

AUTOCEĻI

Transporta nozares politikas un stratēģiskās plānošanas dokumentos ir skaidri definēta autoceļu infrastruktūras esamības un kvalitātes būtiskā loma valsts tautsaimniecības attīstībā un dzīves līmeņa izaugsmē kopumā. Vienlaikus Latvijā katru gadu pasliktinās autoceļu kvalitāte, kā arī pilsētu un apdzīvoto vietu ielu stāvoklis, ko finansiāli nav iespējams uzlabot tikai ar publiskās sfēras resursiem. Tādējādi aizvien pieaug kvalitatīvu ceļu būvniecības nepieciešamība, jo īpaši pēc Latvijas pievienošanās Šengenas zonai, kad ir būtiski atvieglota ES iekšējo robežu šķērsošana.

Saskaņā ar Satiksmes ministrijas veiktajiem aprēķiniem valsts autoceļu uzturēšanai, tajā skaitā, arī to atjaunošanai, piešķirtais finansējums pēdējo 15 gadu laikā ir bijis ievērojami mazāks par normatīvi nepieciešamo. Vērtējot kopumā, autoceļu stāvoklis ar katru gadu kļūst arvien sliktāks un pieaug sabiedrības – autobraucēju, nodokļu maksātāju un pašvaldību neapmierinātība. 2006.gada cenās aprēķinātais iekrātais remontdarbu deficīts autoceļiem pārsniedz 4,26 miljardus latu, bet valsts autoceļu finansējuma prognoze valsts budžeta apakšprogrammai 23.06.00 „Valsts autoceļu pārvaldīšana, uzturēšana un atjaunošana” laika periodā no 2007. līdz 2013.gadam ļaus novirzīt valsts autoceļiem tikai 1,29 miljardus latu¹. Izvērtējot reālo situāciju autosatiksmes infrastruktūrā, kā arī valsts budžeta finansējuma prognozi autoceļiem, jāatzīst, ka PPP modeļu izmantošanai autoceļu un to infrastruktūras attīstībai un uzturēšanai ir labi priekšnoteikumi. Vēl jo vairāk to apstiprina līdzšinējā ārvalstu prakse un pozitīvā pieredze PPP projektu realizācijā tieši transporta nozarē.

Apzinoties reālo situāciju saistībā ar valsts galveno autoceļu stāvokli un nepieciešamajiem darbiem un projektiem, aktuāls ir jautājums par esošo situāciju Latvijas pašvaldībās. Ja valsts līmenī autoceļu nozarē ir apzināta esošā situācija un iezīmēta konkrēta virzība uz PPP izmantošanu nozares projektos, tad par pašvaldībām šāda informācija nav pieejama. Tomēr ir skaidrs, ka jebkurā Latvijas pilsētā vai pagastā ir nepieciešams veikt lielākus vai mazākus ceļu remonta un uzturēšanas darbus, kas prasa ieguldīt līdzekļus. Vairumā gadījumu pašvaldības budžeta iespējas nav pietiekošas visu nepieciešamo pasākumu finansēšanai, kas rada iespēju izmantot PPP pieeju.

Kā jau iepriekš minēts, tad vairākās Latvijas pašvaldībās ir uzsākts darbs pie autoceļu un ielu PPP projektu izpēti (Rīgā, Cēsīs un Jēkabpilī). Jūrmalas pilsētas attīstības dokumentos ir iezīmēta dažādu projektu finansēšanas nepieciešamība, piesaistot privāto kapitālu, taču pagaidām konkrētas darbības nav uzsāktas.

AVIĀCIJA

Lai arī pētījuma gaitā ir identificēti aviācijas apakšnozares projekti, kurus potenciāli būtu iespējams realizēt, pielietojot PPP pieeju, jāsecina, ka līdz šim aviācijas apakšnozarē Latvijā PPP izmantošana infrastruktūras projektu īstenošanā nav tikusi izskatīta. Latvija ir teritoriāli maza valsts un tās galvaspilsētā darbojas mūsdienu standartiem atbilstoša starptautiska lidosta „Rīga”. Kā liecina līdzšinējā pieredze, tad lidosta kā valsts uzņēmums, kuras pamatkapitālā ir ieguldīta zeme, saviem spēkiem bija spējīga īstenot nepieciešamos projektus. Līdzīga situācija ir otrajā nozīmīgākajā Latvijas lidostā Liepājā, kur lidosta atrodas pilsētas speciālās ekonomiskās zonas teritorijā.

Citās reģionālajās lidostās, piemēram, Ventspilī, Daugavpilī, tiek plānota lidostu darbības atjaunošana un attīstība, tomēr, saskaņā ar pieejamo informāciju, nav plānots izmantot PPP. Ventspils lidostas rekonstrukcijas

¹ Konceptija "Par autoceļa maršruta Rīgas HES – Jaunjelgava – Aizkraukle – Jēkabpils attīstību"; apstiprināta ar MK 12.12.2007. rīkojumu Nr.804

un skrejceļa pagarināšanas projektu plānots īstenot no 2008.–2010.gadam un līdzfinansēšanai paredzēts piesaistīt Kohēzijas fonda līdzekļus.

Līdz šim visambiciozākos attīstības plānus ir deklarējusi Starptautiskā lidosta "Rīga" un, saskaņā ar tās attīstības plānu, lidostu plānots pārbūvēt un paplašināt četrās kārtās. Plāns paredz, ka līdz 2010.gada rudenim vai ziemai lidostas paplašināšanā tiks investēti ap 200 miljoniem latu un lielākā daļa līdzekļu būs aizņēmumi no bankām².

Pirmajā kārtā plānots sākt esošā termināļa piebūves būvniecību, kas nākotnē kalpos par pārejas moduli, lai savienotu ar jauno izlidošanas termināli. Pārejas moduļa būvdarbus iecerēts pabeigt 2008.gada rudenī, un tas izmaksās aptuveni piecus miljonus latu. Izmaksas tiks segtas no lidostas budžeta. Otrajā posmā paredzēts realizēt jaunā izlidošanas termināļa būvniecību, kas atradīsies esošās īstermiņa auto stāvvietas teritorijā. Jaunā izlidošanas termināļa būvniecību plānots sākt 2008.gada nogalē un pabeigt 2010.gadā. Savukārt lidostas attīstības trešajā posmā iecerēts izbūvēt jaunu lidmašīnu piestātņi, kas būs vērsta ziemeļu virzienā, kā arī izveidot piestātnes un termināļa savienojumu un sākt perona paplašināšanu. Ceturtajā attīstības plāna posmā paredzēts izbūvēt lidmašīnu piestātnes paplašinājumu ziemeļu virzienā, pabeigt atlikušā perona izbūvi un esošā termināļa ēkas rekonstrukciju.

Tālākajos lidostas attīstības plānos ir arī sakārtot satiksmi starp lidostu un Rīgas pilsētu. Pašlaik turpinās sarunas ar Rīgas domi par ātrgaitas tramvaja līnijas izveidi uz lidostu un iespējams, ka tramvaja līnijas galapunkts pilsētā varētu atrasties Torņakalnā, kur varētu izbūvēt "park&ride" automašīnu stāvlaukumus. Norit arī sarunas ar VAS "Latvijas dzelzceļš" par dzelzceļa atzara veidošanu uz lidostu un plānots, ka zem lidostas varētu atrasties pazemes dzelzceļa stacija. Šobrīd Starptautiskā lidosta "Rīga" ir konceptuāli vienojusies ar "Latvijas dzelzceļu" par izpēti iespējamai dzelzceļa līnijas izbūvēšanai līdz lidostai, kas to savienotu ar iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem. Optimistiskākās prognozes dzelzceļa līnijas izbūvei ir 4—5 gadi līdz 10 gadi³.

Saskaņā ar lidostas „Rīga” prezidenta J.Petera izteikumiem masu medijos, lidostai bijuši privātas iniciatīvas piedāvājumi, kā rezultātā termināļi tiktu uzbūvēti par privātiem līdzekļiem un pēc tam izīrēti uz 30 gadiem ar izpirkumu. Tomēr J.Peters uzskata, ka lidostai būtu izdevīgāk ņemt kredītu bankā un būvdarbus organizēt pašai. Tāpat lidostas prezidents norāda, ka vairākas bankas izrādījušas interesi lidostas paplašināšanas finansēšanā, gan nenorādot konkrētus iespējamus partnerus⁴.

Lai arī sākotnēji kā galvenā projekta īstenošanas pieeja bija lidostas ņemts aizdevums, pašreiz nopietni tiek apsvērta iespēja izmantot PPP modeli. Kā vispiemērotākais PPP modelis tiek izskatīts DBFO.

DZELZCEĻŠ

Dzelzceļa jomā iespējami vairāki virzieni, kur būtu iespējams izmantot PPP modeli. Pirmkārt, tā ir publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras rekonstrukcija (sližu ceļu atjaunošana, pārmiju maiņa), kas prasa regulārus ieguldījumus. Pašreiz šāda veida darbus veic VAS „Latvijas Dzelzceļš”, saņemot finansējumu no dzelzceļa infrastruktūras fonda.

Slēgto un jaunu dzelzceļa maršrutu apkalpošanas un jaunu staciju izbūves projektu īstenošana ir cieši saistīta ar gala lietotāju pieprasījumu, kas savulaik ir bijis par iemeslu nerentablu maršrutu slēgšanai. Šādu projektu īstenošana ar PPP palīdzību drīzāk būtu izmantojama tālākā perspektīvā, t.sk. arī, kad tiks atrisināts jautājums par *Rail Baltica* projekta īstenošanu.

JŪRNICĪBA

Jūrniecības jomā PPP izmantošana infrastruktūras projektu īstenošanai visciešāk saistīta ar ostu un to infrastruktūras rekonstrukciju, atjaunošanu un attīstību. Tā piemēram, Rīgas pasažieru osta ir būtisks objekts tūrisma veicināšanā un tai ir ļoti izdevīga atrašanās vieta (pilsētas centrs). Tomēr esošā ostas infrastruktūra

² www.jaubuves.lv

³ www.ldiena.lv

⁴ www.jaubuves.lv

neatbilst mūsdienu prasībām un principā nespēj nodrošināt atbilstošu caurlaidības kapacitāti lieliem kruīzu kuģiem. Tādēļ vislielākā nepieciešamība Rīgas pasažieru ostā būtu jauna pasažieru termināla izbūve.

Saistībā ar pārējās Rīgas Brīvdabas teritorijas attīstības plāniem pēdējā laikā ir izveidojusies situācija, kad, ņemot vērā LR Satversmes tiesas spriedumu, lielākajā teritorijas daļā būvniecības darbu veikšana ir aizliegta. Tā rezultātā ir jāizstrādā jauns Rīgas Brīvdabas attīstības plāns, kas varētu ilgt vairākus gadus. Tādējādi jebkādu projektu (t.sk. PPP) īstenošana šajā teritorijā tuvākajā laikā varētu būt apgrūtināta.

Citās Latvijas ostās (Liepājā, Ventspilī, kā arī mazajās ostās) aktuāls jautājums ir ostu pievadceļu nepietiekamā kapacitāte un ceļu neapmierinošā kvalitāte. Šo problēmu risināšanai iespējams piesaistīt privātos partnerus, uzsākot īstenot PPP projektus.

SABIEDRISKAIS TRANSPORTS

PPP attīstīšana sabiedriskā transporta jomā pagaidām visrealistiskāk ir saskatāma saistībā ar Starptautiskās lidostas „Rīga” attīstību. Vairākas privātas kompānijas ir izrādījušas ļoti lielu interesi saistībā ar jaunu transporta maršrutu izveidi un apkalpošanu starp lidostu „Rīga” un pilsētas centru. Saskaņā ar lidostas prezidenta J.Petera izteikumiem, Rīgas pilsētas sabiedriskā transporta uzņēmumam „Rīgas Satiksme” šādi reisi peļņu nenes, savukārt privātais sektors šeit saskata peļņas iespējas⁵.

Pasaules pieredze liecina, ka jaunu sabiedriskā transporta līniju ieviešana un apkalpošana maršrutos no lidostām uz pilsētu centriem un citiem transporta mezgliem ir perspektīva joma PPP projektu īstenošanai (piemēram, Arlandas ekspresis no Arlandas lidostas Stoholmā). Tādējādi arī Latvijā ir redzama perspektīva jaunu transporta maršrutu izveidē un apkalpošanā, izmantojot PPP modeli, kas pamatā būtu saistīta ar lidostas „Rīga” attīstību un paplašināšanos.

Kontekstā ar esošo sabiedriskā transporta shēmu un jaunu maršrutu izveidi, PPP modeli plānots izmantot saistībā ar „park & ride” autostāvvietu koncepcijas ieviešanu un šo autostāvvietu integrāciju sabiedriskā transporta shēmā.

SAKARI

Apskatot PPP izmantošanas perspektīvas sakaru un informācijas un komunikācijas tehnoloģiju (IKT) nozarē, jāatzīst, ka šajā jomā situācija atšķiras no transporta nozares. Kā zināms, sakaru un informācijas tehnoloģijas nepārtraukti attīstās, tiek uzlaboti esošie tehnoloģiskie risinājumi, kā arī ieviesti jauni. Tehnoloģiju attīstības straujais temps zināmā mērā ierobežo PPP pieejas izmantošanas efektivitāti šajā nozarē, ierobežojot tradicionāli garāko atmaksas termiņu piemērošanu projektu finansējuma shēmās. Reāli PPP līgumu termiņi šajā jomā būtu 5–10 gadi. Tādēļ arī pasaules praksē sakaru un IT jomā PPP mehānisms tiek izmantots salīdzinoši reti.

Tomēr arī sakaru un IKT jomas projektu realizācijā pastāv iespēja izmantot PPP. Latvijā viens no reālākajiem ar PPP īstenojamais projekts varētu būt platjoslu sakaru infrastruktūras attīstīšana reģionos jeb t.s. „pēdējā jūdze”. Tas dotu iespēju lauku teritorijās piegādāt platjoslas interneta pieslēguma pakalpojumu par tādu pat cenu kā pilsētās, veicinot interneta izplatību mājāsaimniecībās. Tomēr pirms šāda PPP projekta realizācijas uzsākšanas ir nepieciešams noskaidrot potenciālo gala lietotāju skaitu (mājāsaimniecību skaitu, kuras būtu ieinteresētas interneta pieslēguma pakalpojuma iegādē) un cenu, par kādu ekonomiski pamatoti būtu iespējams šo pakalpojumu iegādāties. Pamatojoties uz šādas izpētes rezultātiem, būs iespējams noteikt „garantēto lietotāju skaitu”, t.i., potenciālo interneta pakalpojuma pircēju skaitu attiecīgajā teritorijā. Šajā gadījumā garantētais lietotāju skaits būtu publiskā partnera risks – saistības nodrošināt noteiktu lietotāju skaitu noteiktā teritorijā (atbilstoši izpētes datiem). Ja faktiskais lietotāju skaits tomēr nesasniedz noteikto garantēto lietotāju skaitu, publiskais partneris sedz privātajam partnerim pakalpojuma abonēšanas maksu par iztrūkstošo

⁵ www.lidiena.lv

galalietotāju skaitu visu izstrūkuma laiku (mērāms mēnešos). Projekta īstenošanas ar PPP gadījumā, publiskajam partnerim būtu jāsniedz informācija par iespējamo pakalpojuma gala lietotāju skaitu un nepieciešamajiem ātrumiem. Savukārt, privātā partnera izvēlē noteicošais būtu cena, par kādu šis pakalpojums tiktu piegādāts gala lietotājam – mājsaimniecībai. Šāda projekta īstenošanā publiskā sektora finanšu ieguldījums ietvertu tikai izpēti un PPP projekta sagatavošanu, kas, salīdzinot ar ieguldījumu apjomu infrastruktūras izbūvē, ir neliels.

Papildus sakaru nodrošināšanas projektiem jāmin, ka arī citiem informācijas un komunikāciju tehnoloģiju programmnodrošinājuma PPP projektiem ir plašas iespējas visās tautsaimniecības nozarēs, jo tie rada iespēju ilgtermiņā nodrošināt izmaiņu vadību, procesu vadību, servisa līmeņa parametru analīzi (piem., ceļa seguma kvalitāte u.c.).

Gan tehnisko risinājumu, gan programmnodrošinājuma IKT PPP projekti var būt kā efektīvi integrējama komponente jebkuras nozares investīciju projektos.

Pēc privātā sektora IKT ekspertu domām, šobrīd valsts iestādēs (arī tādos valsts uzņēmumos kā Centrālā statistikas pārvalde, Uzņēmumu reģistrs, Valsts zemes dienests) varētu tikt veikts visaptverošs audits, lai noteiktu izdevīgāko veidu (iepirkums, PPP) informācijas un komunikāciju tehnoloģiju izveidošanai/ uzturēšanai (piem., serveri, datubāzes u.c.).

Lai nodrošinātu projekta atbilstību mainīgajām IKT prasībām, slēdzot ilgtermiņa IKT PPP projekta līgumu, abām pusēm jāparedz metodes, kā mainīt līguma priekšmetu ilgākā laika periodā, piemēram, pēc trešo pušu sniegtas informācijas (neatkarīgi eksperti).

KOPSAVILKUMS

Tabulā nr.14 identificēti transporta un sakaru nozares projekti, kuru īstenošanai būtu iespējams piesaistīt privātā sektora finansējumu, izmantojot PPP modeli.

TABULA NR.1: IESPĒJAMIE TRANSPORTA UN SAKARU NOZARES PPP PROJEKTI

1. AUTOSATIKSME

- Valsts nozīmes esošo autoceļu remonts/rekonstrukcija (ceļu seguma, brauktuves elementu atjaunošana, ūdens, atvades atjaunošana, nestspējas paaugstināšana) un apsaimniekošana
- Jaunu autoceļu posmu būvniecība un apsaimniekošana
- Pilsētu ielu un pašvaldību ceļu remonts/rekonstrukcija (ceļu seguma, brauktuves elementu atjaunošana, ūdens, atvades atjaunošana, nestspējas paaugstināšana) un apsaimniekošana
- Jaunu pilsētu ielu un pašvaldību ceļu izbūve un apsaimniekošana
- Tiltu un satiksmes pārvadu remonts/rekonstrukcija (hidroizolācijas, brauktuves elementu un nesošo konstrukciju remonts un atjaunošana, atvades atjaunošana, nestspējas paaugstināšana) un apsaimniekošana
- Satiksmes drošības uzlabošana (atstarojošie elementi, ceļa zīmes, sadalošās barjeras, bīstamo posmu/krustojumu rekonstrukcija un divlīmeņu gājēju pāreju, gājēju – velosipēdistu celiņu izbūve, apgaismojums)
- Asfaltēto ceļa segu īpatsvara palielināšana
- Ielu apgaismojuma atjaunošana/izbūve un uzturēšana

2. AVIĀCIJA

- Lidostu terminālu rekonstrukcija/izbūve un apsaimniekošana
- Lidostu skrejceļu rekonstrukcija/izbūve un apsaimniekošana
- Lidostu infrastruktūras (tehnisko, komercietelpu, viesnīcu, konferenču zāļu, u.c. ēku izbūve) un transporta mezglu attīstība (pievedceļi, savienojuma ar pilsētas centru nodrošināšana (ātrgaitas tramvajs), maksas stāvvietas

utml.)

- Reģionālo lidostu attīstība

3. DZELZCEĻŠ

- Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras rekonstrukcija (sliežu ceļu atjaunošana, pārmiju maiņa) un turpmāka apsaimniekošana
- Pasažieru apkalpošanai paredzēto ēku un būvju rekonstrukcija un apsaimniekošana
- Slēgto/jaunu maršrutu apkalpošana un apsaimniekošana
- Jaunu staciju izbūve
- Pasažieru pārvadājumu nodrošināšana

4. JŪRNIECĪBA

- Ostu infrastruktūras rekonstrukcija/izbūve un apsaimniekošana
- Sauszemes pievedceļu (autoceļi, dzelzceļš) izbūve un apsaimniekošana

5. PASAŽIERU PĀRVADĀJUMI/SABIEDRISKAIS TRANSPORTS UN CITI TRANSPORTA NOZARES PROJEKTI

- Tramvaju līniju (t.sk. ātrgaitas) izbūve, apsaimniekošana un pasažieru pārvadāšana
- Jaunu transporta maršrutu izbūve un apkalpošana no/uz lidostu „Rīga”
- Ārpilsētas maršrutu pasažieru pārvadājumu pakalpojumu nodrošināšana
- *Park & ride* autostāvvietu būvniecība un apsaimniekošana
- Maksas autostāvvietu būvniecība un apsaimniekošana
- Loģistikas un distribūcijas parku būvniecība un apsaimniekošana

6. SAKARI

- Platjoslu sakaru infrastruktūras attīstīšana reģionos
- Valsts un pakļautībā esošo iestāžu informācijas sistēmu/datu bāzu izveide, uzturēšana, apsaimniekošana
- Video un citu novērošanas/monitoringa sistēmu izveide (ielu novērošana, monitorings, ceļu seguma kvalitāte u.c.)
- Zemes ciparu televīzijas raidīšanas sistēmas izveidošana un uzturēšana