



2011. gada 20. maijā

## Pozīcijas ziņojums par ilgtspējīgu mobilitāti

### 1. Kopsavilkums

Ārvalstu investoru padome Latvijā (ĀIPL) uzskata, ka valdībai ir aktīvi jāizstrādā valsts plāns „ilgtspējīgai mobilitātei”, lai veicinātu ekonomikas izaugsmi un sekmētu Latvijas Republikas transporta tīkla integrāciju, ilgtspējību, teritoriālo kohēziju un atvērtību.

Tādēļ ĀIPL iesaka sagatavot Stratēģisko valsts transporta plānu, kurā galvenā uzmanība pievērsta, pirmkārt, caurspīdīguma nodrošināšanai — tālredzīgai pārvaldībai un dažādu transporta jomas iestāžu organizatoriskai pārstrukturēšanai un, otrkārt, tādu ar transportu saistītu nozaru sinerģiju identificēšanai, kuras ne tikai apmierinās infrastruktūras turpmākās vajadzības, bet arī visaptveroši stimulēs tautsaimniecības attīstību.

ĀIPL ir izskatījusi un konceptuāli atbalsta dažādās mobilitātes un lielapjoma transporta iniciatīvas, ko vada Satiksmes ministrija un vietējās pašvaldības. Ir būtiski, lai visas šīs iniciatīvas un turpmāk par prioritāti noteiktie transporta uzlabojumi būtu uzskatāmi par stabilām investīcijām ar mērķi ne tikai apmierināt pašreizējās infrastruktūras vajadzības, bet arī veicināt brīvā tirgus konkurenci un ienākumus valstij.

### 2. Rekomendācijas

Transporta nozare ir valsts ekonomikas virzītājspēks. Valsts stratēģiskajā transporta plānā ir jānosaka stratēģiskās prioritātes, vēlamie rezultāti, kā arī īsā, vidējā un ilgā laika posmā īstenojami pasākumi, kas vienādi attiecas uz visām transporta jomām. Plānā ir jāparedz stratēģijas, kas ietver, taču neaprobežojas ar:

- modeļu izveidi piegādes ķēžu strukturēšanai, lai identificētu vājās vietas, regulatīvos šķēršļus un citas iespējas uzlabot infrastruktūras izmantošanas efektivitāti;
- godīga nacionālā tirgus izveidi transporta nozarē, kas ietver efektīvu cenu metodoloģiju un regulējumu visās nozares jomās, lai panāktu pienācīgu līdzsvaru attiecībā uz izvēlētajām jomām un investīcijām;
- norādes uz pārdomātākām ilgtermiņa investīcijām īstajā vietā un īstajā laikā, pamatojoties uz skaidriem ekonomiskajiem, drošības, vides un sociālajiem kritērijiem;
- prasmju trūkuma novēršanu, īstenojot valsts programmas darba apstākļu uzlabošanai, kā arī transporta un ar to saistīto nozaru darbinieku apmācīšanai un pieņemšanai darbā;
- saskaņotas valsts pētniecības stratēģijas un datu sistēmas izveidi visām nozares jomām;
- iestāžu sistēmu reformēšanu, lai nodrošinātu ilgtspējīgu mobilitāti.

Latvijā lielāka uzmanība ir jāvelta politikai, pārvaldībai un peļņas gūšanai, nevis attiecīgi projekta faktiskajai īstenošanai un kapitālieguldījumiem.

#### 1. pamataspekts: caurspīdīguma nodrošināšana

Lai padarītu transporta nozari caurspīdīgāku, viendabīgāku un efektīvāku gan no ilgtermiņa attīstības, gan ekonomikas prognozējamības skatupunkta, ĀIPL iesaka apsvērt šādus ieteikumus:

- nostiprināt par katru transporta jomu (ostām, dzelzceļiem, ceļiem un lidostām) atbildīgās valsts iestādes, kuru pienākums ir izvērtēt un ierosināt valsts mēroga uzlabojumus darbības pārstrukturēšanai un izstrādāt nozarē balstītus uzņēmējdarbības/rīcības plānus;
- katrai transporta jomai izstrādāt skaidru misiju un vīziju, kas attiecas ne tikai uz iekšējām darbībām, bet uzsvēr arī to, cik nozīmīga ir sinerģija ar citām saistītajām nozarēm (enerģētiku, ekonomiku, vidi, norēķiniem, nekustamo īpašumu u. c.);
- izvērtēt un pārstrukturēt katru transporta nozares jomu, lai tās darbības pamatā būtu „saimnieka/izmitinātāja modelis” (*Landlord-based*), kas veicina privāto uzņēmējdarbību un investīcijas, nevis „operatora modelis” (*Operator-based*), kas veicina internalizētus pakalpojumus un darbības;
- veicināt un nodrošināt drošu platformu privātām investīcijām transporta infrastruktūras uzlabojumos, aizliedzot necaurspīdīgu iekšējo darbību veikšanu;
- izvērtēt un aizliegt nevajadzīgu politiku un procedūras, kas ierobežo brīvu tirdzniecību un konkurenci ar transportu saistītu pakalpojumu jomā;
- nodrošināt privātajiem uzņēmumiem brīvu piekļuvi pieejamajai transporta infrastruktūrai un resursiem, lai veicinātu brīvu tirdzniecību un lielāku peļņu;
- no pārvaldītāju subsidēšanas pāriet uz atsevišķu pasažieru un kravu grupu subsīdijām, tādējādi izveidojot godīgu platformu tirgū balstītai konkurencei.

## 2. pamataspekts: ar transportu saistīto nozaru sinerģijas identificēšana

Lai savlaicīgi identificētu sinerģiju ar dažādām ar transportu saistītām nozarēm un līdz ar to stimulētu vienlaicīgu attīstību dažādu nozaru jomās, ĀIPL iesaka apsvērt šādus ieteikumus:

- izmantot Lielo un stratēģisko investīciju projektu koordinācijas padomi, lai identificētu un piedāvātu potenciālajiem investoriem nozīmīgus ar transportu saistītus projektus, ko atbalsta valdība; šai padomei vajadzētu uzņemties par pastāvīgu pienākumu izvērtēt un noteikt prioritārās transporta nozares iniciatīvas valsts un vietējā mērogā, lai sekmētu izaugsmi ne tikai transporta nozarē, bet arī ar to saistītajās nozarēs [primārās nozares — izejmateriāli; sekundārās nozares — rafinēšana/būvniecība/ražošana; terciārās nozares — pakalpojumi/izplatīšana; kvartārās nozares — pētniecība/projektēšana/izstrāde];
- sekmēt loģisku transporta nozares sinerģiju ar tādām nozarēm, kas ar to ir tieši saistītas:
  - elektrifikāciju [transports — enerģētika],
  - iepirkumu — vietējo resursu iegāde [transports — ražošana],
  - ilgtspējīgu celtniecību [transports — būvniecība],
  - ekspluatāciju un uzturēšanu [transports — pakalpojumi],
  - inovācijām [transports — pētniecība/izstrāde],
  - sociālo stabilitāti [mājoklis — transports — darbavieta — pakalpojumi];
- galveno uzmanību veltīt tādu transporta projektu īstenošanai, kuri ir pieejami no finansiālā aspekta un kuri var nodrošināt peļņu vairākām nozarēm;
- paredzēt metodoloģijas un pieejas turpmākai apjomīgu ilgtermiņa projektu izvērtēšanai un izstrādei, lai ievērojami sekmētu ekonomikas izaugsmi.

## **3. Pamatojums**

### **1. pamataspekts: caurspīdīguma nodrošināšana**

GADĪJUMA IZPĒTE — ostu pārvaldes Latvijas Republikā

#### Neskaidra ostu pārvalžu misija un statuss

Latvijas Republikas „Likumā par ostām” ir noteikts, ka ostu pārvaldes Latvijā apsaimnieko ostas teritorijas zemi un akvatoriju, un uzrauga uzņēmumus, kuri veic uzņēmējdarbību ostas teritorijā.

Tajā pašā laikā ostu pārvaldes var darboties kā privāti uzņēmumi un iesaistīties jebkādā ar ostu saistītā uzņēmējdarbībā. Tādējādi rodas situācija, kurā ostu pārvaldes gan uzrauga, gan aktīvi piedalās ostas uzņēmējdarbībā, „uzraugot” savus faktiskos vai potenciālos konkurentus.

Konkurenti ir spiesti pamest tirgu vai arī secināt, ka tirgus nav pilnībā „atvērts”. Tā piemēri ir redzami jomās, kas saistītas ar velkoņiem, atkritumu savākšanu, pasažieru prāmjiem, kruīza kuģiem, aģentūrām u. c. Neprognozējamā ostu pārvalžu rīcība palielina nenoteiktību un ierobežo konkurenci tirgū.

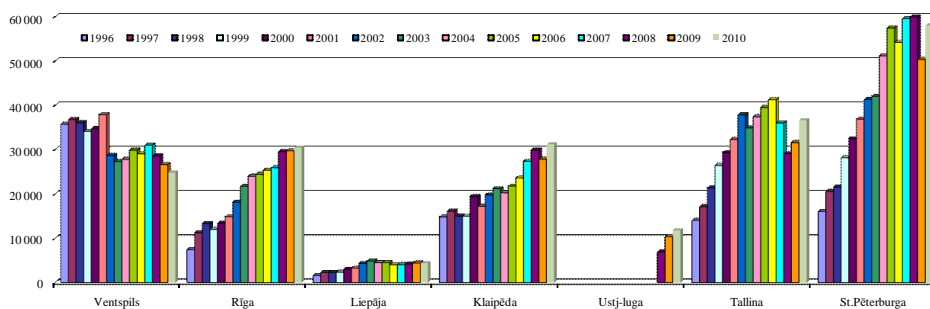
Vērā ņemams fakts ir tas, ka Konkurences padome ir trīsreiz sodījusi Rīgas ostu par dominējošās pozīcijas ļaunprātīgu izmantošanu pret privātajiem konkurentiem, un tas, ka Eiropas Komisijā tiek izskatītas trīs lietas (divas Konkurences ĢD un viena — Mobilitātes un transporta ĢD) pret Rīgas ostu un Latviju attiecīgi par konkurences noteikumu pārkāpšanu un tiesībām veikt uzņēmējdarbību.

Ostu pārvaldes ir kvazivalsts/pašvaldības aģentūras, kuras nemaksā nodokļus un kurām ir savs budžets. Pārvaldēm nav „akcionāra”, kuram tām ir jāatskaitās vai jāizmaksā peļņa. Peļņu parasti pārnes uz nākamā gada budžetu, taču ne vienmēr tā tiek ieguldīta ostas infrastruktūras attīstībā, kā sākotnēji bija paredzēts.

Tas krasi atšķiras no Tallinas ostas, kas sevi raksturo kā „ostu — izmitinātāju”, kura pati neveic kravu apstrādes darbības. Tā apsaimnieko un attīsta ostas infrastruktūru un iznomā teritoriju terminālu operatoriem, piešķirot būvniecības tiesības un tādējādi radot operatoriem motivāciju investēt infrastruktūrā un tehnoloģijā.

Freight volumes in eastern Baltic Sea ports  
1996 - 2010

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010/ 2009	Port Type
Ventspils	35 744,6	36 780,5	36 046,4	34 136,5	34 755,4	37 936,7	28 703,7	27 316,2	27 805,3	29 863,0	29 062,2	31 037,3	28 569,6	26 640,2	<b>24 816,0</b>	-6,8	Operator
Rīga	7 457,0	11 213,1	13 315,5	12 012,5	13 351,7	14 883,9	18 108,3	21 721,7	23 991,3	24 429,1	25 357,0	25 932,8	29 565,9	29 724,4	<b>30 475,6</b>	2,5	Operator
Liepāja	1 609,0	2 295,8	2 296,5	2 324,1	2 964,7	3 260,4	4 318,1	4 857,4	4 474,1	4 508,4	4 000,7	4 038,7	4 187,7	4 381,3	<b>4 383,8</b>	0,1	Operator
Klaipēda	14 828,7	16 118,0	15 003,3	14 971,0	19 396,3	17 236,0	19 739,6	21 192,0	20 252,9	21 794,0	23 611,2	27 362,0	29 879,8	27 863,1	<b>31 234,3</b>	12,1	Landlord
Ustj-luga													6906,7	10357,8	<b>11775,6</b>	13,7	Landlord
Tallina	14 080,0	17 133,1	21 363,5	26 445,3	29 341,9	32 316,2	37 854,8	34 916,1	37 422,1	39 527,8	41 258,6	36 027,6	29 077,0	31 597,0	<b>36 649,5</b>	16,0	Landlord
St.Peterburga	16 045,8	20 588,6	21 558,8	28 172,0	32 462,0	36 900,3	41 307,3	42 043,8	51 173,1	57 462,0	54 241,8	59 608,4	59 945,0	50 405,9	<b>58 052,9</b>	15,2	Landlord



Avots: Ostas pārvaldes gada pārskatu kopsavilkums

Tādēļ, lai sekmētu Rīgas ostas un citu Latvijas ostu attīstību, ir būtiski, lai likumdevēji izņemtu, vai Latvijas ostas darbosies kā „ostas — izmitinātājas”, veicinot neatkarīgu privāto uzņēmējdarbību un investīcijas, vai arī kā aktīvi pakalpojumu sniedzēji, konkurējot ar privātajiem uzņēmumiem. ES patlaban pastāv tendence ostu pārvalžu darbību no pakalpojumu sniegšanas novirzīt uz ostas drošības un infrastruktūras nodrošināšanu. Tomēr abi Eiropas Komisijas mēģinājumi pieņemt ostu direktīvu ir cietuši neveiksmi.

### Investīciju ostās drošība

Lai uzņēmums investētu Latvijas ostā, tam no ostas pārvaldes ir jānomā zeme un/vai piestātne. Lai gan likumā ir noteikts, ka zeme var piederēt privātpersonām, visā Rīgas ostā ir tikai viena privātā piestātne. Visas pārējās piestātnes no ostas tiek nomātas, neraugoties uz to, ka visas investīcijas piestātņu būvniecībā ir veikušas privātpersonas. Nomas līgumos nav paredzētas nekādas garantijas par to, ka termināļos vai citos ostas īpašumos veiktās investīcijas tiks atmaksātas. Tajā pašā laikā ostu pārvaldēm ir tiesības pārtraukt nomas līgumus neparedzamu iemeslu dēļ. Piemēram, nomas līgumos ar Rīgas ostu ir iekļauta šķīrējklauzula, kas paredz, ka visus līgumslēdzēju pušu strīdus ir jāuzklausā šķīrējtiesā un attiecīgo šķīrējtiesu izvēlas ostas pārvalde.

Nesen tika pieņemti „Likuma par ostām” grozījumi, kas piešķir ostas pārvaldei tiesības izmantot iznomātās teritorijas saviem mērķiem pret līgumslēdzējas puses, kura likumīgi izmanto/nomā zemi, gribu. Tas potenciāļajiem investoriem skaidri liecina, ka to investīcijas ir nedrošas.

Turklāt ostas pārvaldei ir tiesības viļņpusēji mainīt nomas maksājumu apmēru. Ir bijuši gadījumi, kad ostas pārvalde viļņpusēji nolēmļ palielināt nomas summu līdz apmēram, kas ievērojami pārsniedz sākotnējo summu. Ja uzņēmums zaudē tiesības nomāt ostas teritoriju, tas zaudē arī tiesības veikt ostā komerciāļas darbības. Tādēļādi rodas neveikļas pārvaldības situācijas, kad privāto investīciju pārvaldi veic trešās personas.

### Atļāuja veikt uzņēmējdarbību ostas teritorijā

Gadiem ilgi, lai uzņēmums Latvijas ostās varētu veikt jebkāda veida uzņēmējdarbību, tam bija jāiesniedz Ostas pārvaldei pieprasījums, lai noslēgtu līgumu par komercdarbībām ostā vai arī jāsaņem licence. 90 % Latvijas ostās strādājošo uzņēmumu ir parakstījuši līgumu, kas tiem ļauj sniegt pakalpojumus ostas teritorijā — būtībā šis līgums ir atļāuja strādāt ostas teritorijā.

Likumā ir noteikti ļoti neskaidri kritēriji, kas jāievēro, lai varētu parakstītu līgumu („komercsabiedrības dibinātājiem un dalībniekiem jābūt ar labu reputāciju un stabili finansiāļo stāvokli”). Līgumus parasti ir noslēgti uz vienu gadu, un ostas pārvalde var atteikties pagarināt līgumu, nenorādot iemeslu. Ostas pārvalde arī var jebkurā laikā anulēt līgumu, ja tā konstatē, ka akcionāra reputācija ir „pasliktinājusies” vai arī uzņēmums ir pārkāpis ostas noteikumus. Jebkura komerciāļā darbība bez līguma ir likuma pārkāpums.

„Likums par ostām” skaidri nenoteica, kā šādi jautājumi jārisina tiesā, un Ostas pārvalde tos ir vienmēr interpretējusi to kā civillietas, tādēļādi efektīvi novēršot iespēju tiem, kas bija saņēmuši atteikumu noslēgt līgumu, apstrīdēt šādu lēmumu tiesā. Civiltiesā nevar likt ostas pārvaldei noslēgt konkrētu līgumu, jo atļāuja strādāt ostā ir administratīvs, nevis civils jautājums. Vairāki uzņēmumi šobrīd mēģina apstrīdēt atteikumu administratīvajās tiesās, bet tās ir atteikušās pieņemt attiecīgos pieteikumus. 2010. gada novembrī „Likumā par ostām” tika noteikti grozījumi, kas nepārprotami norādīja, ka visi ar komercdarbību saistītie jautājumi jāizskata civiltiesā.

Tomēr š.g. 3. maijā Augstākās tiesas Senāta Administratīvo lietu departaments noteica, ka līgumi par komercdarbībām ir administratīvi jautājumi un ir izskatāmi administratīvajās tiesās. Kopš tā brīža ostas pārvaldei ir jāpaskaidro iemesli, kāpēc tā nevēļas noslēgt komercdarbības līgumu, un jebkurš lēmums par līguma slēgšanu var tikt pārskatīts administratīvajā tiesā.

Iepriekšējo gadu laikā daudzi uzņēmumi, kuri savā darbības jomā ir globāļi vai reģionāļi līderi, ir pārtraukuši mēģinājumus uzsākt komercdarbību ostās pēc tam, kad saņēmuši no ostas pārvaldes nepamatotus atteikumus slēgt līgumus.

Lai uzņēmums tiktu licencēts, kandidātāam ir vajadzīgas tiesības uz zināmu ostas teritoriju un jāpadara tā par pilnu muitas zonu. Taču praksē ostas pārvaldes neiznomā ostai piederošu zemi, ja

uzņēmumam nav licencēts statuss. Diemžēl licencēta uzņēmuma statusu bez zemes iegūt nav iespējams — tas rada savstarpēji pretrunīgu, neatrisināmu situāciju.

### Ostas infrastruktūras pieejamība

Ostas pārvaldes pienākums ir veidot ostas infrastruktūru un tajā investēt, lai nodrošinātu ostas izmantotājiem to nomātā īpašuma sasniedzamību. Diemžēl realitātē privātuzņēmumi ir spiesti būvēt savus ceļus un dzelzceļus. Taču, tā kā ostas teritorija ir ierobežota, bieži no publiskās infrastruktūras uz privāto teritoriju, ko nomā pieci dažādi uzņēmumi, var uzbūvēt tikai vienu dzelzceļa līniju. Tas rada ar servitūtu saistītas neērtības, kā arī iespējas īstenot negodīgu piekļuves maksas politiku. Nav izstrādāts regulējums par piekļuvi ostai pa ceļu vai dzelzceļu un nodevām, kas par šādu piekļuvi jāmaksā.

Pierādījumi liecina, ka, lai šajā transporta jomā sekmētu brīvā tirgus konkurenci un ekonomikas izaugsmi, ir vajadzīga ostas pārvalžu liberalizācija. Lai nodrošinātu darbību efektivitāti un ienesīgumu, valdībai ir jāpārskata un jāgroza uz ostām attiecināmie tiesību akti,

- mainot ostu misiju un kopējo darbības struktūru, lai:
  - pārveidotu ostu par „ostu — izmitinātāju”,
  - attīstītu infrastruktūru, lai to iznomātu privātiem uzņēmumiem,
  - nodrošinātu neierobežotu, vienlīdzīgu un pārredzamu piekļuvi visu veidu ostas infrastruktūrai,
  - iznomātu zemi un piestātnes ilgtermiņā un ar skaidriem nosacījumiem un kritērijiem,
  - atceltu nevienlīdzīgas licencēšanas sistēmu un nevienlīdzīgus tarifus par privātu uzņēmumu sniegtiem pakalpojumiem,
  - garantētu nomātāju un preču drošību ostas teritorijā;
- mainot iekšējo pārvaldību un atbildību, lai:
  - pārveidotu ostu pārvaldes par privātiem ostu uzņēmumiem (komercuzņēmumiem), kuri veic ostas darbības,
  - izveidotu akcionāru īpašumtiesību struktūru „līdzsvara un atsvara” nodrošināšanai,
  - izveidotu papildu amatus valdē ostā strādājošo uzņēmumu pārstāvjiem,
  - izstrādātu mehānismu privāto ostas uzņēmumu akcionāru pārstāvju rotācijai ik pēc diviem (2) gadiem,
  - noteiktu pilnu taksācijas režīmu privātajiem ostas uzņēmumiem ar ienākumu sadali dividenžu veidā,
  - apsvērt iespēju izmantot akciju pirmreizējā publiskā piedāvājuma (*IPO*) stratēģijas un kotēt akcijas fondu biržā.

Šīs liberalizācijas un caurspīdīgas pārvaldības stratēģijas var piemērot visām Latvijas transporta nozares jomām.

## **2. pamataspekts: sinerģija ar nozarēm, kas ir saistītas ar transportu**

### **GADĪJUMA IZPĒTE — dzelzceļa elektrifikācija**

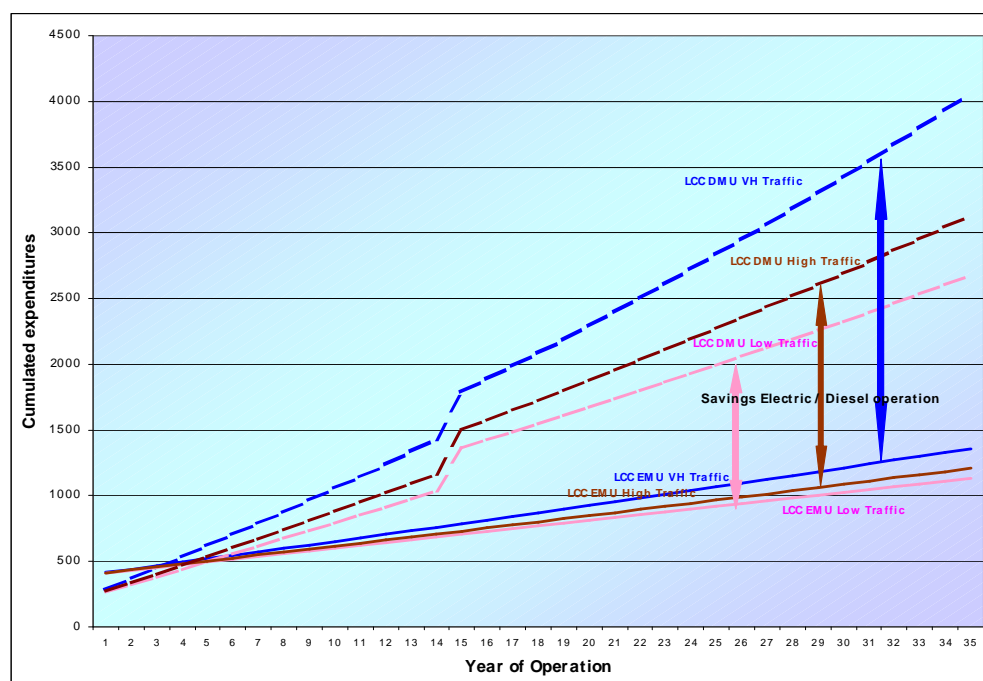
Dzelzceļa maģistrāļu un pilsētu transporta tīkls Latvijā ir nepietiekami attīstīts — lai saglabātu konkurētspēju, valstij nāksies panākt ES dzelzceļa attīstības līmeni. Latvija atrodas ģeogrāfiski stratēģiskā „izejas punktā” kravu transportam austrumu—rietumu virzienā, kā arī izsenis ir tranzīta valsts kravu un pasažieru plūsmā no ziemeļiem uz dienvidiem.

Lai palielinātu Latvijas kravu un pasažieru pārvadāšanas pakalpojumu konkurētspēju, ir ievērojami jāuzlabo pašreizējā dzelzceļa infrastruktūra un vietējā sabiedriskā transporta infrastruktūra. Tādēļ transporta iestādes ir noteikušas vairākas transporta uzlabošanas prioritātes,

ieskaitot tranzīta koridoru uzlabojumus, nomainītus tramvajus un trolejbusus, dzelzceļa modernizācijas projektus, kā arī tādas augsta līmeņa ES direktīvas kā dzelzceļa ass *Rail Baltica*. Šādos transporta tīkla uzlabošanas projektos ir jādomā par pieņemamu un pamatotu enerģijas avotu/degvielu. Ir konstatēts, ka šiem dažādajiem transporta veidiem elektrifikācija ir daudz labāka par dīzeļdegvielas izmantošanu, pat īstermiņā.

Dažas no elektrifikācijas priekšrocībām ir:

- zemākas lokomotīvu, motorvagonu, tramvaju un trolejbusu ekspluatācijas izmaksas,
- zemākas uzturēšanas izmaksas,
- lielāka jaudas un masas attiecība, kas ļauj izmantot mazāk lokomotīvu/mazākus dzinējus, nodrošina ātrāku paātrinājumu un augstāku jaudas faktisko ierobežojumu un ātruma ierobežojumu;
- mazāks trokšņa piesārņojums (klusāka darbība);
- neatkarība no jēlnaftas kā degvielas;
- mazāks vides piesārņojums, neraugoties uz to, ka elektrību ražo no fosilā kurināmā.



Informācijas avots: SIA ALSTOM pētījums par dzelzceļa elektrifikāciju

Latvijas enerģētikas nozare ir līdzīgā situācijā — tā nav pietiekami attīstīta. Latvija pieder pie tām valstīm, kuras lielā mērā ir atkarīgas no importētiem energoresursiem. Nozīmīgākie izmantojamie vietējie energoresursi ir koksne un hidroenerģija (Daugavas HES kaskāde). Latvijā cietais fosilais kurināmais, naftas produkti un elektroenerģija tiek importēta no vairākām valstīm un piegādes reģioniem, turpretim dabas gāzei ir tikai viena piegādātājvalsts — Krievija. Resursu plūsmu sadalījums norāda uz relatīvi augsto Latvijas atkarību no importa piegādēm — tikai 29,6% no kopējā patēriņa tiek nosegti ar vietējiem resursiem. 2008. gadā Latvijas kopējais primāro enerģijas resursu patēriņš bija 196,5 PJ, kas ir par 19,9% augstāks salīdzinājumā ar 2000. gada patēriņu. Gala patēriņš attiecīgi bija 178,7 PJ, kas ir par 28,5% augstāks salīdzinājumā ar 2000. gada līmeni.

Latvijas elektrostacijas nespēj nodrošināt patēriņam nepieciešamo elektroenerģijas daudzumu valstī. Nepietiekošo elektroenerģijas jaudu kompensācija vai atsevišķos periodos saražotās enerģijas pārpalikuma realizēšana tiek nodrošināta ar starpsistēmu savienojošām elektrolīnijām. Mainīgie hidroresursi ietekmē Daugavas hidroelektrostaciju saražotās elektroenerģijas apjomu. 2008. gadā bruto nacionālais elektroenerģijas patēriņš bija 7794 GWh, kas ir par 31,6% augstāks

salīdzinājumā ar 2000. gada patēriņu.

Tādēļ Latvijai nākas importēt elektroenerģiju, kas rada nevajadzīgu savstarpēju atkarību no kaimiņvalstīm.

Transporta nozare (valsts un lokālā mērogā) patlaban ir ievērojams elektroenerģijas patērētājs dzelzceļa, tramvaju un trolejbusu elektrifikācijas, kā arī privātā neatkarīgā/komerציālā transporta dēļ — tā izmanto gandrīz 2 % no kopējā elektroenerģijas patēriņa. Ja nākamajos lielajos transporta uzlabošanas projektos tiks apsvērta iespēja izmantot elektrifikāciju, elektroenerģijas patēriņš transporta nozarē varētu pieaugt līdz 5 % no Latvijas kopējā elektroenerģijas patēriņa. Dzelzceļa elektrifikācija vien radītu papildu patēriņu aptuveni 300 GWh apmērā. Šis pieaugušais elektroenerģijas pieprasījums nedaudz pārsniedz pusi no jaunajai Rīgas TEC-2 spēkstacijai plānotā papildu elektroenerģijas daudzuma. Ja visus Latvijas transportlīdzekļus, kurus darbina ar fosilo kurināmo, nomainītu uz elektriskajiem, šim apjomam varētu pievienot aptuveni 1 TWh. Lai šo pieprasījumu apmierinātu, būtu vajadzīga 134 MW liela elektroenerģijas ražošanas jauda.

Tā kā elektrifikācija ir vēlams un ilgtspējīgs veids, kā nodrošināt enerģiju turpmākajiem smagā un vieglā transporta tīkliem, ir jāizstrādā stratēģiska paralēlo nozaru pieeja, lai nodrošinātu patēriņam atbilstošu elektroenerģijas apgādi.

Ir jāizstrādā decentralizēta privātā sektora pieeja „tīras un videi nekaitīgas” enerģijas ražošanai vietējā mērogā, lai mazinātu fosilā kurināmā iespējamā cenas pieauguma ietekmi un kompensētu nepietiekamu enerģijas ražošanas jaudu, kuras palielināšana nav paredzēta nevienā no pašreizējā enerģijas piegādātāja *Latvenergo* plāniem tuvākai nākotnei. Šāda pieeja sekmētu turpmāk paredzēto apjomīgo transporta infrastruktūras uzlabojumu ieviešanu. Veicot pareizu strukturizāciju, Latvijai būtu ļoti labas iespējas saražot vajadzīgo elektroenerģijas (tradicionālās un alternatīvās) daudzumu ne tikai Latvijā, bet arī Baltijas valstu reģionu transporta tīkliem. Turklāt, ja tas tiktu darīts, izmantojot alternatīvas un videi nekaitīgas enerģijas ražošanas metodes, Latvija varētu kļūt par vienu no pasaules līderiem ilgtspējīgas enerģijas ražošanā.