

Valgā jau vairākus gadus sekmīgi darbojas loģistikas jomas uzņēmums AS ERTS, kas specializējas saldēto kravu, graudu un metāla kravu ekspedīcijas un noliktavu pakalpojumos, nodrošinot šīs operācijas muitas zonas režīmā. AS ERTS iz uzkrājis pieredzi, izveidojis kravu maršrutu shēmas un tirgvedības sistēmu, uzkrājis finanšu resursus. Tanī pat laikā perspektīvā teritorija apbūvei ir Valkas teritorijā. Kā secināts iepriekš, potenciāli sekmīgākā attīstība Latvijas pusē ir iespējama pakalpojumiem, kas saistīti ar tādu kravu apkalpošanu kā konteineri un naftas produkti. Latvijā, kā citās Baltijas valstīs - atšķirībā no Igaunijas – netiek ierobežota augstas kravnesības (24t) automašīnu pārvietošanās pa automaģistrālēm. Šī kravnesība caurmērā atbilst vienam intermodālā kravu transporta FEU, ko parasti pārvieto treilera formā. Tādejādi konteineru termināļa izveide Valkā/Valgā ir iespējama tikai Latvijas pusē. Arī naftas produktu kravu apkalpošanas iespējas ir tikai Latvijas pusē – kā minēts iepriekš, tuvākais šāds objekts Igaunijas pusē ir apmēram 90 km no Valgas.

Perspektīvajā loģistikas struktūras un dzelzceļa atzara savienojuma izveides zonā sliežu ceļš un daļa teritorijas ir Valkas pilsētas īpašums, taču tās rīcībā nav pietiekamu finanšu resursu.

Var secināt, ka ikvienai no pusēm ir savas priekšrocības un trūkumi. Līdz ar to, veiksmīgākais izveides modelis ir Valkas pašvaldības un AS ERTS kopīgi dibināta juridiska persona loģistikas parka - muitas noliktavas izveidei.

Priekšlikumi.

Loģistikas jomas struktūras izveidē Valkā/Valgā ieteicams ievērot sekojošo:

- a) Par Valkas pašvaldības ieguldījumu ieskaitīt sliežu ceļu un zemes ieguldījumu (ar atpakaļ atpirkšanu no dividendēm – līdzīgi reverse repo);*
- b) AS ERTS optimālais ieguldījums būtu pirmā posma darbu (Teritorija A) līdzfinansējums ne mazāk kā 60% apmērā, kā arī savas tirgvedības sistēmas un maršrutu shēmas pielietošana;*
- c) Pamatojoties uz atbilstību kritērijiem par ne mazāk kā divu ES valstu partneru līdzdalību, būtu iespējams pretendēt uz ES fondu un programmu līdzfinansējumu līdz pat 40% apmērā pirmā posma darbu (Teritorija A) finansēšanai, kā arī turpmāko posmu darbos;*
- d) Otrā (Teritorija B) un trešā (Teritorija C) posma darbu finansējumam reālākā iespēja ir peļņas reinvestīcijas, kā arī – pietiekamas rentabilitātes gadījumā – banku kredīti. Iespējama arī pakāpeniska daļu atsavināšana trešajām personām par atlīdzību.*

6. Muitas noliktavas (zonas) sekmīgai darbībai Valkas teritorijā nepieciešams priekšnoteikums ir tur konsolidējamās, uzglabājamās un pārkraujamās kravas tiktu apkalpotas pēc „zaļā koridora” principa.

Darbs pēc „zaļā koridora” principa paredz, ka šajā struktūrā funkcionējošais muitas brokers (MB) vai autorizētais ekonomikas operators (AEO) iegūtu nepieciešamās rekomendācijas no atbildīgajām Latvijas iestādēm un būtu tiesīgs noslēgt tiešu sadarbības līgumu ar Krievijas Federālā muitas dienesta (vai arī citas NVS valsts muitas iestādes) pilnvarotu MB. Tādejādi elektroniskās kravu deklarācijas eksportam Latvijas puses pilnvarotais MB vai AEO sinhroni nosūta gan Krievijas Federālajam muitas dienestam (Kazahstānas u.c. NVS valsts muitas iestādei), gan atbilstošās iestādes pilnvarotajam MB. Importa gadījumā kārtība ir pretēja.

Šāds risinājums sekmē paātrinātu kravu robežkontroli un kravu kustības paātrināšanu terminālī. Valstiski svarīgs ir aspekts, ka divu vienādu kravu deklarāciju sinhrona nosūtīšana gan muitas iestādei, gan tās pilnvarotam MB praktiski izslēdz kontrabandas iespējas.

Priekšlikums.

Paralēli muitas noliktavas (zonas) un konteineru termināļa izveidei veikt potenciāli piesaistāmo MB vai AEO rūpīgu atlasīšanu un kompetences pārbaudi. Izvēlētajiem kandidātiem sniegt nepieciešamo institucionālo atbalstu rekomendāciju ieguvei Latvijas Muitas iestādes, lai kvalificētos NVS valstu muitas institūcijās.

7. Viens no galvenajiem priekšnoteikumiem intermodālo kravu apkalpošanai loģistikas struktūrā līdztekus dzelzceļa transportam nepieciešamajām kapacitātēm, ir autotransporta uzņēmums ar jaudām, kas paredzētas konteineru un treileru pārvadāšanai.

Tā kā intermodālais transports paredz kravu transportēšanu ārējā modulī (konteinerī vai treilerā) ar vienu pavaddokumentu visā maršrutā, tad līdztekus to piegādei lielākos attālumos pa dzelzceļu vai jūru, pēdējā piegādes posmā ir nepieciešama specializēta autotransporta (treileru vilcēju un konteineru vedēju) līdzdalība. Loģistikas centrs, kura struktūrā ietilpst šāda autotransporta vienības ir nesalīdzināmi konkurētspējīgāks par tādu, kam piemīt vienīgi glabāšanas un konsolidācijas kapacitātes.

Priekšlikums.

Muitas noliktavas (zona) un konteineru termināļa izveides laikā izvērtēt alternatīvas:

- a) piesaistīt objektam esoša specializētā konteineru autotransporta uzņēmuma jaudas (veids: filiāle vai līdzdalība filiāles kapitālā), veicot potenciāli piesaistāmo uzņēmumu atlasīšanu. Izvēlētajam uzņēmumam sniegt atvieglojumus, piemēram, atlaižu veidā nekustamā īpašuma nodoklim;
- b) apzināt iespējamus ieinteresētos uzņēmumus un investorus jauna specializētā intermodālo kravu autotransporta uzņēmuma izveidei (ieskaitot tehnisko apkopi utt.) Valkā.

8. Svarīgākais faktors loģistikas struktūras rentabilitātei ir maksimālas kravu piesaistes un apgrozības ātruma nodrošināšana. Uz to balstās veiksmīga kravu konsolidācija (uzkrāšana, šķirošana un komplektēšana noteiktam piegādes maršrutam), kā arī palielinās izmantojamā transporta lietošanas efektivitāte.

Ja loģistikas uzņēmuma rīcībā ir transporta jaudas, izplatītākā prakse kravu piesaistei ir elektroniskā pieteikumu forma, kurā kravas īpašnieks, nosūtītājs vai saņēmējs – jebkurš deklarants, atkarībā no kravas pirkšanas/pārdošanas un piegādes līguma nosacījumiem – reģistrē interneta vidē šī loģistikas centra serverī informāciju par kravas veidu, maršrutu un piegādes termiņiem. Tādejādi ir iespējams jau iepriekš komplektēt pārvadājumu apjomus un sastādīt grafikus apkalpojamajiem maršrutiem. Piekļuve serverim ir reģistrētiem lietotājiem – autorizējoties.

Šis pakalpojums sevišķi izdevīgs būtu Vidzemes, Dienvidu Igaunijas un Pleskavas kravu nosūtītājiem un saņēmējiem.

Priekšlikums.

Loģistikas centram, kura izveide plānojama Valkā/Valgā ir nepieciešams šāds serveris ar atbilstošu programmu nodrošinājumu. Jebkurš no dibinātājiem tā izveidi var finansēt kopumā vai pa daļām, ieguldot Loģistikas centra pamatkapitālā. Servera uzturēšanas izmaksas attiecināmas uz tirgvedības izdevumiem. Klienti, kas vēlas reģistrēt nosūtāmās vai saņemamās kravas var piekļūt reģistrācijas formai, izmantojot paroli. ES valstu uzņēmumiem pamats paroles saņemšanai varētu būt valsts ieņēmumu iestādes izziņa, ka konkrētajam uzņēmumam nav nodokļu parādu, NVS valstu uzņēmumam – neliela abonēšanas maksa, sākot ar kādu noteiktu izmantošanas laiku, piemēram, otro pusgadu.

7. Secinājumi

1. Salīdzinot Valkas rajonā dislocētā caurbraucoša automašīnu pasažieru un vadītāju vispārējo pakalpošanas objektu (viesnīcu, autoservisu un banku filiāļu) skaitu ar analogiskiem objektiem citos Latvijas rajonos, kas tuvu robežai ar Krieviju un atrodas tranzītkceļu tuvumā secināms, ka minētajos rajonos šo objektu līmenis aptuveni vienāds. Vienlaicīgi jākonstatē, ka Valkas rajonā praktiski nav loģistikas apkalpošanas centru ar starptautisku nozīmi (vienīgais izņēmums ir naftas bāze Valkas pilsētā). Taču šāds centrs ir Valgas pilsētā izvietotais uzņēmums „ERTS Valka Vaba termināls Ltd.” ar pietiekoši lielu noliktavu kapacitāti.
2. Līdz ar to, ievērojot Valkas un Valgas pilsētu ciešo sadarbību darbaspēka kustības nozīmē, Valkas/ Valgas reģions uz šodienu ir nodrošināts ar pakalpojumu objektiem, kuri atbilst caurbraucošo vieglo un kravas automobiļu plūsmām (attēls 1.1.), pa šoseju A – 3 no Rīgas ostas plūstošām tranzītkravām ar TIR karnetēm (attēls 1.5.), kā arī pa dzelzceļu pārvadāmajām kravām caur Valgas staciju.
3. Valkas/ Valgas reģiona attīstība loģistikas pakalpojumu virzienā primāri ir atkarīga no gaidāmajām caurbraucošā transporta plūsmām. Sekundāri šo plūsmu attīstību var ietekmēt Valkas/ Valgas loģistikas pakalpojumu līmeņa pilnveidošana.
4. Caur Valkas/ Valgas reģioniem caurbraucošo automobiļu plūsma 2005.g. sastādīja vidēji 1,8 automobiļus diennaktī (1.4. tabula). Šo plūsmu dinamikas izpēti pa gadiem tika izmantota eksponenciālās nogludināšanas metode, sadalot iepriekšējo gadu statistiku divās daļās: relatīvi attālās pagātnes (1996. – 2001.g.g.) un nesenās pagātnes (2001. – 2005.g.g.) datus. Ekstrapolējot nesenās pagātnes datus iegūta autotransporta plūsmas prognoze, kas 2011.gadā sastāda 25% pret 2005.gadu, ar absolūto lielumu 1900 automobiļus diennaktī (1.4. attēls).
5. Analizējot kravas automašīnu plūsmas no Rīgas brīvostas ar TIR karnetēm pa šosejām A - 2 un A - 3 virzienā uz muitas punktiem Luhamaa un Koidula redzams, ka pēc pievienošanās ES (2004. – 2005.g.g.) tās palielinās (1.5. attēls). Šīs plūsmas ir 3 līdz 5 reizes mazākas (1.6. attēls) par plūsmu Grebņevas MKP virzienā, taču to lielumi ir salīdzināmi, kā arī pēc rakstura mainīgi pa mēnešiem. Minētie secinājumi norāda uz subjektīvu faktoru darbi tranzītkceļa izvēlē un liecina, ka konkrēta MKP izvēla lielā mērā atkarīga no tranzītkceļa šosejas A – 3 vai A – 2 pievilcības un labiekārtotības.
6. Novērtējot Dzelzceļa transporta attīstības prognozes caur Valgas staciju virzienā Dienvidi – Ziemeļi jākonstatē, ka uz šodienu projekts RAIL – Baltic, kā arī savienojums Rīga – Tallina atrodas politiski – ekonomiskas diskusijas stadijā un tāpēc nav prognozējams. Tāpat nav

prognozējamas kravu plūsmas no Āzijas pa Transsibīrijas dzelzceļu virzienā uz Valgas staciju. Aprēķini rāda, ka maršrutā Ķīna – Latvija ekonomiski izdevīgāks, ievērojot pārvadājuma tiešās izmaksas, kā arī transportēšanas laika vērtību, rēķinot uz vienu konteineri pēc šodienas tarifiem ir jūras variants (sadaļa 1.4.)

7. Valkas/ Valgas reģiona analīze par loģistikas centra izveides iespējām liecina, ka minētais reģions visumā atbilst faktoriem, kas skar centra izveides pamatojumu. Centra darbības apjoma lielums pirmkārt atkarīgs no pārvadājumu nākotnes izmaiņu prognozēm. Savukārt, nākotnes prognozes pārvadājumiem iespaido arī loģistikas centra izveides aktivitāte.
8. Atbalstāmās uzņēmējdarbības jomas un konkrēti projektu priekšlikumi sniegti sadaļās 4 un 6.
9. Jaunas muitas zonas / noliktavas izveide Rietumu – Austrumu virzienā īsā laika posmā nav nepieciešama, jo esošo preču glabāšanas apjomu spēj nodrošināt uzņēmums Valka Vaba Termināls Ltd. Austrumu – Rietumu virzienā tā kļūs nepieciešama, attīstoties dzelzceļa pārvadājumiem dotajā virzienā.
10. Būtisks tranzītpārvadājumu veicināšanas faktors ir muitas kontroles punkta atjaunošana Valkas pilsētā. Šis pasākums veicinātu tranzīta automobiļu kustības daļēju pārdali no virziena pa šoseju A – 2 (Luhamaa MKP) šosejas A – 3 (Koidulas MKP) virzienā.
11. Īsā laika posmā svarīgi ir sadaļā 6. minētie pasākumi, uz kuru pamata iespējams veidot konkrētus priekšlikumus otrā etapa ilgtermiņa pasākumu attīstīšanai.