

No 2010.gada 1.janvāra Kurzemes plānošanas reģions, saskaņā ar „Sabiedriskā transporta pakalpojumu likumu” pārzin autobusu maršrutu tīklu reģionālos vietējās nozīmes maršrutos, atbilstoši valsts budžetā sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai paredzētajiem līdzekļiem.

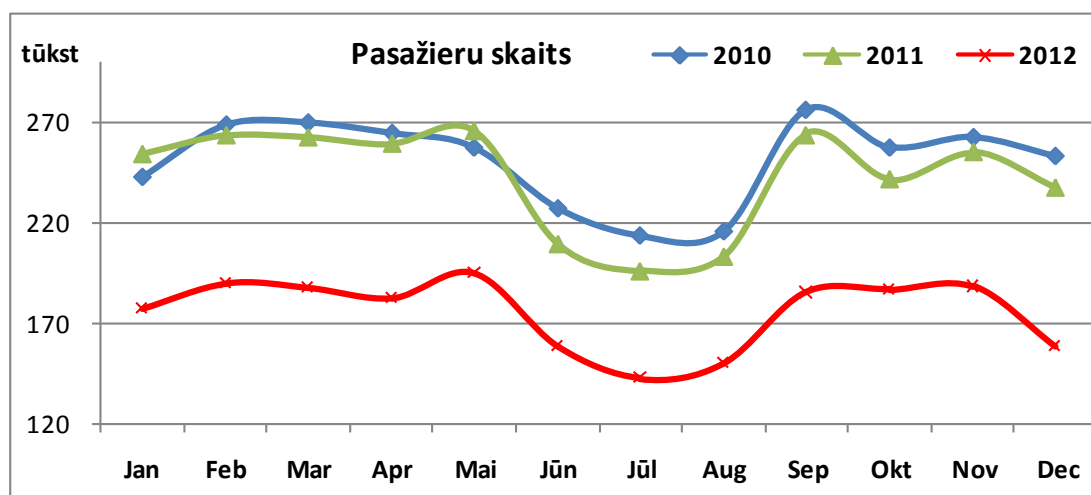
Sabiedriskā transporta organizēšanu maršrutu tīklā, valsts un pašvaldību budžetu iedalīto finanšu līdzekļu apsaimniekošanu Kurzemes plānošanas reģionā realizē sabiedriskā transporta nodaļa.

Statistiskie rādītāji

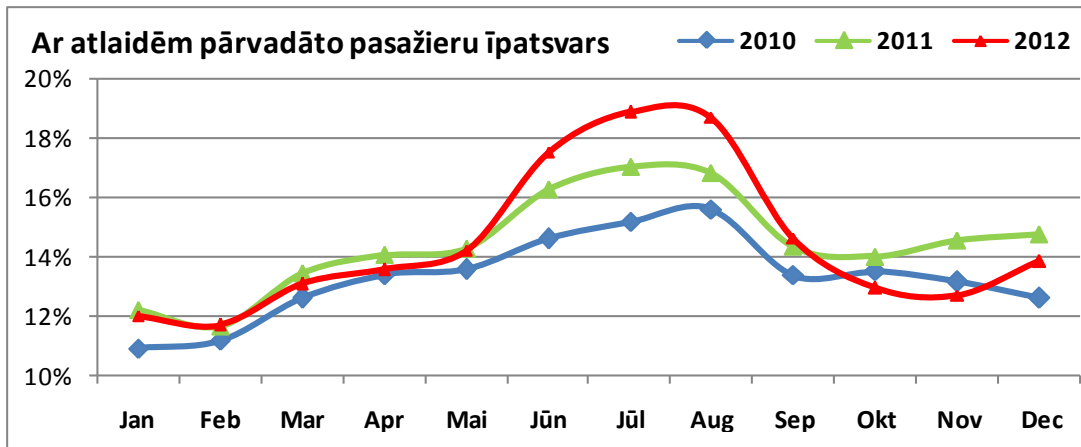
Lielums	2010. gads	2011. gads	2012. gads
Maršrutu skaits (uz gada sākumu)	152	140	126
Izpildīto reisu skaits	n/d	177 650	147 600
Pārvadāto pasažieru skaits	3 032 058	2 947 706	2 132 775
par maksu pārvadātie pasažieri	2 628 794	2 555 661	1 822 670
ar atlaidēm pārvadātie pasažieri	403 264	392 045	310 105
<i>ar atlaidēm pārvadāto pasažieru īpatsvars (%)</i>	13.3%	13.3%	14.5%
Nobraukums maršrutu tīklā (km)	5 423 883	5 190 090	4 669 585

n/d nav statistisko datu

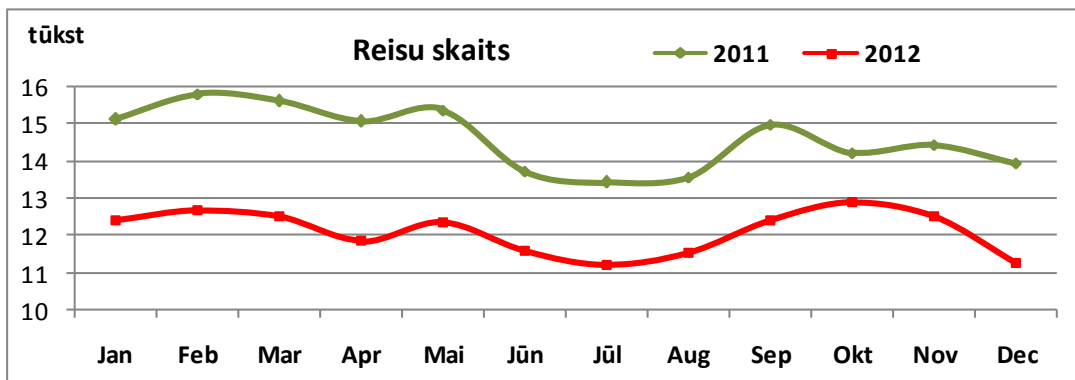
Kurzemes plānošanas reģions (turpmāk šeit KPR) analizējis izmaiņas pasažieru vajadzībai pēc pārvadāšanas gada griezumā kā arī esošās tendences. Pieprasījumam ir izteikts sezonāls raksturs: vasaras mēnešos pasažieru kopskaits samazinās par aptuveni 15%. Turpretī, ar atlaidēm pārvadāto pasažieru skaits savukārt palielinās vasaras sezonā.



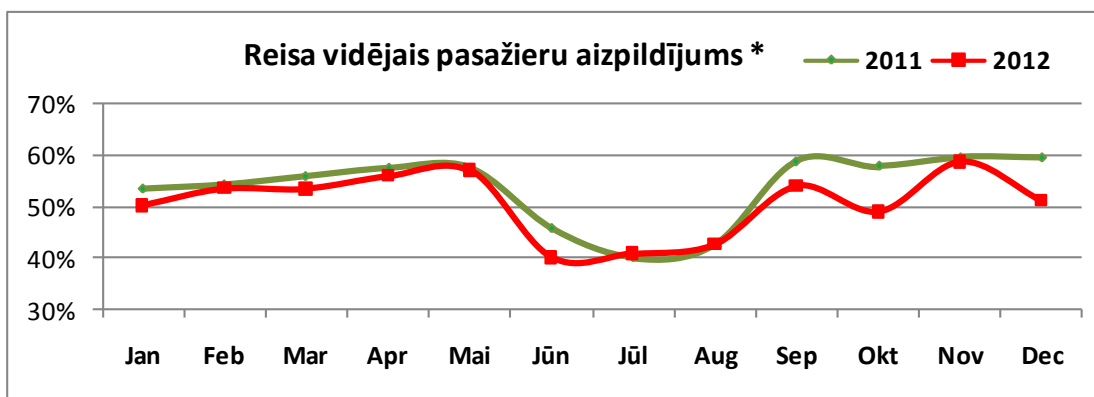
Jūnijā, jūlijā un augusta mēnešos ar katru gadu palielinās ar atlaidēm pārvadāto pasažieru skaits. Ja maksimālais īpatsvars pasažieriem ar atlaidēm 2010.g. bija 15,5%, tad 2011.g. jau 17%, bet – 2012.g. 19%. Tas ir invalīdu „efekts”.



Reaģējot uz pasažieru kopskaita samazināšanos vasaras mēnešos, KPR sabiedriskā transporta nodaļa šajā periodā, pēc iespējas, cenšas samazināt reisu skaitu atsevišķos maršrutos.



Neskatoties uz reisu skaita mazināšanu (vasarā par 10-15% mazāk), reisu aizpildījuma analīze parāda, ka reisu aizpildījums vidēji tomēr ir par trešdaļu zemāks. Vasaras periodā reiss vidēji tiek aizpildīts tikai 40% apjomā.



* Reisa vidējais pasažieru aizpildījums = Vidējais pasažieru skaits reisā / vidējais sēdvietu skaits periodā

Neskatoties uz ieņēmumu kritumu vasaras periodā, pateicoties reisu skaita regulēšanai un optimizēšanai un līdz ar to arī pārvadātāju vidējo izdevumu mazināšanai, KPR sabiedriskā transporta nodaļai ir izdevies pārvadātāju vidējos zaudējumus vasaras mēnešos noturēt

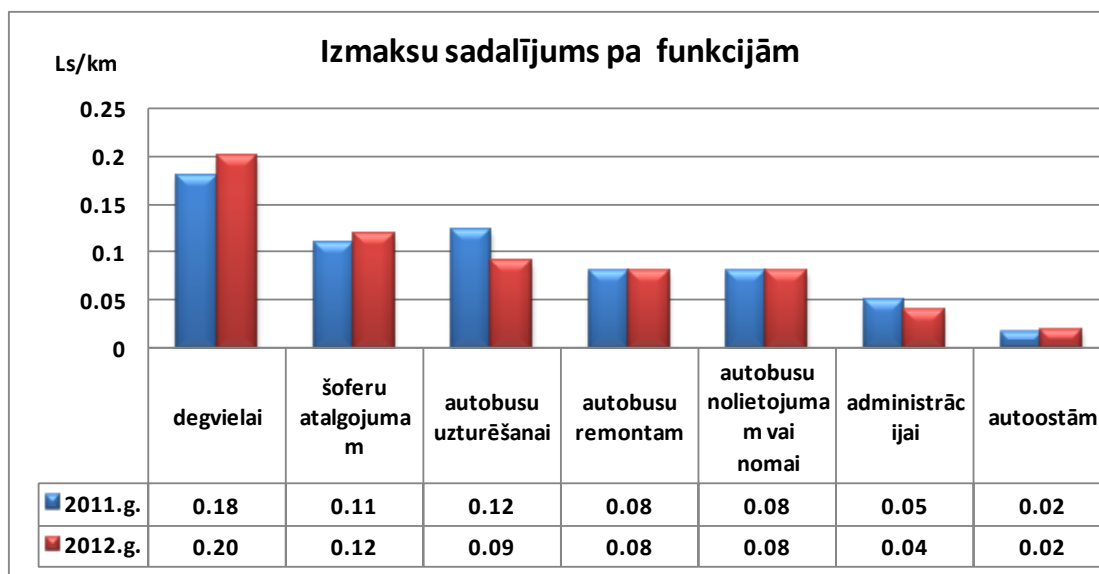
gandrīz tādā pašā līmenī kā pavasarī un rudenī (ziemā zaudējumu pieaugums skaidrojams ar dabisku izmaksu pieaugumu).

Finanšu rādītāji

Rādītājs	2010. gads	2011. gads	2012. gads **
Pārvadātāju darbības finanšu rezultāti			
Ieņēmumi (Ls)	1 463 808	1 420 397	1 152 643
Izmaksas (Ls)	3 249 171	3 327 494	2 940 178
no tām neattiecināmas izmaksas (Ls)			1 594
Zaudējumi (Ls)	1 785 363	1 907 097	1 785 941
Aprēķinātā peļņa (Ls)	56 401	64 031	41 633
Zaudējumi kompensēšanai kopā (Ls)	1 841 764	1 971 128	1 827 574
Ieņēmumi uz 1 km (Ls/km)	0.32	0.33	0.30
Izmaksas uz 1 km (Ls/km)	0.60	0.64	0.63
Valsts dotāciju maksājumi pārvadātājiem			
Dotācijas deficīts (-) / pārākums (+) uz gada sākumu (Ls)	48 992	158 952	-103 774
Gadā piešķirtā dotācija (Ls):	1 951 724	1 708 400	1 980 659
t.sk. zaudējumu segšanai	1 713 459	1 449 904	1 751 928
par braukšanas maksas atvieglojumiem	238 265	258 496	228 731
Dotācijas deficīts (-) / pārākums (+) uz gada beigām (Ls)	158 952	-103 773.71	49 311.21
Nepieciešamā dotācija zaudējumu segšanai uz 1 km (Ls/km)	0.37	0.34	0.38

Kurzemes plānošanas reģions no 2011. gada analizē pārvadātāju izmaksas un tendences, kā rezultātā ir secinājis, ka izmaksas lietderīgi grupēt, nevis saskaņā ar Latvijā pieņemtu izmaksu klasifikāciju (materiāli, darba spēks, pakalpojumi, nolietojums...), bet gan saskaņā ar funkcionālo iedalījumu, kas ir specifisks tieši pasažieru autopārvadājumu darbībai. Saskaņā ar šo koncepciju nav svarīgi vai pārvadātājs saņem pakalpojumus no ārpusē vai veic pats saviem spēkiem (piemēram, pērk autobusus vai nomā tos, remontē autobusus pats vai izmanto servisa pakalpojumus, utm). Saprātīga pārvadātāja darba organizēšanai vajadzētu būt balstītai uz katras funkcijas izmaksu minimizēšanu.

Bez tam KPR savās analizēs izmanto nevis katras izmaksu grupas absolūto lielumu, bet gan izmaksu lielumu uz 1 maršruta km. Tas ir pamatots ar to, ka maršruta km ir mainīgs/maināms lielums un līdz ar to arī mainīgs ir arī izmaksu absolūtais lielums. Viena km izmaksas, turpretī, ir vairāk vai mazāk pastāvīgs lielums.



2011. un 2012.gadu izmaksu salīdzinājums ilustrē aprakstītās pieejas lietderīgumu. No diagrammas redzams, ka 54% no visām izmaksām (0.34 Ls/km no 0.63 Ls/km 2012.g.) veido mainīgās operatīvās izmaksas (t.i. izmaksas, kuras palielinās palielinoties nobrauktiem maršruta km un samazinās - samazinoties km). Šīs ir izmaksas, kas ir saistītas ar autobusu tiešu izmantošanu maršrutā; pārējo izmaksu lielums ir daudz vai maz patstāvīgs (nav atkarīgs no tā vai autobusi tiek intensīvi izmantoti pasažieru pārvadājumos vai novietoti rūsēt stāvvietā). No šejienes izriet, ka samazinot nobraukumu par 10%, kopējās izmaksas samazināsies par aptuveni 5%. KPR sabiedriskā transporta nodaļa pielieto šo paņēmieni vasaras sezonai, tādējādi limitējot pārvadātāju izmaksas vasaras mēnešos (vasarā nobraukums mēnesī maršrutos ir par 10% mazāks, rezultātā izmaksas 2012.g. šajos mēnešos vidēji samazinājušās līdz 0.59 Ls/km).

KPR uzskata, ka tik mazā tirgū kā Latvijas teritorija izmaksām katrai no funkcijām nebūtu pamata atšķirties pa reģioniem, vai arī atšķirību cēlonis ir viegli saskatāms (piemēram, Rīgā darbaspēka izmaksas ir augstākas nekā Latgalē).