

PIEMĒROTĀKIE PPP VEIDI NOZARĒ

Transporta un sakaru nozares PPP projektos iespējama dažādu PPP modeļu izmantošana – gan partnerības līgums, gan koncesija, gan arī institucionālā partnerība.

Tā kā transporta nozarē pārsvarā dominē ar infrastruktūras atjaunošanu, izveidi un apsaimniekošanu saistīti projekti, kuri prasa lielus kapitālieguldījumus, tad visatbilstošākais PPP modelis ir partnerības līgums (DBFO un BOT). Iespējamos PPP projektu modeļus transporta un sakaru nozares tipiskākajos projektos skatīt tabulā nr.15.

TABULA NR.1: IESPĒJAMIE PPP MODEĻI TRANSPORTA UN SAKARU NOZARĒ LATVIJĀ

PROJEKTU VEIDI	IZMANTOJAMIE PPP MODEĻI	PIEZĪMES
Autosatiksmes projekti – automaģistrāļu, pilsētu ielu, tiltu rekonstrukcija vai būvniecība un uzturēšana, ielu apgaismojuma izbūve	Partnerības līgums (DBFO), jo nepieciešama ievērojamu finanšu līdzekļu piesaiste	--
Lidostu terminālu rekonstrukcija/izbūve un apsaimniekošana	Partnerības līgums (DBFO, BOT) un koncesija	--
Lidostu infrastruktūras un transporta mezglu attīstība	Partnerības līgums (DBFO, BOT)	--
Dzelzceļš. Pasažieru apkalpošanai paredzēto ēku un būvju rekonstrukcija	Partnerības līgums (BOT)	--
Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras rekonstrukcija (sliežu ceļu atjaunošana, pārmiju maiņa)	Partnerības līgums (BOT)	--
Ostu infrastruktūras rekonstrukcija un izbūve; sauszemes pievedceļu (autoceļi, dzelzceļš) izbūve	Partnerības līgums (DBFO, BOT) un koncesija	--
Park & ride autostāvvietu būvniecība un apsaimniekošana	Partnerības līgums (DBFO), kā arī institucionālā partnerība, jo publiskais partneris var ieguldīt savu nekustamo īpašumu pamatkapitālā	Nav skaidrs reālais pieprasījums pēc pakalpojuma
Maksas stāvvietu būvniecība un apsaimniekošana	Koncesija	--
Pasažieru pārvadājumu nodrošināšana – sabiedriskais transports	Koncesija	--
Platjoslu sakaru infrastruktūras attīstīšana reģionos	Koncesija, jo no gala lietotāja tiks iekasēta samaksa Partnerības līgums (DBFO)	Pirms projekta uzsākšanas jāveic tirgus izpēte

Autotransporta jomā Latvijā katra konkrētā ceļa izmantošanu nosaka transporta plūsmas pamatvirzieni, nevis tā lietošanas izmaksas, jo ceļa lietotāji neveic tiešus maksājumus par konkrētu ceļa posmu. Apskatot esošo situāciju autoceļu jomā, šobrīd Latvijā nav pamata runāt par pieprasījuma risku un līdz ar to privātajam partnerim nav motivācijas to uzņemties. Tāpat Latvijas apstākļos faktiski nav iespējams ieviest maksas ceļus, jo ceļu tīkls ir salīdzinoši labi attīstīts, līdz ar to konkrētā ceļa posma apbraukšana nesagādā nopietnas problēmas. Lielais apdzīvoto vietu skaits nosaka problemātisku slēgta koridora izveidošanu, savukārt salīdzinoši reti apdzīvotās teritorijās arī transporta plūsma ir neliela. Tādējādi situācijās, kur nav maksas ceļu, piemērots risinājums ir pieejamības maksājums. Šāds maksājums ir piemērojams PPP modeļa DBFO gadījumā, kas pēc būtības ir valsts maksājums privātajam partnerim par ceļa izbūvi/rekonstrukciju un apsaimniekošanu, kurš tiek samazināts gadījumā, ja ceļa posms nav pieejams, vai pieejamība ir apgrūtināta. Pamatnosacījums ir transporta

plūsmas nodrošināšana bez kavējumiem, t.i. bez ceļa remontiem intensīvas plūsmas laikā, nodrošinot ceļa kvalitāti – savlaicīgi pamanītas un "aizlāpītas" bedres, bet ne "no vienas vietas lāpīts" segums, savlaicīga sniega/ledus novākšana, pārdomāta kustības drošība. Rezultātā jebkurš ceļu satiksmes negadījums potenciāli samazina samaksas apjomu, izņēmums var būt transportlīdzekļa ar ceļu nesaistīta tehniska kļūme, pie kam apsaimniekotājs būs ieinteresēts pēc iespējas ātrāk veikt transportlīdzekļa evakuāciju, lai neveidotos sastrēgums, kas atkal samazina samaksas apjomu.

DBFO modeli var uzskatīt par vienu no vispiemērotākajiem PPP modeļiem izmantošanai transporta nozarē Latvijā.

Kā vienu no PPP modeļiem transporta nozarē būtu iespējams izmantot arī koncesiju, piemēram, izbūvējot ielu, kura nepieciešama kādas teritorijas attīstīšanai. Šajā gadījumā maksājumus veic attiecīgajā teritorijā strādājošie uzņēmumi un daļu sedz arī pašvaldība.