



LATVIJAS UNIVERSITĀTE

EKONOMIKAS UN VADĪBAS FAKULTĀTE
TAUTSAIMNIECĪBAS KATEDRA

Astrīda Rijkure

LATVIJAS AUTOCEĻU REMONTDEFICĪTA SAMAZINĀŠANA

PROMOCIJAS DARBS

Ekonomikas doktora (Dr. oec) zinātniskā grāda iegūšanai

Nozare: Ekonomika

Apakšnozare: Latvijas tautsaimniecība

Darba zinātniskais vadītājs:

Dr.oec.,profesors Roberts Škapars

Rīga 2011

SATURS

Apzīmējumu saraksts	lpp. 3
Attēlu saraksts	4
Tabulu rādītāji	6
Ievads	8
1. Autosatiksmes nodrošināšanas nosacījumi un problēmas	21
1.1. Latvijas autosatiksmes un pārvadājumu nozīme Latvijas tautsaimniecības attīstībā	29
1.2. Autosatiksmes kvalitātes nodrošināšanas izmaksu un ieguvumu analīze	38
1.3. Valsts un privātās partnerības projektu realizācija Latvijas un Eiropas valstu autoceļu būvniecībā	48
1.3.1. Projektu realizācijas risku novēršanas nozīmība autoceļu nozarē	54
1.3.2. Ieguvumi no Valsts un privātās partnerības projektu realizācijas	64
2. Autoceļu attīstības Latvijā analīze	82
2.1. Latvijas autoceļu tehniskais stāvoklis un autoceļu uzturēšanas problēmas Baltijas valstīs	82
2.2. Autoceļu ekspluatācija un finansēšana Baltijas valstīs un citās Eiropas valstīs	104
2.2.1. Latvijas autoceļu finansēšanas sistēma	109
2.2.2. Latvijas vieta Baltijas valstu autoceļu tīklā	121
2.2.3. Autoceļu resursu sadale dažādās pasaules valstīs	132
2.2.4. Eiropas Savienības strukturālie fondi autoceļu attīstībai	134
2.3. Satiksmes drošības organizācijas ietekme uz autoceļu attīstību un tautsaimniecību kopumā	141
3. Autoceļu attīstības iespējas Latvijā	153
3.1. Latvijas autoceļu attīstības resursu sadales metodikas uzlabošana	153
3.2. Autoceļu attīstības resursu sadales uzlabošanas ietekme uz Latvijas tautsaimniecību	172
Secinājumi un priekšlikumi	193
Izmantotās literatūras un avotu saraksts	200
Pielikumi	
1.pielikums. Ekspertu aptaujas anketa	
2.pielikums. Ekspertu aptaujas anketēšanas rezultāti	
3.pielikums. Aptaujāto ekspertu pārstāvētās iestādes un uzņēmumi	

APZĪMĒJUMU SARAKSTS

A/S - Akcijas sabiedrība
CSDD – Ceļu satiksmes drošības direkcija
DBFO - Projektēšana – būvniecība – finansēšana- uzturēšana
EATL – Eiro-Āzijas Transporta savienojumi
EEK – Igaunijas krona
EK - Eiropas Komisija
EM – LR Ekonomikas ministrija
ERAB – Eiropas reģionālās attīstības biedrība
ERAF - Eiropas Reģionālās attīstības fonds
ES – Eiropas Savienība
EUR – Euro
FIDIC – Starptautiskā inženierkonsultantu federācija
FYYR – Pirmā gada peļņa rādītājs
IAV – Ieguldījumam atbilstoša vērtība
IKP – Iekšzemes kopprodukts
IRF – Starptautiskā ceļu federācija
IRR – Projekta iekšējās efektivitātes koeficients
JEXIM – Japānas eksporta un importa banka
KM – Kilometri
LOP – Latvijas Ostu, Tranzīta un loģistikas padome
LTL – Lietuvas lits
LVC – Latvijas valsts ceļi
LVL – Latvijas lats
Milj. – Miljons
MK – Ministru kabinets
NPV – Projektu pašreizējā neto vērtība
OCTA – Obligātā civiltiesiskā apdrošināšana
PTO – Pasaules tirdzniecības organizācija
PVB – Ieguvumu pašreizējā vērtība
PVC – Izdevumu pašreizējā vērtība
PVN – Pievienotās vērtības nodoklis
RKP – Robežkontroles punkts
SM - LR Satiksmes ministrija
TEN-T – Eiropas transporta tīkls
VAF – Valsts autoceļu fonds
VAS – Valsts akciju sabiedrība
VPP – Valsts un privātā partnerība

ATTĒLU SARAKSTS

1.nodaļa		lpp.
1.1.	Ceļu būves tirgus līdzsvars pilnīgas konkurences apstākļos	26
1.2.	Transporta nozares kopējo samaksu sadalījums	27
1.3.	Ceļu pārvaldīšanas stratēģijas optimizācija – ieguvumi un zaudējumi no stratēģijas izvēles	35
1.4.	Cēzars Kueross alternatīva ceļu finansēšanas shēma	44
1.5.	Jana Hegi autoceļu finansēšanas un organizācijas shēma	45
1.6.	Jana Hegi ierosinātā, efektīvāka autoceļu finansēšanas un organizācijas shēma	46
1.7.	Latvijas patreizēja autoceļu finansēšanas shēma	47
1.8.	Latvijas autoceļu nākotnes finansēšanas shēma	48
1.9.	Ar vai bez projekta ekonomiskie ieguvumi	50
1.10.	Visaptveroša informācija par projektu risku novērtēšanu	56
1.11.	Projekta risku rezultātu shematiska diagramma	58
1.12.	Risku klasifikācija autoceļu projektos	59
1.13.	Politiskās, likumdošanas un ekonomiskās vides ietekme uz VPP projektu realizāciju	60
1.14.	VPP projekta dzīves cikls	68
1.15.	Projekta dzīves cikla izmaksu salīdzinājums	70
1.16.	Attiecības starp pārvaldīšanas kvalitātes izmaiņām atkarībā no investīciju apjoma	74
1.17.	Realizēto transporta nozares VPP projektu skaits pasaulē un Eiropā 1990.-2010.gadiem (gab.)	76
1.18.	Neto ieguvumi realizējot projektu	80
1.19.	Tradicionālā un VPP līguma izmaksu dinamikas salīdzinājums	80
2.nodaļa		lpp.
2.1.	Melno segumu atjaunošana uz Latvijas valsts autoceļiem (km) no 1991.gada līdz 2010.gadam.	84
2.2.	Asfaltēto segumu stāvokļa izmaiņas uz Latvijas autoceļiem (1991.-2010.gadam), km	85
2.3.	Asfaltēto segumu atjaunošanas apjomi uz Latvijas autoceļiem (1991. -2010.gadam), km	87
2.4.	Faktiski rekonstruēto, remontēto un jaunubūvēto tiltu skaits Latvijā no 1995. līdz 2010.gadam (gab.) un vēlamais līmenis	92
2.5.	Izmaksu izmaiņas autoceļu būvdarbiem Latvijā (galvenajās pozīcijās) no 2006.gada līdz 2011.gadam (LVL bez PVN)	98
2.6.	Kopējā viena kilometra rekonstrukcijas vidējā izmaksa Latvijā, LVL (bez PVN) 2006.-2011.gadam	99
2.7.	Transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa iekasēto summu dinamika Latvijā (1994.-2010.gadam) milj.LVL	104
2.8.	Iekasētā akcīzes nodokļa par naftas produktiem dinamika Latvijā no 2003.gada līdz 2010.gadam, milj.LVL	106
2.9.	2007.gadā plānotā Valsts budžeta valsts autoceļu fonda programmas ieņēmumu prognoze Latvijā, 2008.-2014.gadam (milj.LVL)	109
2.10.	Valsts autoceļu finansējums Latvijā 1990. - 2011.gads, milj. LVL	118
2.11.	Valsts galveno autoceļu un pašvaldību ceļu un ielu esošais un plānotais nākotnes finansējuma sadalījums Latvijā (1995.-2013.gadam), milj.LVL	119

2.12.	Autoceļu segumu % īpatsvars Baltijas valstu 1. un 2. šķiras autoceļu tīklā 2010.gadā	122
2.13.	Autoceļu ikdienas uzturēšanas izdevumi Latvijā, Lietuvā un Igaunijā 2003.-2009.gadam (milj.LVL)	128
2.14.	Latvijas, Igaunijas, Lietuvas autoceļu finansējuma dinamika 1991.-2009.gadam (milj. LVL)	129
2.15.	Baltijas valstu autoceļu finansējums, kas tiek tērēts vienam kilometram 1991.-2009.gads (LVL)	130
2.16.	Baltijas valstu autoceļu finansējums % no IKP (1996.-2009.gadam)	132
2.17.	Autoceļu finansējums dažādās Eiropas valstīs 2008.gadā, milj.LVL	134
2.18.	Kohēzijas fonda un ERAF finanšu līdzekļu % sadalījums par nozarēm 1158.5 milj.EUR (2007.-2013.gads)	134
2.19.	Latvijas transporta nozarei pieejamie ES struktūrfondu un Kohēzijas fonda līdzekļi (milj.EUR gadā)	135
2.20.	Esošais un plānotais ES līdzfinansēto projektu īpatsvars Latvijas valsts autoceļu finansējumā no 2004. līdz 2012.gadam, milj.LVL	136
2.21.	Eiropas Savienības Kohēzijas fonda % sadalījums pa nozarēm (851.4 milj.EUR)	137
2.22.	Eiropas Savienības ERAF finansējuma % sadalījums pa nozarēm (307,1 milj.EUR)	138
2.23.	Latvijas tautsaimniecībai satiksmes negadījumu rezultātā nodarīto zaudējumu novērtējums milj.LVL (1993.-2010.gadam)	149
2.24.	Valsts autoceļu aprīkojumam nodarītie zaudējumi Latvijā (2000.-2010.gadam) tūkst.LVL	150
3.nodaļa		lpp.
3.1.	Latvijas autoceļu attīstības resursu sadales shēmu	154
3.2.	Faktori, kas kavē Latvijas autoceļu pārvaldes sistēmas un resursu sadales darbību. Ekspertu viedokļi %	163
3.3.	Pasākumi, kas veicinātu Latvijas autoceļu pārvaldes sistēmas pilnveidošanu. Ekspertu viedokļi. %	167
3.4.	Automašīnu skaita izmaiņas 2005.-2015.gadam, gab	170
3.5.	Gada vidējās diennakts plūsmas izmaiņas Latvijas autoceļu tīklā attiecībā pret iepriekšējo gadu (automašīnas/diennaktī) no 2000. līdz 2010.gadam	175
3.6.	Latvijas automaģistrāļu/ ātrgaitas ceļu attīstības plāns	177
3.7.	Latvijas VPP projektu karte 2007.-2013.gadam	179

TABULU RĀDĪTĀJI

1.nodaļa	lpp.
1.1. Latvijas ceļu tīkla klasifikācija 2010.gadā (km)	33
1.2. Latvijas autoceļu iedalījums pēc funkcionālas nozīmes 2010.gadā (km)	34
1.3. Transporta nozares VPP projektu realizācijas SVID analīze	52
1.4. Risku pārdale VPP projekta realizācijā	55
1.5. Riska iestāšanās pakāpes novērtēšanas analīze Polijā	56
1.6. Risku ietekme VPP un tradicionālā valsts iepirkuma gadījumā ceļu būves projektos Latvijā	61
1.7. Autoceļu būvniecības izmaksu relatīvais sadalījums Latvijā	61
1.8. Projekta šodienas vērtības (NPV) rezultātu skaidrojums	72
1.9. Pasaulē realizēto VPP projektu sadalījums pa transporta nozarēm	76
2.nodaļa	lpp.
2.1. Melno segumu tehniskais stāvoklis Latvijā, 2011.gadā (%)	86
2.2. Grants segumu tehniskais stāvoklis Latvijā, 2011.gadā (%)	89
2.3. Valsts 2. šķiras autoceļu segumu ikgadējās atjaunošanas prasības Latvijā	89
2.4. Valsts 2.šķiras autoceļu sakārtošanas novadu atbalstam plānu finansējums un sasniedzamie rezultāti Latvijā	90
2.5. Tiltu tehniskā stāvokļa novērtējums Latvijā, 2011.gadā (gab)	91
2.6. Autoceļu ikdienas uzturēšanas izdevumi Latvijā (2000.-2010.gadam), tūkst. LVL	93
2.7. Latvijas un Lietuvas ceļu būves materiālu cenu salīdzinājums LVL	97
2.8. Viena km rekonstrukcijas vidējās izmaksas Latvijā pa darbu veidiem LVL(bez PVN) 2006.-2011.gadam	98
2.9. Gaidāmās akcīzes nodokļa likmes izmaiņas Latvijā (2011.-2013.gadā), LVL/1000 litriem	107
2.10. Akcīzes nodokļa likmes dažādās Eiropas valstīs 2007. un 2008.gadā, LVL/1000 litriem	108
2.11. Galvenie valsts un ceļu tīkla raksturlielumi Igaunijā, Latvijā un Lietuvā 2010.gadā	121
2.12. Igaunijas autoceļu finansējuma avoti un dinamika (1991.-2009.gadam), milj.LVL	123
2.13. Latvijas autoceļu finansējuma avoti un dinamika (1991.-2009.gadam), milj.LVL	126
2.14. Lietuvas autoceļu finansējuma avoti un dinamika (1991.-2009.gadam), milj.LVL	127
2.15. Autoceļu finansējums dažādās Eiropas valstīs (2006.-2008.gadam), milj. LVL	133
2.16. Nacionālās programmas 1.šķiras autoceļu attīstībai plānotie darbi	138
2.17. Valsts autoceļu programmu finansējuma vēsture un prognoze Latvijā no 2000. līdz 2012.gadam, milj.LVL	140
2.18. Reģistrētie ceļu satiksmes negadījumi Latvijā 2000.gada – 2010.gadam, gab	143
2.19. Reģistrētie ceļu satiksmes negadījumi Latvijā, 1966.gada – 1990.gadam, gab	144
2.20. Satiksmes negadījumu skaits dažādās Eiropas valstīs uz 100 000 iedzīvotājiem 2009.gadā, gab	144
2.21. Bojāgājušo skaits ceļu satiksmes negadījumos uz 1 miljonu iedzīvotāju	144

	dažādās valstīs (2006.-2009.gadam), gab	
2.22.	Bojā gājušo skaita prognoze un reālais bojā gājušo skaits uz Latvijas autoceļiem no 1999. līdz 2010.gadam, gab	147
2.23.	Bojā gājušo skaita prognoze un reālais bojā gājušo skaits Latvijā 2007.-2013.gads, gab	148
2.24.	Ceļu satiksmes negadījumos Latvijas valstij radītie zaudējumi no 1993. līdz 2010.gadam, LVL	148

3.nodaļa

		lpp.
3.1.	Valsts autoceļu fonda ienākuma avotu īpatsvars ekspertu aptaujā %	157
3.2.	Latvijas autoceļu pārvaldes un resursu sadales sistēmas kavējošie faktoru analīzes rezultāti ekspertu anketās	165
3.3.	Pasākumu, kas pilnveidotu Latvijas autoceļu pārvaldes un resursu sadales sistēmas analīzes rezultāti ekspertu anketās	168
3.4.	Reģistrēto automašīnu skaita izmaiņas 2005.-2015.gadam, gab	169
3.5.	Plānotais Latvijas autoceļu finansējums 2012.-2015.gadam, milj.LVL	171
3.6.	Transports un uzglabāšana loma Latvijas IKP no 2006. līdz 2010.gadam	173
3.7.	Kopējie ieņēmumi par tranzītkrāvu pārvadāšanu un apstrādi Latvijā, % no IKP (2001.-2010. gadam)	173
3.8.	Ieguvumi no VPP salīdzinājumā ar tradicionālo iepirkumu „Rīga – Sēnīte” pilotprojektam	184
3.9.	„Rīga – Sēnīte” pilotprojekta izmaksas absolūtos skaitļos (tūkst.LVL)	185
3.10.	Ieguvumu un izmaksu salīdzinājums, veicot ceļu segumu uzlabojumu valsts autoceļu tīklā	191

IEVADS

Promocijas darba aktualitāte

Transporta nozare ir ievērojams resursu patērētājs Latvijas tautsaimniecībā, kurš prasa cilvēku, kapitāla un enerģijas resursus. Kapitāla resursu pieprasījums izpaužas kā satiksmes infrastruktūras, ceļu, tiltu, tuneļu, ostu un citu terminālu uzturēšana un paplašināšana, kā arī transporta līdzekļu ražošanā. Dažādās transporta nozarēs kapitāla resursi lielākā vai mazākā mērā tiek iegūti no valsts budžeta, un ievērojot, ka valsts budžeta izdevumu daļa ir ierobežota, ierobežots ir arī kapitāla pieplūdums transporta nozarei. Tāpēc parādās tendence piesaistīt transporta nozarē privāto kapitālu, tai skaitā arī infrastruktūras vajadzībām.

Tautsaimniecības attīstību vecinošs faktors ir nepieciešamība nodrošināt kvalitatīvu autotransporta kustību pa Latvijas autoceļiem, kas tālāk sekmētu citu tautsaimniecības nozaru attīstību. Saskaņā ar VAS „Latvijas Valsts ceļi” aprēķiniem tikai valsts autoceļu normatīvai uzturēšanai un atjaunošanai ik gadu ir nepieciešami vismaz 310 milj.LVL, bet kopējie atliktie valsts autoceļu periodiskās uzturēšanas un segu rekonstrukcijas darbu apjomi (remontdeficīts) uz valsts autoceļiem ar asfalta segumu ir sasnieguši 2,859 miljardus LVL, bet uz autoceļiem ar grants segumu ir sasnieguši 1,663 miljardus LVL. Aprēķinos ņemts vērā apstāklis, ka pārāk ilgi atlikto remontu dēļ segumu bojājumu pakāpe pieaugusi tik tālu, ka segumus vairs nevar atjaunot ar lētām tehnoloģijām. Nelīdzenumi, plaisas, rises kļuvušas tik ievērojamas, ka vienkārtas virsmas apstrāde vai asfalta virskārtas remonts, kas ir lētākās asfaltēto segumu atjaunošanas metodes, nevar dot pietiekoši līdzenu un ilgmūžīgu segumu. Pasūtītājam nākas izvēlēties ievērojami dārgākas atjaunošanas metodes, paredzot esošās asfalta kārtas nofrēzēšanu vai reciklēšanu, vai pat visas segas konstrukcijas pārbūvi.

Tajā pat laikā neskatoties uz ievērojamiem nodokļu maksājumiem, ko veic autoceļu lietotāji un, kas ir saistīti ar autoceļu lietošanu, šobrīd autoceļu jomā nepastāv autoceļu finansēšanas modelis, kas saistītu autoceļu lietotāju maksājumus ar izdevumiem valsts un pašvaldību autoceļu tīkla pārvaldīšanai, uzturēšanai un renovācijai atbilstoši normatīvajām prasībām.

No valsts autoceļu fonda programmai piešķirtā finansējuma ir atkarīgs gan autoceļu atsevišķo elementu (aprīkojums, ceļa zīmes, mākslīgās būves u.c.) tehniskais stāvoklis, gan satiksmes drošības līmenis, gan braukšanas apstākļi kopumā. Viens no autoceļu lietotājiem visredzamākajiem un jūtāmākajiem autoceļu elementiem ir brauktuves segums.

Autoceļu attīstība ir viena no tām tautsaimniecības nozarēm, kuras attīstība, ar atbilstošu finansiālu nodrošinājumu, veido pamatu pārējo nozaru attīstībai un līdz ar to valsts iespējai sekmīgāk konkurēt starptautiskajā tirgū. Autoceļu nozares mērķis ir autoceļu tīkla uzturēšana un

attīstība, lai veicinātu visas valsts ekonomisko attīstību, iedzīvotāju dzīves līmeņa celšanos un sekmētu Latvijas autoceļu atbilstību Eiropas Savienības autoceļu tīkla prasībām.

Lai novērstu pretrunu starp autoceļu lietotāju maksājumu palielināšanos un valsts un pašvaldību nespēju uzlabot autoceļu stāvokli, nepieciešams izveidot autoceļu finansēšanas modeli, kas:

- dotu iespēju prognozēt autoceļu pārvaldīšanai, uzturēšanai un renovācijai tuvākajos gados pieejamo finansējumu. Šī informācija ir nepieciešama, lai savlaicīgi sagatavotu autoceļu sakārtošanas programmas un veiktu būvprojektēšanu, bez kuras būvdarbu izpilde ir neiespējama,
- pakāpeniski attīstoties, spētu nodrošināt pietiekamu finansējumu valsts un pašvaldību autoceļu pārvaldīšanai, uzturēšanai un renovācijai, kas savukārt dotu iespēju apturēt valsts un pašvaldību autoceļu stāvokļa pasliktināšanos,
- spētu nodrošināt valsts autoceļu mērķtiecīgu rekonstrukciju, normalizējot sliktā stāvoklī esošos vai sabrukušos autoceļus,
- dotu pietiekamu mērķdotāciju pašvaldību ceļu un ielu apsaimniekošanai,
- dotu iespēju savlaicīgi uzsākt būvdarbu iepirkuma procedūru, lai racionāli tiktu izmantots autoceļu renovācijas darbiem visizdevīgākais laika periods 5 – 6 mēneši gada vidū, kuros iespējama kvalitatīva darba izpilde.

Neiedibinot stabilu valsts un pašvaldību autoceļu finansēšanas modeli, kas spētu nodrošināt prognozējamu un pastāvīgi pieaugošu autoceļu pārvaldīšanas, uzturēšanas un renovācijas finansējumu, turpina pasliktināties valsts autoceļu tehniskais stāvoklis, kā rezultātā:

- pasliktinās Latvijas pievilcība starptautisku investoru piesaistei,
- pasliktinoties valsts galveno autoceļu stāvoklim, pazemināsies Latvijas kā tranzīta valsts nozīme starptautiskajā kravu apritē,
- pasliktinās Latvijas reģionu attīstība,
- pazeminās ceļu satiksmes drošība,
- turpināsies ceļu lietotāju papildus izdevumu pieaugums.

Efektīva resursu izmantošana un investīciju piesaiste autoceļu nozarei, ir noteicošais faktors, kas rada labvēlīgus apstākļus ekonomiskās krīzes pārvarēšanai, tautsaimniecības strukturālām pārmaiņām, reģionālās attīstības un tehniskā progresa veicināšanai, kas savukārt ir pamats stabīlai ekonomiskai izaugsmei. Starptautiskās un valsts nozīmes autoceļu būve un remontdarbi ir stratēģiski svarīgi valsts turpmākai ekonomiskajai attīstībai, Eiropas Savienības attiecīgo normatīvo aktu un standartu prasību izpildei. Šo mērķu sasniegšanai tiek piešķirti līdzekļi no Eiropas Savienības un arī no Latvijas Republikas valsts budžeta. Satiksmes intensitāte uz Latvijas autoceļiem ir pieaugusi divas reizes pēdējo 10 gadu laikā, līdz ar to ir

palielinājušās slodzes uz Latvijas autoceļiem, pieaudzis arī tranzītpārvadājumu apjoms. Latvijas ostas strauji attīstās un līdz ar to arī apstrādāto kravu apjoms. Bez kvalitatīva autoceļu tīkla nevar atrisināt tranzīta problēmas. Latvijas nozaru speciālisti strādā pie tā, lai Latvijas tirgum piesaistītu ārvalstu investorus transporta nozarē. Tranzīta, transporta un loģistikas sistēma Latvijā ir viena no svarīgākajām visas tautsaimniecības attīstībā. Tranzīta pakalpojumi ir mūsu valsts nozīmīgākie eksporta pakalpojumi. Transports un sakari veido aptuveni 50% no kopējā Latvijas pakalpojumu eksporta apjoma. Tranzīta nozare veido aptuveni 10% no Latvijas kopējā IKP apjoma. Latvijas autoceļi, ostas un dzelzceļš nodrošina iespēju Latvijai nostiprināties par svarīgāko loģistikas centru starp Eiropas Savienības, NVS un Āzijas tirgiem.

Lai panāktu pozitīvu virzību Latvijas autoceļu tīkla attīstībā ir svarīgi sadalīt jau esošos finanšu līdzekļus, kā arī rast iespējas papildināt Latvijas autoceļu finansējumu. Ir nepieciešams izstrādāt efektīvu metodi, kā lietderīgi sadalīt finanšu resursus prioritāriem objektiem, lai tie nestu atdevi Latvijas tautsaimniecības attīstībai. Atrisināt to var zinātniski pamatota, pārdomāta autoceļu būvniecības finansējuma resursu novērtēšanas un sadalīšanas metodikas izveide.

Lai Latvija saglabātu un attīstītu ceļu tīklu ir jārisina to attīstībai nepieciešamos galvenos uzdevumus un prioritātes. Kā dažas no svarīgākajām prioritātēm ir jāmin:

1. Likumdošanas sakārtošana,
2. Ceļu finansēšanas sistēmas attīstība un sakārtošana,
3. Ceļu segumu atjaunošana,
4. Tiltu atjaunošana,
5. Ceļu un tiltu nestspējas paaugstināšana,
6. Satiksmes drošības paaugstināšana,
7. Transporta koridoru attīstība, integrācijai ES,
8. Valsts un privātās partnerības attīstīšana.

Lai rastu risinājumu šīm prioritātēm ir jāapseko visas šīs būves un ceļi, jāizveido Valsts investīciju programma autoceļiem, kā arī jānovērtē valsts īpašumā esošie ceļi, lai tas ļautu objektīvi novērtēt turpmāko autoceļu saglabāšanas un attīstības valsts programmu tuvākai nākotnei. Ir neiespējami Latvijā apmierināt visas autoceļu saimniecības vajadzības, tāpēc laika posmam līdz 2013.gadam ir noteikti prioritārie darbības virzieni. Tie ir valsts autoceļu segumu atjaunošana, nostiprināšana un rekonstrukcija, autoceļu ar grants segumu īpatsvara samazināšana, ātrsatiksmes autoceļu būvniecības uzsākšana un satiksmes drošības līmeņa paaugstināšana.

Lai arī valsts budžeta iespējas ir ierobežotas, tomēr transporta infrastruktūras attīstība ir ļoti būtiska visai tautsaimniecībai un kā viens no galvenajiem risinājumiem pašlaik ir maksimāli racionāli izmantot tās finanšu iespējas, ko piedāvā Eiropas Savienības struktūrfondi.

Pētījuma objekts ir valsts autoceļi.

Pētījuma priekšmets. Valsts autoceļu remontdeficīts.

Darba mērķis. Promocijas darba mērķis ir, izpētīt autoceļu resursu sadales problēmas, atklāt pozitīvos momentus un trūkumus ceļu uzturēšanas un resursu sadales shēmā, kā arī izstrādāt priekšlikumus Latvijas autoceļu remontdeficīta samazināšanai.

Lai sasniegtu darba mērķi darbā tiek izvirzīti sekojoši uzdevumi:

- pamatojoties uz speciālo literatūru, pētīt autoceļu attīstības un resursu sadales uzlabošanas problēmas un risinājumus;
- analizēt autoceļu uzturēšanas un attīstības finansējuma modeli Latvijā un citās Eiropas valstīs;
- izpētīt speciālo literatūru par tautsaimniecības attīstības riskiem un to ietekmi uz autoceļu būvniecības izmaksām;
- analizēt ekspertu viedokļus par privātās partnerības nozīmi autoceļu būvniecībā;
- analizēt pieejamo resursu kvalitātes ietekmi uz ceļu seguma kvalitāti un būvniecības izmaksām;
- noskaidrot faktorus, kuri ietekmē ceļu būvniecības kvalitāti;
- salīdzināt Latvijas resursu izmantošanas un ceļu būvniecības attīstības metodiku ar citu valstu pieredzi;
- izpētīt autoceļu stāvokļa ietekmi uz satiksmes drošību Latvijā;
- analizētas Eiropas Savienības struktūrfondu izmantošanas iespējas autoceļu būvniecībai;
- noskaidrot Latvijas autoceļu attīstību kavējošos faktorus;
- izstrādāt Latvijas autoceļu attīstības resursu sadales metodiku;
- apkopot izstrādātos secinājumus un priekšlikumus par Latvijas autoceļu remontdeficīta samazināšanu.

Pētījuma veikšanas periods. Promocijas darba ietvaros veiktā teorētisko koncepciju analīze aptver laika periodu no 20. gs. sākuma līdz 21. gs. sākumam. Attiecībā uz statistisko informāciju darba pētījuma pamata periods ir no 1990. līdz 2011. gadam. Pētījuma perioda izvēle ir saistīta ar analīzei nepieciešamo statistisko datu pieejamību un to apkopošanas metodoloģiskajām

īpatnībām. Atkarībā no attiecīgo statistikas datu pieejamības atsevišķi jautājumi ir pētīti īsākā vai garākā laika periodā.

Pētījuma teorētiskais un metodoloģiskais pamats. Pētījuma teorētiskais un metodoloģiskais pamats ir speciālā literatūra, Latvijas un ārvalstu ceļu būves speciālistu darbi un pētījumi, zinātnisko konferenču un semināru materiāli, Latvijas Republikas normatīvie dokumenti, VAS „Latvijas valsts ceļi”, Latvijas Bankas, Latvijas Republikas Centrālās statistikas pārvaldes, Eurostat, European Union Road Federation informatīvie dokumenti, Pasaules bankas un citu starptautisko organizāciju statistikas dati, pētījumi un metodiskie materiāli, kā arī konsultācijas ar nozares speciālistiem.

Pētījumā izmantotās metodes. Lai veiksmīgi sasniegtu darba mērķi un izpildītu izvirzītos uzdevumus, autore pētījumā izmantoja šādas pētījuma metodes:

1. *loģiski – konstruktīvā metode* balstās uz formālās loģikas atzinumiem un likumiem. No loģiski – konstruktīvajām metodēm autore darbā izmantoja deduktīvo metodi, kas ļāva atdalīt pētāmā objekta būtiskās īpašības no nebūtiskajām;
2. *monogrāfiskā metode* tika lietota informācijas apkopošanai un analīzei. Šī metode ļāva veikt pētāmā objekta detalizētu izpēti, balstoties uz plašu zinātniskās literatūras apskatu un pētījumu analīzi;
3. *ekspertu metode*. Autore izvēlējās izmantot ekspertu aptaujas veikšanu. Šo metodi autore izmantoja, lai noskaidrotu Latvijas ceļu būves nozares speciālistu viedokli par esošo situāciju Latvijas autoceļu finansēšanas un attīstības metodēs, kā arī kā turpmāk būtu iespējams optimizēt un uzlabot šo sistēmu. Ekspertu aptaujas rezultāti ir izmantoti priekšlikumu sagatavošanai Latvijas autoceļu finansēšanas un attīstības finansējuma metodes izveidei, kā arī izstrādājot priekšlikumus optimālajai Latvijas autoceļu finansēšanas un attīstības metodikai;
4. *situatīvās analīzes metode*. Autore darbā izmantoja savstarpējo sakarību analīzi, veica SVID analīzi;
5. *finansu analīzes metode*. Ieguldījumam atbilstošas vērtības (IAV) aprēķinus, projektu patreizējās neto vērtības aprēķinus (NPV). Šīs metodes autore plaši izmantoja darba trešajā nodaļā veicot analīzi Latvijas autoceļu finansēšanas metodēm;
6. *statistiskās prognozēšanas metode*. Prognozēšana ar vidējo pieaugumu; prognozēšana ar vidējo attīstības tempu;

7. *grafiskā metode* (grafiku konstruēšana, attēlu veidošana u.c.) šajā darbā ļāva konstatēt parādību sakarību esamību, kā arī atklāt šīs sakarības raksturu un formu. Autore šo metodi plaši izmantoja visās darba nodaļās.

Pētījuma novitātes

Promocijas darbā izstrādātas šādas zinātniskās novitātes:

- izpētītas Eiropas struktūrfondu apgūšanas iespējas ceļu stāvokļa uzlabošanai Latvijā;
- izstrādāti priekšlikumi remontdeficīta samazināšanai uz Latvijas autoceļiem;
- izpētīta finanšu līdzekļu izlietojuma ietekme uz ceļu seguma kvalitāti;
- izvērtēti valsts un privātā partnera autoceļu finansēšanas modeļi;
- izpētīti Latvijā pieejamo resursu kvalitātes ietekme uz ceļu seguma kvalitāti un būvniecības izmaksām;
- izstrādāta ceļu uzturēšanas, kvalitātes uzlabošanas un attīstības finansējuma salīdzināšanas metodika;
- izveidota ieguldīto investīciju uzturēšanas aprēķināšanas metodika.

Pētījumam izvirzītā hipotēze - Ceļu uzturēšanai un attīstībai nepieciešamo resursu sadales pilnveidošana samazinās remontdeficītu uz Latvijas autoceļiem.

Aizstāvēšanai izvirzītās tēzes:

1. Autoceļu būvniecības un uzturēšanas kvalitātes paaugstināšana ir priekšnoteikums, kopējā autoceļu tīkla attīstībai un tautsaimniecības konkurētspējas palielināšanai.
2. Risku izvērtēšana pirms projekta iepirkuma procedūras samazinās risku iestāšanās iespējamību un novērsīs situāciju, ka uzņēmējs nespēj realizēt projektu.
3. Autoceļu fonda atjaunošana ar iezīmētiem ienākuma avotiem, dos autoceļu finansējuma palielināšanu un samazinās remontdeficītu uz Latvijas autoceļiem.
4. Jauna ieguldīto investīciju uzturēšanas aprēķināšanas metodika atvieglos lēmumu pieņemšanu, realizēt projektu izmantojot tradicionālo iepirkumu vai izmantot Valsts un privātās partnerības sniegtās iespējas.

Promocijas darba struktūra un apjoms Promocijas darbs sastāv no ievada, trīs nodaļām, secinājumiem un priekšlikumiem, bibliogrāfijas saraksta. Darba kopējais apjoms ir 207 lappuses. Darbā iekļautas 43 tabulas un 50 attēli. Bibliogrāfijas sarakstā iekļauti 134 izmantotās literatūras un citi avoti.

Promocijas darba satura pamatojums

Darbs ir sakārtots trīs apjomīgās nodaļās, atbilstoši darba uzdevumiem.

- Pirmajā nodaļā “Autosatiksmes un nodrošināšanas nosacījumi un problēmas” autore apskata virkni pamatjautājumu, kas saistīti ar autotransporta nozares nozīmi Latvijas tautsaimniecībā. Tiek noteiks transporta nozares mērķis un galvenie šī mērķa sasniegšanai izvirzītie stratēģiskie virzieni un uzdevumi, tiek noteiktas transporta nozares stiprās un vājās puses, iespējas un draudi. Tiek noteiktas galvenās transporta nozares attīstības tendences. Tiek salīdzināta autoceļu uzturēšanas sistēma Latvijā un citās Eiropas valstīs. Šajā nodaļā autore analizē autoceļu ekonomisko nozīmi, tiek sniegts ieskats Latvijas autoceļu attīstības vēsturē, uzturēšanas sistēmā. Autore šajā nodaļā salīdzina autoceļu finansēšanas metodes Latvijā un citās pasaules valstīs, analizējot dažādu autoru veiktos pētījumus, autore izstrādāja Latvijas autoceļu nākotnes finansēšanas shēmu. Šajā nodaļā autore izvērtēja iespējas realizēt valsts un privātās partnerības projektus uz Latvijas autoceļiem, identificējot risku novērtēšanas nozīmību autoceļu nozarē un citu valstu pieredzi šo risku identifikācijā un noteikšanā. Tiek identificētas Valsts un privātās partnerības projektu priekšrocības, tiek veikta Valsts un privātās partnerības projektu salīdzināšana ar tradicionālo valsts iepirkumu. Autore šajā nodaļā apskata ceļu būvniecības projektu kvantitatīvās analīzes ekonomisko izvērtēšanu. Kā arī iepazīstina ar citu Eiropas valstu pieredzi Valsts un privātās partnerības projektu realizācijā.
- Otrajā nodaļā “Autoceļu attīstības Latvijā analīze” ir apskatīts autoceļu uzturēšanas, būvniecības un finansēšanas nodrošināšana Latvijā. Tiek detalizēti izanalizēti autoceļu finansējums, tā avoti un izlietojuma mērķi. Tiek vērtēta autoceļu būvniecības kvalitāte un identificētas autoceļu būvniecības izmaksas. Veikta salīdzinoša analīze visām trijām Baltijas valstīm, kā arī sniegts neliels ieskats citu Eiropas valstu autoceļu finansēšanas līmenī, kā arī analizēta iespēja autoceļu attīstībai piesaistīt Eiropas struktūrfondu līdzekļus. Veikta analīze, kā satiksmes organizācija ietekmē negadījumu skaitu uz Latvijas autoceļiem, un novērtēts kādus zaudējumus satiksmes negadījumi nodara Latvijas tautsaimniecībai.
- Trešajā nodaļā „Autoceļu attīstības iespējas Latvijā” ir izstrādāti priekšlikumi Latvijas tautsaimniecības nozares – Latvijas autoceļu attīstības attīstībai. Ir attēlota nākotnes perspektīva, kā autoceļi attīstīsies, no kādiem avotiem būtu iespējams papildināt Valsts autoceļu fondu. Ir novērtēta Latvijas autoceļu nozīmība kopējai Latvijas tautsaimniecības attīstībai. Latvijas, kā tranzīta zemes attīstība – tranzīta autoceļu tīkla tālāka attīstība. Analizētas iespējas attīstīt Latvijas autoceļus izmantojot Valsts un privātās partnerības

projektus. Autore šajā nodaļā izstrādā ieguldīto investīciju autoceļu nozarē uzturēšanas metodiku. Šajā nodaļā ir izstrādāta ceļu uzturēšanas un attīstības finansējuma izvērtēšanas metodika, kā arī izstrādāti priekšlikumi Latvijas autoceļu finansēšanas un attīstības shēmai.

Darba noslēguma daļā tiek formulēti secinājumi un izvirzīti priekšlikumi autoceļu attīstības un resursu sadales metodikas pilnveidošanai un remondeficīta samazināšanai Latvijā.

Promocijas darba praktiskā nozīme:

Promocijas darba rezultāti par Latvijas autoceļu tīkla sakārtošanas iespējām var tikt izmantoti, lai panāktu finanšu līdzekļu palielinājumu Latvijas autoceļu nozarei valstiskā līmenī.

Ieguldīto investīciju uzturēšanas metodika ļaus uzlabot novērtēšanas iespējas starp Valsts un privātās partnerības un tradicionālā iepirkuma salīdzināšanu.

Promocijas darbā izstrādātā Latvijas autoceļu finansēšanas un attīstības shēma var tikt izmantota Latvijas autoceļu nozares sistēmas sakārtošanai.

Promocijas darbā sagatavotie priekšlikumi var tikt izmantoti dažādu ar autoceļu attīstību saistītu iestāžu darbības efektivitātes uzlabošanai, lai nodrošinātu Latvijas autoceļu sakārtošanu.

Pētījuma rezultātu aprobācija

Ar promocijas darbu saistīto zinātnisko publikāciju sarakstā ir iekļautas :

1. The influence of traffic organization on the development of Latvian road// izdevums „Economics and management: Current Issues and Perspectives” 2007.gads, Šauļi (Lietuva), 253.-256.lpp., publicēts Index Copernicus International Journals – datu bāzē <http://journals.indexcopernicus.com>, (ISSN 1648-9098).
2. European Union Money for Latvian Roads development// izdevums „Economics and management: Current Issues and Perspectives” 2006.gads, Šauļi (Lietuva), 152.-155.lpp., publicēts Index Copernicus International Journals – datu bāzē <http://journals.indexcopernicus.com>, (ISSN 1648-9098).
3. Lauku autoceļu attīstība// izdevums: „Economic science for rural development”, 2005.gads, Jelgava, 112.-118.lpp., publicēts International Information System for the Agriculture Sciences and Technology (AGRIS) - datu bāzē <http://agris.fao.org>.
4. Development of Latvian auto roads and administrative system improvement// izdevums: „European integration studies – Research and Topicalities No.5 (2011), 2011.gads, Kauņa, Lietuva, 237.-242.lpp. (ISSN 1822-8402)
5. Latvijas autoceļu finansēšanas problēmas// izdevums LU raksti 754.sējums, 2010.gads, Rīga, 115.-129.lpp (ISBN 978-9984-45-207-4; ISSN 1407-2157).

6. Latvijas autoceļu uzturēšanas problēmas// izdevums LU raksti 726.sējums, 2008.gads, Rīga, 158.-167.lpp. (ISBN 978-9984-45-019-3).
7. Latvijas vieta Baltijas ceļu tīklā// izdevums LU raksti 696.sējums, 2006.gads, Rīga, 219.-225.lpp. (ISBN 9984-783-90-1).
8. Satiksmes organizācijas problēmas uz Latvijas autoceļiem// starptautiskās konferences „Opportunities and problems of economic development” rakstu krājums, 2006.gads, Rēzekne, 336.-341.lpp.
9. Sabiedrības ietekme uz satiksmes organizāciju// starptautiskās konferences „New dimensions in the development of society” rakstu krājums, 2005.gads, Jelgava, 75.-79.lpp.
10. Development of rural roads in Latvia// starptautiskās konferences „Economics and management: Current Issues and Perspectives” rakstu krājums, 2005.gads Šauļi (Lietuva), 330.-334.lpp. (ISSN 1648-9098).
11. Rural roads development programme in Latvia// starptautiskās konferences „Rural development 2005” rakstu krājums, 2005.gads, Viļņa (Lietuva),58.-62.lpp. (ISSN 1822-3281).
12. Mežu resursi un to nozīme Latvijas tautsaimniecībā/ pētījums „Latvijas tautsaimniecības resursi un tautsaimniecības attīstības iespējas (līdzautori: A.Sproģis, E.Zelgalvis, I.Kālis, S.Eglīte, O.Šulca, E.Tilta, I.Āboliņa, I.Čurkina, E.Liepiņa, M.Krievs, L.Romele, J.Salmiņš, A.Vēveris, I.Skribāne, J.Sproģis, I.Sproģe, Dz.Striks, S.Šteins, I.Vītola, I.Kasjanovs)// LZP Ekonomikas, juridiskās un vēstures zinātnes galvenie pētījumu virzieni 2009.gadā.Nr.15 – R: LZP, 2010 – 119.-124.lpp. (ISSN 1691-290X, ISBN 13:978-9984-19-923-0).
13. Valsts un privātās partnerības projektu realizācija uz Latvijas autoceļiem// izdevums: Tautsaimniecības attīstības problēmas Latvijā Nr.7, 2009.gads, Rīga, 210.-224.lpp. (ISBN 13:978-9984-19-924-5; ISSN 1691-2918).
14. Latvijas tautsaimniecības attīstības perspektīvas (līdzautori: A.Sproģis, E.Zelgalvis, I.Kālis, S.Eglīte, J.Strazdiņš, O.Šulca, E.Tilta, I.Āboliņa, I.Čurkina, E.Liepiņa, M.Krievs, L.Romele, J.Salmiņš, A.Vēveris, I.Skribāne, J.Sproģis, I.Sproģe, Dz.Striks, S.Šteins, I.Vītola, I.Kasjanovs)// LZP Ekonomikas, juridiskās un vēstures zinātnes galvenie pētījumu virzieni 2008.gadā.Nr.14 – R: LZP, 2009 – 127.-132.lpp. (ISSN 1691-290X, ISBN 13:978-9984-19-923-9)
15. Latvijas autoceļu atjaunošanas un uzturēšanas problēmas// izdevums: Tautsaimniecības attīstības problēmas Latvijā Nr.6, 2008.gads, Rīga, 189.-199.lpp. (ISBN 13:978-9984-19-924-5; ISSN 1691-2918)

16. Latvijas tautsaimniecības attīstības perspektīvas (līdzautori: A.Sproģis, E.Zelgalvis, I.Kālis, S.Eglīte, J.Strazdiņš, O.Šulca, E.Tilta, I.Āboliņa, I.Čurkina, E.Liepiņa, M.Krievs, A.Medne, L.Romele, J.Sietiņsons, A.Vēveris, I.Skribāne, J.Sproģis, I.Sproģe, Dz.Striks, S.Šteins, I.Vītola, I.Melnalksne, I.Kasjanovs)// LZP Ekonomikas, juridiskās un vēstures zinātnes galvenie pētījumu virzieni 2007.gadā.Nr.13 – R: LZP, 2008 – 131.-137.lpp. (ISSN 1691-290X, ISBN 13:978-9984-19-923-8)
17. Latvijas tautsaimniecības attīstības perspektīvas (līdzautori: A.Sproģis, E.Zelgalvis, I.Kālis, I.Āboliņa, I.Čurkina, E.Liepiņa, M.Krievs, A.Medne, J.Sietiņsons, J.Sproģis, I.Sproģe, Dz.Striks, S.Šteins, I.Vītola, I.Kasjanovs, J.Salmiņš)// LZP Ekonomikas, juridiskās un vēstures zinātnes galvenie pētījumu virzieni 2006.gadā.Nr.12 – R: LZP, 2007 – 125.-132.lpp. (ISSN 1691-290X, ISBN 13:978-9984-19-923-7)
18. Latvijas tautsaimniecības attīstības perspektīvas (līdzautori: A.Sproģis, O.Krastiņš, E.Zelgalvis, I.Kālis, E.Tilta, I.Āboliņa, I.Čurkina, M.Krievs, A.Medne, J.Sietiņsons, J.Sproģis, I.Sproģe, Dz.Striks, S.Šteins, I.Vītola, I.Plūme, J.Salmiņš, J.Sauka)// LZP Ekonomikas, juridiskās un vēstures zinātnes galvenie pētījumu virzieni 2006.gadā.Nr.11 – R: LZP, 2006 – 125.-130.lpp. (ISSN 1691-290X, ISBN 13:978-9984-19-923-1)
19. Valsts fiskālās politikas pinviedošana ienākumu un resursu sadalē (līdzautori: A.Sproģis, O.Krastiņš, I.Kālis, S.Keišs, A.Medne, J.Sietiņsons, I.Sproģe, Dz.Striks, S.Šteins, I.Vītola, I.Melnalksne, V.Burkevica, J.Salmiņš)// LZP Ekonomikas, juridiskās un vēstures zinātnes galvenie pētījumu virzieni 2004.gadā.Nr.10 – R: LZP, 2005 – 128.-134.lpp. (ISSN 1691-290X, ISBN 13:978-9984-19-923)
20. Latvijas autoceļu finansējums no 1995.-2003.gadam// izdevums: Tautsaimniecības attīstības problēmas Latvijā Nr.4, 2005.gads, Rīga, 91.-106.lpp.

- Par zinātniskā darba rezultātiem ziņots šādās starptautiskās zinātniskās konferencēs:
 1. Development of Latvian Auto Roads and Administrative System Improvement// Kaunas University of Tehnology, Institute os Europe conference „Legal, Political and Economic Initiatives Towards Europe of Knowledge”, Kauņas Tehniskā Universitāte, 2011.gada 15.aprīlis.
 2. Latvian roads maintenance and financing of the economic crisis// Siauliai University international scientific conference „Economics and Management: Current Issues and Perspectives”, Šauļu Universitāte, 2009.gada 19.novembris.
 3. Public Private Partnership Projects on Road in Latvia //Siauliai University international scientific conference „Economics and Management: Current Issues and Perspectives”, Šauļu Universitāte, 2008.gada 20.novembris.

4. The influence of traffic organization on the development of Latvian roads// Siauliai University international scientific conference „Economics and Management: Current Issues and Perspectives”, Šauļu Universitāte, 2007.gada 22.novembris/ publicēts konferences rakstu krājumā „Economics and management: Current Issues and Perspectives”, 2007.gads, Šauļi (Lietuva), 253-256 lpp. (4 lpp.), (ISSN 1648-9098)
5. European Union money for Latvian roads development// Siauliai University international scientific conference „Economics and Management: Current Issues and Perspectives”, Šauļu Universitāte, 2006.gada 23.novembris, publicēts konferences rakstu krājumā „Economics and management: Current Issues and Perspectives” 2006.gads, Šauļi (Lietuva), 152-155 lpp. (4 lpp.), (ISSN 1648-9098)
6. Satiksmes organizācijas problēmas uz Latvijas autoceļiem// Starptautiskā zinātniskā konference „Tautsaimniecības attīstības iespējas un problēmas”, Rēzeknes augstskola, 2006.gada 24.marts, referāts, publicēts konferences rakstu krājumā „Opportunities and problems of economic development”, 2006.gads, Rēzekne, 336-341 lpp.(6 lpp.)
7. Development of rural roads in Latvia// Siauliai University international scientific conference „Economics and Management: Current Issues and Perspectives”, Šauļu Universitāte, Šauļi, 2005.gada 24.-25.novembris, publicēts konferences rakstu krājumā „Economics and management : Current Issues and Perspectives”, 2005.gads Šauļi (Lietuva), 330-334 lpp. (5 lpp.), (ISSN 1648-9098)
8. Rural roads development programm in Latvia// Lithuanian University of Agriculture international scientific conference „Rural development 2005”, Lietuvas Lauksaimniecības Universitāte, Viļņa, 2005.gada 17-19.novembris, publicēts konferences rakstu krājumā „Rural development 2005”, 2005.gads, Viļņa (Lietuva),58-62 lpp. (5 lpp.), (ISSN 1822-3281)
9. Sabiedrības ietekme uz satiksmes organizāciju// Latvijas Lauksaimniecības Universitāte starptautiskā zinātniskā konference „Jaunas dimensijas sabiedrības attīstībā”, Latvijas Lauksaimniecības Universitāte, Jelgava, 2005.gada 16.-17.jūnijs, publicēts konferences rakstu krājumā „New dimensions in the development of society”, 2005.gads, Jelgava, 75-79 lpp. (5 lpp.)
10. Lauku autoceļu attīstība// Latvijas Lauksaimniecības Universitāte starptautiskā zinātniskā konference „Ekonomikas zinātne lauku attīstībai 2005”, Latvijas Lauksaimniecības Universitāte, Jelgava, 2005.gada 27.-28.aprīlis, publicēts konferences rakstu krājumā: „Economic science for rural development”, 2005.gads, Jelgava, 112-118 lpp. (7 lpp.)

Par zinātniskā darba rezultātiem ziņots šādās LU gadskārtējās zinātniskās konferencēs:

1. Autoceļu ekonomiskā nozīme un uzturēšanas sistēma Latvijā// LU 69.konference, Latvijas Universitāte, 2011.gada 4.februāris.
 2. Latvijas autoceļu attīstība ekonomiskās krīzes iespaidā// LU 68.konference, Latvijas Universitāte, 2010.gada 10.februāris.
 3. Latvijas autoceļu vadības un finansēšanas iespējas // LU 67.konference, Latvijas Universitāte, 2009.gada 5.februāris.
 4. Nodokļu izmaiņu ietekme uz valsts un iedzīvotāju ienākumiem// LU 66.konference, Latvijas Universitāte, 2008.gada 12.februāris, līdzautori: A.Sproģis, I.Sproģe, I.Čurkina, I.Āboliņa.
 5. Privātās partnerības principa projekti autoceļu nozarē// LU 66.konference, Latvijas Universitāte, 2008.gada 31.janvāris.
 6. Autoceļu attīstības iespējas Latvijā// LU 65.konference, Latvijas Universitāte, 2007.gada 8.februāris.
 7. Latvijas autoceļu finansējums// Latvijas Universitātes 63.konference, Latvijas Universitāte, 2005.gada 4.februāris.
- Mācību procesā, lasot lekcijas un vadot seminārus Latvijas Universitātes Ekonomikas un vadības fakultātes studentiem.
 1. 2008.gada oktobris – decembris Maģistra darba vadīšana biznesa augstskolā „Turība” Sabiedrisko attiecību fakultātes studentei Lāsmai Āboliņai. Maģistra darba tēma: „Publicitātes loma Latvijas kā tranzīta valsts tēla veidošanā” .
 2. 2004.gada decembris – 2005.gada jūnijs Divu bakalaura vadīšana Latvijas Universitātes Ekonomikas un vadības fakultātes Grāmatvedības institūtā: „Trīs pensiju līmeņi Latvijā”; „Uzņēmuma SIA „Lido” mārketinga analīze”.
 3. 2004./2005.m.g. Lektora prakse Bakalaura 4.kursa virziens – Tautsaimniecības analīzes un prognozēšanas virzieni. „Tautsaimniecības attīstības politika” (16 stundas)
 4. 2004./2005.m.g. Semināru vadīšana Maģistra studentiem virziens – Uzņēmējdarbības ekonomika un makroekonomika. „Nodokļu politika” (16 stundas).
 5. 2005.gada jūnijs – 2006.gada jūnijs. Recenzijas Latvijas Universitātes Ekonomikas un vadības fakultātes Grāmatvedības institūta diplomdarbiem: „Fizisko personu kreditēšana Latvijā. Problēmas un to risinājumi”; „Latvijas transporta kravu pārvadājumu attīstības perspektīvas”; „Mazo un vidējo uzņēmumu attīstības iespējas Latvijā”; „Latvijas

uzņēmumu starptautisko kravu pārvadājumu attīstības iespējas”; ”Līzinga darījumu nozīme tautsaimniecībā un līzinga attīstības Latvijā”; „Valsts iepirkumu pamatkritēriji”.

- Piedaloties zinātniskos pētniecības projektos:
 1. LZP finansētais pētījumu projekts Nr.09.1179 „Latvijas tautsaimniecības resursi un tautsaimniecības attīstības iespējas” – 2009.gads – pētnieks.
 2. LZP finansētais pētījumu projekts Nr.05.1431 „Latvijas tautsaimniecības attīstība perspektīvas” – 2005.-2008. gads - pētnieks.
 3. LZP finansētais pētījumu projekts Nr.01.0119 „Valsts fiskālās politikas pilnveidošana ienākumu un resursu sadalē” – 2001.-2004.gads - pētnieks.

1. AUTOSATIKSMEŠ NODROŠINĀŠANAS NOSACĪJUMI UN PROBLĒMAS

Šajā nodaļā autore apskatīs virkni pamatjautājumu, kas saistīti ar autoceļu nozares nozīmi Latvijas tautsaimniecībā. Nodaļas pirmajā apakšnodaļā tiks analizēta autoceļu ekonomiskā nozīme, tiks sniegts ieskats Latvijas autoceļu attīstības vēsturē, uzturēšanas sistēmā. Otrajā apakšnodaļā tiks salīdzinātas autoceļu finansēšanas metodes Latvijā un citās pasaules valstīs. Trešajā apakšnodaļā tiks izvērtētas iespējas realizēt valsts un privātās partnerības projektus uz Latvijas autoceļiem.

Transporta nozare ir viena no vadošajām tautsaimniecības nozarēm. Latvijas ģeogrāfiskais stāvoklis ir radījis priekšnoteikumus tranzītpārvadājumu plūsmām virzienos Rietumi- Austrumi un Ziemeļi-Dienvidi. Pakalpojumi šīm plūsmām palielina iedzīvotāju nodarbinātības līmeni, palielina valsts un tās iedzīvotāju labklājību, stabilizē valsts ārējās tirdzniecības bilanci starp eksportu un importu un līdz ar to valsts valūtas kursu attiecībā pret ārvalstu valūtām. Tranzīta pārvadājumu plūsma caur Latviju ir pakļauta konkurencei ar Lietuvu un Igauniju u.c. kaimiņvalstīm. Tāpēc starpvalstu konkurenci tranzītpārvadājumu jomā nevar atstāt brīvā tirgus ietekmē – šajā procesā jāpiedalās arī valstij. Latvijas nevienmērīgā apdzīvotība, kad ir pārmērīgs iedzīvotāju blīvums Rīgā un ap to. Šis apstāklis ir radījis transporta infrastruktūras pārslodzi Rīgā un esošajās infrastruktūras nepietiekamu noslodzi lauku rajonos. Jau vēsturiski tirdzniecībai un ar to saistītajiem transporta pakalpojumiem Latvijas ekonomikā bija svarīga loma. Latvijas transporta sistēmas pamatā ir labi attīstītais visu apakšnozaru tīkls: jūras transports, dzelzceļi, ceļi, cauruļvadi un aviācija. Latvijas integrēšanās Eiropas ekonomiskajā apritē veicināja ekonomikas un tirdzniecības attīstību, bet vienlaicīgi palielināja arī prasības pret transporta infrastruktūru un pakalpojumu kvalitāti, kas daudzviet neatbilst Eiropas kvalitātes standartiem. Atbilstoša transporta infrastruktūra nodrošina tautsaimniecības konkurētspēju un veido bāzi ekonomiskai attīstībai. Ņemot vērā, ka Latvija ir tranzītvalsts, un šeit krustojas transporta plūsmas, ļoti svarīgi pilnveidot un attīstīt transporta un sakaru infrastruktūru, lai nodrošinātu transporta koridoru "Rietumi-Austrumi" un "Ziemeļi-Dienvidi" efektīvu funkcionēšanu, samazinātu šķēršļus cilvēku, preču un kapitāla plūsmai uz Latviju un cauri tai. Kopumā aptuveni 85% no kopējā kravu apgrozījuma veido tranzītkravas.

Tranzīta transporta nozare pamatā koncentrēta ap trim lielākajām ostām – Ventspili, Rīgu un Liepāju. Ostas apkalpo plašs dzelzceļu un autoceļu tīkls, kas ir savienots ar NVS valstīm un Eiropu. No iepriekšminētā izriet, ka Latvijas transporta infrastruktūrai ir visi priekšnoteikumi, lai tā veicinātu ekonomisko izaugsmi valstī un piedāvātu plašu pakalpojumu klāstu tranzīta kravu

pārvadājumos, tādējādi sekmējot pakalpojumu eksportu. Lai to visu veiktu, liela nozīme ir labi attīstītam dzelzceļu un autoceļu tīklam.

Transporta nozares mērķis ir nodrošināt efektīvas, ilgtspējīgas, integrētas, videi draudzīgas, sabalansētas un multimodālas transporta sistēmas plānveidīgu uzturēšanu un attīstību, lai nodrošinātu iedzīvotāju un tautsaimniecības vajadzības pēc kvantitatīviem un kvalitatīviem pārvadājumiem ar noteiktu drošību, stiprām garantijām un pieņemamām izmaksām, palielinātu izvēles iespējas un elastību pasažieru un kravas pārvadājumos, veicinātu reģionālo attīstību, sekmētu integrēšanos Eiropas transporta sistēmā un radītu priekšnoteikumus Latvijas biznesam efektīvāk konkurēt Eiropas un pasaules tirgū.

Šī mērķa sasniegšanas galvenie stratēģiskie virzieni un uzdevumi ir:

- uzturēt un attīstīt transporta infrastruktūru: autoceļus, dzelzceļus, jūras ostas, lidostas;
- atbalstīt un veicināt ilgtspējīgu, harmonisku un kompleksu transporta sistēmas darbību kravu un pasažieru pārvadāšanai iekšzemes un starptautiskajā satiksmē;
- sekmēt eksporta, importa un tranzīta pārvadājumu attīstību, pilnveidojot multimodālos transporta koridorus “Austrumu – Rietumu” un “Ziemeļu – Dienvidu” virzienos;
- veicināt kooperēšanos ar kaimiņu valstīm un integrēšanos Eiropas transporta sistēmā;
- nodrošināt satiksmes tīklu un transporta veidu sasaistīšanu;
- paaugstināt satiksmes drošības līmeni;
- nodrošināt videi draudzīgas transporta sistēmas veidošanu un pilnveidot bīstamo kravu pārvadāšanu;
- izveidot ar Eiropas Savienības prasībām un standartiem harmonizētu transporta likumdošanas sistēmu un pilnveidot institucionālo sistēmu;
- veicināt transporta izglītības un zinātnes attīstību.

Valsts politikas mērķis transporta nozarē ir veicināt konkurenci starp dažādiem transporta veidiem, kā arī viena transporta veida ietvaros, lai attīstītu efektīvus transporta pakalpojumus. Lai izveidotu efektīvu transporta sistēmu, ieskaitot jūras ostas, dzelzceļa satiksmi, auto, gaisa satiksmi u.c., nepieciešams optimizēt transporta plūsmu un likvidēt nepilnības, kas dažkārt pastāv gan ostās, gan citur nepārdomātu procedūru un formalitāšu dēļ. Īpaši tas attiecas uz robežas šķērsošanu, kas joprojām rada ievērojamus laika un naudas zudumus.

Efektīva un konkurētspējīga transporta sistēma ir viens no būtiskākajiem priekšnoteikumiem valsts ekonomiskās un sociālās attīstības nodrošināšanai.

Ilgstošā periodā valstī ir izveidojies relatīvi sabalansēts transporta tīkls, kas kopumā nodrošina kravu un pasažieru plūsmu. Straujas izmaiņas transporta infrastruktūrā parasti pavada

ekonomisko aktivitāšu un daudzos gadījumos iedzīvotāju dzīves līmeņa paaugstināšanās vai pazemināšanās.

Pēdējos piecos gados izmaiņas transporta nozarē iezīmējās ar šādām tendencēm:

- autoceļu un dzelzceļa stāvoklis turpina pasliktināties;
- autotransporta līdzekļu skaits pieaug, būtiski palielinot slodzi uz autoceļiem;
- ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaits salīdzinot ar citām Eiropas Savienības valstīm, aizvien ir liels, tomēr sākot ar 2005.gadu parādās tendence bojā gājušo skaitam samazināties;
- neraugoties uz kopējo kravu apgrozījuma pieaugumu ostās, samazinās augstākas pievienotās vērtības kravu apjoms;
- straujš pasažieru apgrozības pieaugums starptautiskajā lidostā *Rīga*.

Latvijas iestāšanās Eiropas Savienībā pārvadātājiem nodrošināja brīvu piekļuvi Eiropas Savienības tirgum, paaugstina pārvadājumu efektivitāti, jo saīsinājušās muitas un robežšķērsošanas procedūras. Taču, lai izpildītu Eiropas Savienības prasības, ievērojami ir palielinājušās izmaksas pārvadājumu komersantiem, pārvadājumam kā pakalpojumam un autovadītājiem (akcīzes nodoklis, transportlīdzekļu nodevas, tehniskās apskates, licencēšanas izdevumi, atļaujas).

Ministru prezidenta izveidotās Reformu vadības grupas 2011.gada 15.marta sēdē tika prezentēts ziņojums „Strukturālās reformas izglītības un ekonomikas jomās”. Atbilstoši ziņojumam par Globālās konkurētspējas rādītājiem 134 valstu grupā Latvija ir ierindota 55.vietā, bet ceļu kvalitātes jomā tikai 90 vietā. Salīdzinājumam, Lietuvā ceļu kvalitātes rādītājs ir 27 vietā, bet Igaunijai 53 vietā. Šāds novērtējums norāda uz ievērojamu atpalcību tieši valstij svarīgu infrastruktūras objektu uzturēšanas un būvniecības finansēšanā, kas ierobežo valsts konkurētspēju Baltijas un Eiropas kopīgajā tirgū. Šajā gadījumā ir svarīgi atzīmēt Pasaules Bankas 2006/12/01 pētījuma (nr.WPS4104) „Autoceļu infrastruktūra Eiropā un Centrālajā Āzijā: vai tīkla kvalitāte ietekmē tirdzniecību?” [100] izdarīto secinājumu par ceļu kvalitātes nesaraucamo saistību ar tirdzniecības apjomu pieaugumu līdz par 50%, kas ir iespējams uzlabojot valsts autoceļu tīklu kvalitatīvos rādītājus.

Transporta nozares stiprās, vājās puses, iespējas, draudi (SVID)[126]:

Stiprās puses

1. izdevīgs ģeogrāfiskais stāvoklis starptautiskā transporta pakalpojumu tirgū;
2. optimāls autoceļu un dzelzceļa tīkla izvietojums;
3. attīstās privātie transporta un loģistikas pakalpojumu sniedzēji;

4. elastīgs, pieredzējis darbaspēks un salīdzinoši zemas izmaksas;
5. Latvijas transporta operatoru pieredze austrumu kaimiņvalstu tirgū.

Vājās puses

1. nepietiekami kvalitatīva transporta infrastruktūra (t.sk. kvalitatīvu pilsētu apvedceļu trūkums, nepietiekoši labs ostu pievadceļu stāvoklis u.c.);
2. zems satiksmes drošības līmenis uz autoceļiem un ielām;
3. nepietiekama dzelzceļa līniju caurlaides spēja atsevišķos galveno līniju posmos;
4. reģionālās nozīmes dzelzceļa infrastruktūras mazs noslogojums, kā rezultātā infrastruktūras izmantošanas maksa ir augsta;
5. nepietiekams privāto investīciju apjoms, kas palēnina infrastruktūras attīstību;
6. nepietiekami attīstīta sabiedriskā transporta sistēma;
7. relatīvi zema samaksa nozarē strādājošiem, nav noteiktas politikas personāla un speciālistu sagatavošanai un piesaistīšanai;

Iespējas

1. stabila valsts ekonomiskā izaugsme (straujš IKP pieauguma temps);
2. Latvijas transporta sistēmas attīstība kopējā Eirāzijas transporta sistēmā, kas saskaņota ar valsts ilgtermiņa mērķiem;
3. iespējas izmantot Eiropas Savienības finanšu resursus transporta attīstībai;
4. transporta pakalpojumu konkurētspējas pieaugums un pieeja Eiropas Savienības transporta pakalpojumu tirgum;
5. satiksmes tīklu modernizācija, kvalitātes un konkurētspējas uzlabošana;
6. satiksmes drošības līmeņa paaugstināšana;
7. ātri augošs pasažieru pārvadājumu tirgus;
8. vājāk attīstīto valsts reģionu un attīstības centru izaugsmes veicināšana

Draudi

1. no Krievijas puses netiek plānoti un veikti pasākumi dzelzceļa caurlaides spējas palielināšanai virzienā uz Latvijas sauszemes robežpārejām;
2. darbaspēka pārkvalifikācija un migrācija zemās samaksas dēļ
3. tranzīta kravu plūsmu atkarība no ārējiem neprognozējamiem politiskajiem un ekonomiskajiem faktoriem;
4. bīstamo kravu pārvadājumu radītais apdraudējums.

Transporta nozare savā darbībā veido finansiāli ekonomisko, cilvēcisko un sabiedrības labklājību. Autosatiksmes galvenie mērķi:

- kopējā braukšanas laika minimizācija;

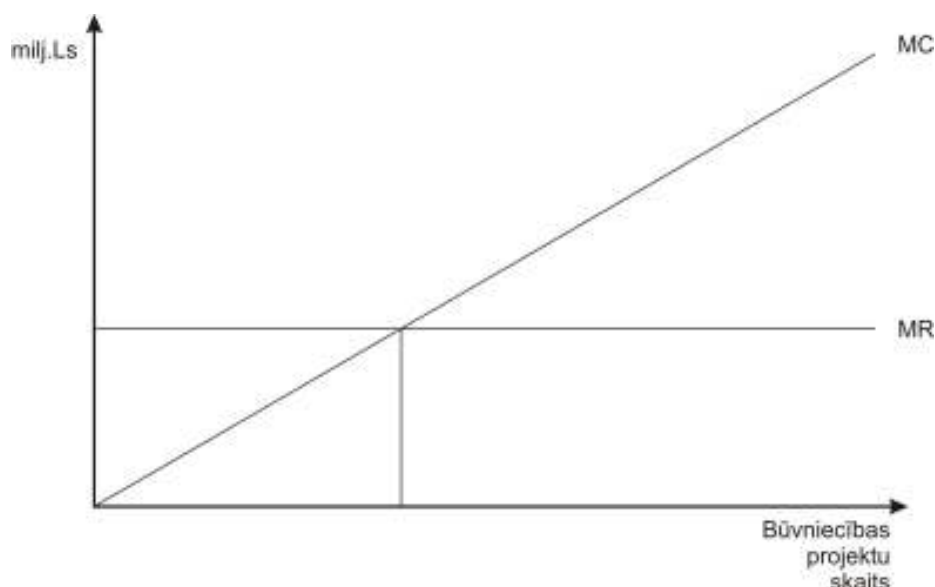
- pārvadājamās kravas un pasažieru drošība;
- transportlīdzekļa kustības izmaksas;
- transportlīdzekļa stāvēšanas izmaksas.

Attīstot ostas, lidostas un ceļus, kā arī citu satiksmes objektus, parasti tiek skartas plašu iedzīvotāju slāņu intereses. Lai šīs intereses saskaņotu, pielieto ieguvuma un izmaksu analīzi (Cost – Benefit analysis - CBA). Šo analīzes metodi lieto, vērtējot sociālas nozīmes projektus, kurus galvenokārt finansē no sabiedrības (valsts un pašvaldību) līdzekļiem. Analizējot ASV Sirakūzas Universitātes profesora Davids Bjornstats (David J. Bjornstad) [32,192] zinātniskos pētījumus par ieguvumu – izdevumu analīzi, autore secināja, ka šo analīzi var veiksmīgi izmantot arī izvērtējot autoceļu projektu lietderīgumu. Davids Bjornstats uzskata, ieguvumu – izdevumu analīze ir rīks, kas palīdz valsts politikas realizēšanā, ka sociālas nozīmes projektu realizēšanas problēmas ir ierobežoti izdalītie līdzekļi projektu realizācijai (atkarīgi no budžeta) un pastāv sabiedrības kontrole par to cik efektīgi izlietoti sabiedriskie līdzekļi kopumā. Novērtējot ieguvumu, jānošķir tās iedzīvotāju grupas, kas gūs reālu ieguvumu un kas tiešu ieguvumu negūs. Būvējot jaunu autoceļu, galvenie ieguvēji būs automobiļu īpašnieki, kuriem samazināsies braukšanas laiks un izmaksas. Transporta nozarē noteicošie faktori ir ceļā pavadītais laiks un precizitāte, ko pieprasa saņēmējs. Ceļā pavadītais laiks ir atkarīgs no ātruma, savukārt ātrums atkarīgs no ceļā izmantojamiem resursiem. Pasaules bankas pētnieki Pedro Belli (Pedro Belli), Džeks Andersons (Jock R. Anderson), Hovards Barnums (Howard N. Barnum), Džons Diksons (John A. Dixon) un Dži Peng Tan (Jee-Peng Tan) [31,18] savā pētījumā apgalvo, ka transporta attīstības projekti ir sabiedriskās preces. Lielākai daļai transporta projektu mērķis ir samazināt transporta izmaksas. Transporta projekti ietver ietaupījumu transportlīdzekļa ekspluatācijas izmaksās, palielinot transporta pakalpojumu uzticamību, un samazinot nelaimes gadījumu skaitu un to smaguma pakāpi. Autore piekrīt, ka transporta attīstības projekti palielina komforta līmeni, ērtību un pakalpojumu uzticamību. Transporta pakalpojumi rada arī netiešus labumus, kā, piemēram, ekonomikas attīstību un vides uzlabojumus. Transportlīdzekļu ekspluatācijas izmaksas ir izmērāms un aprēķināms lielums, bet problēmas sagādā veikt aprēķinus komfortam un ērtībai, kā arī vides uzlabojumiem. Transporta projektiem ir ilgs mūžs, un tāpēc lēmumu par šāda veida investīcijām ir balstītas uz ilgtermiņa prognozēm. Ieguvēji būs arī uzņēmēji, kuru īpašumi atrodas blakus jaunajam autoceļam, jo palielināsies apgrozījums un celsies zemes vērtība. Lietotāju prasības pret ceļu stāvokli ir bezgalīgas. Netiešo ieguvumu un izmaksu attiecībām dažos sociālajos projektos (piem. ceļu būvē) ir ilgtermiņa, bet citos (satiksmes drošības palielināšanā) ir īstermiņa raksturs. Ilgtermiņa izmaksu novērtēšana bieži ir saistīta ar nenoteiktību, ar šķietamajām resursu cenām (shadow prices), kuras var mainīties laikā vai arī noteiktu apstākļu ietekmē. Lai izteiktu netiešos ieguvumus un izmaksas naudas izteiksmē, viena

no svarīgākajām transporta problēmā ir sakarības novērtēšana starp braucienā pavadīto laiku un maksu par braucienu. Iespēja samazināt kopējo maksu par braucienu, samazinot braucienā pavadīto laiku, var tikt realizēta, izdarot noteiktus kapitālieguldījumus satiksmes infrastruktūrā vai satiksmes līdzekļos.

Dauids Bjornstats uzskata, ka ekonomiskās efektivitātes rādītājs ir neto ieguldījuma rezultātā, sabiedrības labklājības uzlabošana. Lai gan ir daudz definīciju, kas ir labākais rezultāts sabiedrībai, tomēr ekonomisti pievērš uzmanību galvenajam kritērijam – Pareto uzlabojumiem. Projekts uzskatāms par Pareto uzlabojumu, tad, ja tas uzlabo dzīves kvalitāti sabiedrībai, bet no tā necieš cita sabiedrības daļa. Autore uzskata, ka Pareto uzlabojums ir sasniegts jau tad, kad lielākā sabiedrības daļa gūs labumu no šī projekta realizācijas un tie, kas nes zaudējumu ir mazāka daļa sabiedrības, nekā tā, kas iegūst no šī projekta realizācijas, jo jebkurā gadījumā ceļu būvniecības objektu realizācija notiek no valsts budžeta un tātad no iemaksāto nodokļu summas, un sabiedrībai ir viedoklis un prasības, ko viņi vēlas saņemt par savu naudu.

Saskaņā ar ekonomikas likumiem un izmaksu un ieguvumu analīzes pieeju, reālais pieņemamais projekts tiek izvēlēts, tad, kad sabiedrības robežizmaksas (MC) ir vienādas ar sabiedrības robežieguvumu (MR), respektīvi $MC=MR$. Šo līdzsvara stāvokli MC un MR krustpunktu sauc par reālo pakalpojumu kvalitātes līmeni. Šo pieeju var izmantot vērtējot kapitālieguldījumus, kurus jāinvestē valstij vai pašvaldībai, lai uzlabotu braukšanas kvalitāti un novērstu satiksmes negadījumus.

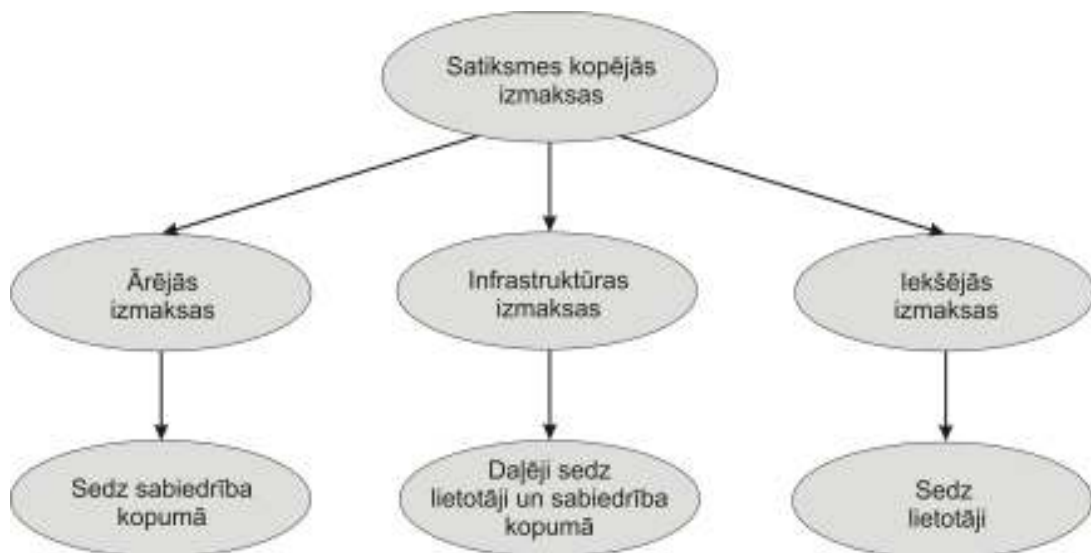


1.1.attēls. Ceļu būves tirgus līdzsvars pilnīgas konkurences apstākļos [izveidojusi autore izmantojot 99,98]

Analizējot šo attēlu ir redzams, ka pie esošā autoceļu finansējuma (robežizmaksām) MR ir iespējams realizēt x daudzumu autoceļu projektus (robežieguvums) MC. MC un MR krustpunktā ir reālais ceļu būvniecības objektu skaits, par pieejamo autoceļu finansējumu.

Dauids Bjornstats uzskata, ka tīrie ieguvumi veicot ieguvumu un izdevumu analīzi, parasti tiek izteikti naudas izteiksmē un parasti tiek sauktas par naudas plūsmām. Neto ieguvums nozīmē, ka jebkura kapitāla projektam, ieguvumi ir jāatskaita no izmaksām, kas saistīti ar šo projektu noteiktā laika periodā. Tiklīdz kapitāla vērtība tiek noteikta, katru potenciālo projektu novērtē un klasificē saskaņā ar šo projektu. Autore iebilst, ka tomēr katrs projekts ir citādāks un ir vērtējams pēc saviem kritērijiem, nevis ņemot par piemēru vienu objekta izmaksas un piemērojot tos citu objektu izvērtēšanai.

Skatoties uz ES prasībām dalībvalstīm transporta jomā, īpaša vērība jāpievērš vērtībām, kas nākotnē ietekmēs transporta veidu struktūru maģistrālajos pārvadājumos. Tās ir prasības par visās dalībvalstīs vienotiem satiksmes infrastruktūras vajadzībām nepieciešamās zemes atsavināšanas noteikumiem, par ogļskābās gāzes izmešu ierobežošanu, kā arī lietošanas vērtību, ka pārvadātājiem jāmaksā par infrastruktūras izmantošanu, bet lietotājiem – par transporta pakalpojumiem. Šīs prasības ir atspoguļotas 1.2.attēlā.



1.2.attēls. Transporta nozares kopējo samaksu sadalījums [izveidoja autore izmantojot 99,98]

Pašlaik ārējās izmaksas, kas ietver satiksmes negadījumu un resursu nesaimnieciskas izlietošanas seku novēršanu, kā arī vides piesārņošanu sedz nevis transporta lietotāji, bet gan sabiedrība kopumā no valsts un pašvaldību budžeta. Līdzīgi arī ceļu uzturēšanas un būvniecības izmaksu finansētājs ir valsts budžets. Tikai iekšējās izmaksas (degvielas, autovadītāja algu utt.)

sedz tiešie satiksmes lietotāji. Sakarā ar pārvadājumu nemitīgu pieaugumu strauji pieaug tieši ārējās un infrastruktūras izmaksas, kas dažādiem transporta veidiem ir stipri atšķirīgas.

Transporta nozares attīstību būtiski ietekmē divas problēmas. Pirmkārt, kā un ar kādiem līdzekļiem ietekmēt ārējo un infrastruktūras izmaksu finansēšanas pārvešanu no sabiedrības uz transporta lietotājiem un otrkārt, kā racionāli regulēt dažādu transporta veidu izmantošanu maģistrālajos pārvadājumos, lai minimalizētu šo izmaksu pieaugumu. Abu problēmu risinājums ir rodams nodokļu sistēmas izmaiņās, piemēram, nosakot pārvadātājiem papildus nodokli par ārējām izmaksām, kas būtu diferencētas katram transporta veidam atkarībā no tā radītā izmaksu īpatsvara, kā arī palielināt kopējo pārvadātāju atskaitījumu summu par infrastruktūras izmantošanu.

Nozares speciālistu un zinātnieku aprindās tiek diskutēts par autoceļu stāvokli Latvijā. Pēdējos desmit gados ir dubultojies vieglo un kravas automašīnu skaits uz Latvijas valsts autoceļiem. Tas ir palielinājis satiksmes intensitāti, kā arī slodzi uz Latvijas autoceļiem. 2009.gadā attiecībā pret 2000.gadu reģistrēto transportlīdzekļu skaits ir pieaudzis par 55%, gada vidējā satiksmes intensitāte uz valsts galvenajiem ceļiem ir pieaugusi par 97%, tai skaitā kravas transports par 36% un uz valsts I.šķiras autoceļiem par 103%, tai skaitā kravas transports par 65%.

Pašreizējā stāvokļa reālais novērtējums rāda, ka tuvāko gadu augstākā prioritāte paliks autoceļu tīkla saglabāšana.

Otra nozīmīgākā nozares prioritāte ir galveno transporta koridoru attīstība, tai skaitā:

- ceļu segu un tiltu nestspējas paaugstināšana atbilstoši ES slodzēm;
- satiksmes drošības paaugstināšana, uzlabojot ceļa ģeometriju atbilstoši pieaugošām satiksmes prasībām un likvidējot “melnos” punktus.

Kā tuvāko, tā tālāko gadu svarīgs stratēģiskais uzdevums ir autotransporta koridoru attīstība - iekļaušanās Eiropas transporta sistēmā. Nepieciešams uzlabot satiksmes kvalitāti galveno valsts autoceļu, t.sk. pievedceļu ostām pilsētu teritorijās, kas ietilpst starptautiskajos autotransporta koridoros, visvairāk noslogotajos posmos, līdz ar to uzlabojot satiksmes drošību apdzīvotās vietās un nodrošinot drošus un ērtus starptautiskos un iekšzemes pārvadājumus.

Latvijas tranzīta nozare ir globālās ekonomikas sastāvdaļa, kas veiksmīgi konkurē pasaules tirgū, neskatoties uz ekonomiskām krīzēm un ģeopolitiskajām izmaiņām. Tādēļ tam tiek pievērsta īpaša uzmanība gan valsts, gan uzņēmumu līmenī un lielākās investīcijas transporta infrastruktūrā – ostās, dzelzceļā un autoceļos – vispirms tiek ieguldītas tieši tranzītam izmantojamos virzienos. Latvija par prioritāru uzskata efektīvas, drošas, multimodālas,

sabalansētas, videi draudzīgas un konkurētspējīgas transporta sistēmas attīstību, stabilu tranzīta kravu apjoma pieaugumu, distribūcijas un loģistikas centru attīstību un kravu pievienotās vērtības palielināšanu.

Pēdējā laikā tranzīta pakalpojumu attīstībā paveikts ļoti daudz:

- Galvenie transporta infrastruktūras objekti iekļauti TEN-T tīklā, kurā arī tiek ieguldītas lielākās investīcijas, tai skaitā lielākā daļa Eiropas Savienības sniegtās finansiālās palīdzības.
- Aktīvi līdzdalība Ziemeļu dimensijas transporta un loģistikas partnerības darbā, kur tiek aizstāvētas Latvijas intereses un projekti, ar mērķi rast risinājumus Latvijas tranzīta vides uzlabošanai.
- Aktīva darbība Apvienoto nāciju ekspertu darba grupas Eiro-Āzijas Transporta Savienojumu (EATL) projekta II fāzes darbā, lai iekļautu EATL kartēs transporta savienojumus starp Latviju un Baltkrieviju.
- Latvijas – Krievijas Starpvaldību komisijas Transporta darba grupas ietvaros panākta abpusēja izpratne par nepieciešamību sadarboties Transeiropas ass Ventspils – Rīga – Maskava attīstībā un uzsākts darbs pie ass Masterplāna izstrādes. Krievijas kompāniju interese par Latviju palielinās.
- Augsts vērtējums Latvijas tranzīta jomas uzņēmēju profesionalitātei ir ASV lēmums izmantot Latvijas transporta infrastruktūru nemilitāru kravu nosūtīšanai uz Afganistānu.

Tālākā perspektīvā Latvijas tranzīta attīstība ļoti lielā mērā ir atkarīga no tā, kā attīstīsies Latvijas sadarbības valstis, galvenokārt – Krievija. Ja Krievija turpinās savas tautsaimniecības reformas tirgus ekonomikas virzienā tikpat strauji kā līdz šim un stratēģiski svarīgu lēmumu pieņemšanā ekonomiskie nosacījumi gūs noteicošo lomu, tā iestāsies Pasaules Tirdzniecības organizācijā un Enerģētikas Hartas procesos, ja tikpat strauja attīstība būs tādās valstīs kā Kazahstāna un arī citās NVS valstīs, Latvijas tranzīts turpinās attīstīties. Latvijai nākotnē jāklūst par tādu pašu svarīgu partneri Krievijai un citām valstīm Austrumos, līdzīga kā Nīderlande ir Vācijai. Nākotnē plānots palielināt tranzīta kravu apjomu līdz 100 milj. tonnu gadā, tai skaitā konteineru tranzītu līdz 2 miljoniem konteineru 2020. gadā.

1.1. Latvijas autosatiksmes un pārvadājumu nozīme Latvijas tautsaimniecības attīstībā

Ceļi Latvijas zemē radās reizē ar iedzīvotājiem, kad tie apmetās uz pastāvīgu dzīvi, iekopa laukus un audzēja mājlopus. Ceļi radās pamazām paši no sevis – iestaigāti un iebraukti no mājas

uz māju, no ciema uz ciemu [26,31]. Citas prasības radās 13.gadsimta sākumā, kad sākās vācu iebrukums Latvijā. Tad ceļi bija nepieciešami jaunu novadu iekarošanai, iekaroto novadu pārvaldīšanai un nodevu ievākšanai. 13.-15.gadsimtā bija izveidojies ceļu tīkls līdzīgs tam, kāds Latvijā pastāv tagad. 13.gadsimtā ordeņa mestrs Nortekes Valters uzspiedis ceļu labošanas un tiltu būves kļaušas. Gadsimtu gaitā ceļi Latvijā veidojušies vietējo vajadzību apmierināšanai, pielāgojot starpnovadu sakariem, tirdzniecībai, arī iekarotāju prasībām. Tā vēsturiski izveidojās Latvijas zemesceļu tīkls. Tomēr par ceļu veidošanās sākumu mūsdienu izpratnē pareizāk būtu skaitīt pēc Krievijas impērijas 6076.pilnīgā likumu krājuma noteikto divdesmit maģistrālo šoseju būvi, no kurām trīs šķērsotu arī Latvijas teritoriju. Pirmā, kas skāra Latviju tika sāpta būvēt Pēterburgas – Varšavas šoseja. Latvijā tā sākās pie Krievijas robežas Grebņevā, gāja caur Rēzekni, Daugavpili uz Lietuvas robežu pie Medņevas. Ap 1830.gadu sākās gatavošanās Rīgas – Jelgavas šosejas būvniecībai. No 1926.gada līdz 1928.gadam pirmo reizi visā Rīgas – Jelgavas posmā uzbūvēts melnais segums. Līdz ar mehanizācijas gadsimta sākšanos, radās nepieciešamība uzlabot grantētos zemes ceļus. Pirmo „ceļa lokomotīvi” pa Latvijas ceļiem palaida 1971.gada 17.septembrī. To izdarīja barons fon Buhvodens – Veizenhofs. Izmēģinājums notika uz Rīgas – Jelgavas šosejas. Ap 1875.gadu Latvijā bija reģistrētas jau 50 lokmobiles, bet 1901.gadā jau 700. 20.gadsimta sākumā Kurzemes ceļus pārzināja - Gubernas rīcības komiteja, Vidzemes – Landrātu kolēģija, Latgales – Vitebskas un Pleskavas zemstes. Zemnieki, kā prasīja vietējā vara, pildīja ceļu kļaušas: veda uz ceļiem vietējo granti, raka grāvjus gar ceļa malām. Ja radās nepieciešamība pēc jauna ceļa posma, tad tika lūgts izbūvēt jaunus ceļa posmus, tā radās tādi ceļa posmi, kā Rīga- Ķekava, Rīga- Jūrmala, Bauska- Code u.c. Kad 1918.gada 18.novembrī proklamēja neatkarīgo Latvijas valsti, tās zemi vēl pārvaldīja ķeizariskās Vācijas un sarkanās Krievijas karaspēki. Tomēr pagaidu valdība domāja jau par jaunās valsts ceļiem. Satiksmes un darba ministrijas sastāvā tika iekļāva Būvju virsvaldi, kurā viena no četrām valdēm bija Šoseju un zemesceļu valde. 1921.gadā Ceļu un būvju virsvaldi likvidēja, bet Šoseju un zemesceļu valdi pakārtoja tieši satiksmes ministram.

1925.gadā likums Latvijas ceļus administratīvi un tehniski iedalīja:

- 1.šķira – ceļi, kurus būvēja un uzturēja valsts;
- 2.šķira – ceļi, kurus kļaušu kārtā laboja zemnieki, bet kuru uzturēšanā piedalījās arī valsts;
- 3.šķira – ceļi, kurus izmantoja un kļaušu kārtā laboja vairākas saimniecības;
- 4.šķira – māju ceļi, kurus uzturēja māju saimnieki.

Likums paredzēja, ka katru gadu zināmu ceļu daudzumu ir jāieskaita 1.šķirā un to pārņem valsts savā aprūpē.

Latvijas valsts pastāvēšanas pirmajos gados visai pieticīgie ceļu saimniecības līdzekļi bija jāizlieto tiltu atjaunošanai un būvniecībai. Tiltu trūkums vietām pārtrauca satiksmi arī pa lietojamiem ceļiem. Tomēr tautsaimniecības attīstība valstī un lauksaimniecības uzplaukums agrārreformas rezultātā prasīja ne tikai uzlabot esošos, bet arī būvēt jaunus ceļus. Par pirmo no jauna uzbūvēto ceļu Latvijas brīvvalstī var uzskatīt 1.6 km garo posmu Liepāja – Šķēde. Būvdarbi notika no 1921.gada līdz 1922.gadam.

Valsts uzdevums bija pārbūvēt pastāvošos ceļus lielāko centru tuvumā, kur satiksme pieauga sevišķi strauji, un ar autotransportam piemērotiem ceļiem saistīt šos centrus. Ar valsts un robežu pārkārtošanos, lauksaimniecības rašanos vajadzēja jaunus ceļus uz arvien jauniem objektiem. Jaunbūvētās dzelzceļa stacijas radīja vajadzību pēc piebraucamiem ceļiem stacijām. Viens no lielākajiem ceļu būvniecības objektiem bija no 1928.gada līdz 1935.gadam būvētā Rīgas – Bauskas šoseja.

Līdzekļi, ko valsts varēja atvēlēt ceļu un to piederumu uzturēšanai, būvēšanai bija atkarīgi no valsts saimnieciskā stāvokļa. 1919./20. gadā tie bija 46 tūkst.LVL, 1929./30. gadā 16.88 milj.LVL. 1933./34. gadā, krīzes laikā, līdzekļi departamentam samazinājās līdz 7.38 milj.LVL, bet 1938./1939.gadā sasniedza 15.6 milj.LVL. Kopējie izdevumi ceļu saimniecībai pirmās brīvvalsts gados, kā ziņo tā laika precīzā uzskaitē, bija 164 089 343 LVL.

Meklējot papildus ienākumus, 1928.gadā pie Satiksmes ministrijas nodibināja Ceļu fondu, kurā vajadzēja iemaksāt:

1. 3% piemaksas pie pastāvošā tarifa par preču bagāžas un pasažieru pārvadājumiem uz visiem Latvijas dzelzceļiem, izņemot preču un pasažieru pārvadājumus uz valsts rēķina;
2. Sevišķu nodokli 3% no alkoholisko dzērienu pārdošanas cenas;
3. Ikgadējos nodokļus no automobiļiem, motocikliem un velosipēdiem saskaņā ar likumu par satiksmes uzturēšanu uz ielām;
4. Dažādas nodevas par ceļu lietošanu un likumā paredzētās soda naudas sakarā ar ceļu labošanu un satiksmes uzturēšanu;

Ceļu fonds darbību sāka 1929.gadā. Tur ienākošo līdzekļu kopsumma līdz 1938./39. saimnieciskajā gadā sasniedza 26 960 176 LVL:

- 6 551 107 LVL ienākuši no dzelzceļu tarifu piemaksām;
- 8 965 935 LVL no alkoholisko dzērienu nodokļa;
- 7 689 598 LVL no satiksmes līdzekļu nodokļa;
- 3 564 277 LVL no ceļu lietošanas un celtuvju nodevām;
- 189 250 LVL no soda naudām par ceļu nolaidīgu labošanu un nekārtīgu regulāras autosatiksmes uzturēšanu.

1940.gada 13.novembrī, okupācijas rezultātā, pie Latvijas Iekšlietu Tautas komisariāta nodibināja Šoseju pārvaldi – „Upravļeniye šoseinih dorog”(Ušosdor), ar uzdevumu pārzināt Vissavienības ceļus Latvijā. 1942.gada 21.februārī iepriekš pastāvošā pārvalde tika pārdēvēta par Latvijas ceļu departamentu. Zaudējumi transporta nozarei kara rezultātā bija graujoši, ceļi bija tanku izdangāti, tilti saspridzināti u.tml. Latvijas ceļu nozarei raksturīga tas, ka valsts ceļu pārvaldīšana bija sadalīta starp divām organizācijām, no kurām viena pārzināja vissavienības, otra – republikas nozīmes ceļus. Tāda ceļu pārvaldīšanas sistēma pastāvēja līdz 1956.gadam. 1957.gadā sākās asfaltbetona segu būvniecība. Vajadzību pēc lielākas izturības segām radīja arvien pieaugošais autotransporta svars un daudzums. Kaut arī pirms kara Šoseju un zemesceļu departaments no kapitālajām ceļu segām bija mēģinājis būvēt gan cementbetona, gan asfaltbetona segas, par Latvija ieviestu nevarēja uzskatīt nevienu no tām. Kaut arī cementu varēja uzskatīt par vietējo materiālu, tomēr par noteicošo segu būvniecībā tika noteikts asfaltbetons. Naudas līdzekļu trūkums ceļu labošanas darbus neļāva nodot specializētām organizācijām. Līdz 1957.gadam valsts budžeta līdzekļi vietējiem ceļiem tika piešķirti tikai tiltu kapitālremontiem un līnijas dienesta uzturēšanai. Ceļu remontus ar bezmaksas darbaspēku pildīja arvien sliktāk. Tālāk attīstot ceļu pārvaldīšanas teritoriālo principu un tiecoties sakārtot valsts ceļu tīklu, Latvija 1963.gadā pirmā visā Padomju Savienībā vietējas nozīmes ceļus ieskaitīja valsts ceļu tīklā 11 600 km kopgarumā. 1969.gadā tika izveidota spēcīgākā valsts ceļus pārvaldošā organizācija Ceļu būvniecības trests visā nozares pastāvēšanas laikā. Šo organizatorisko pārmaiņu laikā, straujos tempos un apmēros augot, notika ceļu būvniecība un remonts. Latvijas apstākļos starpība būvdarbu tehnoloģijā un reizēm arī mērogos starp ceļu būvniecību, rekonstrukciju un kapitālo remontu nebija būtiska. Starpība izpaudās finanšu avotos. Kapitālās būvniecības rezultātā tapa ceļi vietās, kur tie nebija. Līdzekļus ceļu kapitālajai būvniecībai deva un izlietošanu kontrolēja Celtniecības banka. Dotajam finansējumam bija arī materiāls segums – limiti būvmateriālu saņemšanai. Būvībā līdzīgs uzdevums bija arī ceļu kapitālajam remontam: tā rezultātā bija jālikvidē ceļa un mākslīgo būvju nodilums, jāizbūvē visi ceļa elementi atbilstoši ceļa tehniskajai kategorijai. Ap 1980.gadu Latvijas valsts specializētajā ceļu un tiltu būves trestā vairākās saimniecībās radās idejas par ceļu uzturēšanas pilnīgu atdalīšanu no būvniecības un ražošanas. 1988.gada 1.janvārī uz tresta bāzes izveidoja valsts ražošanas apvienības „Latvijas autoceļi”. LR Satiksmes ministrija 1990.gada 13.maijā pavēle likvidēja sociālistisko sacensību un pat atcēla tai iesniegto dokumentu par pusgada rezultātiem. Tāpat par spēkā neesošiem tika atzīti uzdevumi, ko ministrijai un tā organizācijām devušas sabiedriskās organizācijas – tika atcelti visi partijas plāni.

1992.gada finansējums bija tikai 5.8% no tā, kas bija 1991.gadā. 1993.gadā tas vēl samazinājās par 4.8%. Trūka degvielas. Nācās atlaist darbiniekus. Strādājošo skaits no

1989.gada līdz 1997.gadam samazinājās no 5.2 līdz 1.8 tūkstošiem. Strādāt varēja tikai darbus, kam nevajadzēja materiālus, degvielu. Kaut arī 1992.gadā vidējā darba samaksa ceļu pārvaldēs bija 16.28 LVL mēnesī. Saimniecisko krīzi ļoti smagi izjuta ceļu būvniecības uzņēmumi. 1993.gada 30.aprīlī reorganizēja Autoceļu departamentu, izveidojot Autoceļu departamentu kā Satiksmes ministrijas struktūrvienību, kuras galvenie uzdevumi bija izstrādāt valsts politiku autoceļu nozarē, risināt likumdošanas un finansēšanas jautājumus, pārzināt nozarē strādājošos valsts uzņēmumus. Otra struktūra, kas tika izveidota bija Latvijas Autoceļu direkcija ar tās sastāvā esošajām teritoriālajām ceļu pārvaldēm, kuru galvenais uzdevums bija autoceļu pārvaldīšana, uzturēšana un uzraudzīšana. Pirmo reizi pastāvēšanas laikā ceļu nozare tika sašķelta, atdalot īstenos ceļu uzturētājus no viņu profesionālās vadības – Autoceļu direkcijas.

Šodien Latvijā ir uzskaitīti virs 69 tūkstošiem kilometru ceļu un ielu. Pēc statistikas datiem tuvāko kaimiņu - Lietuvas ceļu garums ir – 56 tūkst.km, bet Igaunijai – 57 tūkst.km. Latvijai ir visgarākais ceļu kopums starp šīm trim Republikām.

1.1.tabula

Latvijas ceļu tīkla klasifikācija 2010.gadā (km) [109,11]

Ceļu piederība	Ceļu kategorija	Ceļu garums, km
Valsts autoceļi	Valsts autoceļi t.sk.	20 150
	<i>galvenie ceļi</i>	1653
	<i>reģionālie ceļi</i>	5316
	<i>vietējie ceļi</i>	13 182
Pašvaldību autoceļi		39 776
Pašvaldību ielas, meža ceļi, māju ceļi		13642
Kopā autoceļi un ielas		72568

Saskaņā ar likumu “Par autoceļiem” [4] autoceļus Latvijā iedala pēc to nozīmes:

- Valsts autoceļos;
- Pašvaldību ceļos;
- Uzņēmumu ceļos;
- Māju ceļos.

Savukārt valsts autoceļus iedala:

- galvenie valsts autoceļi – tie ir ceļi, kas Latvijas ceļus savieno ar Rīgu un tie, kas iziet uz citām valstīm, kā arī tie, kas savieno Rīgu ar rajonu centriem;

- reģionālie autoceļi (1.šķiras autoceļi) – tie ir ceļi, kas savieno rajonu centrus savā starpā, kā arī savieno citus valstī svarīgus centrus (kultūras, saimnieciskos) savā starpā un ar rajonu centriem;
- vietējie autoceļi (2.šķiras autoceļi)– tie ir pārējie autoceļi, kas nodrošina vietējo satiksmi, pilda savienojošo autoceļu funkciju ar valsts reģionālajiem autoceļiem.

No valsts autoceļiem vislielākais īpatsvars ir pašvaldību ceļiem (2.šķiras ceļiem). Lai noskaidrotu autoceļu iedalījumu pēc funkcionālās nozīmes ir jāaplūko 1.2.tabula.

1.2. tabula

Latvijas autoceļu iedalījums pēc funkcionālas nozīmes 2010.gadā (km) [109,12]

	Autoceļu garums, km		
	Ar melno segumu	Ar šķembu, grants un citu segumu	Kopā
Valsts autoceļi,	8326	11824	20 150
<i>t.sk.galvenie autoceļi (A)</i>	<i>1653</i>	-	<i>1653</i>
<i>reģionālie autoceļi</i>	<i>4062</i>	<i>1254</i>	<i>5316</i>
<i>vietējie autoceļi</i>	<i>2611</i>	<i>10570</i>	<i>13 182</i>
Pašvaldību autoceļi	5559	33 217	38 776
Pašvaldību ielas	4508	3526	8034
meža ceļi	-	6216	10142
Māju ceļi	500	3000	3500
Kopā autoceļi un ielas	14 385	54 257	72 568

No informācijas, kas ir apkopota 1.2.tabulā var secināt, ka 80% no visiem autoceļiem ir ar grants šķembu segumu, savukārt autoceļi ar melno segumu ir tikai 20%.

Vispārējās ekonomiskās ziņas, kas dod ieskatu tautsaimniecības procesos Latvijā:

Latvijas teritorija – 64 589 km².

Iedzīvotāju skaits 2011.gada 1.janvārī – 2 229 500.

Kopējais uzskaitīto autoceļu un ielu garums – 72 568 km.

Ceļu tīkla vidējais blīvums – 1,124 km uz 1 km².

Reģistrēto transportlīdzekļu skaits 2011.gada sākumā – 806 462

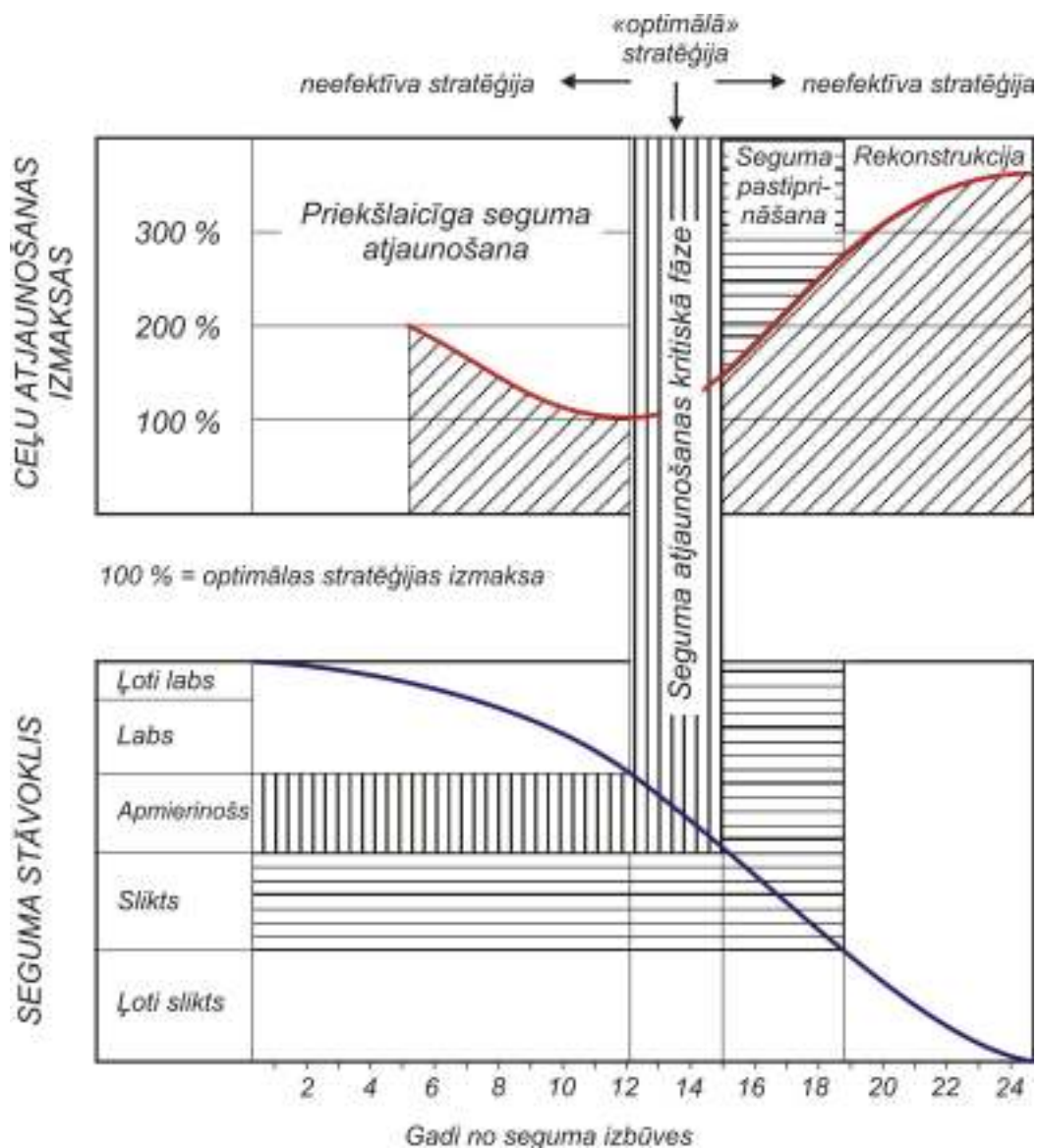
Reģistrēto transportlīdzekļu skaits uz 1000 iedzīvotājiem – 286

Autoceļu attīstības un uzturēšanas pamatprincipi ir aktuāli visā pasaulē un tos ir pētījuši daudzi zinātnieki un eksperti.

Zinātnieks Hegi Jans (Heggie, Ian G.) vienā no saviem pētījumiem par autoceļu attīstību ir izveidojis 1.1.attēlā redzamo shēmu, kurā viņš atspoguļo, ka jaunizbūvēta autoceļa seguma virskārtu ir nepieciešams rekonstruēt 12 gadus pēc izbūves. Lietojot autoceļu ilgāku laiku tā

rekonstrukcijas izmaksas proporcionāli pieaug. Segumam sasniedzot 20 gadu vecumu ir nepieciešams veikt pilnīgu seguma rekonstrukciju, kas ir ekonomiski neizdevīgāka, nekā sasniedzot 12 gadu vecumu [58,38].

Autore uzskata, ka melno segumu stāvokli kopumā nosaka satiksmes daudzums, laika apstākļu ietekme un savlaicīga, kā arī pietiekoša ikgadējā segumu atjaunošana. Pareizi izbūvēts melnais segums pirmos 8 gadus kalpo nevainojami, tomēr dilst, deformējas un tajā parādās plaisas. Autore piekrīt zinātniekam Hegi Janam (Heggie, Ian G.), ka ekonomiski lietderīgi ir atjaunot segumus, kad to vecums nepārsniedz 12 gadus (1.1.attēls). Ņemot vērā, ka Latvijā vidējais ceļu seguma kalpošanas laiks ir jau pat 30 gadi, tad lielākajai Latvijas ceļu daļai ir nepieciešams veikt pilnīgu rekonstrukciju, kam nepietiek finanšu līdzekļu.



1.3.attēls. Ceļu pārvaldīšanas stratēģijas optimizācija – ieguvumi un zaudējumi no stratēģijas izvēles [58,40]

Lai sekmīgi tiku veikta autoceļu attīstība tika izstrādāta „Valsts autoceļu saglabāšanas un attīstības valsts programma 2000. – 2015.gadam” [21]. Programmā tika apzinātas autoceļu tīkla saglabāšanas un attīstības vajadzības un iespējas atkarībā no finansēšanas iespējām. Šī programma ir izstrādāta pamatojoties uz esošās situācijas analīzi un iepriekšējās programmas satura novērtējumu. „Autoceļu saglabāšanas un attīstības valsts programma 2000.–2015.gadam” [21], kura tika apstiprināta 2002.gadā, tajā tika noteikts autoceļu nozares turpmākās attīstības mērķis, mērķa sasniegšanas stratēģija un taktika, lai nodrošinātu uzturēšanu un attīstību, kā arī veicinātu Latvijas autoceļu iekļaušanos Eiropas autoceļu tīklā.

Autoceļu uzturēšana un attīstība ir viens no valsts tautsaimniecības attīstības galvenajiem priekšnoteikumiem un līdz ar to priekšnoteikums iedzīvotāju dzīves līmeņa paaugstināšanai un valsts iespējai sekmīgāk konkurēt starptautiskajā tirgū.

Zinātnieks Hegi Jans (Heggie, Ian G.) vienā no saviem pētījumiem par autoceļu attīstību [59,50-51] ir nodefinējis ceļa tehniskā stāvokļa novērtējuma kritērijus:

- ļoti labi ceļu segumi – jaunizbūvēts ceļš, vai ceļš, kas tehniski ir līdzvērtīgs jaunam ceļa segumam.
- segumi labā stāvoklī - asfaltētie ceļi bez redzamiem bojājumiem, kuriem ir nepieciešama tikai ikdienas uzturēšana un neliela virsmas apstrāde. Grants ceļi, kuriem ir nepieciešama regulāra uzturēšana un nelieli lokāli remontdarbi.
- normāli segumi – asfaltēti ceļi ar nelieliem defektiem un vājāku strukturālo izturību. Tiem nepieciešams stiprināt segumu, bet bez vajadzības nojaukt ceļu pamatu. Grants ceļiem ir nepieciešams atjaunot grants virsmu, kā arī drenāžas remontu atsevišķās vietās.
- segumi sliktā stāvoklī – asfaltētiem ceļiem ir būtiski bojājumi, nepieciešama tūlītēja atjaunošana, kas ietver iepriekšējā seguma nojaukšanu un jauna izbūvēšanu. Grants ceļi, kas prasa pilnīgu atjaunošanu un drenāžas slāņa remontu.
- segumi ļoti sliktā stāvoklī – asfaltēti ceļi ar nopietniem strukturāliem defektiem, kuriem nepieciešama pilnīga rekonstrukcija, ar iepriekšēju nojaukšanu un pilnīgu atjaunošanu. Grants ceļiem tā ir jaunas drenāžas slāņa nomaiņa un pilnīga seguma virsējās kārtas atjaunošana.

Autore izpētīja, ka Latvijā autoceļu stāvokli novērtē arī pēc pieciem kritērijiem: segumi ļoti labā stāvoklī, segumi labā stāvoklī, segumi apmierinošā stāvoklī, segumi sliktā stāvoklī un segumi ļoti sliktā stāvoklī (uz sabrukšanas robežas). Ceļu tīkla seguma novecošanai jābūt pakāpeniskai, t.i. segumu apjomam dažādās novecošanas stadijās jābūt proporcionālai. Tikai tad, ir iespējams vienmērīgi plānot tirgu (nepieciešamās finanses un pasūtījumu apjomu pa tehnoloģijām). Nepareiza taktika šādu līdzsvaru nerada. Pareizāk ir vairāk un savlaicīgi lietot

segumu periodiskās uzturēšanas metodes, mazāk rekonstrukcijas metodes. Tāda taktika var dot iespēju ar daudz mazākiem finansiālajiem resursiem uzlabot ceļu tīkla kvalitatīvo stāvokli un izlīdzināt segumu novecošanas stadiju apjomu. Periodiskā uzturēšana dod divas reizes mazāku seguma ilgmūžības pieaugumu nekā rekonstrukcija, taču ir vairākas reizes lētāka.

Autore uzskata, ka darba kultūra un kvalitāte cieš, tad ja ceļu būves uzņēmēji nerisina divas problēmas:

- 1) ja uzņēmuma atbildīgās personas vienā vai vairākos līmeņos kāda darba posmā nepietiekami pārzina un kontrolē savu ražošanas procesa daļu, pieļaujot atkāpes no pasūtītāja akceptētā kvalitātes nodrošināšanas plāna;
- 2) ja uzņēmums finansiālu apsvērumu dēļ apzināti balansē uz minimālās akceptējamās darbu kvalitātes robežas, cenšoties lietot lētākus materiālus un vienkāršotu tehnoloģiju, līdz ar to zaudējot drošības rezervi kādiem neparedzētiem apstākļiem.

Abu šo problēmu kopietekme agri vai vēlu rada situāciju, kur darbi nav izpildīti atbilstoši līguma prasībām. Rezultātā jāveic labojumi, par daļu darba netiek maksāts, uzņēmums zaudē reputāciju, papildus problēmas rodas pasūtītājam.

Kvalitatīvi veikti būvdarbi nodrošina segumam ilgu kalpošanas laiku, samazina tā uzturēšanai nepieciešamos līdzekļus, līdz ar to kļūst iespējama līdzekļu racionāla izmantošana. Daudzi Latvijas uzņēmēju būvētie ceļi ir nokalpojuši un kalpo 15-20 gadus bez seguma virskārtas atjaunošanas. Šis fakts liecina par potenciāla esamību. Tomēr melno segumu būvniecībā sastopami izbūves tehnoloģijas neievērošanas gadījumi, kas ietekmē jaunā seguma kvalitāti. Lai uzņēmēji vairāk pieturētos tehnoloģiju ievērošanai darba procesā, būtu jāievieš soda naudu sistēma – par katru atkāpi no tehnoloģijas ir jāmaksā.

Šajos gadījumos cieš gan pasūtītājs, gan būvuzņēmējs: pasūtītājs neiegūst aprēķināto ieguvumu no seguma atjaunošanas (samazinās seguma kalpošanas laiks, pieaug uzturēšanas izdevumi), savukārt būvētājs neatgūst ieguldītos līdzekļus, strādā ar zaudējumiem un zaudē savu reputāciju, un tas viss sabiedrības acīs rada negatīvu attieksmi pret ceļu būvētājiem kopumā.

Autore uzskata, ka svarīgākie iemesli autoceļu tīkla sliktajam stāvoklim ir:

- nepietiekošs finansējums autoceļu segumu un tiltu virsējo konstrukciju savlaicīgai atjaunošanai;
- pieaugot satiksmes intensitātei un smagsvara transportlīdzekļu īpatsvaram, notiek paātrināts autoceļu tīkla sabrukums;
- nepietiekošs asfaltēto ceļu kopgarums – ar asfalta segumu nav noklāti visi pietiekami intensīvi noslogotie autoceļu posmi;

- liela daļa esošo asfaltēto segumu nestspēja neatbilst atļautajām transportlīdzekļu slodzēm un nenodrošina drošu un komfortablu braukšanu savlaicīgi neveikto, jeb atlikto atjaunošanas un rekonstrukcijas darbu dēļ;
- autoceļu tīklā netiek veikti visi nepieciešamie satiksmes organizācijas pasākumi un šī iemesla dēļ autoceļu nepietiekamais nodrošinājums ar satiksmes organizācijas tehniskajiem līdzekļiem, norobežojošajām būvēm, ietvēm un gājēju pārejām ir viens no satiksmes negadījumus veicinošajiem faktoriem;
- Neatbilstoša autoceļu būvniecības kvalitāte.

Autore uzskata, ka autoceļu nozares problēmu risinājums ir veicināt uzsākto Latvijas autoceļu infrastruktūras sakārtošanas procesu atbilstoši ES prasībām un standartiem piesaistot prioritāro projektu realizēšanai ERAF un Kohēzijas fonda finanšu resursus, paredzot, ka tiks piešķirti nepieciešamie valsts budžeta līdzekļi projektu priekšfinansēšanai un līdzfinansēšanai.

Kopīga transporta politika ir ES politikas būtisks elements, lai izveidotu vienotu tirgu un nodrošinātu brīvu preču un cilvēku plūsmu visā ES teritorijā. ES transporta politikas mērķis ir integrēta Eiropas transporta tīkla izveidošana, kas atbilstu cilvēku prasībām pēc sakoptākas vides un drošākām pārvietošanās iespējām. TEN-T tīkla izveidošana un paplašināšana paredz [16]:

- atsevišķu valstu transporta tīklu apvienošanu vienotā Eiropas tīklā, labu sakaru nodrošināšanu starp ES dalībvalstīm un dažāda attīstības līmeņa ES reģioniem;
- transporta sastrēgumu novēršanu un iztrūkstošo infrastruktūras savienojumu izveidošanu;
- katras valsts iekšējā transporta tīkla saistību un kopdarbību ar TEN-T tīklu, kā arī pieeju šiem tīkliem.

1.2. Autosatiksmes kvalitātes nodrošināšanas izmaksu un ieguvumu analīze

Nauda un tās pietiekamība vai iztrūkums, ir svarīgs faktors katras saimnieciskās nozares attīstības tempiem un pat pastāvēšanai. Valsts autoceļu uzturēšanu un atjaunošanu finansē no vairākiem finanšu avotiem:

1. Valsts budžeta programmas 23.00.00. „Valsts autoceļu fonds” līdzekļi tiek piešķirti, lai nodrošinātu noteiktu autoceļu uzturēšanas līmeni un satiksmes drošību valsts autoceļu tīklā. Valsts autoceļu fonda līdzekļi tiek piešķirti valsts autoceļu ikdienas uzturēšanai, kapitālieguldījumiem (tajā skaitā autoceļu periodiskajai atjaunošanai un rekonstrukcijai), kā arī ERAF finansēto projektu ieviešanas sagatavošanai (zemes gabalu iegādei) un būvuzraudzībai;

2. Valsts budžeta programmas 29.00.00. „Kohēzijas fonda finansēto projektu ieviešana autoceļu jomā” līdzekļi tiek piešķirti, lai izveidotu un attīstītu starptautiskās nozīmes transporta koridoru (TEN tīklu);
3. Valsts budžeta programmas 36.00.00. „Eiropas Reģionālās attīstības fonda finansētā reģionālo autoceļu attīstības programma” līdzekļi tiek piešķirti, lai nodrošinātu savienojumus ar TEN tīkla elementiem, kā arī lai risinātu satiksmes drošības problēmas.

Galvenais avots, kas veido lielāko valsts autoceļu finansējuma daļu ir naftas produktu akcīzes nodokļa daļa. Likums „Par autoceļiem” [4] paredzēja, ka no 2007.gada tiek atjaunots finansējums autoceļu uzturēšanai, rekonstrukcijai un būvniecībai proporcionāli iekasētajam akcīzes nodoklim naftas produktiem: 2008.gadā - 70%; 2009.gadā - 75%; 2010.gadā – 80% un tālāk ar 5% soli līdz 2014.gadā finansējums būs 100%. Šāda % nodalīšanas shēma pēc autores domām būtu bijis stabils, strauji pieaugošs finansējums autoceļiem, kas būtu par pamatu ne tikai ceļu nozares, bet visas Latvijas ekonomikas attīstībai. Autoceļu nauda ieplūstu Latvijas ekonomikā. Cilvēki, kas strādā ceļu nozarē, saņemtu darba algu, kuru tērētu preču un pakalpojumu sektorā, tas nozīmētu stimulu ne tikai autoceļu nozarei, bet arī veselai virknei Latvijas tautsaimniecības nozaru. Tas atbalsotos visā kopējā autoceļu finansēšanas sistēmā, aizkavētu remontdarbu deficīta palielināšanos (remontdarbu deficīts ir to darbu apjoms naudā, kas jāveic, lai saremontētu visus autoceļus, kuri palikuši neremontēti līdz normatīvajam kārtējā remonta termiņam). Remontdarbu deficīts uz Latvijas autoceļiem ir sasniedzis 4 miljardus LVL. Šodien šis likuma pants netiek faktiski pildīts, jo valdība nosaka konstantu naudas summu, ko piešķirt valsts autoceļu apsaimniekošanai neatkarīgi no ienākošiem mērķa līdzekļiem valsts budžetā .

Valsts autoceļu uzturēšanas attīstībai un uzlabošanai nepieciešami lieli finanšu līdzekļi. Valsts budžeta plānotāji autoceļiem atlicina to, kas paliek pāri sadalot budžeta līdzekļus. Valsts autoceļi pēc valsts neatkarības atgūšanas saņēma aptuveni 8% no nepieciešamā finansējuma. Nozares speciālisti izpētīja un pierādīja, ka valsts autoceļus var glābt vienīgi izveidojot no valsts pamatbudžeta nodalītu, pastāvīgu un prognozējamu finansējuma avotu – Valsts Autoceļu fondu. Satiksmes ministrijas izstrādātus pamatojumus un oficiālus priekšlikumus par autoceļu fonda nepieciešamību iesniedza valdībai 1993.gadā. Tālāko procesu, kas notika Valsts autoceļu fonda veidošanā var sadalīt vairākos posmos.

Valsts Autoceļu fonda attīstība.

Iepriekš veiktā darba rezultātā 1992.gada 11.martā Latvijas Saeima pieņēma likumu “Par autoceļiem”[4], ar kuru:

- Radās iespēja Valsts Autoceļu fonda dibināšanai,
- Noteica pirmo stabilo valsts Autoceļu fonda ienākumu avotu,
- Noteica arī pirmās iezīmes pašvaldību ceļu un ielu finansēšanas kārtībai.

1994.gada 1.februārī valdība pieņēma likumu “Par valsts autoceļu un pašvaldību autoceļu fondiem”[5], kas reglamentēja Autoceļu fonda darbību, nodibināja Valsts autoceļu fondu, kā arī apstiprināja Valsts Autoceļu fonda statūtus. 1994.gada 7.aprīlī sāka ienākt nauda Valsts Autoceļu fondā un to var uzskatīt par Valsts Autoceļu fonda darbības uzsākšanas dienu.

Otrs posms bija saistīts ar naudas līdzekļu palielināšanu Valsts Autoceļu fondā. Valdība izdarīja izmaiņas likumā “Par transportlīdzekļu ikgadējo nodevu”, kurā tika palielinātas nodevu likmes un nodevu likmju lielumi tika diferencēti atbilstoši transportlīdzekļu masai.

1995.gada martā Saeima pieņēma grozījumus likumā “Par akcīzes nodokli” ar kuriem noteica, ka ar 1995.gada 1.jūniju 50% no akcīzes nodokļa par degvielu ieskaitāmi Valsts autoceļu fondā. Tika noteikts otrais Valsts autoceļu fonda ienākumu avots. Tika panākts Valsts Autoceļu fonda attīstības otrā posma galarezultāts. Šajā posmā tika panākts būtisks fonda ieņēmumu palielinājums, bet vienlaikus tika pārtraukta autoceļu finansēšana no valsts pamatbudžeta.

Trešo posmu līdz 1999.gadam var uzskatīt par Valsts Autoceļu fonda stabilizācijas posmu.

Ceturtais posms sākās ar 1999.gadu kā ieņēmumu no akcīzes nodokļa pieauguma apstāšanās un pat samazinājums. Par galveno iemeslu šādai situācijai bija Krievijas ekonomiskās krīzes ietekme uz Latvijas ekonomiku un Latvijā nepamatoti augstais akcīzes nodoklis naftas produktiem, kas gandrīz divkārt palielināja nelegālo naftas produktu tirdzniecību, kas būtiski bremsēja legālo ekonomisko aktivitāti, un samazināja naudas līdzekļu apriti valstī un, likumsakarīgi, arī ieņēmumus no akcīzes nodokļa naftas produktiem, kas bija lielākais Valsts Autoceļu fonda ieņēmumu avots. Lai pārvarētu Krievijas ekonomiskās krīzes sekas un rosinātu ekonomisko aktivitāti, Latvijas valdība 2000.gada jūnijā veica grozījumus likumā “Par akcīzes nodokli naftas produktiem”[3], atbilstoši kuriem tika iesaldēts nodokļa likmju pieaugums un samazināta dīzeļdegvielas akcīzes nodokļa likme par 3 santīmiem, tas situāciju uzlaboja tikai īslaicīgi.

Kā piekto posmu jāmin 2003.gadu, kad valdība likvidēja visus speciālos fondus, arī Valsts autoceļu fondu. Autoceļus uzsāka finansēt no valsts budžeta un tās summas, kas tika atvēlētas autoceļiem nenodrošināja minimālās prasības.

Sestais posms sākās 2004.gadā, kad tika atjaunots Valsts autoceļu fonds, kā valsts budžeta apakšprogramma. Ar līdzīgu ienākumu struktūru kāda bija Valsts autoceļu fondam.

Septītais posms ir jāmin 2009.gads, kad neskatoties uz pieņemtajiem likumiem un MK noteikumiem, nostabilizētais autoceļu finansējums atkal tika ļoti būtiski samazināts (~ -40%) ekonomiskās krīzes iespaidā.

Autore ir pārliecināta, ka ir nepieciešams atjaunot neatkarīgu Valsts autoceļu fondu ar pastāvīgiem ienākuma avotiem.

Valsts autoceļu fonda ieņēmumi.

Valsts autoceļu fonda ieņēmumus veidoja trīs ieņēmumu avoti, un tie bija:

- % no akcīzes nodokļa naftas produktiem,
- transporta līdzekļu ikgadējā nodeva 100%.
- Eiropas Savienības struktūrfondi (ERAF un Kohēzijas fonds)

Galvenie ieguvumi nodibinot Valsts autoceļu fondu bija sekojoši:

- 1) pieauga līdzekļu apjoms, ko varēja lietot ceļu uzturēšanai;
- 2) Valsts autoceļu finansējums bija prognozējams un ļāva plānot ceļu uzturēšanu un attīstīšanu;
- 3) Valsts autoceļu fonds bija kļuvis par stabilu pašvaldību finansējumu autoceļu uzturēšanai;
- 4) Valsts autoceļu fonda nodibināšana atviegloja iespēju Latvijai iegūt Pasaules Bankas, Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības bankas kredītus;
- 5) pateicoties Valsts autoceļu fondam bija iespējams dotēt pasažieru pārvadājumus lauku apvidū;
- 6) Valsts autoceļu fonda darbības principi varēja būt par piemēru līdzīgu fondu dibināšanai Latvijā.

Šie bija Valsts autoceļu fonda sasniegtie mērķi. Valsts autoceļu fonda uzdevumi bija panākt pietiekamu autoceļu finansējumu:

- 1) sakārtot likumdošanu, kas ir saistīta ar transportlīdzekļu ikgadējās nodevas iekasēšanu, pārskatīt likmes, kas ir jāmaksā par autotransporta ikgadējo nodevu, kā arī sakārtot administratīvo pārkāpumu kodeksu un palielināt soda apmērus par braukšanu ar autotransportu, kam nav izieta tehniskā apskate;
- 2) panākt, ka valsts veic izmaiņas likumā "Par akcīzes nodokli naftas produktiem" un izmaina procentu likmes, kas tiek novirzītas Valsts autoceļu fondam;
- 3) kā arī ieviest ceļu lietotāju maksu no ārvalstu pārvadātājiem, kas lieto Latvijas autoceļu tīklu (Eirovinjeti).

Sākot ar 2014.gadu akcīzes nodokli par naftas produktiem pilnībā novirzīt transporta infrastruktūras uzturēšanai, paredzot, ka 95% no šīs naudas tiks izmantota autoceļu, bet 5% dzelzceļa infrastruktūras attīstīšanai. Tas, cik ātri ceļi tiks pie tiem domātajiem finanšu līdzekļiem no akcīzes nodokļa ieņēmumiem būs atkarīga no tā, cik ātri citās nozarēs, kuras ir galvenās valsts budžeta līdzekļu patērētājas, tiks veikta strukturālā reforma. Tas ir atkarīgs no reformām pensiju sistēmā, izglītības sistēmā un veselības aprūpes sistēmā.

Analizējot ceļu situāciju, stāvokli un problēmas ir jāapskata arī autoceļu pārvaldes struktūra. Autoceļu nozares pārvaldē ir iesaistīta Satiksmes Ministrija un VAS „Latvijas valsts ceļi”.

Satiksmes ministrija

Satiksmes ministrija ir valsts politikas koordinators autoceļu nozarē. Satiksmes ministrija ir atbildīga par valsts autoceļu, autotransporta un satiksmes drošības politikas, kā arī par valsts investīciju politikas attīstību un ieviešanu autoceļu sektorā.

Minēšu tikai dažus no svarīgākajiem Satiksmes ministrijas uzdevumiem autoceļu sektorā:

- veikt un koordinēt ES fondu projektu ieviešanu;
- izstrādāt investīciju programmas īsam un ilgam termiņam;
- izstrādāt autoceļu attīstības programmas un koncepciju;
- koordinēt tirgus attiecību attīstīšanu ceļu nozarē;
- vadīt valsts transporta sektora politikas un stratēģijas izstrādi un ieviešanu;
- koordinēt valsts un pašvaldību intereses autoceļu nozarē;
- izstrādāt un koordinēt autoceļu sektora valsts drošības kredītpolitiku, izstrādāt autoceļu ekonomikas un finansēšanas normatīvos aktus;
- koordinēt VAS „Latvijas valsts ceļi” darbu.

VAS ”Latvijas valsts ceļi”

Satiksmes ministrija ar deleģēšanas līgumu ir uzdevusi VAS „Latvijas valsts ceļi” veikt visas pasūtītāja funkcijas tajos publiskajos iepirkumos autoceļu uzturēšanai un atjaunošanai, kas finansēti no valsts autoceļu fonda līdzekļiem, ERAF un Kohēzijas fonda. Saskaņā ar deleģēšanas līgumu Satiksmes ministrija ir uzdevusi VAS „Latvijas valsts ceļi” veikt autoceļu tīkla uzturēšanai un atjaunošanai nepieciešamā finanšu līdzekļu apjoma plānošanu valsts autoceļu finansēto projektu ieviešanai un ERAF finansēto projektu ieviešanai.

VAS ”Latvijas valsts ceļi” pamatuzdevumi:

- veikt valsts autoceļu tīkla reģistrāciju, uzskaiti, pārvaldīšanu un aizsardzību;

- izstrādāt valsts autoceļu tīkla saglabāšanas un attīstības stratēģijas;
- organizēt un kontrolēt autoceļu tīkla projektēšanu, būvniecību, remontu un uzturēšanu;
- organizēt valsts pasūtījumus autoceļu nozarē;
- sagatavot nozares tiesību aktus un kontrolēt to izpildi;
- koordinēt satiksmes drošības organizāciju uz autoceļiem;
- pārraudzīt pagastu, uzņēmumu un māju ceļu būvniecību, uzturēšanu un aizsardzību.

Valsts akciju sabiedrība „Latvijas valsts ceļi” (LVC) ir izveidota un darbojas ievērojot Valsts pārvaldes iekārtas likuma 40., 41. un 88.pantu.

2004.gadā reorganizējot bezpeļņas organizāciju valsts akciju sabiedrību „Latvijas autoceļu direkcija”, tika izveidotas valsts akciju sabiedrība „Latvijas valsts ceļi” un valsts akciju sabiedrība „Ceļu inženieri”.

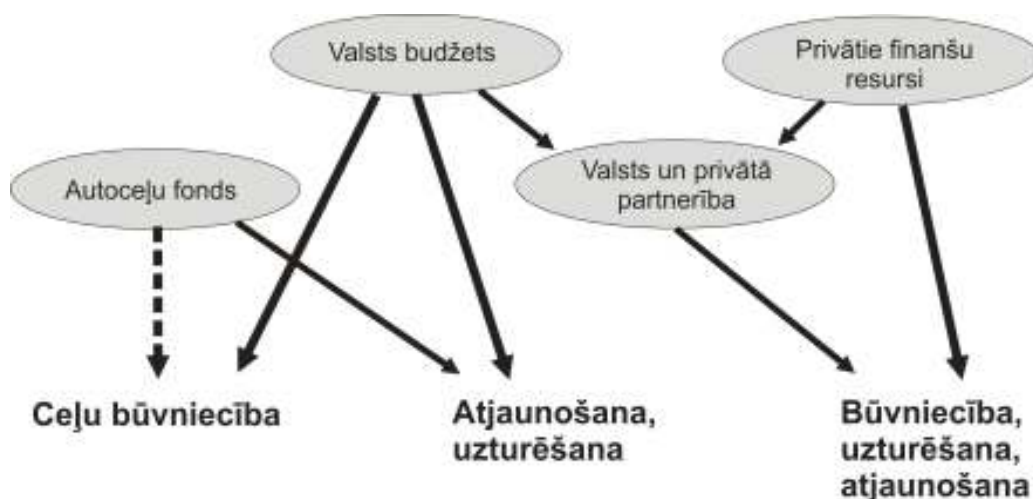
Atbilstoši likuma „Par autoceļiem” [4] 7.pantam LVC veic valsts autoceļu tīkla pārvaldīšanu, valsts autoceļu tīkla finansējuma administrēšanu, iepirkuma organizēšanu valsts vajadzībām, valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbu programmu vadību un izpildes kontroli, ceļu satiksmes organizācijas uzraudzību, valsts autoceļu būvniecības programmu vadību un būvniecības uzraudzību, kā arī pašvaldību, komersantu un māju ceļu būvniecības, rekonstrukcijas, ikdienas uzturēšanas un periodiskās uzturēšanas pārraudzību.

LVC mērķis ir nodrošināt valsts autoceļu tīkla efektīvu uzturēšanu un atjaunošanu atbilstoši noteiktajiem kvalitātes un vides standartiem, nodrošināt valsts ceļu infrastruktūras attīstību un augstu kvalitātes standartu un noteiktu autoceļu uzturēšanas līmeni autoceļu tīklā, ņemot vērā autoceļu klasifikāciju, uzturēšanas darbu izmaksas, kā arī autoceļu un to būvju tehnisko stāvokli.

Citu valstu pieredze autoceļu finansēšanas shēmas

Katrā valstī ir atšķirīgas shēmas, kā veido autoceļu finansējuma. Pasaules Bankas vadošie pētnieki ir izveidojuši finansēšanas shēmu. Pamatojoties uz Pasaules Bankas transporta sektora speciālistu apkopotajiem datiem, izdevumi, kas saistīti ar vāji uzturētu autoceļu lietošanu, pilnībā gulstas uz autoceļu lietotāju un līdz ar to arī uz visas valsts tautsaimniecības pleciem. Atbilstoši šo speciālistu veiktajiem aprēķiniem katra autoceļu uzturēšanā neieguldītā nacionālā naudas vienība (mums – lats) transportlīdzekļu ekspluatācijas izdevumus palielina par 2-3 naudas vienībām (mums – 2-3 latiem), kas rada kā tiešus tā arī netiešus zaudējumus valsts ekonomikai [58,42].

Pasaules Bankas vadošais pētnieks pasaules autoceļu attīstības jautājumos Cēzars Kueross (Cesar Queiroz) (Highway Advisor at The World Bank) uzskata, ka autoceļu finansēšanas shēma visā pasaulē būtu iespējama viena, skatīt 1.2.attēlu.

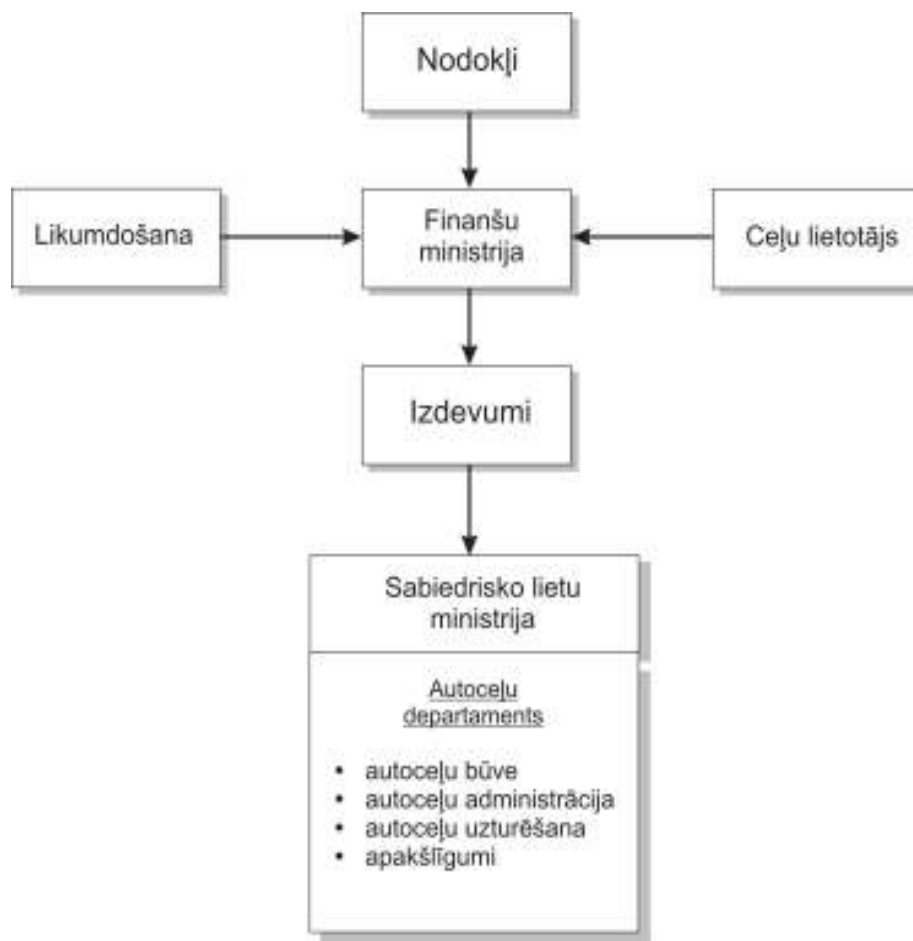


1.4.attēls. Cēzars Kueross alternatīva ceļu finansēšanas shēma [102,20]

Cēzars Kueross [102,20] uzskata, ka, lai pārvaldītu autoceļus katrā valstī būtu jābūt patstāvīgam un no valsts budžeta neatkarīgam autoceļu fondam, arī valsts budžetam ir jāatbalsta autoceļu būvniecība un uzturēšana, kā arī būtiski autoceļu attīstībā ir jāiesaista privātie finanšu resursi, ja valsts no saviem budžeta līdzekļiem nevar uzturēt un attīstīt autoceļu tīklu, caur valsts un privātās partnerības projektiem, kuros valsts ilgākā laika periodā atgriež privātajam investoram ieguldītos finanšu resursus. Šajā attēlā ir ne tikai uzskatāmi parādīts, finanšu resursi autoceļu attīstībai, bet arī to izlietošanas mērķi. Autoceļu fonda līdzekļus paredzēts izlietot jaunu autoceļu būvniecībai, kā arī veikt jau esošā autoceļu tīkla uzturēšanu un atjaunošanu. Valsts budžeta un privātos līdzekļus var izmantot pēc vajadzības būvniecībai, uzturēšanai vai autoceļu atjaunošanai. Autore nepiekrīt Cēzara Kuerosa izveidotajai autoceļu finansēšanas shēmai. Šāds autoceļu finansēšanas modelis varētu tikt ieviests arī Latvijā, bet tas ir nepilnīgs Latvijas situācijai, to ir nepieciešams būtiski uzlabot. Autore savu autoceļu finansēšanas shēmu piedāvās 3. nodaļā.

Analizējot zinātniskās publikācijas autore saskārās ar interesantu Birminghamas Universitātes (Anglija) profesora Jans Hegi pētījumu [58,42] par valsts autoceļu fondiem. Profesors Jans Hegi ir pārliecināts par Valsts autoceļu fonda metodes dzīvotspēju. Arī Anglijā Valsts autoceļu finansējumu tur Finanšu ministrija, kura tālāk ienākošos finanšu resursus pārdala un novada ceļu apsaimniekošanas aģentūrām. Profesors Jans Hegi apšaubā, ka visi finanšu resursi, kas ienāk Finanšu ministrijā, kas ir domāti ceļu fondam tiek tālāk pārskaitīti ceļu apsaimniekošanas aģentūrām. Trūkst caurspīdīguma principa. Ceļu lietotāji iegādājas degvielu, samaksā akcīzes nodokli, kurš nonāk Anglijas finanšu ministrijas kontos, tālāk kaut kāda daļa līdzekļu nonāk ceļu apsaimniekošanas aģentūrās, kuras savukārt ne vienmēr šos līdzekļus

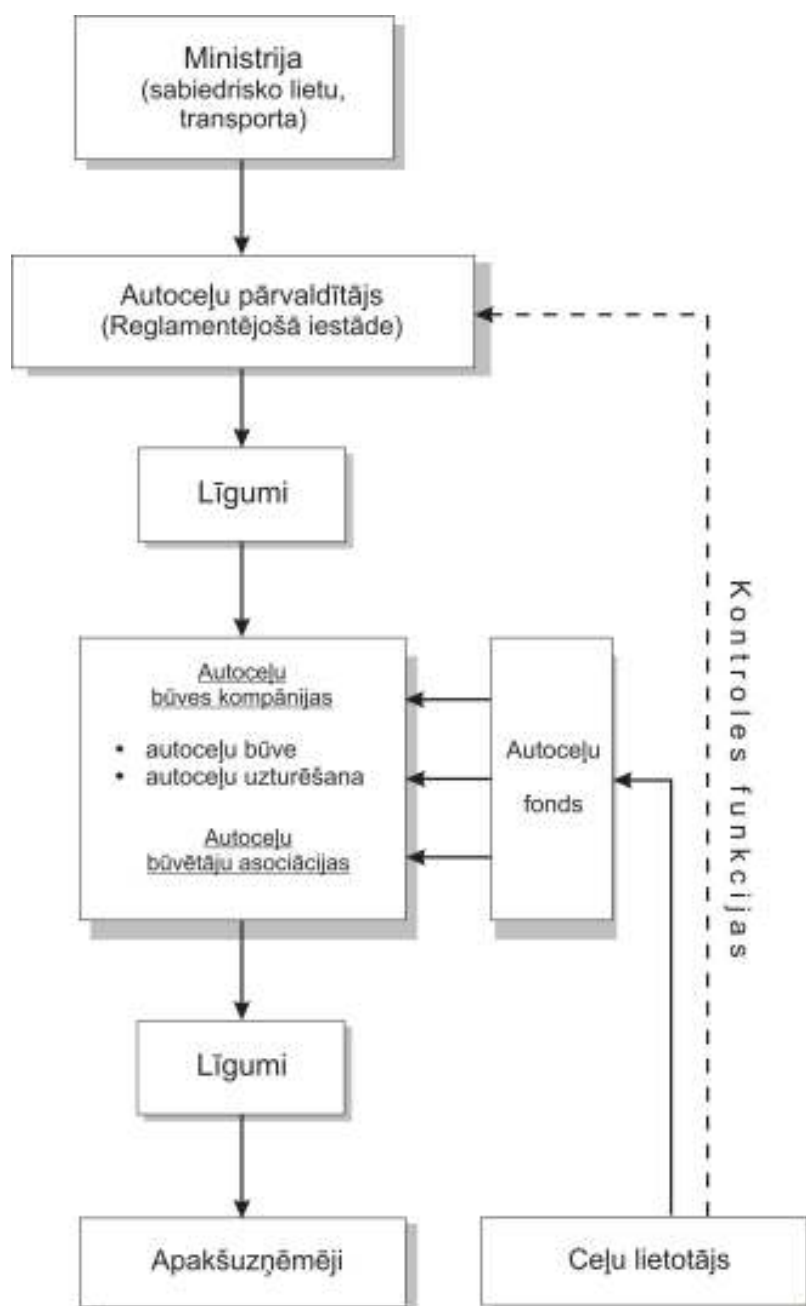
izmanto tieši ceļu būvē un uzturēšanā, bet par šiem līdzekļiem, uztur lielu ierēdniecības aparātu, renovē ēkas, kur strādāt šim ierēdniecības aparātam, iegādājas jaunas automašīnas, bet atlikušo summu, tad izlieto ceļu būvei. Lai aplūkotu pašreizējo profesors Jans Hegi autoceļu finansēšanas un organizēšanas shēmu ir jāapskata 1.3.attēls.



1.5.attēls. Jana Hegi autoceļu finansēšanas un organizācijas shēma [58,42]

Anglijas autoceļu pārvaldīšanas modelis ir atšķirīgs no Latvijas modeļa. Autoceļu nozare ir pakļauta Finanšu ministrijai, kurā ieplūst ceļu lietotāju nodevas un nodokļi, kura savukārt tos nodod apsaimniekot Sabiedrisko lietu ministrijai, kurai ir pakļauts autoceļu departaments, kurš veic iepirkumus un nodrošina ceļu būvi un uzturēšanu.

Profesors Jans Hegi uzskata, ka, ja ceļu lietotājs samaksā nodevu valstij par ceļa lietošanu (caur iegādāto degvielu), tad šī naudas summa pilnā apmērā ir jāiegulda autoceļu būvniecībā un uzturēšanā, bet ceļu aģentūru aparāts ir jāuztur no valsts budžeta līdzekļiem. Profesors Jans Hegi uzskata, ka šāds autoceļu finansēšanas un organizācijas modelis būtu daudz efektīvāks par jau esošo.

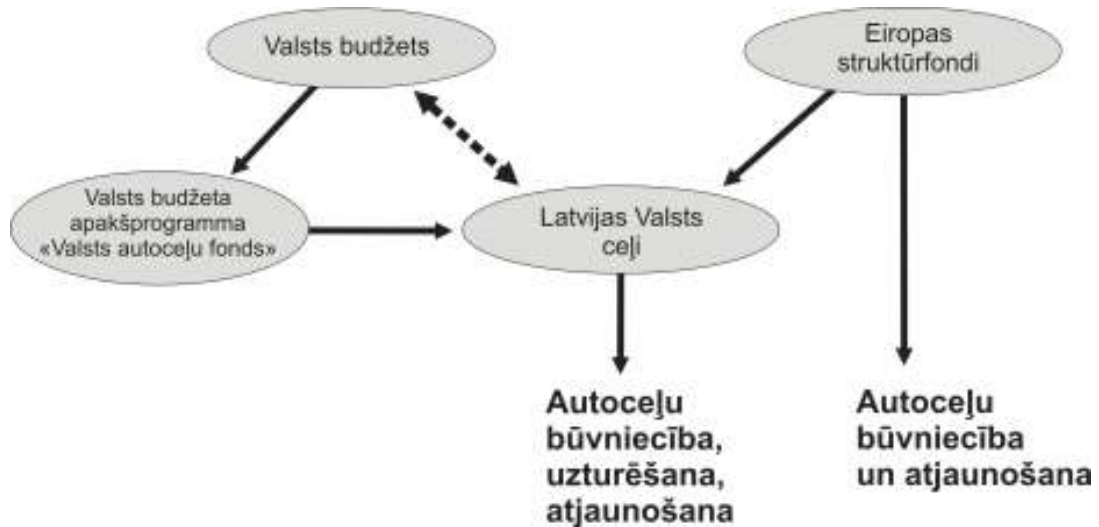


1.6.attēls. Jana Hegi ierosinātā, efektīvāka autoceļu finansēšanas un organizācijas shēma [58,44]

Latvijā šobrīd ir šāda autoceļu finansēšanas metode, skatīt 1.5.attēlu.

Latvijā autoceļus finansē no diviem finanšu avotiem: Valsts budžeta un Eiropas struktūrfondu līdzekļiem. Valsts budžeta līdzekļi nonāk valsts budžeta apkašprogrammā „Valsts autoceļu fonds”, un tad nonāk līdz VAS ”Latvijas valsts ceļiem”. Lai apgūtu Eiropas Savienības struktūrfondu līdzekļus VAS „Latvijas valsts ceļi” aizņemas naudu no valsts budžeta - Eiropas Savienības projektu līdzfinansējumam, par ko ir spiesti maksāt aizņēmuma % (~3% gadā). Autore uzskata, ka tā ir paradoksāla situācija, ka uzņēmums, kas nepelna, bet tiek finansēts no valsts budžeta aizņemas naudu no tā paša resursa un turklāt vēl atgriež naudu tai pašā kasē, caur

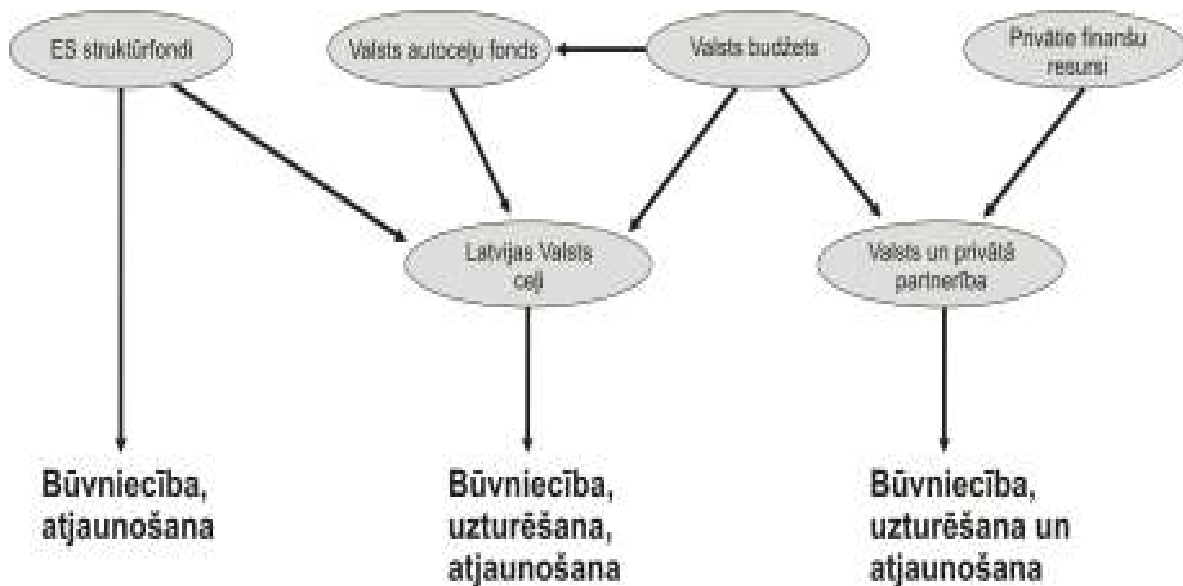
aizņēmuma procentiem. Eiropas Savienības struktūrfondu līdzekļus drīkst izmantot tikai autoceļu būvniecībai un atjaunošanai, bet ne ikdienas uzturēšanai. Ikdienas uzturēšanas darbus var veikt tikai par valsts budžeta līdzekļiem.



1.7.attēls. Latvijas patreizēja autoceļu finansēšanas shēma [izveidojusi autore]

Autore, pamatojoties uz Pasaulē Bankas vadošā pētnieka Cēzara Kuarez shēmas ir izveidojusi Latvijas nākotnes finansēšanas shēmu, skatīt 1.7.attēlu.

Autore ir izveidojusi optimālo Latvijas autoceļu finansēšanas shēmu. Šai shēmai ir 4 finanšu ieguves resursi: ES struktūrfondi, Valsts autoceļu fonds, valsts budžets un privātie finanšu resursi. ES struktūrfondu nauda tiek izmantota būvniecības un atjaunošanas darbiem. Valsts autoceļu fondu veidotu no 100% ikgadējām transportlīdzekļu nodevām un 100% akcīzes par degvielu. Valsts budžets nosegtu autoceļu ikdienas uzturēšanas izdevumus, savukārt privātie finanšu resursi varētu tikt piesaistīti caur Valsts un privātās partnerības projektiem uz lieliem objektiem, kuriem valsts budžetā nav finanšu resursu, un tad par šiem līdzekļiem tiktu veikts pilns cikls: ceļš izbūvēts, tad uzturēts un atjaunots līgumā noteikto laiku. Savukārt norēķinus ar privāto partneri veic valsts neliekot VAS „Latvijas valsts ceļiem” aizņemt finansu resursus no valsts budžeta.



1.8.attēls. Latvijas autoceļu nākotnes finansēšanas shēma [izveidojusi autore, izmantojot 102,20]

Autore saskata zinātnieku pētījumos zināmas līdzības ar autoceļu fonda problēmām Latvijā. Vēsturiski Valsts autoceļu fonds bija finanšu instruments, kurā ienāca 100% ceļu lietotāju samaksātā ikgadējā transportlīdzekļu nodeva un 50-80%(dažādos laika periodos, šis % mainījās) no samaksātā akcīzes nodokļa par degvielu, un šis process bija pilnībā caurskatām, jo visi ienākošie resursi nonāca pie VAS „Latvijas valsts ceļiem”. Šodien, kad Valsts autoceļu fonds, kā neatkarīgs fonds ar pastāvīgiem ienākumiem vairs neeksistē, bet ir kā Valsts budžeta apakšprogramma, tas vairs nav elastīgs finanšu instruments, bet ir gana neprognozējams, priekš autoceļu apsaimniekotāja, jo nodevas un nodokļi, kas ir paredzēti autoceļu uzturēšanai un attīstībai nonāk kopējā valsts budžetā un tad valdības nolemta summa tiek ieskaitīta autoceļiem. Tā Valsts autoceļu fonds ir izveidots par fiskāli neelastīgu finanšu instrumentu. Autore uzskata, ka Valsts autoceļu fondam ir jābūt neatkarīgam fondam, kurā nonāk ceļu lietotāju samaksātā ikgadējā autotransporta nodeva 100% apmērā un 100% apmērā akcīzes nodoklis par degvielu.

1.3. Valsts un privātās partnerības projektu realizācija Latvijas un Eiropas valstu autoceļu būvniecībā

Jautājums par transporta infrastruktūras finansējumu ir nozīmīgs visām ES dalībvalstīm, taču esošajos ekonomiskajos apstākļos, lai piesaistītu tai atbilstošu finansējumu, nepieciešams domāt arī par privātā sektora līdzekļu piesaisti infrastruktūras uzlabošanā.

Lai projektu īstenotu VPP modelī, tam jābūt ekonomiski pamatotam, jāveic precīzi projekta aprēķini un risku analīze, panākot maksimālu ieguvumu sabiedrībai. Projekta izmaksas visā tā īstenošanas laikā nedrīkst pārsniegt iespējamās izmaksas, kādas būtu, šo projektu

realizējot tradicionālās iepirkuma procedūras veidā, neiesaistot privātā sektora pārstāvjus. Tāpat jāvērtē, kādā formā tiktu iekasēti ieņēmumi pēc infrastruktūras projekta realizācijas, piemēram, ceļu maksa, pieejamības maksājumi būvniekam u.c.

Autore norāda, ka būtiski, lai ar ES normatīvajiem aktiem VPP modelis netiktu ierobežots kā viena no infrastruktūras attīstības finansēšanas iespējām, jo ierobežoto valsts budžeta līdzekļu apstākļos, privātā sektora ieguldījums infrastruktūras attīstīšanā ir svarīgs.

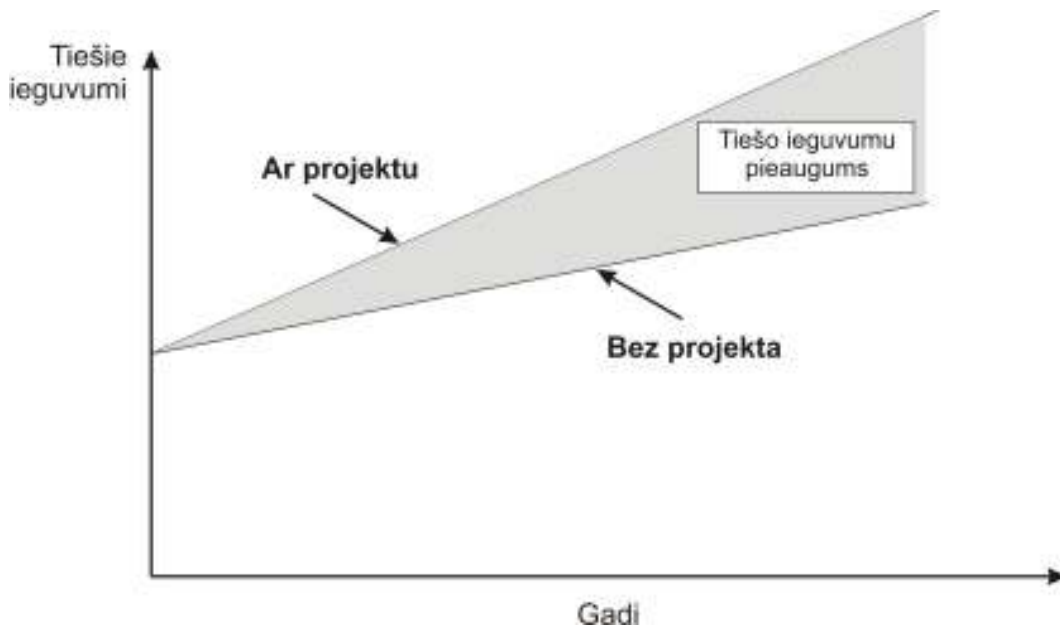
Latvijā līdz šim nav tikuši realizēti liela apjoma VPP projekti transporta nozarē, un šobrīd joprojām to īstenošanas iespējas Latvijā ir ierobežotas, ņemot vērā tādējādi radītās papildu ilgtermiņa saistības valsts budžetam laikā, kad tiek veikta budžeta konsolidācija, un pastāv arī ierobežojumi no starptautisko aizdevēju puses.

Kvalitatīvu publisko pakalpojumu un infrastruktūras attīstībai ir būtiska loma sabalansētas, stabilas un ilgtspējīgas tautsaimniecības izaugsmes nodrošināšanā. Tā kā publiskā sektora budžeta līdzekļi ir ierobežoti to apjomā, lai finansētu visas vajadzības, tad publiskais sektors, lai spētu turpināt nodrošināt iedzīvotājiem kvalitatīvu infrastruktūras un pakalpojumu pieejamību, pakāpeniski pievērš uzmanību aizvien ciešākai sadarbībai ar privāto sektoru, kura pusē bieži vien ir labāka pārvaldības spēja un elastīga pieeja kapitālam.

Valsts un privātā partnerība ir valsts vai pašvaldības institūcijas un privātā sektora uzņēmēja sadarbība, kuras ietvaros kāds publiskais pakalpojums vai objekts uz līguma pamata tiek nodots privātajam partnerim uz noteiktu laika periodu ar nosacījumiem, ka tas nodrošina publiskos pakalpojumus.

Šādas sadarbības ietvaros var tikt īstenots nozīmīgs skaits infrastruktūras un/vai pakalpojumu projektu, kas tradicionāli nebūtu realizēti vispār, tiktu īstenoti mazāk efektīvi vai finansējums to īstenošanai būtu jāgaida vēl ilgu laiku.

Pasaules bankas pētnieki Pedro Belli (Pedro Belli), Džeks Andersons (Jock R.Anderson), Hovards Barnums (Howard N.Barnum), Džons Diksons (John A.Dixon) un Dži Peng Tan (Jee-Peng Tan) [31,52] ir veikuši pētījumus, salīdzinājuši gadījumu „ar projektu”, kas nozīmē uzlabojumus un „bez projekta”, kad netiek veikti nekādi redzami uzlabojumi. Neatkarīgi no projekta vieda jebkādi uzlabojumi dod ieguvumu ekonomikai un tautsaimniecībai kopumā, ar/bez projekta salīdzināšana ļauj mērīt papildus ieguvumus, kas izriet no projekta.



1.9.attēls. Ar vai bez projekta ekonomiskie ieguvumi [31,122]

Tā kā attēls ilustrē ekonomisko ieguvumu gan realizējot projektu, gan neveicot uzlabojumus ir redzams, ka jebkurā gadījumā ir ekonomiskais ieguvums, bet realizējot projektu, veicot uzlabojumus, ekonomiskais ieguvums ir daudz augstāks, nekā neveicot projektu. Autore nepiekrīt pētnieku izvirzītajai teorijai, ka neskatoties uz to, ka netiek veikti ceļa uzlabojumi, tas dod ekonomisko ieguvumi, pēc autores domām, ass bez projekta ir iespējama tikai horizontāla, vai ar negatīvu kritumu, jo neveicot investīcijas ceļa posmā, tā ekonomiskā atdeve samazinās.

Šādas sadarbības ietvaros var runāt par valsts un privāto partnerību (turpmāk – VPP), kā sadarbību starp publisku un privātu personu, ar mērķi kopīgi sniegt pakalpojumus sabiedrībai, kurus tradicionāli sniedz publiskais sektors. Tā piemēram, izmantojot VPP, publiskais sektors var uzticēt privātajam sektoram uzbūvēt tādus sabiedrībai nepieciešamus objektus kā dzīvojamās ēkas, skolas, autoceļus vai tiltus, pie līgumā atrunāta finansēšanas modeļa uzdot privātajam sektoram šo infrastruktūru uzbūvēt un uzturēt līgumā noteiktā kvalitātē, līdz tie tiek nodoti atpakaļ valsts sektora rīcībā.

VPP līgumi ļauj īstenot valstij un tautsaimniecībai nozīmīgus projektus kvalitatīvi augstākā līmenī. Šie līgumi, kas ietver finansējuma piesaisti, autoceļa projektēšanu, būvēšanu un uzturēšanu, piedāvā valstij ērtu un izmaksu ziņā efektīvu alternatīvu un ievērojami samazina pasūtītāja riskus. Valsts sāk maksāt privātajam partnerim par ceļu pieejamību līgumā noteiktā kvalitātē tikai pēc tā nodošanas lietošanā. Tradicionālās pieejas līgumi neuzrāda ceļa kopējās

izmaksas visā tā mūža ciklā. Lielākais ieguvums VPP līgumu gadījumā ir risku pārdale, privātajam partnerim uzņemoties kvalitātes un pieejamības riskus visā līguma periodā.

VPP līgumi nodrošina augstāku ceļu būvniecības kvalitāti, jo privātais partneris būs atbildīgs par ceļa uzturēšanu turpmākos 20-30 gadus. Valsts pēc uzturēšanas perioda pārņems ceļu labā kvalitātē.

Pasaulē vairāk kā 30 valstīs VPP jau ir kļuvis par tradicionālu instrumentu publisko investīciju projektu realizācijā, kur tas ir ļāvis realizēt nozīmīgu skaitu infrastruktūras projektu. VPP kā valsts attīstības instrumentu izmanto tādās valstīs kā Kanāda, Lielbritānija, Norvēģija, Somija, Zviedrija, ASV, Francija, Grieķija, Vācija, Portugāle, Spānija, Austrālija un virkne citu pasaules valstu.

VPP jēdziens ietver vismaz divus būtiskus aspektus – ekonomisko un juridisko:

- ekonomiskais aspekts nozīmē to, ka VPP projekts nedrīkst būt pašmērķis, projekts par katru cenu, bet saimnieciski izdevīgākais risinājums, un detalizēti ieguldījumam atbilstošās vērtības (IAV) aprēķini ir projekta izdevīguma pamatā.
- juridiskais aspekts – atbilstošas iepirkuma procedūras norise, kas ļauj publiskajam sektoram efektīvi iepirkt šādus pakalpojumus, jo ne visos gadījumos zemākā cena nozīmē lielāku IAV nodokļu maksātājam.

Latvijas „Valsts un privātās partnerības pamatnostādnes” (Pamatnostādnes) nosaka, ka Latvijas VPP politikas mērķis ir panākt, lai VPP kļūst par nozīmīgu mehānismu publisko pakalpojumu un infrastruktūras nodrošināšanā.

VPP mērķi:

- augstas kvalitātes serviss lietotājiem
- pakalpojumu pieejamības paaugstināšana un dažādošana
- pakalpojumu izmaksu efektivitātes paaugstināšana

VPP mērķi nedrīkst būt nepietiekami budžeta ieņēmumi vai budžeta deficīta fiskālie ierobežojumi un finanšu resursu nepietiekamība

VPP priekšrocības:

- paātrināta sabiedrības nodrošināšana ar nepieciešamo infrastruktūru;
- ātra projekta īstenošana;
- projekta dzīves cikla izmaksu samazināšana;
- labāka risku pārdale;
- uzlabota pakalpojumu kvalitāte;
- papildu ienākumu, pakalpojumu radīšana;
- publiskā sektora pārvaldības uzlabošanās.

Pamatnostādnes nosaka, ka jebkurā VPP projektā Latvijā ir jāievēro šādi principi [129]:

- sekmēt kvalitatīvu un lietderīgu publisko investīciju projektu īstenošanu, kuri sniedz pierādījumus par ieguldījumam atbilstošas vērtības (IAV) projektā.
- panākt efektīvāku sabiedrības vajadzību apmierināšanu, ar VPP palīdzību piedāvājot inovatīvus risinājumus un nodrošinot publisko pakalpojumu plašāku pieejamību.
- veicināt atbilstošu un samērīgu risku identifikāciju, kvantifikāciju un pārdali VPP projektos.
- panākt, lai visā VPP projektu ciklā tiktu ievērota atklātība, caurspīdīgums un godīgums.
- nodrošināt VPP projektu atbilstību tautsaimniecības vienotai stratēģijai.

1.3.tabula

Transporta nozares VPP projektu realizācijas SVID analīze [110]

<u><i>Stiprās puses</i></u>	<u><i>Vājās puses</i></u>
<ul style="list-style-type: none"> • stabils politiskais atbalsts VPP projektu īstenošanai autosatiksmes jomā; • pieaugoša interese par VPP izmantošanu; • pozitīvā transporta nozare VPP projektu īstenošanas prakse pasaulē; • pilotprojekta realizācijas uzsākšana. 	<ul style="list-style-type: none"> • ļoti plaša spektra zināšanu, kā arī pieredzes un informācijas trūkums Latvijā par VPP; • nepilnīga normatīvo aktu bāze saistībā ar VPP, īpaši saistībā ar liela apjoma projektiem; • konkurences trūkums Latvijas ceļu būvniecības tirgū (cenu izmaiņas).
<u><i>Iespējas</i></u>	<u><i>Draudi</i></u>
<ul style="list-style-type: none"> • ir identificēti un definēti iespējamie nozares VPP projekti; • spēcīgu ārvalstu būvniecības uzņēmumu interese par ienākšanu Latvijas tirgū (arī ar VPP pieredzi); • papildus finansējuma piesaiste projektu realizācijai no ES struktūrfondiem. 	<ul style="list-style-type: none"> • labai starptautiskajai praksei atbilstošu VPP projektu trūkums nozarē un Latvijā kopumā; • publiskā sektora un sabiedrības aizspriedumi sadarbībai ar privāto sektoru; • politiskais risks – valsts pārstāvju mainīgums, kas var būtiski ietekmēt transporta nozares plānus.

VPP projektu realizāciju veicinošie faktori autoceļu nozarē

Autore veicot pētījumu transporta nozarē identificēja sekojošus VPP projektu ieviešanu veicinošos faktorus:

- stabils politisks atbalsts VPP projektu virzīšanai un īstenošanai autosatiksmes jomā. VPP modeļa izmantošana transporta nozares projektu īstenošanai ir definēta visu līmeņu politikas un stratēģiskās plānošanas dokumentos (Transporta attīstības pamatnostādnes, SM darbības stratēģija u.c.);
- SM ir definējusi vairākus konkrētus projektus, kurus ir plānots īstenot, izmantojot VPP mehānismu;
- pirmā VPP pilotprojekta īstenošanu autosatiksmes jomā (E77 Rīgas apvedceļš – Sēnīte);
- autoceļu kvalitātes un pilsētu/apdzīvoto vietu ielu stāvokļa pasliktināšanās, ko finansiāli nav iespējams uzlabot tikai ar publiskās sfēras resursiem;
- labai starptautiskajai praksei atbilstošu transporta nozares VPP projektu veiksmīgas īstenošanas pieredze pasaulē, kas pierāda VPP koncepcijas dzīvotspēju un priekšrocības;
- apjomīgu ceļu būves VPP projektu realizācija varētu veicināt ārvalstu ceļu būves uzņēmumu interesi un ienākšanu Latvijā, tādējādi stabilizējot ceļu būves tirgu.

VPP projektu realizāciju ierobežojošie/kavējošie faktori

Pētījuma ietvaros transporta nozarē autore identificēja sekojošus VPP projektu ieviešanu ierobežojošus / kavējošus faktorus:

- ļoti plaša spektra zināšanu, pieredzes un informācijas trūkums Latvijā par VPP (juristi, valsts un pašvaldību iestāžu un institūciju darbinieki), kas ir nozīmīgi, ņemot vērā transporta nozares projektu diezgan lielos kapitālieguldījumus un ilgos VPP līgumu termiņus;
- labai starptautiskajai praksei atbilstošu VPP projektu trūkums nozarē Latvijā, kuri būtu izmantojami kā piemērs gan sabiedrībai, gan publiskā sektora administrācijai;
- esošā situācija Latvijas ceļu būves nozarē, kad tirgū ir maz būvuzņēmēju, kā rezultātā vērojams nesamērīgi straujš (un ilglaicīgs) būvniecības izmaksu pieaugums, kas, ņemot vērā VPP projekta sagatavošanas ilgumu var spēlēt būtisku lomu projekta realizācijas izmaksu pieaugumā;
- Latvijas apstākļiem nesamērīgi dārgas konsultāciju pakalpojumu izmaksas VPP jomā, tādēļ lielu daļu darba veic valsts/pašvaldību iestāžu darbinieki, kā rezultātā koncepciju un līgumu sagatavošana ir laikietilpīga un var nebūt pilnīga;
- apsaimniekošanas periodā objekta stāvoklis un tā kvalitāte ir jāuzrauga privātajam sektoram, savukārt kontroles funkcijas ir publiskā sektora pārziņā. Līdz šim šāda veida prakses Latvijā nav bijis.

1.3.1. Projektu realizācijas risku novēršanas nozīmība autoceļu nozarē

Transporta un sakaru nozares VPP projektos jāņem vērā tipiskie VPP projektu riski (projektēšanas, būvniecības, pieejamības u.c. riski). Latvijā transporta un sakaru nozarē līdz šim vēl nav konkrētas VPP projektu realizācijas prakses, tomēr jau šajā stadijā iespējams apzināt šīs nozares potenciālos specifiskos projektu realizācijas riskus:

- *politiskais risks*, kad, mainoties valsts un pašvaldību pārstāvjiem, iespējamās izmaiņas līdz tam esošajās nostādnēs un prioritātēs, kas transporta nozarē ir būtiski, ņemot vērā projektu lielos kapitālieguldījumus un ilgo sagatavošanas periodu;
- *ekonomiskie riski* (inflācijas pieaugums, darbaspēka izmaksu pieaugums, izejmateriālu cenu pieaugums utt.), kas rada grūtības ilgtermiņā nofiksēt pakalpojuma cenu un var radīt papildus izmaksas;
- *ar normatīvajiem aktiem saistītie riski*, kad attiecīgo prasību izpilde var radīt problēmas projekta īstenošanai. Tā, piemēram, Aizsargjoslu likums aizliedz veikt būvniecības darbus ūdenstilpņu applūstošajās teritorijās, kas var apdraudēt tiltu būvniecības projektu īstenošanu;
- *arheoloģisko atradumu vai aizsargājamo teritoriju risks*, veicot būvdarbus var atklāties arheoloģiskas vērtības, vai arī aizsargājamas augu vai dzīvnieku sugas, kā rezultātā projekta realizācijas termiņš var tikt kavēts, varbūt iespējamās arī izmaiņas projekta risinājumos;
- *zemes sastāva risks*, jaunu ceļu būvniecības laikā pastāv risks, ka zemes sastāvs var neatbilst plānotajam (gruntsūdens līmenis, purvi, neparedzēti ieži), kā rezultātā var būt nepieciešamas izmaiņas projekta risinājumos;
- *zemi nacionalizācijas risks*, iespējamās laika termiņa un izmaksu nobīdes, ja plānoto rekonstrukcijas vai būvniecības darbu veikšanai nepieciešams atsavināt privātīpašumā esošus zemes gabalus.

Risku pārdale nozīmē atbildības noteikšanu kādai no līgumslēdzējpusēm par riska iestāšanās seku novēršanu. Publiskā iepirkuma gadījumā riska pārdale nav iespējama, jo jebkura riska iestāšanās izmaksas sedz pasūtītājs.

Risku pārdale VPP projekta realizācijā [82]

Risku veids	Risku pārdale		
	Pasūtītājs/gala patērētājs	Koncesionārs	Abu pušu risks
Būvniecības risks		X	
Pieejamības risks		X	
Pieprasījuma risks	X		
Likumdošanas risks			X

Riska izmaksas aprēķina ņemot vērā riska iestāšanās iespējamību un finansiālās sekas, kādas var rasties riskam iestājoties. Seku noteikšanai analizē radīto zaudējumu apjomu, papildus izmaksu apjomu, neiegūtās peļņas apjomu un darbības veikšanas ierobežojumus.

Risku izmaksas aprēķina pēc sekojošas formulas:

$$RI = Ie * S,$$

,kur RI- risku izmaksas;

Ie - risku iestāšanās iespējamība izteikta procentos;

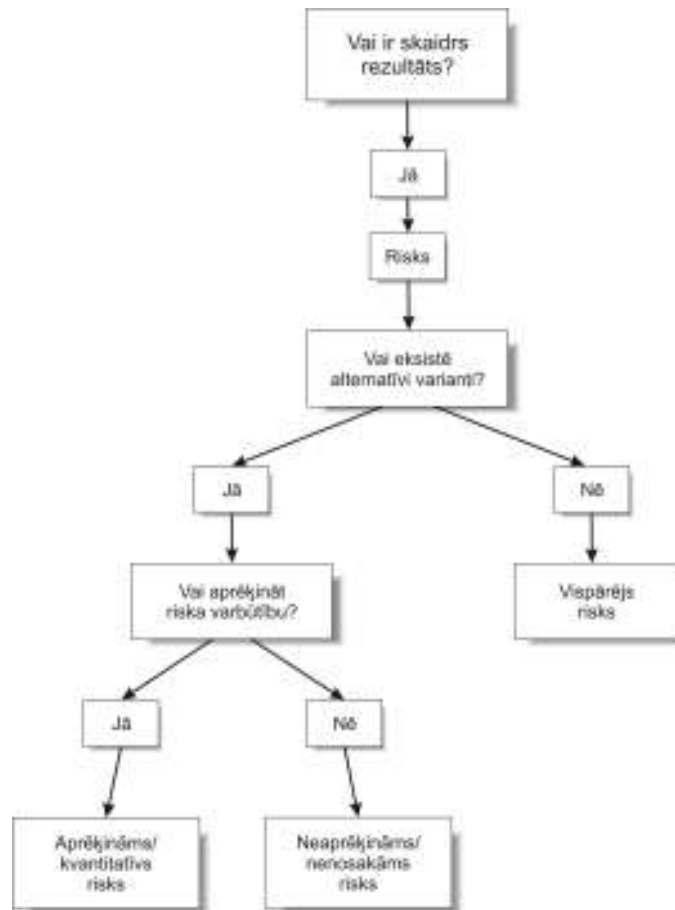
S – riska iestāšanās seku apjoms naudas izteiksmē.

(1.1.)

Vērtējos VPP ceļu būves projektus LVC veic risku izvērtēšanu un nosaka diskonta likmi vidēji 5-6% robežās, bet ņemot vērā situāciju pasaules un Latvijas ekonomikā autore uzskata, ka tomēr ir jānosaka WACC diskonta likme, kas ir vismaz 10%. Arī ASV Sirakūzas Universitātes profesors Davids Bjornstads (Bjornstad J.David) uzskata, ka diskonta likmi vajadzētu noteikt 10% apmērā, tādā veidā samazinot riskus. Ceļu būves objektu izvērtēšanā ir jādomā ilgtermiņā, ko tas dos nākotnē, nevis šodien. Tāpēc nosakot riskus un veicot iegumu un izdevumu analīzi ir jādomā par:

- diskonta likmes apmēru;
- nākotnes ekonomikas pieaugumu;
- nākotnes iedzīvotāju skaita pieaugumu;
- nākotnes inflāciju;
- nākotnes tehnoloģiju novitātēm.

Liverpūles Universitātes profesors Deivids Džeims Bridžs (David James Bryde) un pētnieks Jurgens Marks Volms (Jurgen Marc Volm) ir izveidojuši visaptverošu informāciju par projektu risku novērtēšanu.



1.10.attēls. Visaptveroša informācija par projektu risku novērtēšanu [33,1062]

Analizējot Deivida Džeimsa Bridža un Jurgena Marksa Volma shēmu var secināt, ka pastāv varbūtība nevērtēt riskus. Autore uzskata, ka ceļu būves objektos nav iespējama varbūtība, ka netiek veikta risku izvērtēšana. Autoceļu nozarē riskiem ir jābūt aprēķināmiem, kvantitatīviem rādītājiem, lai novērstu neparedzamas kļūmes nākotnē.

1.5.tabula

Riska iestāšanās pakāpes novērtēšanas analīze Polijā [98,122]

Riska indikātors	Riska līmenis
Operacionālais risks	mērens
Ekonomiskais risks	zems
Politiskais risks	zems
Finanšu risks	mērens
Juridiskais risks	mērens
Valūtas maiņas vai inflācijas risks	zems
Korupcijas risks	mērens
Būvmateriālu cenu izmaiņu risks	augsts
Konkursa procedūras, plānošanas atļaujas	augsts

Ņemot vērā ar projektu realizāciju saistīto risku identifikācijas nepieciešamību, poļu profesors Darius Skorupka (Dariusz Skorupka) [98,121] novērtēja risku iestāšanās līmeni Polijā

Profesors Darius Skorupka ir definējis, ka risku identificēšanas galvenais mērķis ir riska pārvaldības process, lai nodrošinātu, ka tiek veikti visi pasākumi, kas nepieciešami, lai sasniegtu projekta mērķi. Viņš uzskata, ka riska pārvaldības sistēma ir vērsta uz noteiktu visu risku analīzi, kas var rasties projekta īstenošanas gaitā un ļauj uzņēmumam veikt atbilstošus seku mazināšanas pasākumus.

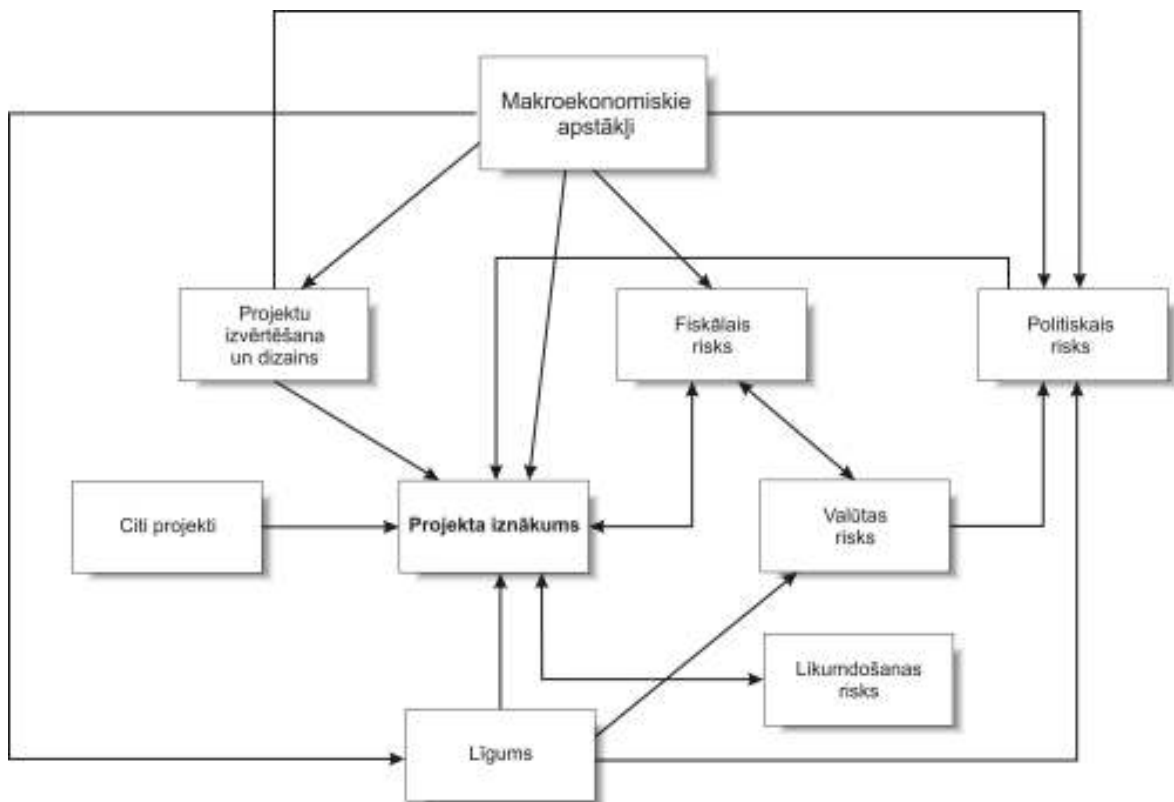
Tipisks riska pārvaldības process ietver sevī:

- riska identificēšanu un analīzi;
- riska mazināšanas pasākumus;
- riska pārvaldības plāna īstenošana;
- pārskatīt un labot riska novērtējumu.

Bez autores definētajiem riska faktoriem profesors Darius Skorupka ir minējis arī korupcijas risku. Viņš uzskata, ka šis risks ir jāparedz izvērtējot riska faktoros ceļu būves objektos. Autore uzskata, ka šis risks nav identificējams veicot ceļu būves objekta iepirkumu operāciju, bet autore piekrīt, ka korupcijas risks ceļu būves projektos ir iespējams.

Kā neatkarīgu risku, ārpus ekonomiskā riska profesors Darius Skorupka min valūtas maiņas un inflācijas riskus, kuri ir jāidentificē veicot risku novērtēšanas procedūras. Autore piekrīt, ka iepirkumos, kur materiāli un pakalpojumi tiek pirkti ārpus pasūtītāja vai izpildītāja valsts teritorijas ir jāparedz atsevišķi risks, ka strauji var mainīties valūtas kurss.

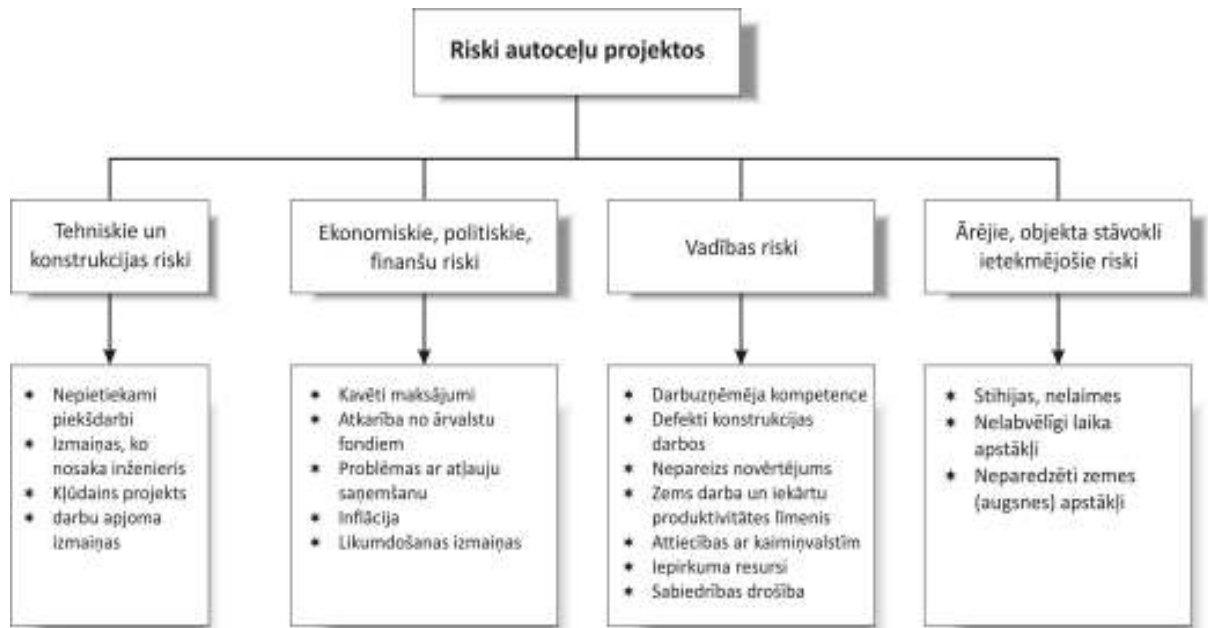
Filipīnu Universitātes doktors Renato Reside (Renato E.Reside) uzskata, ka pieņemot lēmumu un realizējot VPP projektus, primārais ir politiskais risks. Viņš uzskata, ka politiskais risks ir kā iespēja, ka valdības vadītāji var izmantot savu prioritāti pieņemt lēmumu veikt radikālas pārmaiņas, ieguldījuma noteikumus, iespēju izmantot iesaldēt tarifus, kas mazina projekta tirgus vērtību. Autore uzskata, ka visi riski pieņemot lēmumu realizēt VPP projektu ir nepārtrauktā mijiedarbībā un var iestāties paralēli viens otram un nav izdalāms viens risks, kā primārs. Protams, jāatzīst, ka valdībai ir noteicošā loma VPP realizācijas lēmuma pieņemšanā, bet nedrīkst aizmirst arī par pārējo risku izvērtēšanu.



1.11.attēls. Projekta risku rezultātu shematiska diagramma [95,45]

No Renato Reside diagrammas ir redzams, ka mijiedarbojoties visiem riskiem galvenais ir nonākt pie mērķa – projekta iznākuma. Arī Indijas Tehniskās universitātes profesors Dr. K.C. Aiers (K.C. Iyer) un pētnieks Muhameds Sagera (Mohammed Sagheer) ir izveidojuši ļoti līdzīgu projekta risku izvērtēšanas mijiedarbības shēmu, kurā parādās kalendāra risks – šeit pētnieki ir domājuši laikā neveiktus darbus, kas sadārdzina projekta izmaksas. Pētnieki arī minējuši nepolitisku fors-majore risks, kura iestāšanās varbūtība ir niecīga, bet tomēr pastāv. Pētnieki atsevišķi identificējuši arī pirms ieguldījumu risku, sadarbošanās risku, jo lai realizētu VPP projektus nereti apvienojas vairāki uzņēmumi ar dažādu valstu piederību un pastāv risks, ka uzņēmumu savstarpējās attiecības tik ilglaicīgā periodā var mainīties un pasliktināties, kas apdraud projekta realizāciju.

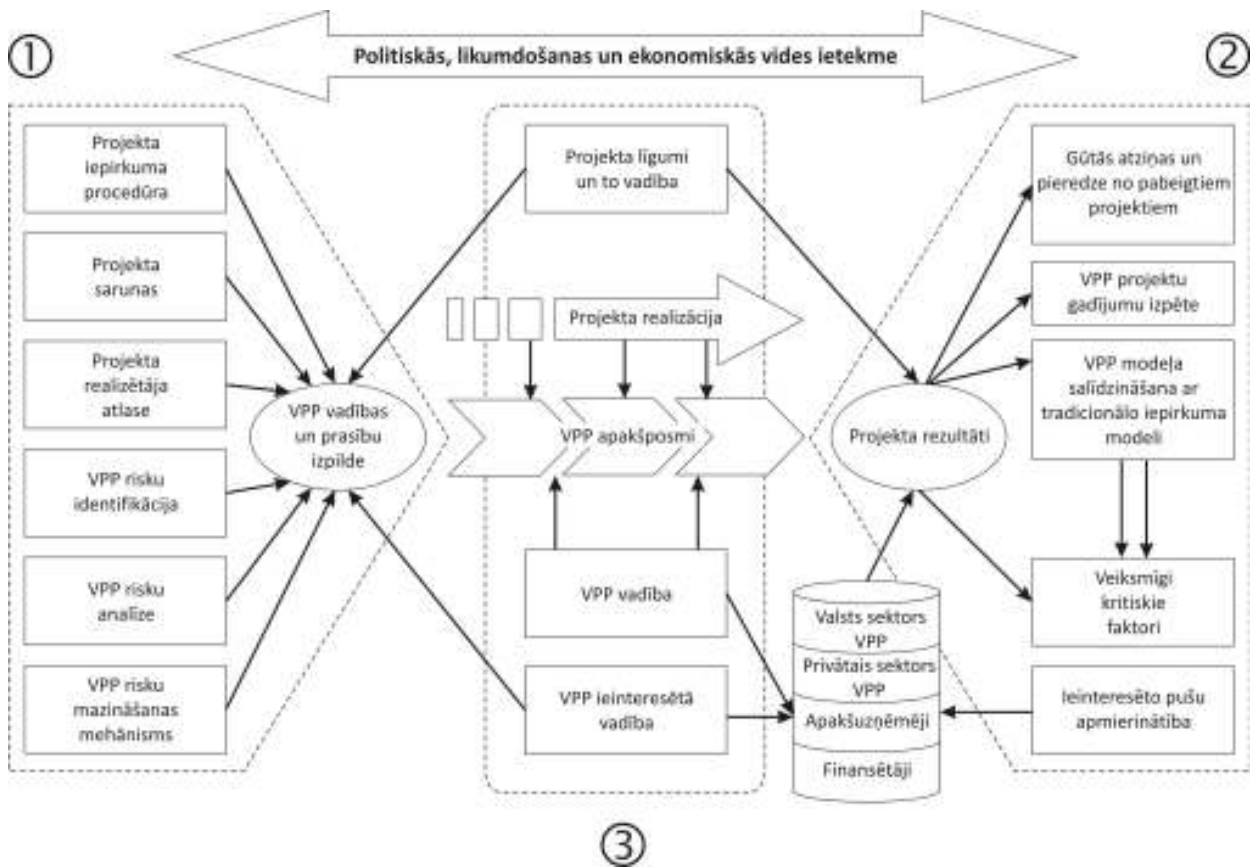
Šrilankas, Moratavas Universitātes pētnieki Baks Perera (B.A.K.S. Perera), Indika Današigne (Indika Dhanasinghe) un Raufdens Ramezden (Raufdeen Rameezdeen) ir identificējuši riskus autoceļu projektos iedalot tos četrās grupās: tehniskie un konstrukcijas riski; ekonomiskie, politiskie un finanšu riski; vadības riski un ārējie riski. [92,95]



1.12.attēls. Risku klasifikācija autoceļu projektos [92,95]

Autore pilnībā piekrīt pētnieku veiktajai risku identifikācijai un klasifikācijai. Kaut arī pētnieki ir veikuši pētījumu par riskiem uz Šrilankas autoceļiem, autore uzskata, ka šāda autoceļu projektu risku klasifikācija ir iespējama arī Latvijā. Identificētie apakšriski ir iespējami arī Latvijā un uzskatāmi parāda, ka izvērtējot visus šos varbūtējos riskus ir iespējams izvairīties no negaidītām papildus izmaksām projekta realizācijas gaitā. Tiesa gan dažu risku iestāšanās varbūtību ir problemātiski novērtēt pirms tās iestāšanās, kā, piemēram, cik izmaksātu novērst projektētāja pieļauto kļūdu autoceļu projekta realizācijas gaitā. Cik liela varbūtība, ka iestāsies šāds risks?

Dr.Juans Jingfengs (Yuan Jingfeng), Aleks Zengs (Alex Zeng), Mirosłavs Skibnievskis (Mirosław J.Skibniewski) un Kvimings Lī (Qiming Li) savā pētījumā [64,256] ir izstrādājuši apjomīgu shēmu, kā politiskā, ekonomiskā un likumdošanas vide ietekmē VPP projektu realizāciju.



1.13.attēls. Politiskās, likumdošanas un ekonomiskās vides ietekme uz VPP projektu realizāciju [64,257]

Pētnieki ir detalizēti sagrupējuši visus VPP projektu realizācijas posmus, sadalot tos trīs lielos blokos, un sanumurējot tos secīgi, kā notiek VPP realizācijas process. Pirmais bloks ir VPP sagatavošanas bloks, kad tiek veikta iepirkumu procedūra, izvērtēti un mazināti riski, otrs bloks ir ar VPP projekta rezultāts, projekta līgumi un to vadība, trešais bloks pētnieku izpratnē ir projekta realizācija. Autore uzskata, ka secīgi VPP projektu realizācija notiktu, ja 2. un 3. bloku apmainītu vietām. Tad sākotnēji būtu VPP izpēte un iepirkuma process, tad VPP projekta realizācija un tad VPP projekta rezultāti.

LVC ir pieņēmusi, ka pastāv risku atšķirība starp tradicionālo valsts iepirkumu un VPP projekta iepirkumu:

Risku ietekme VPP un tradicionālā valsts iepirkuma gadījumā ceļu būves projektos Latvijā [133]

Riska faktors	VPP modelis			Tradicionālais valsts iepirkums	
	Ietekmes pakāpe	Iestāšanās varbūtība	Iespēja nodot privātajam partnerim	Ietekmes pakāpe	Iestāšanās varbūtība
Kavēšanās sagatavošanas posmā	5%	75%	0%	5%	75%
Neveiksmīgs iepirkums	30%	50%	0%	30%	50%
Būvniecības izmaksu pārsniegšana	10%	25%	100%	10%	25%
Darbu savlaicīga pabeigšana	5%	25%	80%	5%	25%
Projektēšanas risks	5%	50%	100%	5%	50%
Papildus darbi	5%	50%	50%	5%	50%
Pieejamības risks	10%	5%	80%	10%	5%
Force Majeure risks	5%	5%	20%	5%	5%
Uzturēšanas kvalitātes atbilstība	10%	25%	100%	10%	25%
Atlikuma vērtības risks	10%	25%	100%	10%	25%
Politiskais, likumdošanas risks	5%	4%	0%	5%	4%
Maksātspējas risks	30%	33%	50%	0	0
Inflācija	2%	25%	0%	2%	25%

Analizējot šo risku iestāšanās varbūtību gan tradicionālā valsts iepirkumā, gan VPP ir redzams, ka risku iestāšanās varbūtība ir novērtēta pilnīgi vienādi izņemot maksātspējas risku, kurš pēc LVC ekspertu domām, nav iespējams tradicionālajā valsts iepirkumā. Analizējot šīs tabulas datus nav redzama nekāda atšķirība starp tradicionālu un VPP līguma riskiem. Autore šeit iebilst, ka tomēr VPP modelis ir ilgtermiņa modelis un prognozēt riskus ir ilgtermiņā ir grūti, jo makroekonomiskā stabilitāte var mainīties īstermiņā. Tāpēc autore apgalvo, ka VPP modelī riska faktori ir jāizvērtē daudz nopietnāk un jāparedz tie augstāki nekā tradicionālajā valsts iepirkumā. Primārie izmaksu faktori, kas ir pakļauti izmaiņām ir izejvielu cenas (naftas produkti, grants, smiltis, dolomīts) un darbaspēka atalgojums.

Autoceļu būvniecības izmaksu relatīvais sadalījums Latvijā [40,65]

Darbu veids	% no kopējām būvzīdām
Zemes darbi un drenējošais slānis	24
Šķembu pamatnes izbūve	27
Asfalta seguma izbūve	24
Ceļa aprīkojums	4
Pārējie darbi	21
Kopā visi darbi	100

Lai pēc iespējas minimizētu riskus, kas pastāv piedāvājuma izvērtēšanas gaitā, ir viens obligāts priekšnoteikums – tehniskajām specifikācijām (pasūtītāja prasībām) jābūt sagatavotām pietiekami detalizēti, skaidri definējot risināmos uzdevumus, darbu apjomu un izpildes termiņus.

Cita risku grupa saistās ar piedāvājuma izvērtēšanu. Protams, tiek veidotas iepirkuma komisijas, bet nereti tās ietver ministriju un pašvaldību pārstāvjus, kas visbiežāk nav spējīgi izvērtēt piedāvātās tehnoloģijas un saskaņā ar likumu, orientējas uz zemāko piedāvāto cenu.

Cenu indeksācija augstas inflācijas gadījumā ir būtisks instruments, kas var nodrošināt sekmīgu projektu realizāciju. Šeit ir iespējami 2 varianti:

1. cenu indeksācija, izmantojot kādu konkrētu aprēķina metodiku;
2. fiksēts integrāls inflācijas koeficients, kas piemērojam piedāvājuma tāmēi, tās sagatavošanas laikā.

Autore uzskata, ka būtu izmantojama pirmā pieeja, jo tā objektīvāk attaino cenu sadārdzinājumu. Otrās pieejas izmantošana Latvijā varētu būt apgrūtināta, jo visbiežāk inflācijas līmeņa izmaiņu oficiālā prognoze ir ne pārāk objektīva, t.i., tā parasti tiek attainota zemāka kā faktiskā. Arī statistikai par būvniecības izmaksu kāpumu ir stingri relatīvs raksturs. Oficiālie rādītāji par darba samaksu ir mazāki kā faktiskie. Šajā situācijā nav vainojama statistikas datu apstrāde, bet gan šie dati nespēj objektīvi attēlot reālo situāciju darba tirgū, kur šajā nozarē tomēr pastāv varbūtība, ka samaksa par paveikto darbu daļēji notiek nelegāli, kas ir izslēgta no analizējamās informācijas kopas.

Starptautiskās inženierkonsultantu federācijas (FIDIC) [121] būvniecību reglamentējošajos dokumentos ir skaidri noformulēta līgumu korekcija saistībā ar izmaiņām normatīvajos aktos un saistībā ar izmaiņām līgumdarba izmaksās. Diemžēl Latvijā šī iespēja netiek praktizēta, jo konkursu nolikumos, tas netiek minēts un līgumu slēgšanas procedūrā automātiski tiek izslēgts kā nevajadzīgs. Līdz ar to cenu indeksācija atbilstoši FIDIC prasībām nav iespējama. Būvniecības nozarē šī pieeja tiek praktizēta lielākajā daļā Eiropas Savienības valstu (izņemot Beļģiju, Bulgāriju, Čehiju, Dāniju, Latviju, Lietuvu, Nīderlandi, Rumāniju un Slovēniju). Aktīvi šo instrumentu izmanto Igaunijā. Polijā un Slovākijā šāda sadārdzinājuma analīze un attiecīgi arī līguma izmaksu korekcija tiek veikta 1 reizi pusgadā visiem līgumiem, kuru izpildes termiņš ir garāks par 6 mēnešiem. Ungārijā sadārdzinājuma analīze tiek piemērota visiem līgumiem, kas ilgāki par 12 mēnešiem. Pārējās ES valstīs, kur tas tiek veikts, sadārdzinājuma analīze tiek piemērota visiem līgumiem, kas ilgāki par 18 mēnešiem.

Autore uzskata, ka FIDIC metodika sadārdzināšanās noteikšanai būtu piemērojama arī visiem ceļu būvdarbu līgumiem Latvijā, kuru ilgums pārsniedz 12 mēnešus. Lai praksē ieviestu šīs metodikas izmantošanu, līgumos būtu nepieciešams paredzēt pievienot pielikumu – saskaņā ar FIDIC instrukcijām – „koriģēšanas datu tabulas”, kur noteikti visi indeksējamie parametri un

to cenas uz līguma uzsākšanas brīdi, kā arī līguma noteikumos paredzēt sadārdzinājuma analīzes veikšanas kārtību un biežumu. Šai cenu indeksācijai ir pozitīvs blakusefekts – faktiskās izmaksas ir viegli kontrolējamas – būvniekam vairs nav izdevīgi veikt nelegālu darbaspēka apmaksu, jo sadārdzinājums nebūtu pierādāms. Ir iespējams arī negatīvs efekts, kad būvnieks ar pasūtītāju vienojas par cenu, kas pārsniedz vidējo tirgus cenu. Bet tā kā vidējās cenas nozarē ir noteiktas, tad tam tomēr nebūtu jābūt par nopietnu draudu. Autore atzīst, ka plānojot projektus tiek izmantotas novecojušas cenas (vienību izmaksas) un izmaksu pieauguma tiek izmantoti vēsturiski dati, kuri nedrīkstētu būt vienīgie indikatori. Sagatavojot projektus, jāņem vērā, ka laika starpība starp projektu realizācijas stadijām. Nav pieļaujama izmaksu, kas vecākas par pusgadu, plānošana, organizējot konkursus, jo plānotās izmaksas var būt zemākas, nekā faktiskās. Nepieciešama ir cenu (izmaksu) aktualizācija un attiecīgi – darbu apjomu samazināšana vai papildus līdzekļu plānošana. Ceļu būvniecības darbu sezonālībai ir jāpievērš īpaša uzmanība savlaicīgai konkursu izsludināšanai un izvērtēšanai. Jāatceras, ka konkurence ceļu būvniecības jomā tiek vērtēta kā zema. Pieaug uzņēmēju sadarbības pakāpe, veidojot uzņēmēja un apakšuzņēmēja attiecības pirms konkursiem. Izejvielu piegādātāju un būvuzņēmēju tirgus strauji reaģē uz izmaiņām kapacitātes jeb efektivitātes uzlabošanā. Tiklīdz pieaug pieejamais finansējums infrastruktūras objektu izbūvei – ceļas arī izejvielu cenas. Svarīgi ir atcerēties, ka arī pasaules naftas cenu tirgus būtiski ietekmē šo būvniecības nozari ne tikai degvielas cenu kāpums, kas atsaucas uz transporta izmaksām, bet arī naftas bitumena izmantošana asfalta sagatavošanā, būtiski ietekmē būvdarbu izmaksas.

Noslēdzot būvdarbu un projektēšanas iepirkumu līgumus, līguma īstenošanas izmaksu pieaugumu izvērtē[2]:

iepirkuma līguma summu (S) x līguma īstenošanas izmaksu pieauguma koeficientu (P) – iepirkuma līgumu summu (S)

$$P = a + bx(B_n/B_o) + cx(C_n/C_o) + \dots, \text{ kur} \quad (1.2.)$$

P – līguma īstenošanas izmaksu pieauguma koeficients;

a – to iepirkuma līguma izmaksu pozīciju īpatsvars iepirkuma līgumu summa, kurām neapņēma izmaksu pieaugumu;

b, c – attiecīgās izmaksu pozīcijas īpatsvars līgumu summā;

B_n, C_n – attiecīgās iepirkuma līguma izmaksu pozīcijas vienības cena aprēķina sagatavošanas laikā;

B_o, C_o – attiecīgās piedāvājumā norādītā iepirkuma līgumu pozīcijas vienības cena.

Autore uzskata, ka var būt virkne metožu, kā risināt cenu izmaiņu jautājumus:

1. var noteikt „svarus” (īpatsvaru) un indeksēt noteiktos izmaksu posteņus reizi gadā, līgumiem, kuru izpilde pārsniedz 12 mēnešus. Šī metodoloģija ir līdzīga FIDIC noteiktajai metodikai. Izmantojot šo metodiku ir jābūt ļoti precīzām tāmēm. Jāatceras, ka būs virkne izmaksu posteņu, kam nevarēs precīzi noteikt izmaksu izmaiņas. Precīzi var noteikt tikai tās izmaksu izmaiņas, kuras publicē Centrālā Statistikas pārvalde (degviela, būvizmaksas u.c.);
2. var piemērot vispārējo būvizmaksu izmaksu pieauguma koeficientus, inflācijas koeficientus, darba spēka izmaksu koeficientus kombinējot tos savā starpā – par to vienojoties līgumā.

Līgumā ir jāatrunā, ka pozīcija „peļņa” netiek indeksēta (izņemot slēpto peļņu, kas ir iekļauta materiālos, mehānismos, darbaspēkā utt.)

Eiropas Savienības fondu projektu ieviešanas kārtība neļauj iekļaut iepirkumu līgumos atrunu par cenu pārskatīšanu līguma realizācijas laikā, bet neaizliedz cenu indeksāciju. Ja līgums ir noslēgts atbilstoši FIDIC, paredzot koriģēšanas datu tabulas, kur ir norādītas cenas uz līguma slēgšanas brīdi, tad šāda veida indeksācija ir iespējama. Patreizējā situācijas ceļu būves nozarē, kas saistītas ar būvizmaksu neindeksāciju Latvijā būs aprakstīta 2.nodaļā. Ja netiks risināts jautājums par ceļu būves līgumu cenu indeksāciju, daudzus objektus nāksies apturēt un realizēt tikai prioritāros objektus, jo nav neviena indikatora, kas norādītu, ka tuvākajos gados inflācija valstī būtiski samazināsies.

1.3.2. Ieguvumi no Valsts un privātās partnerības projektu realizācijas

VPP līgumu formas

Partnerības līgumi jeb DBFO veida projekti

DBFO projekti ir līgumi starp publiskā sektora institūciju un privāto partneri par publiskā pakalpojuma vai publiskās infrastruktūras objekta projektēšanu, būvniecību vai renovāciju, finansēšanas un apsaimniekošanu. Privātais partneris ir atbildīgs par projektēšanu, būvniecību vai renovēšanu, finansēšanu un apsaimniekošanu. Privātais partneris atgūst savus ieguldījumus no regulārajiem publiskā partnera maksājumiem, kuri ir tieši atkarīgi no sniegtā pakalpojuma kvalitātes. Līguma termiņa beigās īpašumtiesības uz objektu pāriet publiskajam partnerim.

DBFO veida projektiem var būt dažādas modifikācijas, piemēram, ja publiskais sektors ir jau izstrādājis tehnisko projektu un privātais partneris tiek piesaistīts tikai objekta būvniecībai, finansēšanai un apsaimniekošanai, tad runa ir par BFO veida projektu (no angļu valodas „build-finance-operate”). Ja privātais partneris renovē kādu esošu publiskā sektora objektu, finansē

renovāciju un pēc tam apsaimnieko šo objektu, bet publiskais sektors veic ikgadējās (ikmēneša) maksājumus, tad tādā gadījumā tas ir RFO veida projekts (no angļu valodas „renovate-finance-operate”, Savukārt, ja objekta būvniecību finansē publiskais partneris, tad runa ir par DBO veida projektiem (no angļu valodas „design-build-operate” jeb projektē – būvē – apsaimnieko) [97,25].

DBFO veida projektos īpašumtiesības var būt gan publiskajam (piemēram, ja projekta ietvaros notiek esoša objekta renovācija un apsaimniekošana), gan privātajam sektoram (piemēram, ja tiek būvēta jauna ēka – BOOT (no angļu valodas „build-own-operate-transfer” jeb būvē-īpašumā-apsaimnieko-nodod). Tāpat iespējami arī modeļi, kad privātais partneris īpašuma tiesības uz izveidoto objektu, kā arī tiesības sniegt pakalpojumu saglabā uz neierobežotu laiku – BOO (no angļu valodas „build-own-operate”). Šajos modeļos publiskais partneris parasti saglabā tiesības ierobežot privāto partneri tikai līgumā noteiktajā apjomā un būt par regulatoru. Bieži vien privātais partneris šādā gadījumā būvē objektu uz savas zemes.

DBFO modelis ir atzīt par piemērotāko Latvijas modelim.

Otrs līguma veids ir *Koncesija* [97,25]

Publiskā persona privātam partnerim pilnībā vai daļēji nodod tiesības veikt kādas darbības, kas parasti ir bijušas publiskās personas kompetencē, un kur privātais partneris uzņemas t.s. pārvaldīšanas (angļu val.: operate) pienākumu. Direktīva 2004/18/EC paredz divu veidu koncesijas – būvdarbu un pakalpojumu. Būvdarbu koncesija tiek definēta ar publisko būvdarbu līguma definīcijas palīdzību, proti, būvdarbu koncesija ir publisko būvdarbu līgums, kurā atlīdzība par darbu ir tiesības ekspluatēt būvi vai arī šīs tiesības kopā ar samaksu. Līdzīgi ir definēta arī pakalpojuma koncesija. Ņemot vērā publiskās un privātās partnerības komplicēto raksturu un plašo mērogu, praksē arvien biežāk ir sastopami arī tādi koncesiju līgumi, kur ir paredzēti gan būvdarbi, gan pakalpojumi, tātad ir jāslēdz jauktais līgums.

Koncesijas būtiskākā atšķirība no DBFO veida projektiem ir tā, ka privātais partneris atpeln savus ieguldījumus ar lietotājmaksu par konkrēto pakalpojumu jeb objekta izmantošanu no gala patēriņa jeb objekta izmantošanas (DBFO gadījumā – ikgadējie publiskā sektora maksājumi).

Maksas ceļu izveide Latvijā ir iespējama, izpildoties vairākiem priekšnoteikumiem:

1. autoceļš tiek izveidots no jauna, nevis uzlabots vai izmantots jau esošais;
2. autoceļa izbūvi finansē no privātajiem nevis budžeta līdzekļiem.

Maksu par privātiem līdzekļiem izbūvēta autoceļa lietošanu nosaka tā īpašnieks.

Līdz ar to, autoceļa koncesijas projekta gadījumā valsts vai pašvaldība nodod privātajam partnerim savus resursus – zemi, uz kuras jaunais autoceļš tiek būvēts, savukārt maksu par šī autoceļa lietošanu nosaka īpašnieks (privātais partneris vai valsts atkarībā no konkrētā projekta veida).

Otrs VPP īstenošanas variants ir esošais autoceļu infrastruktūras uzlabošana, neiekasējot par ceļu izmantošanu lietotājmaksas. Šajā gadījumā VPP īstenošana vairāk līdzinās ilgtermiņa pakalpojumu iepirkuma līgumam, kur publiskais partneris vairāku gadu garumā atmaksā privātajam partnerim ceļu infrastruktūras uzlabošanā ieguldītos finanšu līdzekļus, savukārt privātajam partnerim ir pienākums VPP līguma darbības laikā nodrošināt ceļa infrastruktūras uzturēšanu noteiktā kvalitātē. Šāds VPP īstenošanas projekts Latvijā būtu vieglāk īstenojams. Šādā VPP projektā kā papildus labumu privātajam partnerim līdzās ceļa infrastruktūras kvalitātes nodrošināšanas pienākumam var iznomāt valstij un pašvaldībai piederošās ceļu inženierbūves (izveidot pieturvietas, kafejnīcas u.c.) Tādējādi situācijā, kur nav maksas ceļu, piemērots risinājums ir pieejamības maksājums. Šāds maksājums ir piemērojams VPP modeļa DBFO gadījumā, kas pēc būtības ir valsts maksājums privātajam partnerim par ceļa izbūvi/rekonstrukciju un apsaimniekošanu, kurš tiek samazināts gadījumā, kad 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 novērstas bedres un risas, savlaicīga sniega/ledus novākšana, pārdomāta kustības drošība. Rezultātā jebkurš ceļu satiksmes negadījums potenciāli samazina samaksas apjomu, izņēmums var būt transportlīdzekļa ar ceļa segumu nesaistīta tehniska kļūme, pie kam apsaimniekotājs būs ieinteresēts pēc iespējas ātrāk veikt transportlīdzekļa evakuāciju, lai neveidotos sastrēgums, kas atkal samazina samaksas apjomu.

Ieguvumi no Valsts un privātās partnerības projektu īstenošanā [94]:

- *komplekss problēmas risinājums* – VPP gadījumā privātais partneris ir ieinteresēts minimizēt projekta dzīves cikla izmaksas, sabalansējot būvniecības izmaksas ar apsaimniekošanas izmaksām nākotnē. Īstenojot VPP, publiskais sektors galvenokārt gūst ekonomiskus labumus, kas rodas vidēja termiņa vai ilgtermiņa periodā.
- *uz rezultātu orientēts risinājums* – publiskais sektors nosaka, ko vēlas sasniegt – rezultātu, neuztraucoties par to, kā tas tiks sasniegts. Vēlamā rezultāta sasniegšanas tehniskās detaļas tiek nodotas privātajam partnerim.
- *uz pakalpojuma sniegšanas kvalitāti balstīta maksājumu kārtība* – maksājuma lielumu nosaka tas, kādā apjomā un cik kvalitatīvi ir sniegts līgumā noteiktais pakalpojums. Publiskais partneris nevis finansē projekta īstenošanu, bet apmaksā tikai apsaimniekošanas pakalpojumu, līdz ar to, netiek veikti avansa vai citi maksājumi projekta īstenošanas laikā. Praktiski tas izpaužas publiskā sektora līgumā noteiktajā kārtībā veikti periodiski ikmēneša maksājumi privātajam partnerim noteiktā laika

periodā, piemēram - 20 gados. Šāda maksājumu kārtība liek privātajam partnerim sniegt noteikto pakalpojumu prasītajā apjomā, kvalitatīvi un laikā. Darbības novērtējums un motivācija – privātā partnera saistību monitorings un kontrole nodrošina, ka privātais partneris centīsies nodrošināt pakalpojumu par cenu, kas sākotnēji ir noteikta līgumā.

- *risku dalīšana* – sabiedrībai nepieciešamo funkciju un pakalpojumu nodrošināšana VPP ietvaros ir saistīta ar vairākiem būtiskiem riskiem, kas tiek savstarpēji dalīti starp publisko un privāto personu. Katrā VPP projektā risku pārdale tiek noteikta atbilstoši līguma nosacījumiem, kur tiek noteikti finansējuma plūsmas shēmas, objekta vai pakalpojuma sniegšanas nosacījumi.
- *ekonomija un efektivitāte* – lielāka ekonomija un efektivitāte ir sasniedzama lielākos VPP projektos (mēroga efekts). Mazu VPP projektu īstenošanas gadījumā ir vēlama projektu apvienošana un grupēšana.
- *līguma ilgais darbības termiņš jeb dzīves cikla izmaksu optimizācija* – pateicoties būvniecības un uzturēšanas pakalpojumu iekļaušanai vienā līgumā, privātais partneris ir ieinteresēts izvēlēties tādu kombināciju, lai minimizētu objekta dzīves cikla izmaksas (kas ietver gan būvniecības, gan objekta uzturēšanas izmaksas).

Publiskā sektora dalībnieka ieguvumi VPP projektos:

Galvenie publiskā partnera ieguvumi no VPP projekta īstenošanas:

- tiek saglabāta pārraudzība (kontrole) visā VPP projekta realizācijas periodā;
- tiek piesaistīts privātais kapitāls;
- tiek nodota ievērojama daļa ar projektu saistīto risku privātajam partnerim;
- izmantojot privātā partnera kompetenci, tiek samazināts pakalpojuma vai infrastruktūras izmaksas (kvalitatīvas būvniecības, efektīvas apsaimniekošanas rezultātā), līdz ar to tiek maksimizēti ieguvumi sabiedrībai;
- tiek uzlabota pakalpojumu kvalitāte;
- tiek nodrošināta iespēja realizēt nozīmīgus investīciju projektus ierobežotos finansiālos apstākļos (pašvaldību vai valsts saistību apmērs);
- iespēja veikt nozīmīgus investīciju projektus, neatliekot to realizāciju uz vēlāku laiku, kas savukārt nozīmē ietaupījumu uz būvniecības izmaksu pieaugumu, kā arī inflāciju;
- publiskais sektors var koncentrēties uz pamatfunkciju veikšanu.

Privātā sektora dalībnieka ieguvumi VPP projektos:

Privātā sektora dalībnieku iesaistīšanās VPP projektu realizācijā galvenokārt ir finansiālu apsvērumu virzīta jeb tā ir iespēja gūt peļņu, nodrošinot atpazīstamību un tādējādi stabilu vietu tirgū. Atkarībā no publiskās privātās partnerības projekta veida privātajam partnerim var būt sekojoši ieguvumi (taču ne visos partnerības veidos):

- ilgtermiņa projekts;
- minimalizēts ienākumu risks un stabilitāte (DBFO veida partnerība, kur maksātājs ir publiskais partneris);
- iespēja nodrošināt primārās nepieciešamības pakalpojumu sabiedrībai, tātad paredzamus stabilus ienākumus (partnerības veidos, kur visas izmaksas vai daļa izmaksu tiek segta no gala lietotāju maksājumiem);
- sadarbības partneris, kas vairumā gadījumu nav pakļauts tradicionālajiem uzņēmējdarbības vides riskiem;
- līdzfinansējuma piesaistīšana projektam, ņemot vērā samazināto atmaksāšanas riska līmeni;
- nodrošināti prognozēti un patstāvīgi ieņēmumi.

VPP projektu realizācija (dzīves cikls)

Priekšnosacījumi un uzstādījumi veiksmīgai projektu realizācijai no publiskā un privātā partnera puses var būtiski atšķirties, tādēļ, izstrādājot projektu, partneriem nepieciešams caurskatīt un analizēt viss VPP projekta dzīves cikla fāzes un pilnībā izprast gan ieguvumus, gan riskus, kas saistās ar projekta realizāciju.



1.14.attēls. VPP projekta dzīves cikls [61,24]

Sagatavošanās:

- problēmas identificēšana
- projekta mērķu un rezultātu definēšana
- izmaksu – ieguvumu analīze

- institucionālās kapacitātes novērtējums
- iesaistīto pušu identificēšana
- sākotnējās likumdošanas un politikas plānošanas dokumentu analīze

Sagatavošanās rezultāts – ir veikta sākotnējā projekta realizācijas iespējamības analīze

Identifikācija:

- pašreizējā pakalpojuma sniedzēja analīze un esošo pakalpojuma/būves izmaksu noteikšana
- iespējamo šķēršļu un ierobežojumu noteikšana
- privātā sektora intereses sākotnējā identificēšana
- projekta vadības un darba grupas izveide
- nepieciešamo konsultantu noteikšana

Identifikācijas rezultāts – apzināta esošā situācija un noteiktas patiesās pakalpojuma sniegšanas izmaksas, veikta sākotnējā privātā sektora intereses analīze (tirgus izpēte), izveidota projekta realizācijas darba grupa

Izvērtēšana:

- nepieciešamās informācijas noteikšana un vākšana
- VPP modeļa izvēle
- vajadzību novērtējums
- risku pārdale
- funkciju deleģēšana privātajam partnerim
- budžeta precizēšana
- partnerības rezultātā sagaidāmie rezultāti

Izvērtēšanas rezultāti – veikta sākotnējā projekta izvērtēšana un sagatavots projekta sākotnējais ziņojums, kas ir bāze finanšu un ekonomiskajiem aprēķiniem

Projekts un līgums

- finanšu un ekonomisko aprēķinu veikšana
- VPP līguma sagatavošana
- iepirkuma procedūras izvēle un dokumentācijas sagatavošana

Projekta un līguma etapa rezultāts – veikti finanšu un ekonomiskie aprēķini, sagatavots VPP līguma projekts un sagatavota un apstiprināta iepirkumu dokumentācija

Iepirkums

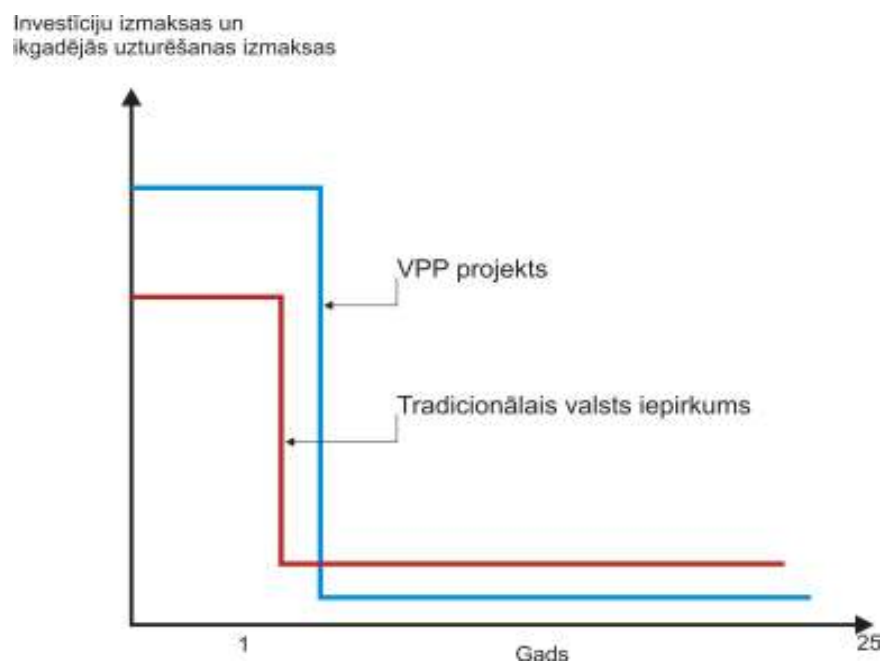
- iepirkuma organizēšana
- VPP līguma saskaņošana un slēgšana
- līguma reģistrācija koncesijas gadījumā

Iepirkuma rezultāts – izvēlēts atbilstošākais piedāvājums un noslēgts līgums par VPP realizāciju.

Ieviešana

- projekta realizācija
- apsaimniekošana
- projekta realizācijas uzraudzība un novērtēšana

Ieviešanas rezultāts – projekta sekmīga pabeigšana.



1.15.attēls. Projekta dzīves cikla izmaksu salīdzinājums [38,479]

Šis attēls parāda atšķirību starp tradicionālu valsts iepirkumu autoceļu būvniecībai un VPP projektu. Izvēloties VPP projektu sākotnēji, izbūves izdevumi, ir lielāki, bet veicot tālāku

uzturēšanu šie izdevumi ir zemāki nekā, ja šo projektu attīstītu izmantojot tradicionālo iepirkuma modeli. Katrs projekts ir jāvērtē atsevišķi un jāizvēlas, kādu modeli izmantot ir izdevīgāk.

Pasaules un Eiropas pieredze rāda, ka valsts un privātās partnerības modelis visbiežāk tiek pielietots tajos tautsaimniecības sektoros, kuros nepieciešamība pēc apjomīgākām investīcijām ir augstāka. Tie ir autoceļu uzturēšana un būvniecība, vides sektors, enerģētikas nozare, veselības un izglītības nozare. Arī Latvija izvirzījusi šos sektorus par prioritārajiem, kuru infrastruktūras pilnveidošanai varētu tikt izmantoti valsts un privātās partnerības darījumi.

Ekonomiskā izvērtēšana - ceļu būvniecības projektu kvantitatīvā analīze

Jebkurus izdevumus autoceļu būvniecībai, rekonstrukcijai un periodiskai uzturēšanai ir ekonomiski jānovērtē. Ekonomiskā novērtēšana jāveic pirms tehniskā projekta izstrādāšanas, lai pamatotu līdzekļu ieguldījumu lietderību.

Dažādās projektēšanas stadijās, kā arī atkarībā no objekta nozīmīguma, ieguldījuma apjoma un finansēšanas avota iespējama dažāda novērtēšanas precizitāte, kas lielā mērā atkarīga no sākumdatu bāzes, vērā ņemtajiem ietekmējošiem faktoriem un lietotās metodikas.

Ekonomiskā novērtēšana ir nepieciešama, lai noteiktu finanšu līdzekļu izmantošanas lietderību absolūtā un arī relatīvā vērtējumā – salīdzinājumos. Salīdzinājumi ir nepieciešami, nosakot objektu izbūves secību. Ja var noteikt objektā ieguldāmo kopējo izdevumu lietderību, atsevišķus konstrukciju vai variantu risinājumus var salīdzināt savstarpēji.

Ekonomisko ieguvumu aprēķināšanas izmanto VAS „Latvijas valsts ceļi” izstrādātos Metodiskos norādījumus autoceļu projektu izdevumu/ieguvumu ekonomiskai novērtēšanai (turpmāk –metodiskie norādījumi)[82].

Izmaksu un ieguvumu analīzes pamatā ir salīdzinājums starp situāciju „bez projekta” un situāciju „ar projektu”. Situācijā „bez projekta” nenotiek nekādas izmaiņas vai ieguldījumi esošas situācijas uzlabošanā.

Projektiem, kas saistīti ar transporta infrastruktūru, ekonomiskie ieguvumi parasti būs:

- satiksmes dalībnieku patērētā laika samazinājums;
- automobiļu autokilometru izmaksu samazinājums;
- ceļu satiksmes negadījumu izmaksu samazinājums.

Projekta kvantitatīvās analīzes mērķis ir salīdzināt projekta izmaksas gan publiskā, gan valsts un privātās partnerības gadījumā, un tās rezultāts ir **ieguldījumam atbilstošas vērtības (IAV)** noteikšana.

Projektu kvantitatīvi vērtē, veicot aprēķinus šādā secībā:

1. projekta neto patreizējā vērtība gan koncesijas, gan publiskā iepirkuma gadījumā;

Projekta neto patreizējā vērtība ir projekta plānoto nākotnes naudas plūsmu tagadnes vērtība, kas ļauj salīdzināt šo vērtību ar projekta realizācijai nepieciešamo ieguldījuma summu.

NPV (*Net Present Value*) – projekta šodienas vērtība = kopējo ieguvuma un kopējās izmaksas starpība (1.3.)

1.8.tabula

Projekta šodienas vērtības (NPV) rezultātu skaidrojums [82]

Ja...	Tas nozīmē, ka...	Tad...
NPV > 0	investīcijas paaugstina (uzņēmuma) vērtību	projektu var pieņemt
NPV < 0	investīcijas samazina uzņēmuma vērtību	projekts ir jānoraida
NPV = 0	investīcijas neatstās tiešo finanšu ietekmi uz uzņēmumu	No NPV rādītāja viedokļa atbilde ir nenoteikta. Attiecīgi lēmums par investīcijām ir jāpieņem, pamatojoties uz citiem rādītājiem vai faktoriem, kas var būt nozīmīgi konkrētajā gadījumā.

2. Risku neto patreizējā vērtība gan koncesijas, gan publiskā iepirkuma gadījumā; Risku izmaksu neto patreizējā vērtība ir projekta nākotne risku izmaksu vērtība, kas ļauj salīdzināt šo vērtību ar risku izmaksām nepieciešamo ieguldījuma summu.

3. Projekta neto patreizējā vērtība

$$PNPV = NP_0 + \frac{NP_1}{(1+r)^1} + \frac{NP_2}{(1+r)^2} + \frac{NP_3}{(1+r)^3} + \dots + \frac{NP_n}{(1+r)^n}, \text{ kur}$$

NP-attiecīgā gada naudas plūsma;

r-diskonta likme;

0,1,2,3,...n – attiecīgās naudas plūsmas gads.

(1.4.)

4. Ieguldījumam atbilstoša vērtība.

Projekta tiešie (finanšu) ieguvumi – ja autoceļš nav maksas autoceļš, tad finanšu ieguvumu nav.

Atkarībā no pasūtītāja prasībām, nosakot objekta būves lietderību, vairumā gadījumu ir jāaprēķina sekojoši rādītāji:

IRR (*Internal Rate of Return*) – projekta iekšējās efektivitātes koeficients. Diskonta likme, pie kuras PVB=PVC (ieguvumu vērtība = izdevumu vērtība) un NPV=0;

FYYR (*First Year Rate of Return*) – pirmā gada peļņas rādītājs = pirmā pilnā gada (pēc būves pabeigšanas) diskontētā ieguvuma attiecība pret diskontētām izmaksām.

Aprēķinot IRR un NPV, jāņem vērā Ekonomikas ministrijas ieteikumi projektu iesniegšanai Valsts investīciju programmai. Diskonta likme var būt robežās no 5 līdz 10%. Konkrētu objektu

ekonomiskajiem aprēķiniem diskonta likme saskaņojama ar pasūtītāju. Projekts ir atbalstāms, ja $NPV > 0$. Projekta realizācija ir ekonomiski efektīva, ka $IRR >$ par aprēķinos pieņemto diskonta likmi.

$$NPV = PVB - PVC, \quad (1.5.)$$

PVB (*Present Value of Benefits*) – ieguvumu pašreizējā vērtība, ko veido transportlīdzekļu ekspluatācijas izdevumu, avāriju samazināšanās un braukšanas laika ietaupījums;

PVC (*Present Value of Cost*) – izdevumu pašreizējā vērtība, ko veido būvniecības un ceļa uzturēšanas izdevumi.

a. Tiek aprēķināta projekta tagadnes vērtība = projekta patreizējā vērtības un risku neto patreizējās vērtības summa.

b. Tiek noteikta ieguldījumam atbilstoša vērtība:

Risku izmaksu neto patreizējā vērtība ir projekta nākotnes risku izmaksu vērtība, kas ļauj salīdzināt šo vērtību ar risku izmaksām nepieciešamo ieguldījumu summu.

Risku izmaksu neto patreizējo vērtību aprēķina:

$$RNPV = RI_0 + \frac{RI_1}{(1+r)^1} + \frac{RI_2}{(1+r)^2} + \frac{RI_3}{(1+r)^3} + \dots + \frac{RI_n}{(1+r)^n}, \text{ kur}$$

RI-attiecīgā gada risku izmaksas;

r-diskonta likme;

0,1,2,3,...n – attiecīgais risku izmaksu gads.

(1.6.)

Piedāvātās projektu ekonomiskās izvērtēšanas formulas tiks pielietotas aprēķinos 3.nodaļā, kur tiks salīdzināts VPP un tradicionālais iepirkums pilotprojektam, autoceļam „Rīga – Sēnīte”.

Aprēķinu rezultātā tiek iegūta ieguldījumam atbilstoša vērtība (IAV), kas ir visa projekta pakalpojumu dzīves cikla izmaksu un kvalitātes optimālu kombinācija, lai apmierinātu patērētāju vajadzības. Projekta ieguldījumam atbilstošā vērtība rodas gadījumā, ja projekta izmaksas VPP gadījumā ir mazākas par izmaksām publiskajā iepirkumā. Ja projektam ir aprēķināma IAV, tad valstij, izvairoties no būtiskiem riskiem, ir izdevīgāk maksāt privātajam partnerim katru gadu noteiktu summu, kas kopumā būs lielāka par investīcijām tradicionālajā variantā, nevis ieguldīt nedaudz mazākas investīcijas, taču uzreiz sākoties projektam.

Lai veiktu NPV aprēķinus ir nepieciešams noteikt Diskonta likmi.

Neto patreizējās vērtības (NPV) aprēķiniem izmantotā diskonta likme atspoguļo nākotnes naudas plūsmas tagadnes vērtību un ļauj salīdzināt šo vērtību ar projektam nepieciešamo ieguldījuma summu gan publiskajā valsts iepirkuma gadījumā, gan realizējot VPP projektu.

Diskonta likmes noteikšanas metodes:

1) Bezrisika ieguldījumu likme – netiek ņemti vērā projekta riski, uzņēmuma riski.

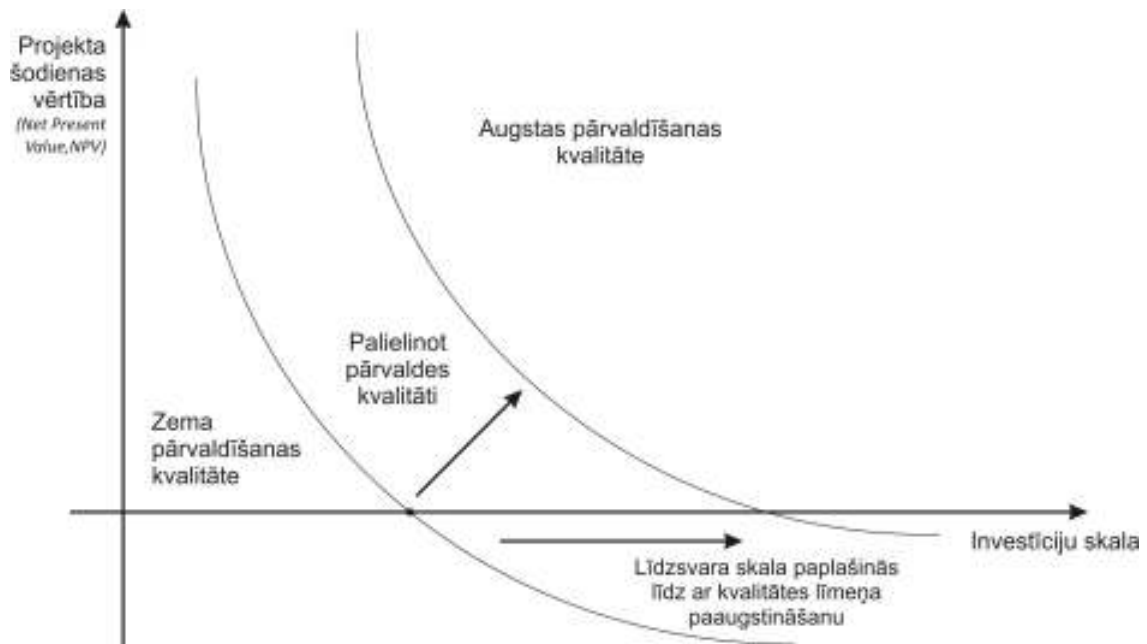
- 2) CAMP bezriskā ieguldījumu atdeve, nozares riska faktors, uzņēmuma riska faktors.
- 3) WACC ieguldījumu proporcijas (pašu, aizņemtais kapitāls), pašu un aizņemtā kapitāla izmaksu likmes.

No šīm metodēm izriet, ka:

- 2) ja tiek veikta atsevišķu risku kvantificēšana, kā diskonta likme tiek izmantota bezriskā ieguldījumu atdeve

Diskonta likme 5.65%

- 3) Ja diskonta likme tiek noteikta bez atsevišķas risku kvantificēšanas, kā diskonta likme tiek izmantota WACC, diskonta likme līdz 10%.



1.16.attēls. Attiecības starp pārvaldīšanas kvalitātes izmaiņām atkarībā no investīciju apjoma [35,1057]

Analizējot Bostonas Universitātes pētnieku Tomasa Čemanura (Thomas J.Chemmanur), Imanta Paegļa un Kārenas Simonian (Karens Simonyan) pētījumu, par pārvaldīšanas kvalitātes līmeņa ietekmi uz investīciju apjomu ir redzams, ka pieaugot investīciju skalai, pieaugs arī projekta pārvaldīšanas kvalitāte, līdz ar to arī projekta šodienas vērtība. Autore pilnībā piekrīt, ka augstas kvalitātes objektus nav iespējams realizēt ar minimālām investīcijām un attēlā ir skaidri redzams, ka pieaugot investīciju apjomam, pieaug projekta šodienas vērtība, kas atstāj ietekmi un palielina objekta pārvaldes kvalitāti.

Veicot aprēķinus, svarīgi ir noteikt investīciju projekta indeksus:

- patēriņa cenu pieaugumu – izmantojams sniedzamā pakalpojuma cenu indeksēšanas, darba algu indeksēšanai.

- strādājošo daba samaksas pieaugums – izmantojams darba algu indeksēšanai.
- būvniecības cenu izmaiņas – izmantojam būvniecības dabu cenu indeksēšanai
- pakalpojumu cenu inflācija – izmantojams projekta realizācijas gaitā sniedzamās pakalpojumu cenas indeksēšanai.

Latvijas valsts un privātās partnerības politikas mērķis ir panākt, lai tā kļūst par nozīmīgu mehānismu publisko pakalpojumu un infrastruktūras nodrošināšanā.

Autore uzskata, ka Latvijas apstākļos liels potenciāls valsts un privātās partnerības jomā ir novērojams autoceļu būves un uzturēšanas sektorā. Autore uzskata, ka, lai uzsāktu VPP projektu realizāciju autoceļu nozarē ir jāizpildās vairākiem priekšnoteikumiem un jānovērš vairākas problēmas.

Priekšnoteikumi VPP projektu uzsākšanai autoceļu nozarē

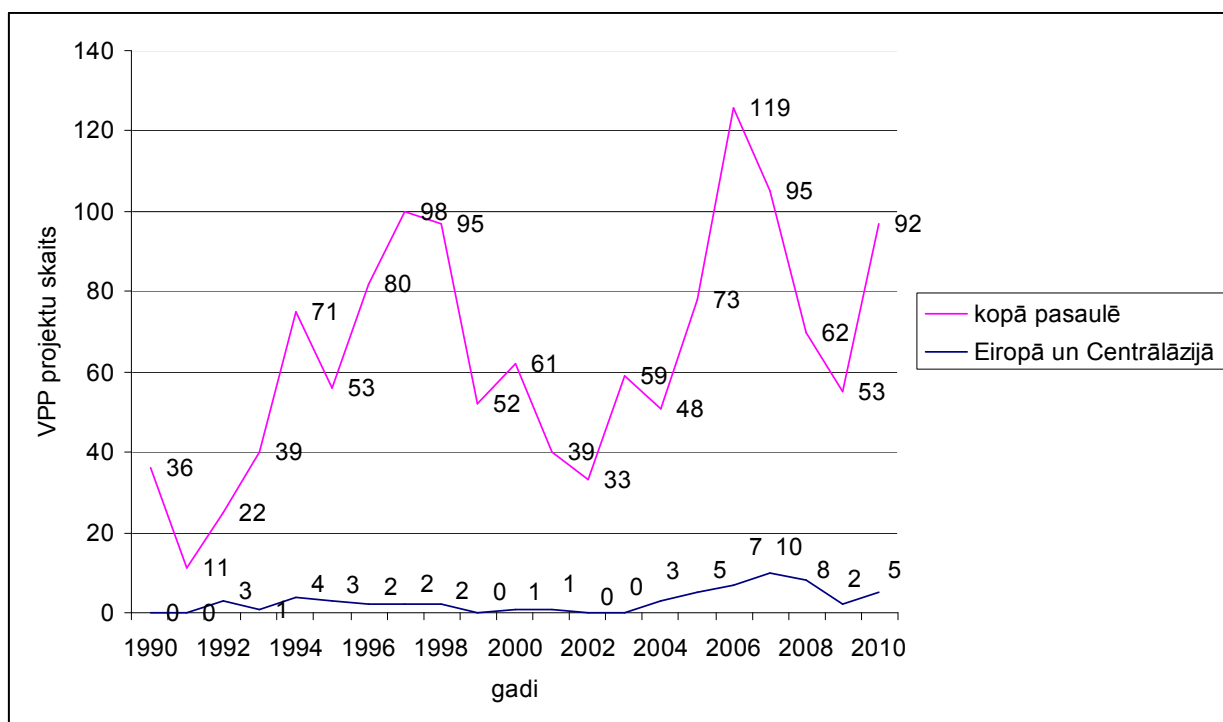
- stabila un prognozējama autoceļu nozares finansēšanas sistēma
- valsts ceļu zemais līmenis no šodienas prasībām attiecībā uz autoceļu caurlaides spēju, satiksmes drošību, ceļa lietotāju komforta līmeni
- automaģistrāļu un ātrgaitas ceļu attīstības plāns
- citu valstu pieredze alternatīva finansējuma piesaistē
- valdības atbalsts pirmā VPP projekta realizācijai

VPP projektu realizācijas problēmas Latvijā:

- nekonkrēts tiesiskais regulējums
- inflācijas dēļ sarežģīti nofiksēt cenu ilgtermiņā
- privāto partneru intereses trūkums
- valsts institūciju atšķirīgais redzējums par VPP
- komplicēta konkursa dokumentācijas sagatavošana un izvērtēšana gan no publiskā, gan no privātā sektora puses.

Tālāk autore apskatīs citu valstu pieredzi VPP projektu realizācijā transporta nozarē

Analizējot Pasaules bankas datus par VPP projektu realizāciju pasaulē ir redzams, ka laika periodā no 1990. līdz 2010.gadam ir realizēti 1291 VPP projekti pasaulē, par kopējo summu 275.597 miljardi USD.



1.17.attēls. Realizēto transporta nozares VPP projektu skaits pasaulē un Eiropā 1990.-2010.gadiem (gab.) [127]

Analizējot Pasaules Bankas datus ir redzams, ka visvairāk VPP projekti visā pasaulē ir realizēti 2006.gadā 119 gab., tad ir vērojamas pasaules ekonomiskās lejupslīdes sekas un 2010.gadā ir redzams, ka VPP nozare atjaunojas un pieaug realizēto projektu skaits. Arī Eiropas un Centrālāzijas realizēto VPP projektu skaita izmaiņās ir vērojamas līdzības ar tendencēm pasaulē. Lielāko daļu no Pasaules bankas uzskaitītajiem VPP projektiem realizē Latīņamerikā (kopā 475 VPP projekti, bet Austrumāzijā realizēti kopā 354 VPP projekti. Eiropā tiek realizēti tikai 59 VPP projekti, kas ir tikai 5% no pasaulē realizētajiem VPP projektiem, par kopējo summu 16.424 miljardi USD.

1.9.tabula

Pasaulē realizēto VPP projektu sadalījums pa transporta nozarēm [127]

Sektors	VPP projektu skaits (gab.)	kopējās investīcijas (miljardi USD)
Lidostas	136	31.388
Dzelzceļi	111	44.997
Autoceļi	680	144.670
Ostas	364	54.542
Kopā	1291	275.597

Savukārt no tabulas datiem redzams, ka lielākais īpatsvars realizētajiem VPP projektiem pasaulē ir autoceļu būvniecības sektorā, tie ir 680 projekti par kopējo summu 144.670 miljardi USD, kas ir 52% no visiem pasaulē realizētajiem VPP projektiem transporta nozarē.

Vācija

2007.gadā tika apstiprināts pirmais ātrgaitas šosejas būvniecības VPP projekts Vācijā. Projekta mērķis ir līdz 2010.gadam paplašināt autoceļu līdz sešām braukšanas joslām aptuveni 37 km garumā, tādējādi ievērojami samazinot sastrēgumus. Projekta konsorcijs ir atbildīgs par visa ceļa posma apkalpošanu un uzturēšanu 30 gadu termiņā. Projekta kopējā vērtība ir aptuveni 1 miljards EUR. Lielākā daļa finansējuma tiks atmaksāta no maksas, ko iekasēs no kravu pārvadātājiem, taču šāds maksājums netiks iekasēts no vieglajām automašīnām. 2007.gada rudenī tika apstiprināta vēl viena autoceļa būvniecības nodošana koncesijā, kā arī notiek konkursa procedūra vēl divu autoceļu VPP pilotprojektiem.

Vācijā ir specifiski pielietoti VPP tipveida projekti:

- *F veida modeļi* – šī modeļa pamatā ir Federālais privāto ceļu finansēšanas likums (Federal Private Road Financing Act), kas nosaka, ka tiltus, tuneļus un kalnu pārejas var finansēt un pārvaldīt privātā sektora uzņēmumi, kas saņem uzsākšanas finansējumu no publiskā partnera, kā arī iekasē maksu no gala lietotājiem par infrastruktūras lietošanu. Līdz šim ir īstenoti divi F-modeļa projekti Rostokā un Lībekā.
- *A veida modeļi* – šī modeļa gadījumā privātais partneris finansē un būvē, kā arī uztur (termiņš līdz 30 gadiem) federālās nozīmes ceļu atzarus (var būt iekļauta arī šoseju paplašināšana no četrām uz sešām joslām). Samaksa tiek saņemta pastarpināti, valdībai iekasējot maksu no kravas automašīnām, kas izmanto federālās nozīmes ceļus. Šobrīd izpētes stadijā atrodas 5-10 šāda veida projekti.

Grieķija

Lai arī Grieķijā nav īpaši liela pieredze VPP projektu ieviešanā, tomēr pēdējos gados ir īstenoti vairāki būtiski transporta infrastruktūras projekti (Atēnu loka ceļš un Rion-Antirion tilts). Pēdējo divu valdību darba laikā ir izstrādāta ceļu infrastruktūras attīstības programma, kurai ir piešķirts ES finansiāls atbalsts 3,033 miljardu EUR apmērā. Pašreiz 7 VPP projekti ir konkursa vai finansēšanas stadijā, kuri paredz jaunu ceļu būvniecību, atjaunošanu vai uzlabošanu 811 km kopgarumā, kā arī 1475 km Grieķijas ceļu tīklā uzturēšanu vai/un apsaimniekošanu. Šobrīd plānoto VPP projektu sarakstā transporta nozarē Grieķijā ir atrodami vairāki projekti, kuru ietvaros tiks renovēti/ būvēti autoceļi, kā arī izbūvēti tuneļus un tiltus. Ceļu būvniecības un apsaimniekošanas projektos biežāk izmantotais VPP veids ir koncesija.

Francija

Ceļu būves projekti veido būtisku apjomu Francijas VPP projektu klāstā. Autoceļu VPP projekti Francijā parasti tiek realizēti kā gala lietotāja maksas auto maģistrāles. Jau 1970-tajos gados Francijā tika īstenoti pirmie maksas autoceļu koncesijas projekti un arī šobrīd lielākā daļa no pēdējos gados īstenotajiem VPP projektiem Francijā ir maksas autoceļu koncesijas projekti. Daļa no šiem projektiem jau ir pabeigti, bet daļa ir vēl ieviešanas stadijā.

2004.gada 17.jūnijā Francijā tika pieņemts lēmums, uz kura pamata tika ieviests jauns administratīvo līgumu veids - partnerības līgums, ko iespējams pielietot arī VPP projektu īstenošanai (analogi DBFO). Transporta sektorā partnerības līgumus VPP projektos izmanto tikai bezmaksas ceļu gadījumā vai arī gadījumā, ja uz attiecīgā ceļa ir neliela satiksmes intensitāte, kā rezultātā lietotājmaksas iekasēšana no gala lietotājiem ir nerentabla un ir nepieciešams finansējums no valsts. Līdz minētā lēmuma pieņemšanai visi VPP projekti ceļu nozarē tika īstenoti koncesijas veidā, iekasējot lietotājmaksu.

Ārvalstu pieredze Eiropas Savienības struktūrfondu piesaistē VPP projektiem

Analizējot ārvalstu (Lielbritānijas, Francijas, Īrijas, Vācijas un Grieķijas) pieredzi Eiropas Savienības struktūrfondu (turpmāk – SF) piesaistē ir novērojama prakse, lai arī salīdzinoši neliela), ka VPP projektu realizācijā tiek piesaistīti ES fondu (Kohēzijas un SF) līdzekļi. Bez tam VPP projektu realizācijā tikuši izmantoti arī pirmstrukturālo ISPA un TEN-T fonda līdzekļi. Infrastruktūras projektu realizācija ar VPP modeli parasti tiek apsvērta kā pēdējā iespēja, vispirms mēģinot projektu realizēt ar budžeta līdzekļiem vai piesaistot fondu līdzekļus. ES līdzfinansējuma prakse nav plaši izplatīta un pārsvarā tiek izmantota transporta (lielceļu un lidostu būvniecībā) infrastruktūras projektu realizācijā – projektos ar lielām sākotnējām kapitālizmaksām, un kuru realizācijā bez ES grantu piesaistes citādi nebūtu ekonomiski pamatota. SF piesaiste projekta realizācijai samazina (proporcionāli SF ieguldījumam apjomam) publiskā partnera ikgadējo maksājumu lielumu privātajam partnerim.

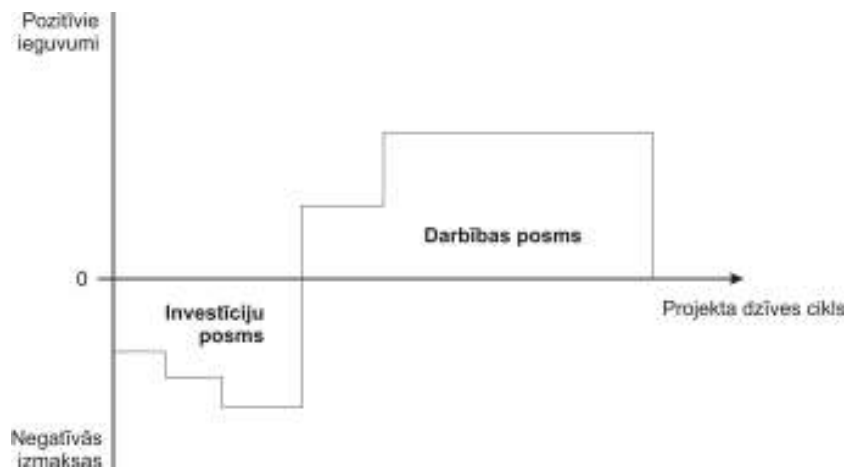
Parasti SF atbalsts tiek nodrošināts investīciju sadaļā un atbalsta saņēmējs ir publiskā sektora institūcija. Atbalsta lielums ir atkarīgs no projekta veida- tas svārstās sākot no 5 līdz pat 34% no VPP projekta kopējām investīciju izmaksām (ārvalstu pieredzes analizētajos projektos). Tas izskaidrojams ar to, ka šie projekti pamatā ir „ieņēmumus veidojoši” (transporta un vides nozares), līdz ar to atbalsta intensitāte ir salīdzinoši zemāka (maksimālā atbalsta intensitāte – līdz 50%) nekā projektiem, kuri nav „ieņēmumus veidojoši”(maksimālā atbalsta intensitāte – līdz pat 85%).

Autore uzskata, ka Valsts un privātā sektora sadarbība ir vitāli svarīga valsts attīstībai, ļaujot nodrošināt kvalitatīvus un satiksmei drošus autoceļus jau tuvākajā nākotnē. Valsts privātās partnerības līgumi ļauj īstenot valstij un tautsaimniecībai nozīmīgus projektus kvalitatīvi augstākā līmenī. Šie līgumi, kas ietver finansējuma piesaisti, autoceļu projektēšanu, būvēšanu un uzturēšanu, piedāvā valstij ērtu un izmaksu ziņā efektīvu alternatīvu un ievērojami samazina pasūtītāja risku. Valsts privātajam partnerim sāk maksāt privātajam partnerim par ceļa pieejamību līgumā noteiktajā kvalitātē tikai pēc tā nodošanas lietošanā. Tradicionālās pieejas līgumi neuzrāda ceļa kopējās izmaksas visa tā mūža ciklā. Valsts un privātās partnerības līgumi ļauj pārdalīt riskus, privātajam partnerim uzņemoties kvalitātes un pieejamības riskus visā līguma periodā. Valsts un privātās partnerības līgumi nodrošina augstāku ceļu būvniecības kvalitāti, jo privātais partneris būs atbildīgs par ceļa uzturēšanu turpmākos 20-30 gadus.

Valsts un privātā investora ieguvumi no valsts un privātās partnerības modeļa

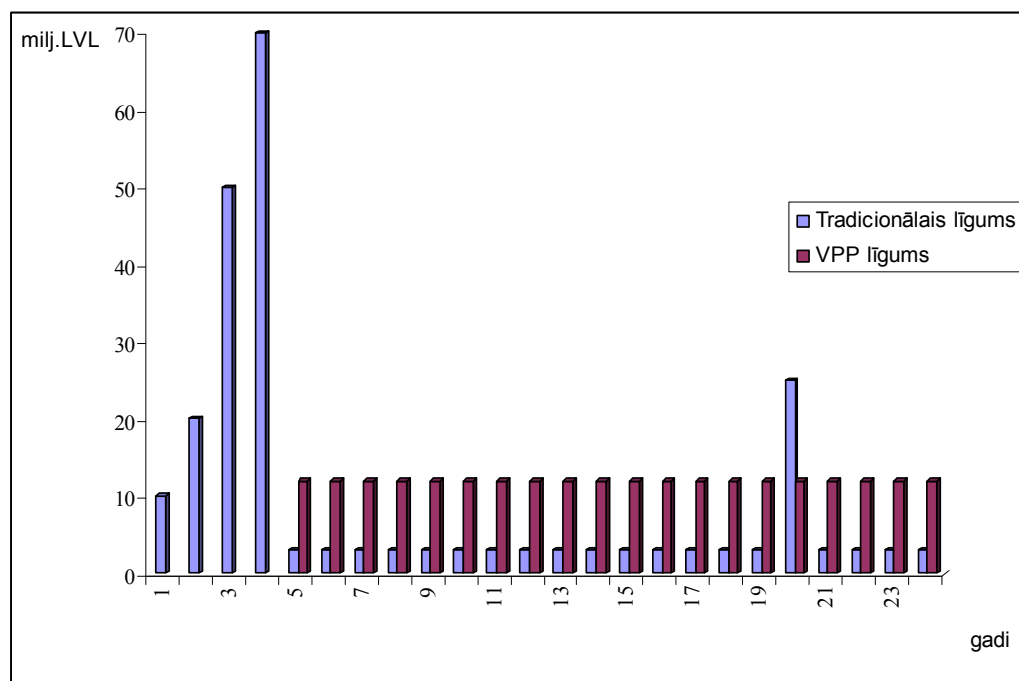
Izmantojot kādu no valsts un privātās partnerības darījumu veidiem valstij vai pašvaldībai ir iespēja īstenot sabiedrībai nepieciešamos projektus, piesaistot privātos resursus un nepalielinot valsts parādsaistības, kamēr sabiedrība iegūst gadiem atliktas problēmas atrisinājumu. Līdz ar valsts un privātās partnerības plašāku izmantošanu paaugstinātos publiskā sektora sniegto pakalpojumu kvalitāte, paplašinātos iespējas realizēt lielākus investīciju projektus, valsts un pašvaldību budžeti tiktu atslogoti no kredītsaistībām, kā arī uzņēmējiem pavērtos plašas iespējas iesaistīties publiskā sektora pakalpojumu sniegšanā. Pasaulē pēdējos gados ir novērojams straujš valsts un privātās partnerības projektu privāto partneru peļņas pieaugums, kas saistīts ar finansējuma shēmu. Vairākus simtus miljonu vērtos projektos parasti tiek izmantots ļoti liels banku finansējuma īpatsvars attiecībā pret privātā uzņēmuma ieguldītajiem līdzekļiem. Lielos projektos šī attiecība var būt pat viens pret desmit. Tas nozīmē, ka projekta ienesīgums privātajam partnerim pamatā ir atkarīgs no bankas finansējuma izmaksām un ne tik daudz no paša sniegto pakalpojumu efektivitātes. Veiksmīgiem projektiem bankas pēc zināma laika ir ar mieru pārskatīt un uzlabot finansējuma nosacījumus, kas veicina to, ka projekta privātajam partnerim rodas liela peļņa, kas nemaz nav saistīta ar pakalpojumu sniegšanu. Tas gandrīz visos gadījumos izraisa diezgan atklātus iebildumus no valsts struktūru puses. Valsts un privātās partnerības projektos ir mazāks korupcijas risks un tie ir daudz atklātāki sabiedrībai salīdzinājumā ar tradicionālo valsts iepirkumu. Visā valsts un privātās partnerības projekta iepirkuma posmā notiek regulāras sabiedriskās apspriešanas un tikšanās ar dažādām iesaistītajām pusēm. Turklāt valsts un privātās partnerības projekta veidošanas darba grupā arī parasti ir dažādi iesaistīto grupu pārstāvji.

Pasaules bankas pētnieki Pedro Belli, Džeks Andersons, Hovards Barnums, Džons Diksons un Dži Peng Tan [31,128] savā pētījumā apgalvo, ka attīstot projektu investīciju posms ir atzīmējams ar negatīvu zīmi.



1.18.attēls. Neto ieguvumi realizējot projektu [31,128]

Autore nav vienprātis ar pētniekiem, jo investīciju posms projektā tomēr ir ieguvumi tie nav ar negatīvu zīmi. Investīcijas projekta realizācijā ir ieguldījums kopējā projektā un tas ir ekonomisks ieguvums, tās nevar būt negatīvās izmaksas.



1.19.attēls. Tradicionālā un VPP līguma izmaksu dinamikas salīdzinājums [izveidojusi autore, izmantojot 123]

Tradicionālā līguma ietvaros autoceļa uzturēšana ir valsts atbildība, arī defektus pēc garantijas posma novērš valsts. Turpretī VPP līguma gadījumā autoceļa uzturēšana noteiktā kvalitātē ir privātā partnera atbildība. Valsts maksā tikai autoceļa pieejamību un kvalitāti, kurai jābūt atbilstošai visu 20-30 gadu laikā. Apskatot 1.9.attēlu ir redzams, ka tradicionālā modelī, kad projektu attīsta valsts, tā sākotnēji iegulda nopietnus finanšu līdzekļus (pirmos 4 gadus, kamēr notiek izbūve), tad autoceļš tiek uzturēts ieguldot minimālus līdzekļus ikdienas uzturēšanā, pēc 20 gadiem ir nepieciešams ieguldīt līdzekļus rekonstrukcijas darbos. Savukārt, ja šo pašu objektu attīsta valsts sadarbībā ar privāto partneri, tad objektu izbūvē privātais partneris par saviem līdzekļiem, pēc objekta nodošanas valsts sāk maksāt konkrētu summu katru gadu par infrastruktūras pieejamību un to turpina darīt konstanti visu līguma periodu. Analizējot Indijas asoc.prof. Aisuši Gupta (Aayushi Gupta) zinātniskos pētījumus [24,54], autore saskārās ar profesora pausto viedokli, ka realizējot VPP projektu ir jāļauj finanšu investoram jeb VPP projekta realizētājam iegādāties objekta kapitāldaļas, tādā veidā nodrošinot izpildītā darba augtu kvalitāti. Kā otru būtisku faktoru prof. Aisuši Gupta min, ka valdībai ir jāpiemēro būtiski nodokļu atvieglojumi, uzņēmumam, kas realizē un finansē VPP projektu. Autore iebilst par to, ka VPP objekta kapitāldaļas ir nododamas objekta finansētājam un realizētājam. Jo Latvijā ir valsts autoceļu tīkls, kur valsts galvenie autoceļi nav nododami privātīpašumā (kaut arī daļēji). Kas attiecas uz profesora apgalvojumu, ka ir jāpiemēro nodokļu atvieglojumi VPP projekta realizētājam – šeit autore ir vienisprātis ar prof. Aisuši Gupta, jo reāli, jau tas ir valsts budžeta apmaksāts projekts un valsts samazinot nodokļu slogu uzņēmējam, kurš realizē VPP projektu – pirmkārt ieinteresē uzņēmējus piedalīties šāda projekta realizācijā. Otrkārt, realizējot šo projektu, valsts iegulda budžeta līdzekļus, kas samazinot nodokļu slogu tāpat ļautu saņemt atpakaļ nedaudz mazāku nodokļu atmaksu valsts budžetā, bet tai pat laikā samazinot kopējos projekta realizācijai nepieciešamos līdzekļus.

2. AUTOCEĻU ATTĪSTĪBAS LATVIJĀ ANALĪZE

Šī nodaļa ir veltīta autoceļu uzturēšanas, būvniecības un finansēšanas nodrošināšanai Latvijā. Pirmajā apakšnodaļā tiks novērtēts autoceļu tehniskais stāvoklis, un ar tā uzturēšanu saistītās problēmas. Risināti jautājumi, kas skar autoceļu būvniecības kvalitāti un izmaksas. Otrajā apakšnodaļā tiks detalizēti izanalizēti autoceļu finansējums, tā avoti un izlietojuma mērķi. Veikta salīdzinoša analīze visām trijām Baltijas valstīm, kā arī sniegts neliels ieskats citu Eiropas valstu autoceļu finansēšanas līmenī, kā arī analizēta iespēja autoceļu attīstībai piesaistīt Eiropas struktūrfondu līdzekļus. Trešajā apakšnodaļā ir veikta analīze, kā satiksmes organizācija ietekmē negadījumu skaitu uz Latvijas autoceļiem, un novērtēts kādus zaudējumus satiksmes negadījumi nodara Latvijas tautsaimniecībai.

2.1. Latvijas autoceļu tehniskais stāvoklis un autoceļu uzturēšanas problēmas Baltijas valstīs

Valsts autoceļu ikdienas uzturēšana tiek veikta saskaņā ar Ministru kabineta 2004.gada 19.oktobra noteikumiem Nr.871 „Noteikumu par valsts un pašvaldību autoceļu ikdienas uzturēšanas prasībām un to izpildes kontroli”[9]. Autoceļu uzturēšanas līmeni nosaka saskaņā ar šiem noteikumiem, ņemot vērā autoceļa klasifikāciju, autoceļa seguma tehnisko stāvokli, transportlīdzekļu intensitāti uz attiecīgā autoceļa, laika apstākļus, autoceļu uzturēšanai piešķirto finansējumu, kā arī autoceļa ekonomisko un sociālo nozīmi.

2006.gadā, apvienojot četras reģionālas autoceļu uzturēšanas kapitālsabiedrības, tika izveidota viena liela valsts akciju sabiedrība (VAS) „Latvijas autoceļu uzturētājs”. Tika izveidots uzņēmums, kas vienīgais veic autoceļu uzturēšanas darbus. 2007.gada aprīlī VAS „Latvijas valsts ceļi” izsludināja iepirkuma konkursu par valsts autoceļu tīkla uzturēšanu laika periodā no 2007.gada 1.oktobra līdz 2014.gada 30.septembrim (7 gadi), pasūtījuma summa 278 milj.LVL. Visa Latvijas Republikas teritorija tika sadalīta 12 daļās, lai būtu iespēja piedalīties vairākiem pretendentiem, bet VAS „Latvijas valsts ceļi” rīkotajā atklātajā konkursā piedāvājumu uz visām 12 daļām iesniedza tikai viens pretendents – VAS „Latvijas autoceļu uzturētājs”. Tātad arī tiesības veikt šos darbus ieguva VAS „Latvijas autoceļu uzturētājs”. Vienīgais pretendents piedāvāja cenu, kas par 45,3 miljoniem pārsniedza VAS „Latvijas valsts ceļi” noteikto paredzamo līgumcenu, līgums tika noslēgts par piedāvāto cenu. Visi 12 līgumi tika noslēgti par kopējo summu 328,6 milj.latu. Autoceļu ikdienas uzturēšanā VAS „Latvijas autoceļu uzturētājs” nodrošina 100% no visu VAS „Latvijas valsts ceļi” apmaksāto valsts autoceļu ikdienas

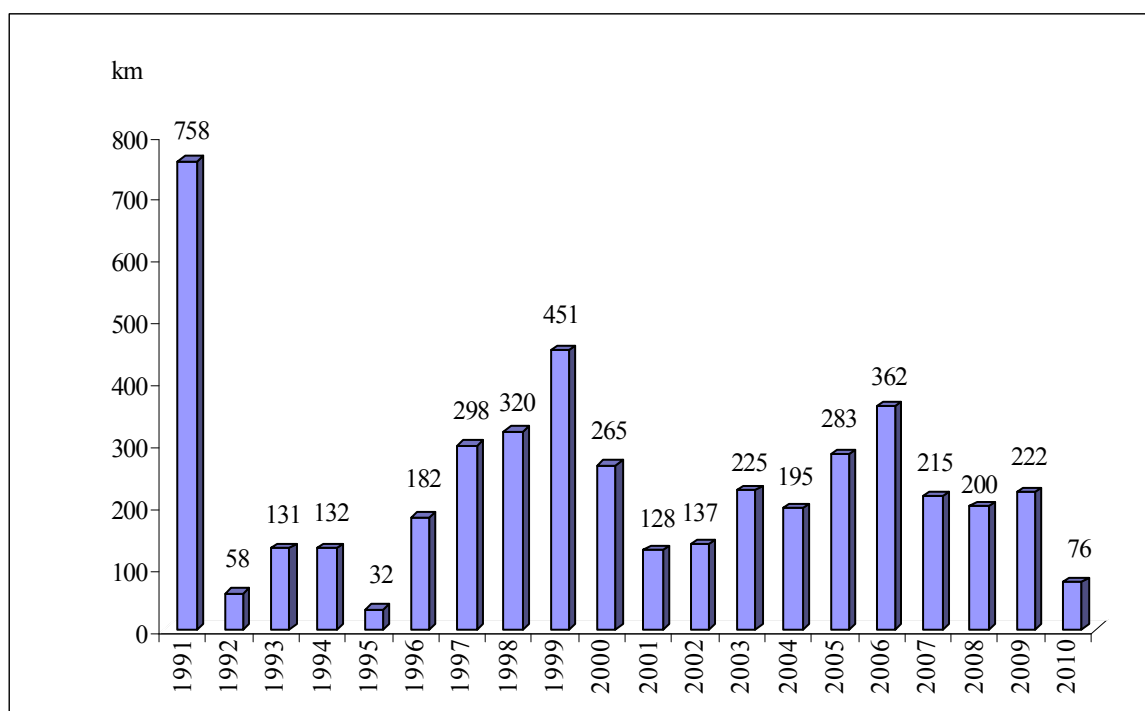
uzturēšanas līgumu izpildes. Tas nozīmē, ka Publisko iepirkumu likuma mērķis nodrošināt piegādātāju brīvu konkurenci un valsts līdzekļu efektīvu izmantošanu netika sasniegts. Bet ir jāmin fakts, ka tehniskais nodrošinājums valsts akciju sabiedrībai „Latvijas autoceļu uzturētājs” ir vislabākais un tehniski šai sabiedrībai Latvijas tirgū nav konkurentu.

Valsts autoceļu ikdienas uzturēšana norit apstākļos, kad ceļu nozares nepietiekamā finansējuma dēļ seguma atjaunošanas un uzturēšanas darbi galvenokārt ir virzīti uz valsts 1.šķiras un galvenajiem autoceļiem, 2.šķiras ceļi autoceļi pēdējos gadus ir bijuši bez pastāvīga finansējuma. 2.šķiras ceļu vidējais vecums ir 25-30 gadi (gan melnajiem, gan grants segumiem).

Remonta deficīts (paredzētajā laikā neveikto autoceļu segu atjaunošanas darbu apjoms) uz valsts 2.šķiras autoceļiem pēc VAS „Latvijas valsts ceļi” aprēķiniem ir sasniedzis 1,555 miljardus LVL, tai skaitā uz asfaltētiem ceļiem 546 miljonus LVL un 1,009 miljardus LVL uz grants ceļiem. Sabrukuma stāvoklī atrodas 3920 km jeb 36,8% no 2.šķiras grants un 1122 km jeb 44% no 2.šķiras asfaltētajiem autoceļiem, kas kopā veido 5042 km (38,2% no kopgaruma). To sakārtošanai nepietiek ar seguma atjaunošanu, bet nepieciešama segas rekonstrukcija.

2010.gadā 20% no kopējā valsts ceļu tīkla veido **melnie ceļa segumi** t.i. 14 385 km.

Līdz 1991.gadam melnie segumi tika ne tikai rekonstruēti, bet izbūvēti arī jauni asfaltētie ceļa posmi. Pēc neatkarības atgūšanas, ceļu atjaunošana samazinājās, bet jaunu ceļa posmu izbūvei līdzekļu nebija. Sākot ar 1996.gadu tika palielināts autoceļu finansējums līdz 30.2 milj.LVL un ik gadu palielināt atjaunojamo melno segumu kilometrus. Laika posmā no 1995. līdz 1999.gada beigām kopā tika atjaunoti 1283 km segumu. 2000.gadā kopā atjaunoti 265 km melno ceļa segumu, savukārt 2001.gadā šis rādītājs turpināja kristies un tie bija 128 km, analizējot 2002. gadu ir redzams, ka melnie segumi atjaunoti uz 137 km brauktuvi. 2006.gadā ir salaboti 362 km melno segumu un noasfaltēti 10,54 km grants segumu. 2007.gadā tika saremontēti 215 km melno segumu un 362,4 km grants segumu, noasfaltēti 12,8 grants segumu. 2008.gadā atjaunoti 200 km melnie segumi. Lai varētu salīdzināt atjaunoto ceļu (ar melno segumu) garumu laika periodā no 1991. līdz 2010.gadam atjaunoto ceļu garumu, jāanalizē atjaunošanas dinamiku 1.2. attēlā.

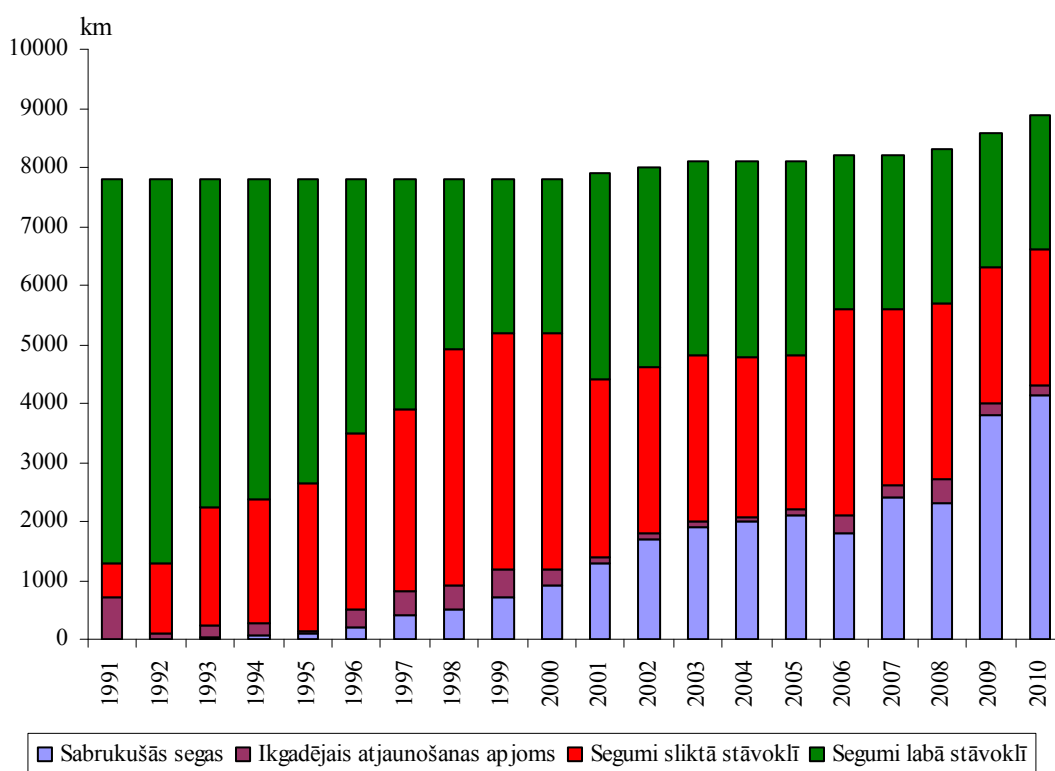


2.1.attēls. Melno segumu atjaunošana uz Latvijas valsts autoceļiem (km) no 1991.gada līdz 2010.gadam. [izveidojusi autore, izmantojot: 65,8; 66,11; 67,5; 68,15; 69,25; 70,26; 71,14; 72,43; 73,39; 74,15; 75,21; 76,26; 77,33; 105,6; 106,5; 107,4; 108,15; 109,17]

1991.gadā bija visaugstākais atjaunoto km skaits- 758 km, jo finansējuma apjoms tika noteikts pamatojoties uz Padomju laika apjomiem, 1992.gadā ir redzams, ka neatkarīgā valsts nespēja uzturēt Padomju laika apjomus un ir vērojams straujš kritums 13 reizes mazāks nekā 1991.gadā. Līdz 1991.gadam uz valsts autoceļiem asfalta segumu atjaunošana un izbūve sasniedza 800 km gadā. Valsts ekonomikas sabrukums pēc neatkarības atgūšanas pārtrauca nozīmīgas atjaunošanas darbu programmas. Vairāk kā 10 reizes samazinājās autoceļu budžets un tas lika ievērojami samazināt ikgadējo segumu atjaunošanas apjomus. No 1995. līdz 1999.gadam atjaunošanas darbiem melnajiem segumiem ir progresējošs virziens, sasniedzot augstāko punktu 1999.gadā. 1999.gadā atjaunoto melno segumu apjoms, salīdzinot ar 1995.gadu bija pieaudzis par 14 reizēm, bet 2000.gadā ir straujš kritums, jo valsts nespēja novirzīt tik daudz finanšu līdzekļu, lai saglabātu 1999.gada atjaunoto km skaitu, kaut arī līdztekus Valsts autoceļu fonda finansējumam tika izmantots arī Pasaules Bankas aizdevums 2,4 milj.LVL apjomā, PHARE dāvinājums 3 milj.LVL un valsts pamatbudžeta investīcijas 750 tūkst.LVL. Bet vēl straujāks atjauno melno segumu kritums bija 2001. un 2002. gadā, kad atjaunotie melnie segumi tika veikti tikai mazliet virs 100 km, 2004.gadā tika atjaunoti tikai 195 km. Laika posmā no 2001. līdz 2004.gadam atjaunoto asfalta segumu kilometru apjomu ietekmēja pieaugusī segumu bojājumu pakāpe un tajā laika periodā faktiski netika atjaunoti asfaltētie segumi, bet tika veikta

seguma rekonstrukcija. Palielinoties autoceļu finansējumam 2005.gadā līdz 141.7 milj.LVL, palielinājās atjaunoto melno segumu apjoms 2005.gadā līdz 283 km, bet 2006.gadā tika atjaunoti 362 km, pietuvojoties 1999.gada atjaunoto 451 km apjomam. Savukārt 2007.gadā atkal saruka atjaunoto km skaits līdz 215 km. 2008.gadā arī vērojama neliela tendence samazināties atjaunoto melno segumu apjomam līdz 200 km. 2009.gadā uz valsts autoceļiem tika veikti būvdarbi par 75.8 milj.LVL, rekonstruēti, atjaunoti vai izbūvēti 222 km asfaltēto segumu.

Latvijā samazinās ceļu garums ar teicamā un labā stāvoklī esošu segumu un vienlaicīgi pieaug to ceļu garums, kuru segumu stāvoklis pasliktinās un kļūst kritisks. Melno segumu stāvoklis valstī turpina pasliktināties, jo novecojošo melno segumu pieaugums nespēj nosēgt ikgadējās seguma atjaunošanas programmas.



2.2.attēls. Asfaltēto segumu stāvokļa izmaiņas uz Latvijas autoceļiem (1991.-2010.gadam), km [13]

Pēc autores domām, galvenais segumu bojāšanās cēlonis ir saistvielu novecošana, agrāk veikto darbu kvalitāte, kā arī ūdensatvades sistēmu sliktā uzturēšana. Lai asfaltētos segumus uzturētu labā un teicamā stāvoklī, ikgadējām normatīvajām segumu atjaunošanas programmām būtu jāaptver ap 920 km ceļu, un papildus ik gadus jārekonstruē ap 190 km ceļu segu, kuru kalpošanas laiks pārsniedzis 30-40 gadus. Tas nozīmē, ka pie vidējā prognozētā asfaltēto segumu nodiluma kalpošanas ilguma ap 10 gadiem (11-13 gadi virskārtām un 7-9 gadi virsmas

apstrādēm) un segu kalpošanas laika – 40 gadi, katru gadu veicot darbus kopā 1110 km autoceļos ar asfaltētiem segumiem, tik pat daudz nonāks remontējamā stāvoklī.

VAS „Latvijas valsts ceļi” savā pārskatā min, ka katru gadu būtu jāatjauno 1131 km autoceļu ar melno segumu, no kuriem 210 km valsts galvenie autoceļi un 566 km pirmās šķiras ceļi, kā arī 355 km otrās šķiras ceļi. Pēc VAS „Latvijas valsts ceļi” aprēķiniem „atlikto darbu vērtība Latvijas autoceļu tīklā ir apmēram 4 miljardi LVL – Latvijas ceļi novērtēti par 8 miljardiem latu, tas nozīmē, ka tie nolietoti par 50%.” [109,19]

VAS ”Latvijas valsts ceļi” autoceļu tīkla uzturēšanai nepieciešamo finansējumu aprēķina saskaņā ar starptautiski noteiktiem segu kalpošanas laika normatīviem. Atkarībā no satiksmes intensitātes asfaltēto segu nodiluma kārtas ir jāatjauno ik pēc 12-15 gadiem, bet grants segām nodiluma kārtu ik pēc 5-8 gadiem. Latvijā lielākajai daļai valsts 2.šķiras autoceļu segas ir pilnīgi nolietojušās un pat sabrukušas, jo vismaz divus noteiktos periodus nav veikta rekonstrukcija. Līdz 1990.gadam uz valsts 2.šķiras autoceļiem ar grants segumu nodiluma kārtā tika atjaunota vidēji katros 8 gados. Šodien vidēji 30% 2.šķiras autoceļu ir sliktā tehniskā stāvoklī un tam iemesls ir nepietiekamais autoceļu uzturēšanas finansējums. Laika periodā no 1992. līdz 1995.gadam trešdaļā Latvijas autoceļu tika pārtraukti jebkādi rekonstrukcijas darbi, jo autoceļu finansējums bija nokrities līdz 5.8 milj.LVL - 1992.gadā, kas būtiski paātrināja šo ceļu sabrukuma procesu. Palielinoties valsts autoceļu nozares finansējumam 1996.gadā līdz 30.2 milj.LVL, bija iespējams atsākt regulārus ikdienas uzturēšanas darbus valsts 2.šķiras autoceļu tīklā tikai ap 1997.gadu, kad būtiski pieauga Valsts autoceļu fonda ieņēmumi bija 39.9 milj.LVL, kuri pieauga no akcīzes nodokļa naftas produktiem.

2.1.tabula

Melno segumu tehniskais stāvoklis Latvijā, 2011.gadā (%) [123]

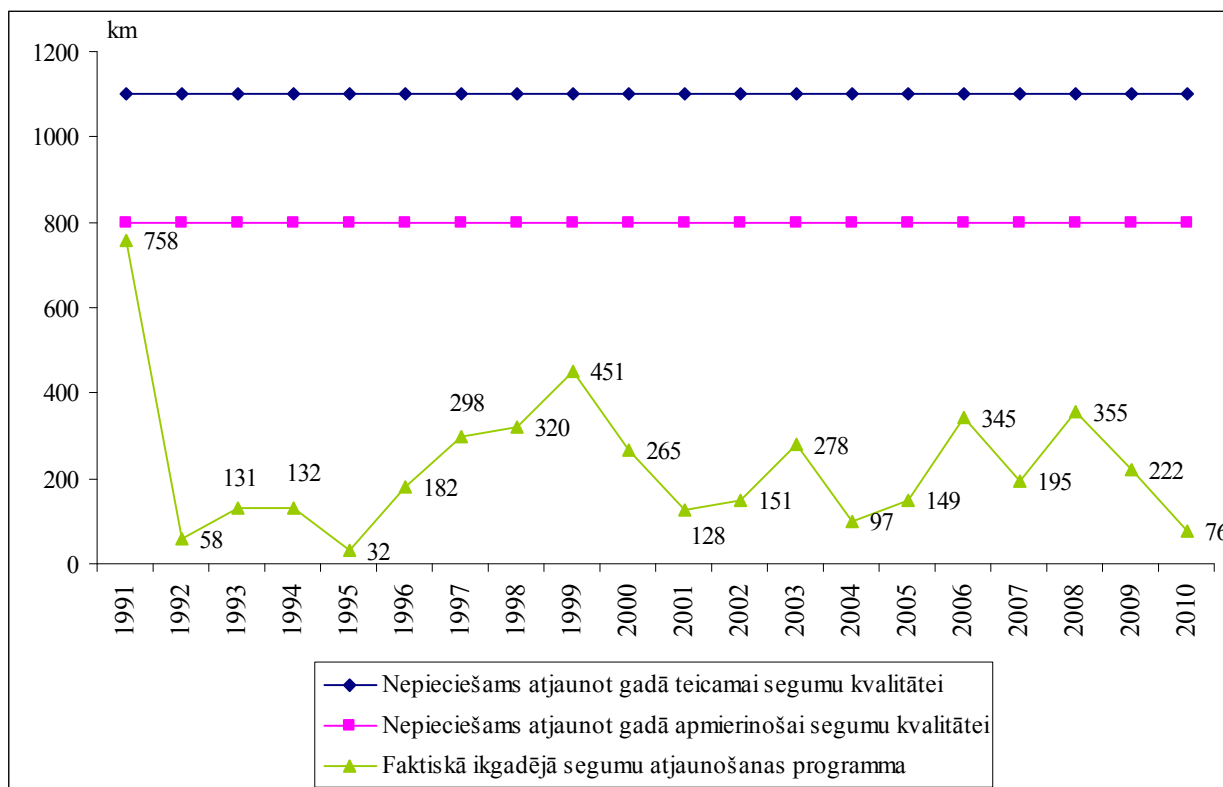
Seguma stāvoklis	Galvenie autoceļi	Reģionālie autoceļi	Vietējie autoceļi	Daļa no kopējā garuma %
Ļoti labs	17	7	10	10
Labs	15	15	13	14
Apmierinošs	21	23	32	26
Slikts	30	23	26	25
Ļoti slikts	17	32	19	25

Asfaltēto segumu stāvoklis uz valsts galvenajiem autoceļiem vērtējams salīdzinoši labāks, nekā uz valsts 1. un 2.šķiras autoceļiem, 25% jeb 2069 km autoceļu ar melno segumu ir klasificējami kā sabrukuši un tiem ir nepieciešama pilnīga segas rekonstrukcija. Kopumā melno segumu stāvoklis valstī turpina pasliktināties, tai skaitā arī uz valsts galvenajiem ceļiem, jo

novecojušo melno segumu pieaugums nespēj kompensēt ikgadējās segumu atjaunošanas programmas.

2007.gadā salīdzinājumā ar 2004.gadu autoceļu finansējums pieauga 2,7 reizes, bet valsts autoceļu finansējuma izlietojuma galvenais virziens – melno segumu atjaunošanas apjoms šajā laika posmā pieauga 2,1 reizes, kas norāda par valsts autoceļu atjaunošanas darbu līgumcenu būtisku pieaugumu.

Lai ceļu tīkls nākotnē nodrošinātu pieņemamus lietošanas apstākļus, pēc VAS „Latvijas valsts ceļi” veiktajiem aprēķiniem, kas pamatojas uz starptautiski pielietotiem segu kalpošanas normatīviem, paredzētajā laikā neveikto valsts 2.šķiras autoceļu melno un grants segumu, tiltu un satiksmes organizācijas atjaunošanas un uzturēšanas darbu deficīts ir sasniedzis 1,746 miljardus LVL, t.i. 2.šķiras autoceļiem ar melno segumu nepieciešami 0,546 miljardi LVL, ar grants segumu – 1,009 miljardi LVL, tiltiem – 0,187 miljardi LVL, satiksmes organizācijas nodrošināšanai 0,004 miljardi LVL. Lai panāktu ievērojamus uzlabojumus segumu atjaunošanā līdz 2013.gadam virsmas apstrādei jāpakļauj 1250 km asfaltēto autoceļu posmu 1. un 2.šķiras autoceļos.



2.3.attēls. Asfaltēto segumu atjaunošanas apjomi uz Latvijas autoceļiem (1991. -2010.gadam), km [13]

Atlikto remontu dēļ segumu bojājumu pakāpe pieaugusi tik tālu, ka segumus nevar atjaunot ar lētām tehnoloģijām. Nelīdzenumi, plaisas, risas ir kļuvušas tik nozīmīgas, ka virsmas apstrāde

vai asfalta virskārtas atjaunošanas metodes, kas ir lētākās atjaunošanas metodes, nevar veidot līdzenu un ilgmūžīgu segumu. Jāizmanto ievērojami dārgākas atjaunošanas metodes, paredzot esošās asfalta kārtas nofrēzēšanu vai reciklēšanu, vai pat visa seguma pārbūvi.

80% no valsts autoceļiem ir ar **grants segumu**, t.i. 54 257 km, salīdzinot ar asfaltētiem ceļu segumiem, grants ceļu stāvoklis nav kritisks, galvenokārt tāpēc, ka uz tiem ir zemāka satiksmes intensitāte. Grantēti ceļi ir arī 10 568 km vietējie ceļi. ES Reģionālās attīstības fonda programmas ietvaros ir paredzēts noasfaltēt 390 km no tiem līdz 2013. gadam. Grants ceļi ir divu veidu – dabīgi attīstījušies un būvētie. Dabīgi attīstījušies ir 55%, pārējie – būvētie, un ekspluatācijā tie ir atšķirīgi. Dabīgi attīstījušies labi kalpo ziemā un sausā laikā, taču cieš pavasarī un rudenī. Būvētie ir vieglāk uzturami. Ja drenējošais slānis nav bojāts, ceļš sekmīgi pārcieš atkušņus un lietavas. Grants ceļi gadā vidēji zaudē 1 cm seguma. No tā izriet, lai ceļš funkcionētu, tam ik pēc 10 gadiem vajadzētu atjaunot virskārtu vismaz 10 centimetru biezumā un sakārtot sāngrāvjus. Autore uzskata, ka ja ik gadu atjaunotu 10% grants ceļu, tas ir 1200 km. Viena km grants seguma atjaunošanas izmaksas ņemot vērā pašreizējās cenas, ir ap 8000 LVL, tātad gadā būtu nepieciešami 10 milj.LVL un, jau pēc 5 gadiem būtu vērojams būtisks grants ceļu stāvokļa uzlabojums.

Pie nelielām satiksmes slodzēm grants segumu nodilšana notiek lēnām un šos ceļus iespējams uzturēt tikai ar planēšanu un dziļo profilēšanu vienu vai dažas reizes gadā, bet pieaugot satiksmes intensitātei uz grants ceļiem, minimālā planēšana un profilēšana ir nepietiekama, lai grants ceļus ilgstoši uzturētu līdzenus. Grants ceļu stāvokli ievērojami pasliktina savlaicīgi neveiktie ūdensatvades sistēmu sakārtošanas darbi. Galvenā grants ceļu problēma ir grants virskārtas nodilums un nesakoptā ūdensatvades sistēma. Minimāla slodze uz šiem ceļiem nākamajā dienā pēc planēšanas, pārvērš šos ceļus “trepē”. Palielinoties autoceļu finansējumam līdz 50 milj.LVL no 2001.gada bija iespējams atsākt regulāru grants ceļu planēšanu. Pēc planēšanas, efekts ir īslaicīgs, jo šajos autoceļu posmos grants kārtā ir nodilusi un zaudējusi nesošās skeleta frakcijas. Mijiedarbojoties pieaugošai satiksmes intensitātei un nelabvēlīgiem laika apstākļiem, segums ātri kļūst nelīdzens, kas rada autoceļu lietotāju pretenzijas, jo samazinās braukšanas drošība, sadārdzinās autoceļu lietotāja automašīnas ekspluatācijas izmaksas un palielinās ceļā pavadītais laika patēriņš.

Grants segumu tehniskais stāvoklis Latvijā, 2011.gadā (%) [123]

Seguma stāvoklis	Reģionālie autoceļi	Vietējie autoceļi	Daļa no kopējā garuma %
Labs	12	10	10
Apmierinošs	48	52	52
Slikts	40	38	38

VAS „Latvijas valsts ceļi” pārskatā ir minēts, ka autoceļiem ar grants segumu ik gadu būtu nepieciešams atjaunot 3083 km, no tiem 366 km pirmās šķiras ceļus un 2717 km otrās šķiras ceļus. Pēc VAS „Latvijas valsts ceļi” aprēķiniem nepieciešamais līdzekļu apjoms grants autoceļu periodiskai uzturēšanai gadā būtu nepieciešams 12,4 milj.LVL pie nosacījuma, ja nebūtu uzkrāti atliktie darbi. Lai ilgtermiņā samazinātu remontdeficītu grants ceļiem, ir nepieciešams katru gadu piešķirt lielākus līdzekļus nekā 12,4 milj.LVL. Lai realizētu šo programmu, Satiksmes ministrija no valsts budžeta apakšprogrammas „Valsts autoceļu pārvaldīšana, uzturēšana un atjaunošana” katru gadu piešķir 2.šķiras autoceļu sakārtošanai 12 milj.LVL. Īstenojot šo programmu katru gadu valstī bija iespējams atjaunot ap 215 km 2.šķiras autoceļu, bet ņemot vērā jau uzkrāto remontdeficītu pēc VAS „Latvijas valsts ceļi” apsekojuma rezultātiem un veiktajiem aprēķiniem novadu atbalstam nozīmīgi ir aptuveni 30% no valsts 2.šķiras autoceļiem (t.i. ap 4000 km), no tiem 800 km ar asfalta segumu un 3200 km ar grants segumu, kuru atjaunošanai būtu jāparedz katru gadu autoceļu sakārtošanas pasākumi 1522 km garumā, kas izmaksātu ap 85 milj.LVL. Aprēķinos par pamatu ir ņemts asfaltēto segu nodilumkārtu atjaunošanas laiks 15 gadi, bet grants ceļiem – 8 gadi.

Valsts 2. šķiras autoceļu segumu ikgadējās atjaunošanas prasības Latvijā[17]

Autoceļi	Paredzot rekonstrukciju segas		Neparedzot rekonstrukciju segas		Kopā	
	apjoms km	izmaksas milj.lati	apjoms km	izmaksas milj.lati	apjoms km	izmaksas milj.lati
Valsts 2.šķiras autoceļi, t.sk.	506	50	1016	34,88	1522	84,88
ar asfalta segumu	56	14	110	7,70	166	21,70
ar grants segumu	450	36	906	27,18	1356	63,18

Viena km izmaksas melno segumu rekonstrukcijas darbiem – 250 000 LVL, savukārt grants segumiem – 80 000 LVL. Viena km izmaksas sakārtošanas darbiem, neparedzot segumu rekonstrukciju: melnajiem segumiem – 70 000 LVL, grants segumiem – 30 000 LVL. Izmaksas

aprēķinātas 2009.gada vidējās cenās un pieņemot, ka gadā tiek atjaunoti 1522 km valsts 2. šķiras autoceļu.

2.4.tabula

Valsts 2.šķiras autoceļu sakārtošanas novadu atbalstam plānu finansējums un sasniedzamie rezultāti Latvijā [17]

I. Novadiem nozīmīgo 2.šķiras autoceļu nepieciešamā finansējuma apjoma aprēķins						
Nosaukums	Asfalta segums		Grants segums		Kopā	
	km	%	km	%	km	%
Novadu atbalstam nozīmīgi valsts 2.šķiras autoceļi	80	20	3200	80	4000	100
Vidējās izmaksas valsts 2.šķiras autpceļu 1 km seguma sakārtošanai, tūkst.lati	160		30		190	
Kopējās izmaksas valsts 2.šķiras autoceļu sakārtošanai novadu atbalstam, tūkst.lati	128 000	57	96000	43	224 000	100
II. Satiksmes ministrijas izdalītā ikgadējā finansējuma iespēju atšifrējums						
Nosaukums	Asfalta segums		Grants segums		Kopā	
Kopējās izmaksas, tūkst. lati/%	6840	57	5160	43	12 000	100
Sakārtotie autoceļi, km	43		172		215	
Vidēji uz katru rajonu, km	1,6		6,6		8,2	
Programmas realizācijas laiks gados	19		19		19	

Visi aprēķini veikti pielietojot vidējās 1 km izmaksas asfaltēto segumu rekonstrukcijai un atjaunošanai – 160 tūkst.LVL (250 tūkst.LVL – 1 km asfaltētā ceļa rekonstrukcija; 70 tūkst.LVL 1 km asfaltētā ceļa sakārtošanai bez seguma rekonstrukcijas).

Stabilizējoties autoceļu nozares finansēšanas sistēmai ir plānots iespēju robežās palielināt 2.šķiras autoceļu sakārtošanai paredzēto ikgadējo līdzekļu piešķiršanu. Līdz 2013.gadam, piesaistot ERAF līdzfinansējumu ir iecerēts rekonstruēt un noasfaltēt 330 km grants segumu.

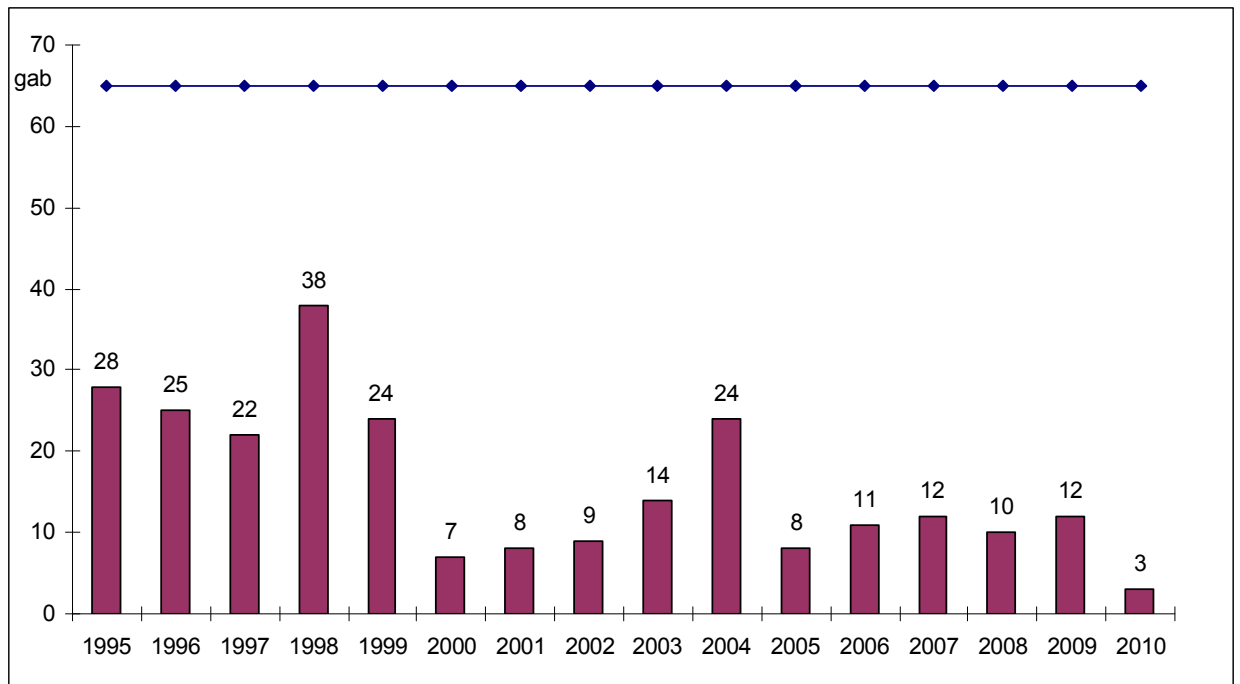
Latvijā ir 934 **tilti**, no kuriem 878 ir dzelzbetona , 14– akmens, 35– metāla un 7– koka, tiltu kopgarums ir 30 010 metri, 172 tilti atrodas uz galvenajiem ceļiem, 321 tilti ir izvietoti uz 1.šķiras ceļiem, un 441 tilti ir izvietoti uz 2.šķiras ceļiem [18], kas prasa īpašu uzturēšanu un atjaunošanu. Lielākā daļa šo tiltu ir būvēti no 1960. – 1970.gadam , pēc tipveida projektiem no dzelzsbetona konstrukcijām. Lielākai daļai tiltu ir bojāta hidroizolācija un brauktuves daļa, daļai tiltu ir bojātas nesošās konstrukcijas. Daļai tiltu nestspēja, gabarīts un brauktuves konstrukcijas risinājumi neatbilst mūsdienu satiksmes slodzes un drošības prasībām.

Tiltu tehniskā stāvokļa novērtējums Latvijā, 2011.gadā (gab) [123]

Tehniskais stāvoklis	Tiltu skaits	Uz galvenajiem autoceļiem	Uz reģionālajiem autoceļiem	Uz vietējas nozīmes autoceļiem	% no kopējā skaita
Labā	185	53	86	46	20
Apmierinošā	219	40	78	101	23
Sliktā	375	43	106	226	40
Ļoti sliktā	155	32	52	71	17
Kopā	934	168	322	444	100

50% tiltu stāvoklis ir vērtējams kā sliktā ar tendenci pasliktināties. 220 tiltu tehniskais stāvoklis, veicot atbilstošus uzturēšanas pasākumus, uzskatāms par apmierinošu, 541 tiltu stāvoklis vērtējams kā sliktā ar tendenci strauji pasliktināties, 157 tilts atrodas kritiskā tehniskā stāvoklī un 64 tiltiem ir ieviesti ierobežojumi (slodze, gabarīti utml.). Eksploatācijā esošo tiltu konstrukciju vidējā ilgzturība ir: balstiem un laidumus pārsedzošajām konstrukcijām – 40 gadi; brauktuves konstrukcijām – 20 gadi. Tiltiem, kuru nesošo konstrukciju bojājumu pakāpe ir tik augsta, ka ir pazeminājusies to nestspēja, tiek paredzēts veikt rekonstrukciju. Rekonstrukcijas gadījumos projekti tiek izstrādāti atbilstoši Eiropas Savienības pieņemtajām transporta slodzēm. Lai iepazītos ar faktiski rekonstruēto tiltu skaitu ir jāapskata 2.4.attēls.

Pieejamā budžeta robežās no 1995.līdz 1999.gadam tika remontēti 20 līdz 30 tilti, budžeta samazinājums autoceļiem 2000.gadā samazināja tiltu rekonstrukcijas programmu līdz 7 tiltiem gadā, tikai 2004.gadā atjaunoja rekonstruēto tiltu skaitu līdz 49 tiltiem. Ikgadējam tiltu rekonstrukcijas apjomam jābūt ap 65 tiltiem gadā un tiltu stāvokļa uzlabošanās ir plānojama tikai tad, ja šis rekonstruējamo tiltu skaits būs lielāks par 65 tiltiem gadā. Remontdeficīts nepieciešamajai tiltu atjaunošanai un rekonstrukcijai ir 86 milj.LVL, lai rekonstruētu vai novērstu kalpošanas laikā iegūtos bojājumus minētajiem 720 tiltiem uz valsts autoceļiem. 2005.gadā periodiskajā uzturēšanā tika atjaunoti 27 tilti un rekonstruēti 8 tilti, savukārt 2006.gadā periodiskajā uzturēšanā atjaunoti 18 tilti, rekonstruēti 11 tilti un 1 tilts ir no jauna uzbūvēts. Kopā 2006.gadā ir atjaunoti 773 m tiltu un pārvadu. 2007.gadā sliktā tehniskā stāvoklī bija 386 tilti, bet 175 bija kritiski.



2.4.attēls. Faktiski rekonstruēto, remontēto un jaunuzbūvēto tiltu skaits Latvijā no 1995. līdz 2010.gadam (gab.) un vēlamais līmenis [izveidojusi autore, izmantojot: 65,8; 66,11; 67,6; 68,17; 69,27; 70,28; 71,14; 72,43; 73,40; 74,15; 75,21; 76,25; 77,33; 105,6; 106,7; 107,5; 108,16; 109,19]

2007.gadā situācija nedaudz uzlabojās, jo salīdzinot ar 2006.gadu, sliktā un ļoti sliktā stāvoklī esošo tiltu kopskaits bija samazinājies par 16 tiltiem. 2007.gadā VAS „Latvijas valsts ceļi” izstrādāja un apstiprināja programmu [18], kurā tika iekļauta 28 tiltu rekonstrukcija un 79 tiltu periodiskās uzturēšanas darbi. 2008.gadā LVC turpināja 4 tiltu rekonstrukciju, kas bija uzsākti 2007.gadā un plānoja realizēt vēl 9 jaunu objektu rekonstrukciju, no tiem 5 tiltu rekonstrukcijas bija jābeidz 2010.gadā. 2009.gadā plānoja 7 tiltu rekonstrukciju, no tiem 3 tiltu rekonstrukciju bija jābeidz 2010.gadā. savukārt 2010.gadā plānoja 8 tiltu rekonstrukciju. 3 gadu laikā bija paredzēts veikt tiltu periodisko uzturēšanu 79 tiltiem. 2008.gadā – 25 tiltus, 2009.gadā – 25, bet 2010.gadā 29 tiltu periodiskās uzturēšanas darbus. Tiltiem bija paredzēts veikts atsevišķu elementu (seguma, deformācijas, šuvju, ietvju, barjeru, margu u.c.) remontu. 2008.gadā tiltu rekonstrukcijas programmas ietvaros tika rekonstruēti tikai 10 tilti ar kopējo garumu 333 m. Kopējās tiltu rekonstrukcijas būvdarbu izmaksas 2008.gadā bija 10.115 milj.LVL. Tas parāda, ka rekonstruēto tiltu skaits 2008.gadā ir atgriezies 2002.gada līmenī. 2009.gadā tika rekonstruēti pavisam astoņi tilti ar kopējo garumu 338.5 m par 6.34 milj. LVL.

Jārisina tiltu nestspējas paaugstināšanu atbilstoši ES standartiem. Šobrīd rekonstruējamie un jaunbūvētie tilti, pamatojoties uz ES standartiem, tiek projektēti 80-100 gadu kalpošanas laikam.

Autoceļu ikdienas uzturēšana, kurā ietilpst augstākminēto segumu veidu uzturēšana, t.i. ceļu uzturēšana ziemā, tiltu, satiksmes pārvadu un caurteku uzturēšana, satiksmes organizācija, segumu uzturēšana ceļu kopšana un ceļu pārraudzīšana.

2.6.tabula

Autoceļu ikdienas uzturēšanas izdevumi Latvijā (2000.-2010.gadam), tūkst. LVL [izveidojusi autore, izmantojot: 65,9; 66,13; 67,7; 68,15; 69,25; 70,27; 71,15; 72,44; 73,41; 74,16; 75,21; 76,27; 77,34; 105,6; 106,5; 107,8; 108,14;109,20]

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Ceļu uzturēšana ziemā	5834	8074	7067	7068	8640	10647	11059	11718	18032	17783	20830
Tiltu, satiksmes pārvadu un caurteku uzturēšana	412	326	304	323	301	506	519	685	712	763	742
Satiksmes organizācija	1020	919	773	965	973	1248	1317	1648	2034	1622	1020
Segumu uzturēšana	6054	5367	7130	8965	9451	9861	15515	19891	21149	18956	16182
Ceļu kopšana	1897	1730	1505	1820	1833	2337	3585	6020	7775	5695	4476
Ceļu pārraudzīšana	320	560	603	695	870	1024	1359	2755	17565	6634	316
Kopā	15538	16976	17381	19837	22068	25623	33354	42717	67267	51453	43566

Salīdzinot kopējos ikdienas uzturēšanas izdevumus ir redzama finansējuma dinamika, 1995.gadā izlietotie līdzekļi ir trīs reizes mazāki par 1998.gadā izlietotajiem līdzekļiem autoceļu ikdienas uzturēšanai. 1996.gadā autoceļu ikdienas uzturēšanai izlietots par 1.6 reizēm vairāk līdzekļu, nekā 1995.gadā. 1997.gadā ikdienas uzturēšanas finansējums bija 1.4 reizes lielāks nekā 1996.gadā. 1998.gadā autoceļu ikdienas uzturēšanā ieguldīja 1.3 reizes vairāk līdzekļu nekā 1997.gadā. 1999. un 2000.gadā valsts autoceļu uzturēšanai vasaras sezonā ielāņotus ikdienas uzturēšanas darbus, katru gadu samazināja par 1 milj.LVL. 2000.gadā bija zems kopējais valsts autoceļu finansējums – 45.7 milj.LVL, kas arī atsaucās uz autoceļu ikdienas uzturēšanas darbiem, 2001.gadā jau kopējais ceļu finansējums bija uzlabojies un bija 50.4 milj.LVL, palielinājušies bija segumu uzturēšanai izlietotie finanšu līdzekļi, kā arī pieauguši finanšu līdzekļi, kas izmantoti ceļu uzturēšanai ziemā gandrīz par vienu trešdaļu. Vislielāko kāpumu varēja vērot 2002.gadā, kad ceļu uzturēšanai ziemā tika izmatoti 2,87 reizes vairāk finanšu līdzekļu nekā 2001.gadā. Valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbiem 2003.gadā izlietoja par 2,456 milj.LVL vairāk nekā 2002.gadā. Veicot 2004.gada valsts budžeta grozījumus, valdība valsts autoceļu ikdienas uzturēšanai papildus piešķīra 2,476 milj.LVL, kurus daļēji izmantoja bedrīšu remontam uz melnajiem segumiem,

bet 1,247 milj.LVL no papildu finansējuma izlietoja grants segumu uzturēšanai. 2005.gadā tika veikti darbi par 3,239 milj.LVL vairāk, ko papildus piešķīra pamatojoties uz 2005.gada valsts budžeta grozījumiem. 2006.gadā autoceļu uzturēšanai tika izlietots par 7,73 milj.LVL vairāk nekā 2005.gadā. 2006.gadā ceļu uzturēšanai ziemā tika izlietots par 0,412 milj.LVL vairāk nekā iepriekšējā gadā. Seguma uzturēšanai 2006.gadā tika izlietots par 5,655 miljoniem latu vairāk nekā 2005.gadā. 2006.gadā tika salaboti 658,2 tūkstoši kvadrātmetri bedrīšu, kas ir par 45,6 tūkstošiem kvadrātmetru vairāk nekā 2005.gadā. Salīdzinot ar iepriekšējo gadu, ievērojami vairāk – par 4,364 milj.LVL, finanšu resursu tika izlietots grants segumu uzturēšanai. Šāds pieaugums segumu stāvokli būtiski neuzlaboja, un uzturēšana joprojām tika nodrošināta ar segumu planēšanu, samazinot intervālu starp planēšanas reizēm. 2006.gadā par 69 tūkst.LVL vairāk bija izlietots satiksmes organizācijas nodrošināšanas pasākumiem. Ceļu kopšanas darbiem 2006.gadā izlietoja par 1,22 milj.LVL vairāk nekā iepriekšējā gadā. Finanšu resursu palielinājums tika iedalīts autoceļu nodalījumu joslu sakārtošanai: krūmu izciršanai, zāles pļaušanai. 2006.gadā tika uzsākta cīņa ar latvāņiem, šiem pasākumiem tika izlietoti 0,12 milj.LVL. 2007./2008.gada ziemas autoceļu uzturēšanai bija piešķirti 18,6 milj.LVL, bet ņemot vērā, ka ziema ar sniegu un salu faktiski nebija, visi finanšu resursi vienalga tika iztērēti, jo bija vērojamas regulāras gaisa temperatūras svārstības starp mīnuss un pluss grādiem, kas radīja apledojuumu uz autoceļiem. 2008/2009.gada sezonai tika iegādātas 19828 tonnas sāls un 35757 kubikmetri smilts un sāls maisījums. Vēl joprojām ziemas uzturēšanā pretslīdes novēršanai tiek izmantots sāls, jo tas ir videi draudzīgākais materiāls. Segumu uzturēšanai 2007.gadā kopumā bija izlietots par 4,376 milj.LVL vairāk nekā 2006.gadā. Papildus vēl 0,956 milj.LVL izlietoja risu un iesēdumu likvidēšanai melnajos segumos. 2007.gadā melnajos segumos salaboja 740 tūkst.m² bedrīšu, kas ir par 81,8 tūkst.m² vairāk nekā 2006.gadā. 2007.gadā par 0,33 milj.LVL vairāk izlietoja satiksmes organizācijas pasākumiem, nekā 2006.gadā. 2008.gadā autoceļu ikdienas uzturēšanai izlietoja par 9,059 milj.LVL vairāk nekā 2007.gadā. 2008.gadā ceļu uzturēšanai ziemā tika izlietots par 6,314 milj.LVL vairāk nekā iepriekšējā gadā, nodrošinot 2007.gadam līdzvērtīgus braukšanas apstākļus. 2008.gadā daudziem ceļiem tika paaugstināta uzturēšanas klase. Segumu uzturēšanai 2008.gadā kopumā izlietoja 1.258 milj.LVL vairāk nekā 2007.gadā. 2009./2010.gada ziemas sezonai bija atvēlēti 18.9 milj.LVL, no tiem 14.1 milj.LVL ceļu kaisīšanai ar pretslīdes materiāliem.

Autoceļu būvniecības izmaksas un kvalitāte Latvijā un Baltijā

Ceļu nozare kopumā ir bijusi viena no tām, kur uzņēmējdarbības vide vēsturiski ir bijusi sakārtota un tur vienmēr ir bijusi pietiekami spēcīgi vietējie uzņēmēji. Salīdzinot ar Lietuvu un

Igauniju, izmaksas ceļu infrastruktūras veidošanai un uzturēšanai Latvijā bija augstākas. Tas zināmā mērā atspoguļoja situācija, kad beidzoties Padomju laikiem, Latvijas ceļi bija salīdzinoši vissliktākajā stāvoklī Baltijā. Jāņem vērā, ka arī 90-to gadu grūtākajā periodā kaimiņvalstu būvniecībā nebija tāda pārrāvuma, kā Latvijā. Latvijas ceļu būves industrija smagi cieta līdz ar visu būvniecības nozari.

Pastāv uzskats, ka Latvijas ceļu būvniecība ir visdārgākā Baltijā. Šim apgalvojumiem pamatā nav nodefinēts, kuras ceļu būvniecības izmaksu pozīcijas tiek salīdzinātas, cik vidēji izmaksā autoceļa 1 km būvniecība, rekonstrukcija, projektēšana, uzturēšana utml. Ceļu būvniecības dārdzība nav salīdzināma, jo katrs ceļš vai būve ir pavisam oriģināla būve, ar citādu sastāvu, citiem materiāliem, tehnoloģijām un metodēm, kas atkarībā no materiālu cenas un tehnoloģiju sarežģītības var sadārdzināt vai palētināt būvniecības izmaksas. Tas, ka Latvijā atsevišķas būvniecības izmaksas ir dārgākas nekā citur Baltijā (piem. Lietuvā un Igaunijā), ir tikai loģiski, jo dabas resursu un būvniecības materiālu pieejamība Latvijā ir ierobežota.

Dolomīta šķembas, ko lieto autoceļa pamatos un asfaltēšanā, Latvijā ir ar daudz mazāku izturību nekā Lietuvā un Igaunijā, līdz ar to kaimiņvalstis savas šķembas var izmantot ceļa pamatam un asfalta maisījuma apakškārtām, turpretī Latvijā iegūtās dolomīta šķembas šādam nolūkam praktiski neizmanto un nevar izmantot, izņemot mazas nozīmes autoceļos. Tātad dolomīta šķembas ir jāiepērk no kaimiņiem un tas sadārdzina būvniecības izmaksas, jo šķembu cenai ir jāpieskaita transportēšanas izmaksas.

Granīta šķembas Latvijas uzņēmēji pārsvarā iepērk no Zviedrijas un Lietuvas, bet igauņi no Somijas. Latvijā nav granīta ieža resursi. Tātad Latvijai ceļu būvniecībai nepieciešamais materiāls ir jāiepērk ārpus Latvijas robežām, kas atkal sadārdzina materiālu izmaksas, jo ir jānodrošina materiālu piegāde.

Ceļu bitumens Latvijā arī nav pieejams. Igaunijā atrodas liela emulsijas un bitumena ražošanas rūpnīca „Nybit”, kas pieder zviedru uzņēmumam „Nynas”, no kā Latvijas uzņēmēji iegādājas ceļu emulsiju un bitumenu, kas Latvijas uzņēmējiem sadārdzina materiālu iegādi. Savukārt „Nybit” ceļiem paredzēto bitumenu saņem ar kuģiem no Venecuēlas. Bitumena ražotājiem līdz šim Latvijas tirgus bija neinteresants mazā izmēra dēļ. Autore uzskata, ka lietderīgi būtu šāda tipa ražotni izveidot tepat Latvijā. Lietuvai ir Mažeikū naftas produktu pārstrādes rūpnīca, kas ļauj iegādāties naftas bitumenu tur, kā arī salīdzinoši tuvāk ir Kirešu naftas produktu pārstrādes rūpnīca (Baltkrievijā), nekā Latvijai, tas nozīmē, ka dzelzceļa tarifs ir daudz mazāks un ļauj ietaupīt uz materiālu transportēšanas un atmuitošanas izmaksām. Bitumena kvalitāte par 90% izšķir asfaltbetona likteni.

Būvniecības tehnoloģijas Baltijas valstu starpā atšķiras. Igauņi, piemēram, grunts un pamata stabilizēšanai izmanto pelnus, ko iegūst, dedzinot degakmeni (termoelektrostacijās),

turpretī Latvija grunts un pamata stabilizēšanai izmanto cementu, kas ir salīdzinoši daudz dārgāks materiāls.

Kopā aplūkojot visus šos faktoros, autore var secināt, ka Lietuvā un Igaunija ceļu būvniecībai nepieciešamie resursi ir daudz pieejamāki un tāpat arī lētāki. Latvijas ceļu būvnieki dolomīta šķembas iepērk Lietuvā - „Dolomitas” ražotnē, kura atrodas Šauļos un ir salīdzinoši tuvu Latvijas robežai, kas ļauj mazāk tērēt transporta izdevumiem. Lietuvas šķembu stiprības koeficients atbilst būvniecības prasībām, kas izvirzāmas ceļa pamata izveidei un asfaltbetona maisījumiem. Granīta šķembas, Latvijas ceļu būves firmas vai nu iegādājas no Zviedrijas vai uzņēmuma „A.C.B.”, kas granīta šķembas par labākām cenām iegādājas no šī paša Zviedrijas uzņēmuma, jo spēj iegādāties lielus šķembu apjomus. Zviedru uzņēmums granīta šķembas piegādā uz Latviju tikai ar kuģiem, tāpēc mazajiem uzņēmumiem nav iespējas iegādāties mazus apjomus, vai arī, ja šķembas netiek pirktas Zviedrijā, tās tiek iegādātas tepat kaimiņos – Lietuvā (Milsa, Granitas). Asfalta galveno sastāvdaļu bitumenu Latvijas ceļu būvnieki pārsvarā pērk no Lietuvas naftas pārstrādes uzņēmuma „Mažeikiu nafta”. Aplūkojot, iepriekš uzskaitīto resursu pieejamību autore var secināt, ka lietuvieši un igauņi ir daudz izdevīgākā ceļu būvēšanas pozīcijā, nekā Latvija.

Latvijas prasībās attiecībā uz autoceļu būvniecības kvalitāti ir ierakstītas „Autoceļu specifikācijas”. Šo specifikāciju izveidei par piemēru tika ņemts Zviedrijas (ROAD) specifikācijas. Protams, ka Zviedrijai nav nekādu problēmu ar materiālu iegūvi, jo visi šie materiāli pašu valstī ir pieejami, savukārt Latvijai ir būtiskas problēmas pielāgoties zviedru standartiem, jo gandrīz visi izejmateriāli ir jāpērk ārpus valsts robežām. Ir nepieciešams pārskatīt vēlreiz šīs normas un izvērtēt vai ir iespējams šajās specifikācijās materiālu prasības nedaudz samazināt un rast iespēju izmantot Latvijas dolomīta iežus. Ir zināms, ka rekonstrukcijas objektā autoceļam A12 Jēkabpils – Varakļāni ekonomijas nolūkos jau tika pieļauta atkāpe un tika atļauts izmantot ceļa pamata izbūvei Latvijas dolomīta šķembas. Ņemot vērā šī autoceļa slodzi, kuru izmanto kravas transports, tad ir vērts pārskatīt attiecīgās prasības un tās samazināt, lai vismaz uz pirmās un otrās šķiras ceļiem varētu izmantot vietējos dolomīta iežus, kas būtiski samazinātu izmaksas.

Piemēram, salīdzināsim Latvijas un Lietuvas ceļu būves materiālu cenas.

Latvijas un Lietuvas ceļu būves materiālu cenu salīdzinājums LVL [133]

darbības veids	mērv.	iestrādes cena LVL		% atšķirība
		Latvija	Lietuva	
Dolomīta šķembu pamats	m ³	28,60	19,10	33,22
Smilts drenējošais slānis	m ³	11,05	10,60	4,07
Asfālbetona kārtas 4 cm izbūve	m ²	5,75	4,37	23,47

Salīdzinot darbu veidu „Dolomīta šķembu pamats” tabulā 2.7. var redzēt, ka cena atšķiras par vienu trešdaļu. Lietuvai šis materiāls ir vietējais, savukārt Latvijai tas ir jātransportē (parasti izmantojot dzelzceļa pusvagonus). Lietuvā viens kubikmetrs dolomīta šķembu maisījuma vidēji maksā 7,14 LVL, bet dzelzceļa tarifs pusvagoniem ir 4,4 LVL par kubikmetru Latvijas teritorijā (2,8-3,3 LVL tonnā), turklāt jāpiesummē, klāt dzelzceļa tarifs pa Lietuvu un izkraušanas, izvešanas, muitas procedūru un arī dīkstāves izmaksas (kas izmantojot VAS „Latvijas Dzelzceļu” ir bieža parādība un maksā salīdzinoši dārgi). Darbu veidam smilts drenējošais slānis cenu atšķirība ir salīdzinoši zema 4%, jo katrai valstij pašai ir pieejams šis dabas resurss. Darbu veidam asfalta kārtas izbūve cenu atšķirība ir gandrīz par vienu/ceturto daļu dārgāka Latvijā, nekā Lietuvā. Asfalta cenu sadārdzina bitumena un granīta šķembu transportēšanas izmaksas no citām valstīm.

Autore secināja, ka autoceļu būvniecības un uzturēšanas tirgū pastāv nepilnīga konkurence, kas arī apstiprinājās veicot Valsts kontroles revīziju VAS „Latvijas valsts ceļi” 2008.gada sākumā. Tika konstatēts, ka VAS „Latvijas valsts ceļi” un Satiksmes ministrijā 2006.gadā un 2007.gadā ir veiktas 487 iepirkumu procedūras, uz kurām ir saņemti tikai 954 piedāvājumi, tātad vidēji divi pretendenti uz 1 konkursu. 39,6%, gandrīz 40% konkursu ir pieteicies tikai viens pretendents. Autoceļu atjaunošanā A/S „A.C.B.” kopā ar kapitālsabiedrībām, kurās tai ir noteicošā ietekme, 2006.gadā nodrošināja 52,4% no visu VAS „Latvijas valsts ceļi” apmaksāto valsts autoceļu atjaunošanas darbu izpildes. Autoceļu ikdienas uzturēšanā VAS „Latvijas autoceļu uzturētājs” nodrošināja 100% no visu VAS „Latvijas valsts ceļu” apmaksāto valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas līgumu izpildes, savukārt autoceļu uzturēšanas būvuzraudzībā SIA „Firma L4” nodrošināja 42% no visu VAS „Latvijas valsts ceļi” apmaksāto valsts autoceļu būvuzraudzības līgumu izpildes [133]. Valsts autoceļu finansējuma pieaugums autoceļu atjaunošanas, autoceļu būvuzraudzības un autoceļu ikdienas uzturēšanas koncentrēšana dažu izpildītāju kompetencē dod iespēju izpildītājiem izmantot šo situāciju, nepamatoti paaugstinot

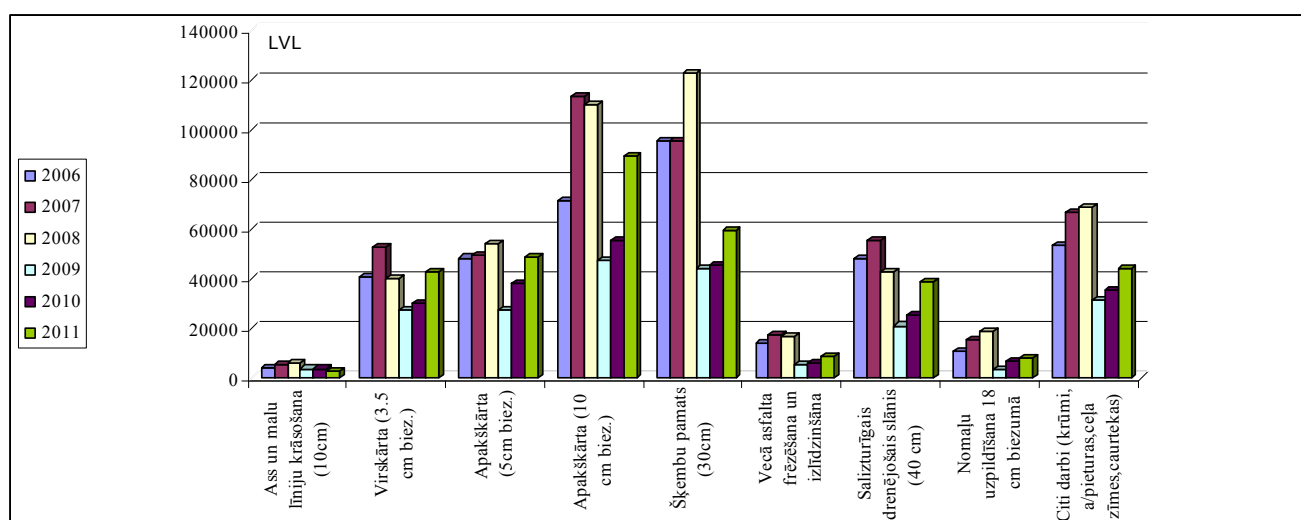
pakalpojumu cenas. Ir risks, ka pastāv uzņēmumu vienošanās, un ja šis risks ir pamatots, tad pastāv varbūtība, ka ceļu un tiltu būvēšanas izmaksu dārdzība ir mākslīgi radīta. Ja uz atsevišķiem iepirkumiem tiek izsludināts atkārtots konkurss un atklātā konkursa pretendents spēj samazināt piedāvāto līgumcenu par 24% - tas norāda, ka uz konkursa piedāvāto līgumcenu ir būtiska rezerve.

Viena km vidējās rekonstrukcijas izmaksām par pamatu ir ņemti tie darbi, kuri parasti veido objektu izmaksu lielāko daļu (kā arī novērtēti pārējie darbi -10% apmērā), segumu platums vērtēts kā 7.5 metri, attiecīgās cenas ir vidējās cenas no noslēgtajiem līgumiem attiecīgos gados. 2011.gada cenas no notikušajiem konkursiem.

2.8.tabula

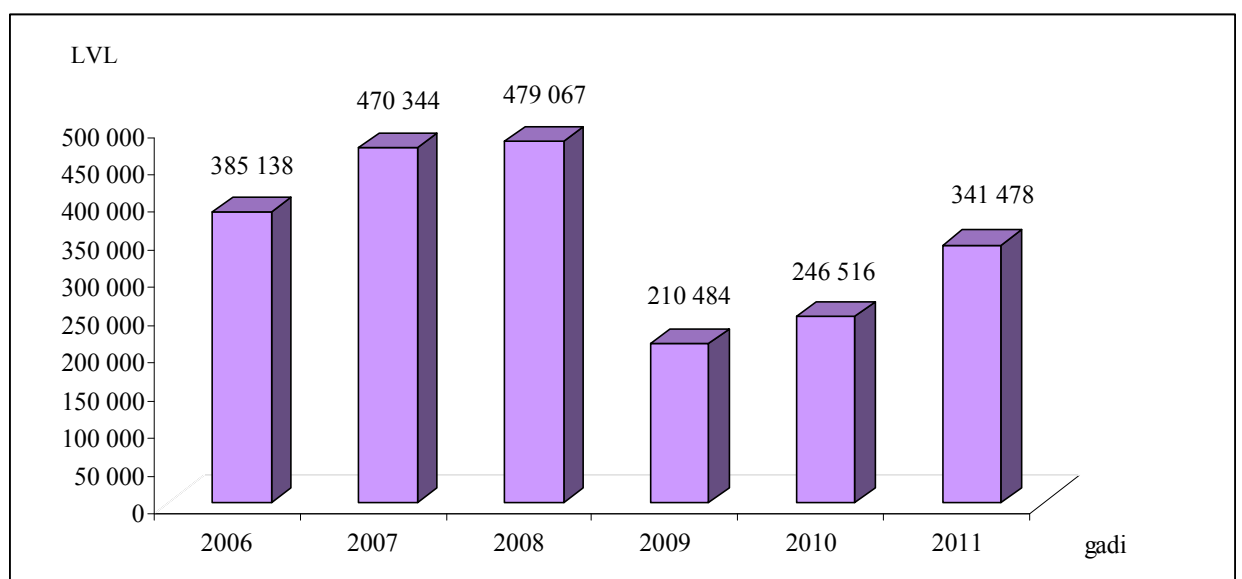
Viena km rekonstrukcijas vidējās izmaksas Latvijā pa darbu veidiem LVL(bez PVN) 2006.-2011.gadam [132]

	Ass un malu līniju krāsošana (10cm)	Virskārta (3.5 cm biež.)	Apakškārta (5cm biež.)	Apakškārta (10 cm biež.)	Šķembu pamats (30cm)	Vecā asfalta frēzēšana un izlīdzināšana	Salizturīgais drenējošais slānis (40 cm)	Nomaļu uzpildīšana 18 cm biežumā	Citi darbi (krūmi, a/pieturas,ceļa zīmes,caurtekas)
2006	3825	40725	48300	71250	95288	13950	48005	10710	53085
2007	5090	52500	49125	113475	95066	17404	55604	15180	66900
2008	5893	40200	53700	110325	122434	16391	42772	18930	68423
2009	3603	27600	27225	47400	43766	5040	20983	3510	31358
2010	3603	30225	37950	55500	45428	5738	25563	6900	35610
2011	2820	42600	48525	89100	59056	8505	38746	8160	43965



2.5. attēls. Izmaksu izmaiņas autoceļu būvdarbiem Latvijā (galvenajās pozīcijās) no 2006.gada līdz 2011.gadam (LVL bez PVN) [132]

Analizējot tabulas datus un apskatot attēlu ir uzskatāmi redzams materiālu cenu visaugstākais punkts 2008.gads, kad visi darbu veidi ir novērtēti ļoti augsti (Latvijas ekonomikas augstākais punkts), tad ir uzskatāmi redzams, ka valstī ir ekonomikas lejupslīde un arī cenās tas ir redzams, cenas samazinās gandrīz uz pusi. Tas norāda, ka cenas tika mākslīgi turētas augstas. Bet arī šis 2009.gada cenu kritums nenorāda, ka tos darbus bija iespējams veikt pa dotajām cenām, jo šodien redzam sekas šim cenu straujajam kritumam, kad katrs uzņēmums maksimāla samazināja cenu, tikai, lai funkcionētu un uzņēmumā būtu pieejami apgrozāmie līdzekļi – šodien liela daļa 2009.gadā izsolīto objektu ir apstājušies, jo šodien par 2009.gada izsolītajām cenām objektu nevar pabeigt.



2.6.attēls. Kopējā viena kilometra rekonstrukcijas vidējā izmaksa Latvijā, LVL (bez PVN) 2006.-2011.gadam [133]

Šajā attēla uzskatāmi ir redzams tas, ko autore aprakstīja jau iepriekš, ka 2008.gadā autoceļa km rekonstrukcija maksāja visaugstāko cenu, savukārt jau gadu vēlāk to pašu bija iespējams izpildīt par divas reizes mazākiem finanšu resursiem. Bet jāatzīme, arī tas, ka materiālu tirgū bija vērojams cenu kritums, kas ļāva ietaupīt finanšu resursus.

Autore uzskata, 2012.gadā ir nepieciešams samazināt tehniskās prasības ceļu izejmateriāliem, lai samazinātu izdevumus ceļu remontam un sildītu Latvijas ekonomiku krīzes apstākļos. Autore cer, ka tas nepasliktinās ceļu kvalitāti. Samazinātas tehniskās prasības nozīmēs arī to, ka daļu no izejmateriāliem varēs iegādāties Latvijā, atbalstot vietējos uzņēmumus. Pazeminot kvalitātes prasības izejmateriāliem, LVC būs jāveic pastiprināta kontrole pirms ceļu nodošanas ekspluatācijā, jo iespējams, ka ceļu būvētāji vēlēsies ietaupīt uz ceļu kvalitātes rēķina. Jācer, ka plānotā tehnisko prasību samazināšana nemazinās ceļu kvalitāti, jo būvējot ceļus var

izmantot dažādas pieejas – iepērkot dārgākus un kvalitatīvākus materiālus vai arī ieguldot lielāku darbu. Līdz šim Latvijā dominēja pirmā pieeja. Ceļu būvniecībā svarīga šķembu stiprība un sagatavotā maisījuma kvalitāte. Lietuvā iegūtais iezis ir nedaudz stiprāks, un arī Lietuvā ražoto maisījumu kvalitāte līdz šim ir bijusi augstāka. Tomēr arī Latvijas ražotāji investē jaunās tehnoloģijās un maisījumu kvalitāte strauji pieaug. Autore uzskata, ka pēc pāris gadiem Latvijā ražotais dolomīta šķembu maisījums būs tikpat kvalitatīvs kā kaimiņvalstī, tomēr stiprības un salizturības rādītāji kaimiņiem vienmēr būs labāki, ja vien Latvijā neatklās kādu jaunu atradni ar augstākas stiprības ieziem.

Autore uzskata, ka ir nepieciešams organizējot autoceļu uzturēšanu, remontu vai pārbūvi, procesā iesaistīt vietējos iedzīvotājus, kuri dzīvo tajā apkārtnē. Runa ir par palīgdarbiem ceļu būvniecībā, vietējie iedzīvotāji varētu sakārtot aizaugušās grāvmalas un autoceļam piederošās teritorijas uzkopšanu (krūmu izciršanu, zāles nopļaušanu), kā arī piedalīties grantēšanas vai citos vienkāršos palīgdarbos. Ceļu būves firmas, kas strādā pašvaldības objektā, darbā iesaista savus speciālistus, kuriem ir jānodrošina atalgojums, transports uz un no objekta vai arī, ja nav iespējams nokļūt mājās, tad jānodrošina ar naktsmājām un jāmaksā dienas nauda, kas sadārdzina šos darbus. Iesaistot vietējos iedzīvotājus pirmkārt jau tiktu nodrošināta daļēja nodarbinātība laukos, kā arī tas būtiski samazinātu objekta izmaksas, kas ir saistītas ar objektā strādājošo nodarbināto atalgojumu.

Autore uzskata, ka Latvijas autoceļu būvniecības kvalitātes problēma ir autoceļu projektēšanas kvalitāte. Projektēšanas uzņēmumu ir daudz, kuros pārsvarā strādā autoceļu būves specialitātes studenti. Trūkst pieredzējušu speciālistu. Nereti autoceļu projekti tiek izstrādāti neaizbraucot ne reizi uz objektu. Kad būvnieks dabā ierauga projektu, atklājas visi trūkumi un nobīdes, un tad tiek izbūvētas neatbilstošas drošības salīņas visneiedomājamākās vietās, nedomājot par to kā autoceļu uzturētājiem tās tālāk uzturēt. Projekts šajā būvniecības ķēdē ir galvenais posms. Pat ja pasūtītājs ieplāno aplamus materiālus un noteikumus, būvnieks vēl cenšas nopelnīt – rezultāts ir neapmierinošs. Problēma ir tā, ka projektētājs atšķirībā no būvnieka tirgus apstākļos uzņemas vismazāk riskus, kaut gan tam ir vislielākās iespējas ietekmēt objekta kvalitāti. Autoceļu projektētāji neriskē pieļaudami būtiskas kļūdas savos projektos. Autore uzskata, ka autoceļu projektētājam par katru kļūdu būtu jāriskē ar savu licenci. Nereti uz visu projektēšanas uzņēmumu tikai vienam projektētājam ir licence, kurš ar savu licenci darbojas vēl 7 projektēšanas uzņēmumos. Tā kā Latvijā ir reģistrētas visas autoceļu projektētāju licences, ir iespējams nodrošināt, lai projektētājs strādā tikai vienā projektēšanas uzņēmumā. Izsolot objektus, konkursa noteikumos jānosaka, ka projektēt var pieteikties uzņēmums, kurā ir vismaz 5 licencēti autoceļu būves projektētāji. Tas ļautu nodrošināt augstāku kvalitāti projektos, ja autoceļu posmus projektētu zinoši un pieredzējuši speciālisti. Ir jāpalielina projektētāju

motivācija uzlabot projektu kvalitāti, jo projektētāju risks ir tik zems, ka viņi pat necenšas šo risku apdrošināt. Arī daudziem būvniekiem trūkst pieredzes.

Atlases kritēriji ir viens no instrumentiem, lai pasūtījuma saņemšanai nepietiktu tikai ar zemākās cenas nosaukšanu, bet būtu arī apliecinājums spējai pasūtījumu izpildīt. Papildus ir nepieciešami arī komerciāli motivējoši līguma noteikumi, kas ļautu nopelnīt tikai par kvalitatīvi padarītu darbu. Tam nebūs tūlītēja efekta, jo uzņēmējs tik un tā vispirms domās, kā iegūt līgumu, un tikai pēc tam par to, kā to izpildīt. Taču ir jāpanāk, lai neviens nevarētu atļauties šādu stratēģiju atkārtot. Tas nozīmē, ka līgumā ir jānosaka, kādiem jābūt sodiem, jeb cik daudz naudas ir jāatņem par katru kļūdu. Līguma noteikumiem jābūt pietiekami konkrētiem, lai nekompetenci nevarētu paslēpt aiz normatīviem aktiem.

Ja būvniekam ir kompetenti un motivēti speciālisti, tie ar savu kompetenci var būvniekam radīt lielu peļņu vai lielus zaudējumus. Turpretī projektētāju speciālista kompetence tradicionālā projektēšanas līguma gadījumā maz ietekmē projektētāja labklājību, kaut arī viņam ir būtiska ietekme uz būvniecības izmaksām. Šajā situācijā risinājums varētu būt „projektē un būvē” līgumi, kur projekts uzreiz tiktu gatavots atbilstoši būvnieka tehnoloģijām un arī projektētāja atbildība tad būtu augstāka. Šajā gadījumā arī projektētājs būtu spiests līgt viskompetentākos inženierus, jo atgriezeniskā saite par sliktu projektu tūdaļ atsauktos kā papildus būvdarbu izmaksas, kuras jāsedz no kopīgā projektētāju un būvnieku ienākuma. Projektētāju atbildīgāku varētu vērst arī autoruzraudzība. Projektēšana būtu izsludināma kopā ar autoruzraudzību, tad šī uzraudzība būtu lētāka. Tādējādi projektētājs būtu spiests piedalīties projekta realizācijā.

Nepārprotami, autoceļu būvniecības un rekonstrukcijas kvalitāti ietekmē patreizējā valsts iepirkumu procedūra, ka uzņēmējam, ja grib iegūt pasūtījumu, ir jānosauc zemākā cena. Cenšoties savienot iespēju nopelnīt ar iespēju labi uzbūvēt, virsroku ņem iespēja nopelnīt. Autore uzskata, ka viszemākās cenas politika ceļu būvē sevi nav attaisnojusi.

Jebkurā objektā ir vajadzīgs labs inženiertehniskais personāls visām iesaistītajām pusēm. Ekonomiskās lejupslīdes apstākļos speciālisti iet prom, un jāapmāca ir jauni. Trūkst stabilitātes nozarē. Lai nopelnītu algu inženieris, atbildīgais darbu vadītājs ir spiests vienlaikus strādāt vairākos objektos, tāpat ir arī būvuzraugiem. Tas noved pie situācijas, ka viņus objektā nav iespējams sastapt, ja vienlaikus ir jābūt vismaz 5-7 objektos. To vistiešākā veidā ietekmē zemākā cena, tad ar vienu slodzi, vienā objektā inženiera alga būtu 200 Ls. Tāda darba samaksa inženierim nav atbilstoša kvalifikācijai, tas noved pie tā, ka ir paralēli jāstrādā vairākos objektos, no tā cieš kvalitāte, jo brīdī, kad nepieciešama būvdarbu vadītāja konsultācija – viņš nav uz sasniedzams. Autore uzskata, ka kontrole objektā būtu jāveic būvuzraudzībai, nevis pasūtītājam. Būvuzraugam būtu jākontrolē būvnieku un būvuzraugu kontrolētu pasūtītājs. Tā būtu pareizā secība.

Būvnieks ir komersants, tam ir akcionāri, kas šo uzņēmumu ir dibinājuši ar mērķi radīt peļņu. Visu būvnieka darbu var izmērīt. Būvniekam iedodot labu projektu, ir mazas iespējas šo projektu nerealizēt tā kā tas ir bijis iecerēts. Arī par pārāk mazu cenu nebūtu jāuztraucas, jo tā ir komersanta funkcija – izrēķināt, cik tas maksā un nosolīt atbilstošu cenu. Ja zemā cena ir nosaukta kompetenti, zinot, cik kas maksā, tad jautājums ir: vai par to cenu var uzbūvēt, bet gan, kā būvnieks sedz starpību, ja izmaksas ir lielākas nekā ieņēmumi? Pasūtītājā galvenais instruments ir būvuzraudzība. Summas objektos ir lielas, un autore uzskata, ka būvuzraugam ir jābūt kriminālatbildībai par neizpildi. Ja būvuzraugs paraksta dokumentāciju par objektā neizpildītiem darbiem vai neizmantotiem materiāliem, lietai būtu jānonāk prokuratūrā. Viens no uzdevumiem, kā īstenot autoceļu kvalitātes uzlabošanu ir pilnveidot būvniecības standartus un palielināt būvuzraugu atbildību par ceļu kvalitāti.

Situācija, kāda izveidojās 2009.gadā, kad ekonomiskās lejupslīdes laikā tika izsolīti ceļu būves objekti un uzņēmēji mākslīgi pazemināja cenas ar mērķi izkonkurēt citus uzņēmumus, nereti nosolot būvniecības objektus, pa pašizmaksu, lai tikai nodrošinātu darbu uzņēmumam. Jāatzīmē, ka arī materiālu cenas un darbaspēka samaksa tajā periodā bija zemāka. Objektus izsolīja uz nākamo gadu, tātad 2010.gadu, daži objekti bija uz vairākiem gadiem. Tas noveda pie situācijas, ka 2011.gadā objekti tika iesākti, nauda izlietota, bet, lai objektu pabeigtu, tas ir jāpabeidz uzņēmumam par saviem līdzekļiem. Daudzi uzņēmumi izvēlas samaksāt soda naudu par līguma laušanu, kas aptuveni ir 10% no līguma summas, nevis ieguldīt līdzekļus un pabeigt objektu. Būvnieks piedāvā līgumu lauzt, jo būvdarbu pabeigšana uzņēmumam nesīs lielākus zaudējumus nekā līgumā paredzētā soda nauda. Ļoti daudz objektu, kuri realizēti 2011.gadā ir iepriekš nosolīti par ļoti zemām cenām. Tāpat, kā citu izejvielu enerģijas cenu un tā rezultātā arī asfaltbetona cenu straujā celšanās, līdz ar nodokļu kāpuma radīto sadārdzinājumu un virkni citu administratīvo izmaksu pieaugumu ievērojami apgrūtina iespējas realizēt daļu no tiem līgumiem, kas bija plānoti kā zaudējumus nesoši, tomēr saglabājot pozitīvu naudas plūsmu. Uzņēmēji uzstāj uz līguma cenu pārskatīšanu, bet pasūtītājs nepiekrīt šādam scenārijam. Līgumu laušana būs dārga, bet valstij ir saistošas publisko iepirkumu procedūras un vienīgais kompromiss var būt pamatota termiņu pagarināšana, bet iepirkuma cenas mainīt vairs nevar. Līgums ir pildāms par tādām cenām, kādas tās bija norādītajā piedāvājumā, uz to ir balstīta visa Latvijas publiskā iepirkuma ideoloģija. Valsts pasūtītāji nav pieredzējuši, lai spētu veikt izmaksu līmeņa indeksāciju. Ekonomikas un Satiksmes ministrijām ir jāizstrādā šāda izmaksu līmeņa indeksācijas shēma, lai novērstu šādu situāciju veidošanos nākotnē. Autore uzskata, ka izmaksu indeksācija nevar pamatoties uz kādu vienu kopējo būvniecības izmaksu indeksu, jo, piemēram, transporta izmaksu indekss pēdējos gados ir mainījies daudz straujāk, tāpēc tā ietekme ir daudz lielāka uz reālajām izmaksām. Autore atbalsta būvdarbu līgumu uzlabošanu, paredzot inflācijas

riska nodošanu pasūtītājam. Uzskatu, ka ir nepieciešams būvdarbu līgumos ierakstīt punktus, kas paredz pasūtītājam uzņemties inflācijas radītā būvdarbu izdevumu pieauguma risku, nosakot būvdarbu līgumcenas mainīšanās mehānismu, balstītu uz Statistikas pārvaldes oficiāli publiskotiem datiem par inflāciju. Piedāvātie pamatprincipi inflācijas izvērtēšanai varētu būt piemērojami līgumiem, kuru izpildes termiņš pārsniedz gadu, lietojot Statistikas pārvaldes noteikto patēriņa cenu indeksu, kas pietiekami precīzi atspoguļo inflāciju un kam formāts ir piemērots pārrēķina veikšanai jebkurā mēneši. Līdz ar citiem iemesliem, šim scenārijam traucē jauna kapitāla ieplūšana, jo uzņēmumi, kuros ienāk papildus finanšu resursi no ārvalstu investoriem, joprojām var atļauties realizēt esošos līgumus. Situācija ar grūti izpildāmiem līgumiem novājina uzņēmumus un bankas tiem negarantēs turpmāku dalību konkursos. Ja noslēgtiem līgumiem palīdz uzņēmumiem noturēties tirgū un kļūt spēcīgākiem, palielinot savu ietekmi, tad bankas saktās uz garantiju izsniegšanu kā ilgtermiņa attiecību sastāvdaļu. Valsts nevar iztikt bez banku garantiju pieprasīšanas no uzņēmējiem. Ir skaidrs, ja nozare nespēj pelnīt (ir bijuši vairāki gadi, kuri nozarei nesuši lielus zaudējumus), tad kapitāla apjoms industrijā samazinās.

Nepabeigta objekta pārņemšana ir ļoti sarežģīta, tai nepieciešama inženiertehniski radoša pieeja, lai nesabojātu to, kas padarīts, lai neradītu papildus sarežģījumus satiksmes dalībniekiem. Lielākā daļa ceļu būvuzņēmēju savas saistības pilda un autore uzskata, ka nav iemesla uzskatīt, ka ir vispārēja stagnācija ceļu būves objektos.

Dārgāks ir kļuvis risks. Ja 2008.gadā nozares uzņēmumi bija veselīgi ar noteiktiem uzkrājumiem un varēja atļauties vairāk riskēt. Ja īstenojās nelabvēlīgākais scenārijs, viņiem bija ko samaksāt, pašreiz uzņēmumiem atrast brīvu līdzekļus, lai līdzsvarotu vēl kādu neplānotu degvielas vai metāla cenas kāpumu, nav viegli, un līdz ar to piedāvātajās cenās šim riskam ir jābūt ievērtētam. Naftas produktu un minerālo materiālu cenas pēdējo divu gadu laikā ir augušas vidēji 2.3 reizes, bet degvielas un transporta izmaksas pieaugušas vidēji 1.7 reizes. Veicot aptuvenus aprēķinus, tas ir uz 10 km būvdarbu tas dod viena miljona latu pieaugumu. Tas ir arī viens no iemesliem cenu kāpumam. Būvdarbi, kas ir līgti par 2009.gada cenām šodien vairs nav izpildāmi. Šīs situācijas iemesls ir iepirkumi, kas veikti ekonomikas lejupslīdes periodā. Valstij būtu jārod risinājums, kā panākt elastīgākus nosacījumus neparedzamu cenu svārstību gadījumā. Šinī gadījumā, problēma bija nespēja prognozēt ilgtermiņā. Latvijas ekonomikas attīstības augstākajos gados uzņēmumu stratēģija bija orientēta uz attīstību un darba apjoma pieaugumu. Ļoti augstās konkurences apstākļos gandrīz visos konkursos risku novērtējums bija zems. Sākoties ekonomikas lejupslīdei lielākai daļai ceļu būves uzņēmumu bija izveidojušies uzkrājumi, tas radīja ilūziju, ka ar cenu celšanos, ja tāda būtu, varētu tikt galā, svarīgākais bija

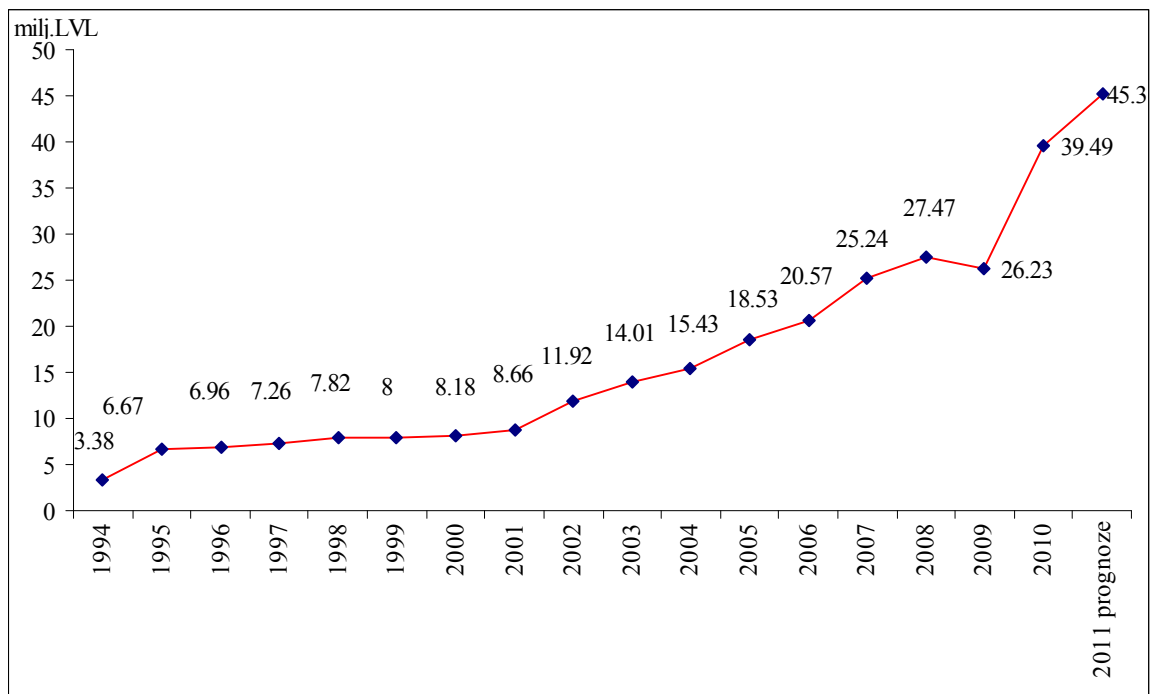
vinnēt konkursu. Bet īstenojies ir ļaunākais scenārijs un galvenokārt pie vainas ir naftas produktu izmaksu kāpums.

2.2. Autoceļu ekspluatācija un finansēšana Baltijas valstīs un citās Eiropas valstīs

Teorētiskā bāze, kā veido Latvijas autoceļu finansējumu ir apskatāma 1.2.nodaļā. Autoceļu fonds vairs nepastāv un tuvākajā laikā tiks precizēti attiecīgie likumi, tas sarežģī situācijas izpratni. Autore uzskata, ka nav pareizi apgalvot, ka šodien autoceļu finansējuma avots ir iezīmēti nodokļi – transportlīdzekļu ikgadējā nodeva un akcīzes nodoklis naftas produktiem. Likumā par budžetu ir ierakstīts, ka autoceļu finansējums ir dotācija no vispārējiem ieņēmumiem. Ar transportlīdzekļu ikgadējo nodevu un akcīzes nodokli naftas produktiem tam nav tieša sakara. Kaut gan likumā „Par autoceļiem” [4] ir ierakstīts: budžeta finansējums nedrīkst būt mazāks par plānotajiem ieņēmumiem no transportlīdzekļu ikgadējās nodevas un attiecīgās daļas no plānotajiem akcīzes nodokļa ieņēmumiem.

Šajā nodaļā tiks dota analīze galvenajiem Latvijas autoceļu finansējuma avotiem.

Lai gūtu ieskatu transportlīdzekļu ikgadējās nodevas iekasēto summu dinamikā, laika periodā no 1994.-2010.gadam, ir jāanalizē tā dinamika (2.7. attēls).

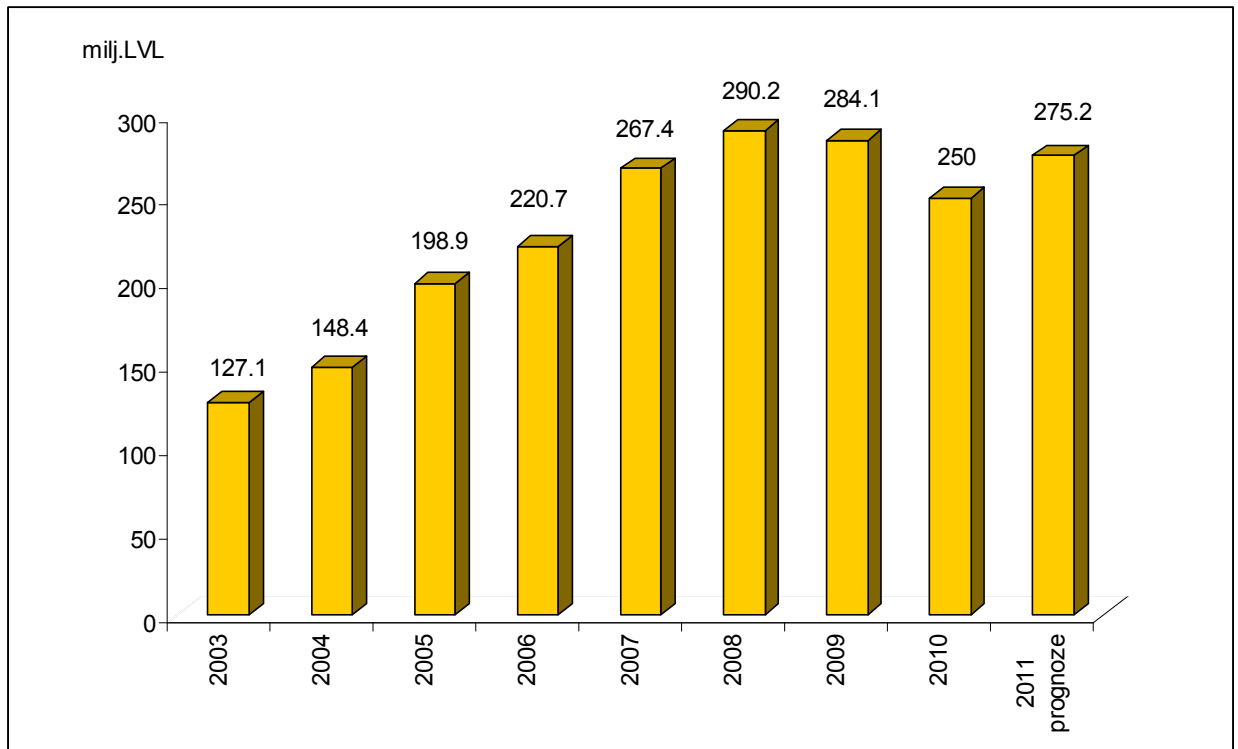


2.7. attēls. Transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa iekasēto summu dinamika Latvijā (1994.-2010.gadam) milj.LVL [115]

Līdz 2011.gadam transportlīdzekļu ikgadējā nodeva, ko katru gadu maksā transportlīdzekļu īpašnieki, kas vairumā gadījumu vienlaicīgi ir arī ceļu lietotāji. Nodevas iekasējums ik gadu palielinās, gan pieaugot Latvijā reģistrēto transportlīdzekļu skaitam, gan arī nodokļa likmēm, kas 2010 un 2011.gadā vieglajiem transportlīdzekļiem tika dubultotas. Ienākumi no transportlīdzekļu reģistrācijas nodevas ir lēni, bet vienmērīgi kāpuši. Ja salīdzina laika perioda no 1995.-1999.gadam ieņēmumu skaitļus, tad var konstatēt, ka 5 gadu laikā ieņēmumi no transportlīdzekļu ikgadējās nodevas ir palielinājušies 1,2 reizes. Šī nodeva ir ar samērā stabilu un precīzi prognozējamu apjomu. Likums nosaka, ka nodeva maksājama pirms transportlīdzekļu apskates vai reģistrācijas. Bet šie ienākumi, no transportlīdzekļu ikgadējās nodevas, tiek iekasēti 60-70 % apmērā, jo daudzi autotransporta līdzekļu īpašnieki izvairās no tehnisko apskāšu veikšanas, līdz ar to arī nemaksā ikgadējo nodevu par savu auto. Tam par iemeslu ir mūsu valsts likumdošanas nepilnības, jo maksāt sodus ceļu policijai ir lētāk, kā samaksāt nodevu valstij. 2002.gadā bija vērojams straujš, pozitīvs iekasētās nodevas pieaugums, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, kam par iemeslu bija nodevas palielinājums, kas papildus plānotajiem līdzekļiem autoceļu fondā ienesa 3,26 milj.LVL, kuri tika ieguldīti satiksmes drošības uzlabošanas programmā, uz galvenajiem valsts autoceļiem tika atjaunoti virziena rādītāji un informācijas zīmes, kā arī atsevišķos ceļa posmos tika nomainītas aizsargbarjeras. Sākot ar 2002.gadu sistemātiski pieauga iekasētās transportlīdzekļu nodevas summa līdz ar pieaugošo automašīnu skaitu valstī. 2009.gadā būtiski samazinājās transportlīdzekļa ikgadējās nodevas iekasēšana, jo vispārējie ekonomiskie procesi valstī bija ietekmējuši arī automašīnu iegādi un ekspluatācijas biežumu, kas būtiski atsaucās uz ikgadējās transportlīdzekļa nodevas iekasēšanu.

Nepieciešams apskatīt arī otru ienākumu avotu, un tas ir akcīzes nodoklis. Akcīzes nodokļa daļa par degvielu ir lielākā Valsts autoceļu fonda ieņēmumu daļa un veido 85 % - 90% no visiem fonda ieņēmumiem. Akcīzes nodoklis par degvielu Latvijā tiek iekasēts no 1993.gada 1.novembra. Akcīzes nodokļa likmes ir mainījušās vairākkārt. Šo iemeslu pēc bija grūti iepriekš prognozēt ieņēmumu daļu Valsts autoceļu fondā no akcīzes nodokļa. Šīs degvielas akcīzes nodokļa likmes izmaiņas parasti izsauca ievestās degvielas palielinājumu īsi pirms izmaiņu stāšanās spēkā, līdz ar to iekasētā akcīzes nodokļa summa arī palielinājās, bet pēc akcīzes nodokļa izmaiņu stāšanās spēkā ir vērojams vairāku mēnešu apstikums.

Lai gūtu pilnīgu priekšstatu par skaitļiem, kas raksturo ieņēmumus Valsts Autoceļu fondā no akcīzes nodokļa, laika periodā no 2003. līdz 2010.gadam, ir jāanalizē kopējā akcīzes nodokļa dinamika (2.8. attēls).



2.8.attēls. Iekasētā akcīzes nodokļa par naftas produktiem dinamika Latvijā no 2003.gada līdz 2010.gadam, milj.LVL [133]

Akcīzes nodoklis par naftas produktiem, kas tiek lietoti automobiļu dzinēju darbināšanai. Saskaņā ar VAS „Latvijas Valsts ceļi” aprēķinu aptuveni 80 procenti no akcīzes nodokļa par naftas produktiem tiek samaksāts par benzīnu un dīzeļdegvielu, kas tiek lietota automobiļu dzinēju darbināšanai. Pērkot degvielu, autoceļu lietotājs sedz visus degvielas cenā iekļautos izdevumus (ražošanas, transportēšanas, tirdzniecības, akcīzes nodokļa par naftas produktiem un pievienotās vērtības nodokļa). Turklāt, jo vairāk tiek pirktā degviela, jo vairāk tiek maksāts arī akcīzes nodoklis par naftas produktiem, jo vairāk tiek lietoti autoceļi. Līdz ar to 80 procenti no šī akcīzes nodokļa ieņēmumiem ir uzskatāmi par autoceļu lietotāju maksājumiem. Arī akcīzes nodokļa par naftas produktiem kopējais iekasējums ar izņēmumiem 2009. un 2010.gadā izrāda pieauguma tendenci. Iemesls tam ir gan akcīzes nodokļa likmju palielināšanās saistībā ar attiecīgās Eiropas Padomes 2003.gada 27.oktobra direktīvas 2003/96/EK prasību iestrādāšanu likumā „Par akcīzes nodokli”[2], gan nodokļa iekasēšanas uzlabošanās.

Analizējot akcīzes nodokļa dinamiku varam konstatēt, ka 1995.gadā akcīzes nodokļa daļa, ko ieskaitīja Valsts autoceļu fondā bija tikai 8,62 milj.LVL, 1998.gadā akcīzes nodokļa daļa, ko ieskaitīja Valsts Autoceļu fondā bija jau 53,44 milj.LVL, un tas ir par 6,2 reizēm vairāk nekā 1995.gadā. Jau 1999.gadā sāka samazināties iekasētā akcīzes nodokļa

summa, tā bija par 4,7 milj.LVL mazāka, nekā bija plānots. Savukārt 2000.gadā nācās piedzīvot vēl straujāku kritumu. Viens no faktoriem, kas ietekmēja akcīzes nodokļa dinamiku, bija Krievijas ekonomiskā krīze, kuras sekas vēl ilgi bija jūtamas Latvijas ekonomikā. Šo 1999.gada iekasētā akcīzes nodokļa kritumu nespēja ietekmēt fakts, ka nodokļa likmes netika palielinātas, kā bija plānots, bet gluži pretēji pat tika samazinātas dīzeļdegvielai no 13 uz 10 santīmiem par litru. Tas neuzlaboja akcīzes nodokļa dinamiku. 2001.gadā tika palielināta % summa no 50% uz 60%, kas bija jāieskaita Valsts autoceļu fondā no akcīzes nodokļa par naftas produktiem. Tā kā 2001.gadā uz gada sākumu bija daudz nesamaksātu rēķinu uzņēmējiem par veiktajiem darbiem, šis ienākums īpaši nepalielinājās. Savukārt 2002.gadā Valsts autoceļu fonds, vairs neuzticējās Finanšu ministrijas solījumiem, par nodokļu apmēru, ko viņi solījās ieturēt, bet gan paļāvās uz saviem aprēķiniem un saplānoja savus izdevumus, kas ļāva samaksāt visiem uzņēmējiem rēķinus. Tā kā 2002.gads bija Saeimas vēlēšanu gads, arī tas atstāja iespaidu uz akcīzes nodokļa administrēšanu. 2003.gadā tika likvidēts Valsts autoceļu fonds, un autoceļi tika finansēti no valsts budžeta, tikai 2004.gadā Satiksmes ministrijai izdevās panākt, lai tiktu atjaunots finansējuma ienākuma avots akcīzes nodokļa daļa par degvielu, bet tas tika finansēts kā valsts budžeta apakšprogramma. Sākot ar 2007.gadu vairs netiek ievērota šī akcīzes nodokļa pārdale autoceļiem.

Akcīzes nodokļa daļa par naftas produktiem, kas tika ieskaitīta valsts budžeta apakšprogrammā „Valsts autoceļu fonds” pa gadiem bija”: 2008.gadā - 70%; 2009.gadā - 75%; 2010.gadā – 80% un tālāk ar 5% soli līdz 2014.gadā finansējums bija plānots 100%.

2008. gadā līdz ar izmaiņām valsts budžeta plānošanā, šie noteikumi netika pildīti un valsts autoceļu finansēšanai noteica finansējuma apjoma daļu neatkarīgi no ienākošajiem nodokļiem un nodevām. Teorētiski pastāv šis finansēšanas modelis, ka autoceļi tiek finansēti no 100% ikgadējās transportlīdzekļa nodevas un 80% no akcīzes nodokļa par degvielu.

2.9.tabula

Gaidāmās akcīzes nodokļa likmes izmaiņas Latvijā (2011.-2013.gadā), LVL/1000 litriem[134]

	Spēkā esošā likme	ES minimālā likme		Gaidāmais % pieaugums
		ar 2011.gadu	ar 2013.gadu	
Benzīns, LVL par 1000 litriem	228	252	252	11
Dīzeļdegviela, LVL par 1000 litriem	193	212	232	20

Saskaņā ar ES direktīvām 2003/96/EK un 2004/74/EK katrai dalībvalstij jāpasniedz noteikts minimālais līmenis akcīzes nodoklim benzīnam, dīzeļdegvielai un naftas produktiem. Latvijai ir piešķirts pārejas posms – benzīnam līdz 2011.gadam jāievieš nodoklis vismaz 359 EUR/1000 litriem, bet dīzeļdegvielai līdz 2011.gadam 302 EUR/1000 litriem un līdz 2013.gadam 330 EUR/1000 litriem.

2.10.tabula

Akcīzes nodokļa likmes dažādās Eiropas valstīs 2007. un 2008.gadā, LVL/1000 litriem [119]

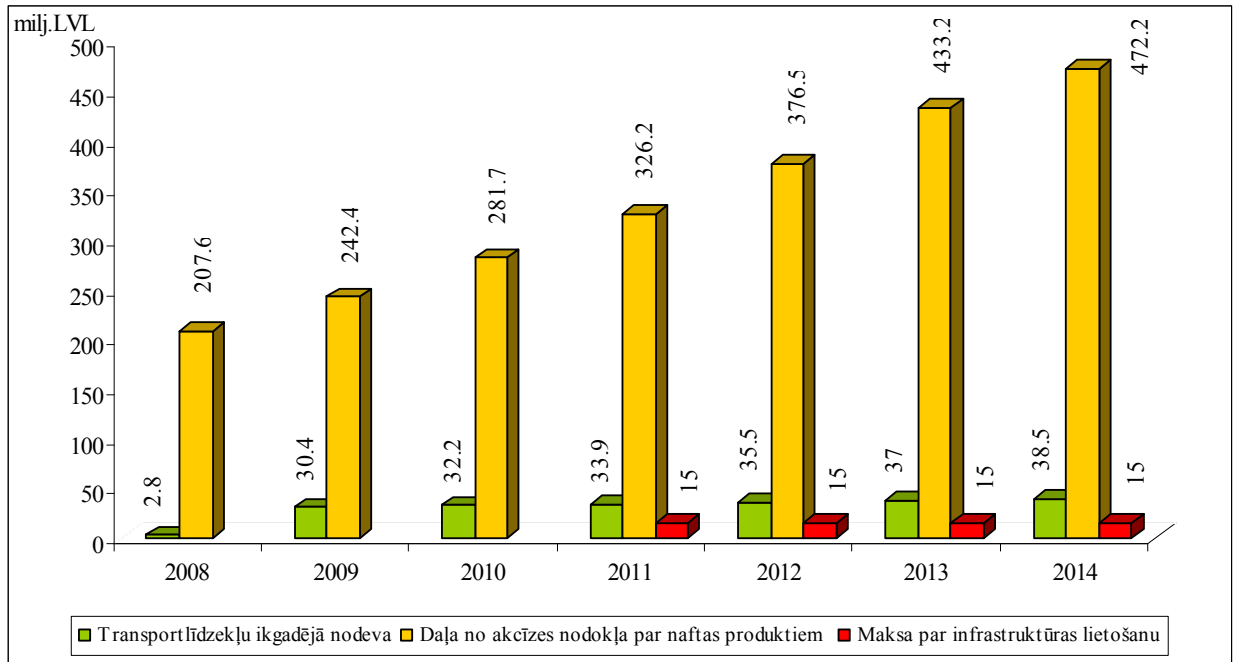
	2007.gads		2008.gads	
	Benzīns LVL par 1000 litriem	Dīzeļdegviela LVL par 1000 litriem	Benzīns LVL par 1000 litriem	Dīzeļdegviela LVL par 1000 litriem
Beļģija	416,06	232,63	416,06	223,49
Dānija	377,41	255,82	394,27	268,47
Vācija	460,34	330,32	460,34	330,32
Grieķija	232,63	193,97	252,31	212,25
Spānija	278,31	212,25	253,31	212,25
Francija	426,6	300,85	426,60	300,80
Īrija	311,34	258,63	357,73	258,63
Itālija	396,38	297,29	396,38	297,29
Austrija	314,15	243,87	310,64	307,13
Somija	413,25	224,19	440,66	255,82
Zviedrija	260,74	280,42	399,19	313,45
Anglija	501,10	501,10	464,55	464,55
Igaunija	202,41	172,19	252,31	231,93
Latvija	210,84	179,92	266,36	231,93
Lietuva	201,70	172,19	305,02	231,93
Polija	292,36	202,41	342,97	238,25

* pārrēķins no EUR uz LVL ir veikts pamatojoties uz Latvijas bankas noteikto valūtas maiņas kursu 0.702804

Salīdzinoši nesen vēl Eiropas Komisija aktīvi iestājās par vēl lielāku nodokli degvielai. Ņemot vērā vispārējo naftas cenu kāpumu, kas atstāj negatīvu iespaidu uz tautsaimniecības attīstību visā Eiropā, līdzšinējās Eiropas Komisijas aktivitātes ir pierimušas. Latvijai pietiekami sāpīgs moments būs lēmums palielināt nodokļa likmes atbilstoši minimāli noteiktajam līmenim.

Pieņemot, ka nemainīsies likumdošana un paredzot akcīzes nodokļa apjoma par naftas produktiem pieaugumu 2007.gadā tika prognozēts sekojošs autoceļu fonda ienākumu avotu

pieaugums.



2.9.attēls. 2007.gadā plānotā Valsts budžeta valsts autoceļu fonda programmas ieņēmumu prognoze Latvijā, 2008.-2014.gadam (milj.LVL) [134]

Analizējot 2.8.attēlā redzamos lielumus, var secināt, ka bija plānots, ka akcīzes nodokļa daļa sistemātiski pieaugs, balstoties uz to, ka patērētāju vajadzības arvien pieaug, jo automašīnu skaitam ir tendence palielināties, kaut gan pašreiz tirgū ir vērojama stagnācija, kas varētu arī ietekmēt nepieciešamās degvielas daudzumu. Šeit ir jāpiemin, ka Latvija vēl joprojām nav izpildījusi Eiropas Savienības prasības par minimālo akcīzes nodokļa likmi. Latvija ir ieplānojusi minimālo ES likmi benzīnam ieviest 2011.gadā, savukārt dīzeļdegvielai – 2013.gadā.

Autore uzskata, ja akcīzes nodokļa likme par degvielu tiktu paaugstināta šodien, Valsts autoceļu fonds būtu ieguvējs, jo lielākus naudas resursus varētu novadīt autoceļu attīstībai un rekonstrukcijai, vai izbūvēt pilnīgi jaunus ceļa posmus, bet ekonomiskā situācija valstī ir neapmierinoša un palielināt akcīzes nodokli naftas produktiem nozīmē būtiski palielināt degvielas mazumtirdzniecības cenu, kas var ierobežot pirktspēju, pārvietošanās iespējas un līdz ar to arī citu tautsaimniecības nozaru sadārdzināšanos, jo līdz ar degvielas cenu pieaugumu, pieaugs arī transporta pakalpojumu cenas.

2.2.1. Latvijas autoceļu finansēšanas sistēma

Valsts autoceļu finansēšana ir valsts funkcija, kuru valsts var izpildīt atbilstoši savai politiskai, ekonomiskai un arī sociālai situācijai. Laika periodā pēc I pasaules kara un

neatkarīgas Latvijas valsts nodibināšanas tika izveidoti Latvijas ceļu uzņēmumi un sāka izveidot valsts ceļu tīklu, bet sekoja II pasaules karš un visu izveidoto sagrāva. Laika periods no II pasaules kara līdz 1990.gadam bija laiks, kad vajadzēja savest kārtībā karā sagrauto ceļu tīklu un to modernizēt atbilstoši tautsaimniecības attīstības līmenim. Okupācijas pēckara periodā no 1960.gada līdz 1980.gadam ceļiem iedalītie finanšu līdzekļi pieauga 5.8 reizes. No 1980.gada līdz 1989.gadam – 1.2 reizes un 1989.gadā sasniedza 135.3 miljonus rubļu. Straujāku ceļu nozares attīstību traucēja materiālu, mehānismu, bet ne finanšu trūkums. Savukārt 90- ie gadi bija laiks, kad bija jāmodernizē atjaunotās neatkarīgās Latvijas valsts ceļu saimniecība un tās finansēšanas sistēma, ievērojot ekonomikas tirgus principus. Visgrūtākais periods bija pēc 1990.gada, jo visa ceļu saimniecība bija jāpārorganizē uz tirgus attiecībām un apstākļiem. Visa ceļu nozare bija jākomercializē un jāpakārto biznesa principiem. Tai bija jābūt atbilstoši autoceļu pakalpojumu kvalitātei, jāanalizē autoceļu pakalpojumu izmaksas un jādomā kā segt šos izdevumus.

1990. un 1991.gadā autoceļu finansējums no valsts budžeta bija 70 un 61 milj.LVL. Ikgadējie plāni tika balstīti uz iepriekšējos gados sasniegto finansēšanas līmeni, ceļu uzturēšanas, būvniecības organizāciju jaudām un pieejamajiem materiālu resursiem. Līdz 1992.gadam kritēriji: braukšanas kvalitāte un uzturēšanas līmenis tiešā veidā izmantoti netika, svarīgāk bija apgūt līdzekļus un izpildīt plānus. Neskatoties uz to ceļu uzturēšanas līmenis atbilda satiksmes prasībām, ko varēja nodrošināt ar lielajiem paveikto darbu apjomiem.

1992.gadā ceļu nozares budžets salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu samazinājās 10,5 reizes. Jaunā būvniecība, uzlabošana un periodiskā uzturēšana tika pārtraukta un visi līdzekļi tika novirzīti uz ikdienas uzturēšanas darbiem.

Finansējums, kāds bija pēc 1992.gada noveda pie būtiska ceļu stāvokļa pasliktinājuma:

- Pirmkārt, pieauga ceļu atjaunošanas izmaksas.
- Otrkārt, palielinājās ceļa lietotāju izmaksas (piemēram, pieauga degvielas patēriņš un mehānismu straujāka nolietošana).
- Treškārt, pieauga satiksmes negadījumu skaits un ceļā patērētais laiks, kas, savukārt, lika kravu nosūtītājiem meklēt citus maršrūtus, apejot Latviju.

Visi šie argumenti bija par iemeslu meklēt un rast risinājumu. Pētot nozares ministrijā pieejamo informāciju noskaidrots, ka šo problēmu uzsāka risināt 1993.gadā, uzsākot sarunas ar ERAB par aizdevuma piešķiršanu Latvijas autoceļiem. Pirmajā daļā tika paredzēts pabeigt Jelgavas apvedceļa būvdarbus, kā arī noasfaltēt ap 140 km ceļu. Otrā daļa tika plānots iegādāties jaunu ceļu tehniku, kā arī jaunas laboratoriju iekārtas un satiksmes svarus. Savukārt trešajā daļā bija paredzēts izstrādāt ceļu reorganizācijas sistēmu un izveidot asfalta tehnoloģijas kontroles

sistēmu. Šī projekta īstenošanai 1995.gadā pievienojās arī JEXIM (Japānas Eksporta un Importa banka).

Lietojot kredītu naudu ir jāatceras, ka tā būs arī jāatdod, tādēļ jādomā, lai atgriežot kredītus pietiktu līdzekļu ceļu uzturēšanai tādā līmenī, lai sabiedrība neciestu sliktā ceļu stāvokļa dēļ.

1994.gadā par Latvijas autoceļu finansēšanas galveno avotu tika izveidots no valsts pamatbudžeta nodalīts speciālais budžets – Valsts Autoceļu fonds. Fonda uzdevums bija nodalīt autoceļu administrēšanu, ceļu ikdienas uzturēšanas un atjaunošanas, rekonstrukcijas un būvniecības funkcijas. Veidojot šo autoceļu finansēšanas sistēmu, tās pamatā bija ideja, ka „autoceļu lietotājs maksā par pakalpojumu – lietot autoceļus”. 1994.gadā tika arī ieviesta transportlīdzekļu ikgadējās nodevas iekasēšana, kas deva iespēju palielināt autoceļu finansējumu gandrīz divas reizes.

Kaut arī tika izveidots Valsts autoceļu fonds, kas bija neatkarīgs no valsts budžeta, tas tomēr saņēma finansējuma daļu no budžeta. Valsts budžeta investīcijas autoceļiem 1994.gadā tika piešķirtas saskaņā ar Valsts investīciju programmu, kas paredzēja daļu no iekšzemes kopprodukta un ārvalstu kredītu summas novadīt uz autoceļu atjaunošanas programmām. Tātad pašvaldību ceļi kopumā saņēma 1,13 milj.LVL, bet valsts ceļi 7,88 milj.LVL. 1994.gadā vēl netika iekasēts akcīzes nodoklis, bet 1995.gadā tas tika ieviests un ievērojami palielināja Valsts autoceļu fonda ieņēmumus. 1995.gads bija pirmais, kad būvdarbu un remontdarbu objekti uzņēmējiem tika nodoti izsoļu un konkursu kārtībā. 1995.gadā bija vērojamas divas tendences: pirmā tendence bija, kopš 1993.gada vērojamā nelielā, bet tomēr jūtāmā valsts autoceļu vajadzībām izlietoto līdzekļu pieauguma palielināšanās, bet tā nenosedza visas nepieciešamības autoceļu nozarē, tādēļ arī bija vērojama otra tendence – ceļu saimniecības stāvokļa tālāka pasliktināšanās un tā uzturēšanas līmeņa neuzlabošanās. Vislielāko īpatsvaru Valsts autoceļu fonda ieņēmumos veidoja akcīzes nodokļa ieņēmumi par degvielu. Otrs lielākais autoceļu fonda ieņēmumu avots bija transportlīdzekļa ikgadējā nodeva. Valsts budžeta asignējumi un investīcijas sastādīja tikai 10,55 %.

Salīdzinot 1995.gada kopējo finansējumu ar iepriekšējo gadu, tas bija palielinājies divas reizes. Valsts budžeta finansējums bija krietni samazinājies, bet tas bija vēl saglabājies. 1995.gadā valsts budžeta investīcijas vairs netika sadalītas pašvaldību un valsts ceļiem. Šādam sadalījumam bija pakļauti tikai galvenie Valsts autoceļu fonda ienākumu avoti: transportlīdzekļu ikgadējā nodeva un akcīzes nodokļa daļa naftas produktiem. Pārējie ieņēmumi bija izveidoti no uzņēmēju maksājumiem par atļaujām par kravu svara pārsniegšanu un maršruta saskaņošanu. Valsts autoceļu fonda vēsturē 1995.gads iezīmējas ar to, ka Latvija pirmo reizi saņēma ārvalstu kredītu autoceļu finansēšanai no Dānijas Unibankas.

1995.gadā bija paveikti 4 svarīgi pasākumi: pabeigta tilta būvēšana pār Lielupi Jelgavas apvedceļā, pabeigta asfaltbetona seguma izbūve Rēzeknes apvedceļā, kā arī atjaunoti 32,6 km asfaltbetona segumi un veikts 28 tiltu caurteku remonts. Vislielākie naudas līdzekļi tika izlietoti par autoceļu uzturēšanu apmierinošā stāvoklī un visai mazi naudas līdzekļi tika investēti remontdarbos un autoceļu būvniecībā. Bet visā visumā 1995.gads ir jāiezīmē, kā progresa gads, jo izdevās dubultot autoceļu finansējumu, līdz ar to arī dubultot padarīto darbu apjomu.

1996.gadā tika saglabāta tendence finansējumu autoceļiem palielināt divas reizes. Atbilstoši līdzekļu pieaugumam Autoceļu direkcija palielināja valsts ceļos veikto darbu apjomu, nodrošinot augstāku braukšanas kvalitāti visintensīvāk noslogotajā ceļu tīklā. Kā galveno cēloni tam jāmin, ka autoceļu finansējums 1996.gadā divkārtējās bija - ceļu nozares finansēšanu saistīto likumu sakārtošana, kas nodrošināja stabilu līdzekļu pieaugumu. Finansējuma pieaugumu arī ietekmēja ERAB kredīta iegūšana.

1996.gadā vislielāko īpatsvaru autoceļu fonda ieņēmumos veidoja akcīzes nodokļa daļa par degvielu un tai sekoja, pēc sava apmēra, transportlīdzekļu ikgadējās nodevas summa. 1996.gadā vairs nebija valsts budžeta asinājumu, pavisam nedaudz bija palielinājušās valsts budžeta investīcijas. Ļoti minimāli bija pieaugusi iekasētā transportlīdzekļu ikgadējā nodeva, savukārt akcīzes nodoklis bija palielinājies 2,3 reizes. Šajā gadā akcīzes nodokļa daļa tika sadalīta ne tikai valsts un pašvaldību ceļiem, bet tika piešķirta mērķdotācija pasažieru regulārajiem pārvadājumiem ar autobusiem un kompensācija VAS "Latvijas Dzelzceļš" par pasažieru pārvadājumos iztērēto dīzeļdegvielu. Kaut arī līdzekļi tika sadalīti vairākām institūcijām, vienalga pašvaldību un valsts ceļi saņēma summu, kas nav mazāka, kā iepriekšējā gadā. 1996.gadā Valsts Autoceļu fonds ieguva kredītu no ERAB, kas sastāda piekto daļu no kopējā valsts ceļu finansējuma un nopietni palielināja VAF ieņēmumus. Šajā gadā VAF saņēma kredīta otru daļu no Dānijas Unibankas. Pasakoties tam, ka bija izdevies tik ļoti labi palielināt VAF ieņēmumus 1996.gadā tika saremontēti 17 tilti, tika atjaunoti 25 km grants un šķembu segumi, nodots ekspluatācijā Jelgavas un Ludzas apvedceļš, atjaunoti asfaltbetona segumi 232 km garumā u.c. Ikdienas uzturēšanas darbu apjomi salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu pieauga vismazāk. To noteica 1994.gadā pieņemtais lēmums par ERAB kredīta ņemšanu valsts ceļu periodiskai uzturēšanai un Jelgavas apvedceļa pabeigšanai. Kredītīguma noteikumi paredzēja, ka kredītņēmējam fiziskajos darbos ne mazāk par ceturto daļu jāiegulda savi līdzekļi un arī jāsedz vietējie nodokļu maksājumi. Tādā veidā ERAB kredītprojektā paredzēto darbu apmaksai bez ārvalstu daļas 6,7 milj.LVL 1996.gadā bija jāiegulda ap 3,9 milj.LVL vietējo līdzekļu. Periodiskai uzturēšanai līdzekļi salīdzinot ar 1995.gadu pieauga par 4,1 reizi, turpretī ikdienas uzturēšanai attiecīgi tikai 1,7 reizes. Mērķdotācija autopārvadājumiem un atskaitījumi VAS "Latvijas Dzelzceļš" tādā pašā apmērā kā ienāca VAF arī tika atskaitīti no tā. Salīdzinot ar

1995.gadu daudz lielākā apmērā tika novadīti līdzekļi autoceļu uzturēšanai, - 3,5 reizes vairāk. 1996.gadā izdevumos parādījās jauna pozīcija, un tā ir kredītu atmaksa. Būtu jau labi, ja kredītus Latvija saņemtu tāpat vien savām vajadzībām un tie nebūtu jāatdod. Tas arī turpmāk būtiski ietekmēs VAF finansiālo stāvokli.

1997.gads Latvijas ceļu nozarei bija raksturīgs, kā reorganizācijas gads. Latvijas Autoceļu direkcija pārveidojās par valsts akciju sabiedrību, kuras darbības jomā ietilpa: sniegt pakalpojumus Satiksmes ministrijai ceļu apsaimniekošanā, veikt ceļu būvniecības, remonta un uzturēšanas darbu plānošanu, organizēšanu un kvalitātes kontroli, kā arī Valsts Autoceļu fonda apsaimniekošanu un izstrādāt plānus, kā papildināt autoceļu finansējumu. Šajā gadā arī 26 rajonu pārvaldes apvienojas četrās lielās valsts akciju sabiedrībās – “Kurzemes ceļi”, “Latgales ceļi”, “Vidzemes ceļi”, “Centrālā reģiona ceļi”. 1997.gadā daudz tika strādāts pie likumdošanas un ceļu nozares tehnisko normatīvu pilnveidošanas. Lai arī ikgadējais ceļu finansējums palielinājās, tomēr joprojām tas nebija pietiekams, lai krasi uzlabotu ceļu stāvokli. 1997.gadā Saeimā tika pieņemts likums “Par autoceļiem” [4], kas reglamentēja, kā ir iedalāmi autoceļi un papildus vēl rajonu pārvalžu apvienošanās akciju sabiedrībās noveda pie tā, ka salīdzinot ar iepriekšējo gadu ceļu tīkls bija samazinājies par 79 km. 1997.gadā ceļu segumu stāvoklis valsts ceļu tīklā bija kritisks. “Šādu situāciju radījis pastāvošais ikgadējais finanšu deficīts un nesavlaicīgi veiktās seguma atjaunošanas sekas. Melno segumu tehniskais stāvoklis pēc to vizuālā novērtējuma ir: ļoti labā stāvoklī 6%, labā 25%, apmierinošā 40%, sliktā 25%, ļoti sliktā 9%. Vēl sliktākā stāvoklī ir novērtēti baltā seguma ceļi: labā 7%, apmierinošā 67%, sliktā 26 % [133]. Šie skaitļi runā paši par sevi un ir skaidrs, ka tāda situācija nebija normāla, ka normālā stāvoklī bija aptuveni tikai ceturtā daļa visa ceļu seguma valstī. Analizējot 1997.gada VAF ieņēmumu struktūru var secināt, ka autoceļu finansējumu bija izdevies palielināt, salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu par 12,84 milj.LVL. Salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu vairāk kā divreiz bija palielinājušās valsts budžeta investīcijas, par 1,29 milj.LVL, nedaudz bija palielinājusies transportlīdzekļu ikgadējā nodeva, par 0,3 milj.LVL. Savukārt ļoti krasi bija pieaugusi akcīzes nodokļa daļa par degvielu 1,7 reizes, ja 1996.gadā tie bija 19,94 milj.LVL, tad 1997.gadā tie bija jau 32,96 milj.LVL, līdz ar to arī substancēm, kas bija pakļautas šai nodokļa daļai pienākas lielākas naudas summas. Salīdzinājumā ar 1996.gadu bija samazinājušies pārējie ieņēmumi, par 0,03 milj.LVL. 1997.gadā Latvija ieguva divu ārvalstu banku kredītus: 4,23 milj.LVL no ERAB un JEXIM, ar kuru palīdzību tika realizēts kredītprojekts “Latvijas ceļu projekts”, tā ietvaros tika atjaunoti 85,5 km asfalta seguma, tika nopirkta 9 automašīnas, kas paredzētas ziemas ceļu uzturēšanai. Un tika noorganizēta starptautiska izsole par jaunu laboratorijas tehnoloģiju iegādi, kas tiks veikta 1998.gadā. Un otru kredītu 1,23 milj.LVL izdevās iegūt no PB, ar kura palīdzību tika realizēts otrs kredītprojekts “Latvijas autoceļu projekts”, Tā ietvaros tika atjaunoti 152,3 km

melno segumu. Kopā šie kredītlīdzekļi 1997.gadā sastādīja 11% no kopējā valsts ceļu finansējuma. Salīdzinot 1997.gada izdevumus ar 1996.gada izdevumiem var secināt, ka: bija ļoti samazinājušies līdzekļi, kas tika novadīti autoceļu būvniecībai 4,13 reizes, tas bija vērā ņemams kritums, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, jo finansējums bija nopietni pieaudzis, bet rezultātā bija pieauguši arī maksājumi par ārvalstu kredītiem, kas bija par 3 reizēm lielāki, nekā iepriekšējā gadā. Par laimi bija palielinājies autoceļu uzturēšanai atvēlēto līdzekļu apmērs, kas ļauj domāt, ka, ja netiek celti jauni ceļi, tiks pienācīgā līmenī uzturēti vecie ceļi. Līdz ar visu reformu ieviešanu 1997.gadā izdevumu struktūrā bija parādījusies jauna pozīcija un tā bija Reģionālo ceļu uzturēšanas akciju sabiedrību dibināšanas izdevumi un tie veidoja 0,20 milj.LVL. Bija palielinājušies gan autodotāciju apmēri, gan kompensācija VAS "Latvijas Dzelzceļš" gan arī atskaitījumi pašvaldību fondos. 1997.gadā tika ekspluatācijā nodots ceļa pārvads Brocēnos, tika atjaunoti 238 km melnā seguma un 80 km baltā seguma ceļu, veikts remonts uz 17 tiltiem.

Finanšu avoti 1998.gada programmai bija Valsts autoceļu fonds, Pasaules Bankas kredīts, Valsts budžeta investīcijas, Valsts kases aizdevums, Eiropas Savienības PHARE dāvinājums.

1998.gadā tika uzsākta Pasaules Bankas kredītprojektā ietvertā grants ceļu uzturēšanas pilnveidošanas un lētu bituminizēšanas tehnoloģiju ieviešanas programma. Pasaules Bankas kredītprojekta ietvaros tika pabeigta Mēmeles tilta rekonstrukcija Bauskā un Gaujas tilta rekonstrukcija Carnikavā. Kopumā 1998.gadā tika saremontēti 26 tilti un tika pabeigta veco ceļa zīmju nomaiņa ar jaunā standarta ceļa zīmēm visos galvenajos valsts ceļos. Vēl 1998.gadā tika uzstādītas meteoroloģiskās stacijas uz visiem lielākajiem valsts autoceļiem, tas deva iespēju brīdināt ceļu lietotājus par ceļu stāvokli, īpaši ziemas mēnešos, kā arī prognozēt uzturēšanas darbus ceļu uzturētājiem. 1998.gadā vislielāko finanšu avotu struktūru sastāda akcīzes nodokļa daļa par degvielu, kas sastāda vairāk par 70% no kopējās finansējuma summas. Otrs lielākais ieņēmumu struktūras īpatsvars bija transportlīdzekļu ikgadējās nodevas summai, tā bija mazliet lielāka par 10%. Valsts budžeta investīcijas bija palielinājušās un sastādīja 2,75 %. 1998.gadā bez kredītiem no ERAB un Pasaules Bankas, pirmo reizi bija Pasaules Bankas kredītprojekta līdzfinansējums no Latvijas Finanšu ministrijas. Nedaudz bija palielinājies transportlīdzekļu ikgadējās nodevas apjoms. Līdz ar to 1998.gada autoceļu budžetā bija 33,795 milj.LVL valsts ceļiem vietējais finansējums un 9,685 milj.LVL valsts ceļiem no ārvalstu kredītiem. 1998.gads bija zīmīgs ar to, ka tajā 1,8 milj.LVL tika piešķirti Lauku ceļu attīstības programmai. Analizējot 1998.gada līdzekļu izlietojumu var konstatēt, ka izdevumu struktūrā vislielāko īpatsvaru sastādīja autoceļu uzturēšana, kurā tiek izlietoti vairāk par 50% naudas līdzekļu. Otrs lielākais izdevumu struktūras īpatsvars bija atskaitījumiem pašvaldību ceļu fondos, kas bija lielāks par 20% no kopējās izdevumu struktūras. Jaunu ceļu būvniecībai izlietoto naudas līdzekļu īpatsvars bija samazinājies un sastādīja tikai 1,10%. Pieauga summa, kas tiek atvēlēta autoceļu

uzturēšanai, par 1,4 reizēm. Arī atskaitījumi pašvaldību ceļu fondos bija palielinājušies par 4,95 milj.LVL. Krasi bija palielinājušies maksājumi par ārvalstu kredītiem - 1,5 reizes vairāk nekā 1997.gadā. Arī autodotācija un atskaitījumi VAS "Latvijas Dzelzceļš" bija pieauguši līdz ar akcīzes nodokļa par degvielu daļas pieaugumu. Finansējums autoceļu uzturēšanai un attīstībai mērķtiecīgi kāpa, bet cik ilgi tas spēs saglabāt šo tendenci. Arī 1999.gads bija ļoti cerīgs ceļu uzturētājiem un lietotājiem, jo finansējums pagastos bija palielinājies par 1,09 milj.LVL. Kāpums nebija tik straujš, kā citus gadus, bet progress ir vērojams. Galvenokārt jau tāpēc, ka 1999.gads bija gads, kad bija izdevies piesaistīt visvairāk ārzemju kredītus. 1999.gads bija zīmīgs ar to, ka bija izdevies paveikt vislielāko darbu apjomu pēdējos desmit gados. Galvenokārt pateicoties Eiropas Savienības PHARE programmas dāvinājumam, Valsts Kases un Pasaules Bankas aizdevumiem. Valsts autoceļu fonda ieņēmumu izklāstā var konstatēt nelielu progresu salīdzinot ar iepriekšējo gadu. Aplūkojot ienākumu struktūras vislielākais īpatsvars bija akcīzes nodokļa par degvielu daļai, bet tā salīdzinot ar iepriekšējo gadu bija samazinājusies un sastādīja vairs tikai 66,51%, savukārt transportlīdzekļu ikgadējās nodevas struktūra bija mazliet palielinājusies un sastādīja 10,8%. Trešā lielākā izdevumu struktūras īpatsvars pieder Valsts kredītam Lauku ceļu attīstībai, kas sastādīja 9,18%. Būtībā analizējot ieņēmumus var secināt, ka galvenais Valsts autoceļu fonda ienākumu avots akcīzes nodokļa daļa par degvielu bija samazinājies par 4,12 milj.LVL. Galvenais iemesls tam, ka akcīzes nodoklis bija samazinājies ir FM sliktais darbs pie nodokļa iekasēšanas. Degvielas patēriņš valstī nebija samazinājies, ja 1998.gadā Latvijā bija reģistrēti 596 057 transportlīdzekļi, tad 1999.gadā tie bija jau 650 433 transportlīdzekļi, tas ir par 54376 transportlīdzekļiem vairāk. Pārējie ieņēmumi arī bija strauji samazinājušies, veselas trīs reizes, bet tam par iemeslu ir jāmin Krievijas ekonomiskās krīzes ietekme, jo tika pārtraukti daudzi sakari ar Austrumeiropu un no tā cieta auto pārvadātāji. Kā jau iepriekš minēju 1999.gads bija izcils ar lielo kredītu daudzumu. Nez vai valdība bija padomājusi vai būs iespējams tos atdot. Pasaules Bankas kredīts, gan mazāks par 1,983 milj.LVL nekā iepriekšējā gadā, tad tika piešķirts PHARE līdzfinansējums, arī FM turpināja aizdot naudu Valsts autoceļu fondam jau par 1,5 milj.LVL vairāk kā iepriekšējā gadā. Valsts centās saglabāt Lauku ceļu attīstības programmu piešķirot VK kredītu, bet kā lai tiek no šiem parādiem laukā. 1999.gadā kredīti sastādīja 22% no kopējā autoceļu finansējuma. Redzams, ka kredītu atmaksas maksājumi bija palielinājušies gandrīz divas reizes. Valsts ceļiem no vietējā finansējuma bija piešķirti līdzekļi 29,26 milj.LVL vērtībā, kas bija par 4,54 milj.LVL mazāk nekā 1998.gadā. Un no ārvalstu kredītiem valsts autoceļiem bija piešķirti līdzekļi 9,98 milj.LVL vērtībā, kas bija par 0,3 milj.LVL vairāk nekā 1998. gadā. Šinī gadā izdevumi bija sadalīti vispārēji valsts autoceļu finansēšanai un Lauku autoceļu finansēšanai, tāpēc bija grūti spriest, kā tika sadalīti līdzekļi autoceļu uzturēšanai, būvniecībai un projektēšanai. Kopumā 1999.gadā tika atjaunoti 498,7 km

ceļa seguma, rekonstruēti 22 tilti, sakārtoti 246,5 km ceļu ūdensatvades sistēmu, daudz 1999.gadā tika strādāts pie satiksmes drošības uzlabošanas paveicot darbus par 4,8 milj.LVL. 2000.gadā, pamatojoties uz Finanšu ministrijas prognozēm par to, kādi būs ieņēmumi, valsts autoceļu programmām tika ieplānoti 33,2 milj.LVL, bet reģionāliem projektiem Lauku ceļu programmas ietvaros 4,5 milj.LVL. Analizējot šo prognozi var secināt, ka 2000.gada autoceļu budžets bija krasi samazinājies salīdzinot ar iepriekšējiem gadiem. Tam par iemeslu bija ļoti sliktā akcīzes nodokļa iekasēšanas struktūra. Turklāt akcīzes nodokļa likmes tika samazinātas par 0,03 LVL, un tas bija par 25%. Līdz ar to galvenais VAF ienākumu avots bija apdraudēts. Kopsummā tika iekasēts par 5,25 milj.LVL mazāk nekā 1999.gadā. Pēc būtības 2000.gadā vajadzētu palielināties ikgadējās transportlīdzekļu nodevas iekasētajam apjomam, jo beidzot 2000.gada augustā tika apkarota situācija ar svešu valstu automašīnu numuriem (galvenokārt Lietuvas) uz automašīnām, kas pastāvīgi tika lietotas Latvijā. To var arī konstatēt, jo salīdzinot ar 1999.gada rezultātiem bija izdevies iekasēt par 0,18 milj.LVL vairāk tas, protams, nav liels atspazs VAF, bet tie tomēr bija lielāki ienākumi fondam. Analizējot 2000.gada ienākumu rādītājus var redzēt, ka lielā mērā bija samazinājies aizdotais kapitāls, bija parādījies jauns finansējuma veids un tā bija Valsts budžeta dotācija, valdība izrādīja savu finansiālu interesi par autoceļu stāvokli, un tie bija 5,3 milj.LVL, kas kompensē neiekasēto akcīzes nodokļa summu. Vispirms jau ir jāmin, ka strauji bija samazinājies valsts autoceļu finansējums, par 9,21 milj.LVL, kas bija ļoti sēpīgs rādītājs. Tas strauji palielināja remonta deficītu uz nākamo gadu. Arī lauku ceļu finansējums bija samazinājies par 1,58 milj.LVL. Neapšaubāmi lielākā nasta, kas bija jānes VAF bija kredītu atmaksa. Tai bija tendence palielināties ar progresējošu koeficientu, un tas vidēji bija 1,5 milj.LVL gadā. 2000.gadā par kredītiem bija jāatdod 3,16 milj.LVL, bet 2001.gadā tie bija 4,6 milj.LVL.

2001.gads bija nozīmīgs transportlīdzekļa ikgadējai nodevai ar to, ka jūnijā tika Saeimā pieņemti lēmumi, par transportlīdzekļa ikgadējās nodevas palielināšanu ar 2002.gada 1. janvāri. Akcīzes nodoklis bija samazinājies 2001.gadā par 1,81 milj.LVL, attiecībā uz 2000.gadu. Izveidojās paradokss: Akcīzes nodoklis ir atkarīgs no satiksmes intensitātes - jo vairāk brauc, jo vairāk iekasē akcīzes nodokli par degvielu, bet mūsu valstī tas nav noteicošais rādītājs, jo neskatoties uz to, ka pieaug transporta līdzekļu skaits, degvielu mēs tērējam daudz mazāk. Bet arī šajā nodoklī saeima bija ieviesusi izmaiņas, kaut arī likmes netika mainītas, mainīts tika %, ko ieskaita VAF no 50 uz 60%. Tātad 2002.gadam finanšu jomā būtu bijis jābūt ar ļoti labiem rezultātiem, jo tika veiktas nopietnas izmaiņas. 2001.gadā salīdzinājumā ar 2000.gadu bija samazinājies Pasaules Bankas aizdevums VAF par 2,08 milj.LVL, bet toties bija palielinājies PHAREs dāvinājums 4,24 milj.LVL. 2001.gadā tika izsniegts Valsts kases aizdevums konkrētam mērķim – Lauku ceļu sakārtošanai 4,64 milj.LVL apmērā. 2001.gadā Latvija saņēma finansiālu atbalstu no

pirmsiestāšanās ES strukturālā fonda ISPA, tiesa gan samērāniecīgu 0,77 milj.LVL. 2001.gadā ir jāmin pozitīvs moments, neskatoties, ka finansējums salīdzinājumā ar 2000.gadu nebija strauji pieaudzis, tomēr bija pieauguši izdevumi, kas bija saistīti ar valsts autoceļu finansēšanu un tie bija pieauguši par 6,57 milj.LVL attiecībā uz iepriekšējo gadu. Savukārt Lauku autoceļu finansējums bija samazinājies par 2,62 milj.LVL attiecībā uz iepriekšējo gadu, neskatoties uz to, ka 2001.gadā ieņēmumos bija iedalīti 4,64 milj.LVL no Valsts kases tieši šai nozarei, tātad šie līdzekļi nav sasnieguši savu mērķi. Neapšaubāmi bija pieauguši maksājumi par ārvalstu kredītiem par 1,52 milj.LVL, un tie veidoja 4,68 milj.LVL. Tā kā 2001.gadā tika veiktas izmaiņas ikgadējās transportlīdzekļu nodevas likmēs, tās tika paaugstinātas un izmainīta administrēšanas sistēma, tad arī bija izdevies palielināt iekasēto nodevas summu par 3,25 milj.LVL. Arī akcīzes nodokļa pārdales % tika palielināts 2001.gadā no 50 uz 60% , kas tika ieskaitīti VAF, un akcīzes nodokli par degvielu bija izdevies iekasēt par 17,59 milj.LVL vairāk, kas bija ļoti liels kāpums attiecībā pret 2001.gadu. 2002.gadā tāpat kā 2000.gadā bija samazinājies Valsts autoceļu finansējums, un tas bija par 5,88 milj.LVL zemāks nekā 2001.gadā. Strauji palielinājies lauku ceļu finansējums par 4,46 milj.LVL, kas bija ļoti apsveicams rādītājs, jo beidzot kāds arī sāk pievērst uzmanību ne tikai pilsētu ielām un galvenajiem ceļiem, bet arī lauku ceļiem, kuri bija un ir ļoti kritiskā stāvoklī. Arī atskaitījumi pašvaldību autoceļu fondos bija palielinājušies par 5,56 milj.LVL, kas arī veicināja ārpus Rīgas esošo ceļu problēmu risināšanu. Arī maksājumi par ārvalstu kredītiem saglabāja tendenci paaugstināties, un tie bija palielinājušies par 0,6 milj.LVL un veidoja jau 5,28 milj.LVL no kopējā Valsts autoceļu fonda un tie bija gandrīz 8 %.

2003.gadā kopējie Valsts autoceļu fonda ieņēmumi bija par 25,81 milj.LVL lielāki nekā 2002.gadā. 2003.gadu salīdzinot ar 2002.gadu bija vērojamas vēl dažas būtiskas izmaiņas: bija samazinājies iekasētās transportlīdzekļa ikgadējās nodevas apjoms, jo tā tika nepilnīgi iekasēta, toties bija pieaudzis akcīzes nodokļa daļas no degvielas apjoms par 3,86 milj.LVL. Vairāk kā divas reizes pieauga ārvalstu finanšu palīdzība no ISPA fonda.

Līdz ar to, ka pieauguši bija Valsts autoceļu fonda ieņēmumi, pieauguši bija arī fonda izdevumi. 2002.gadā tie bija 75,36 milj.LVL, bet 2003.gadā tie jau bija 89,64 milj.LVL. Līdz ar to, ka bija izdevies iekasēt lielāku daļu no akcīzes nodokļa par degvielu būtiski pieaugušas bija arī mērķdotācijas gan dzelzceļa infrastruktūras fondā no 3,8 milj.LVL 2002.gadā uz 4,93 milj.LVL 2003.gadā. Arī mērķdotācija pasažieru regulārajiem pārvadājumiem ar autobusiem lauku apvidū bija pieaugusi no 6,87 milj.LVL 2002.gadā uz 9,41 milj.LVL 2003.gadā. Ļoti būtiski 2003.gadā bija pieaugusi lauku autoceļu finansēšana 1,66 reizes lielāka nekā 2002.gadā. Valsts autoceļu finansēšana paredzēja kredītu atmaksu gandrīz tādā pat apmērā kā 2002.gadā.

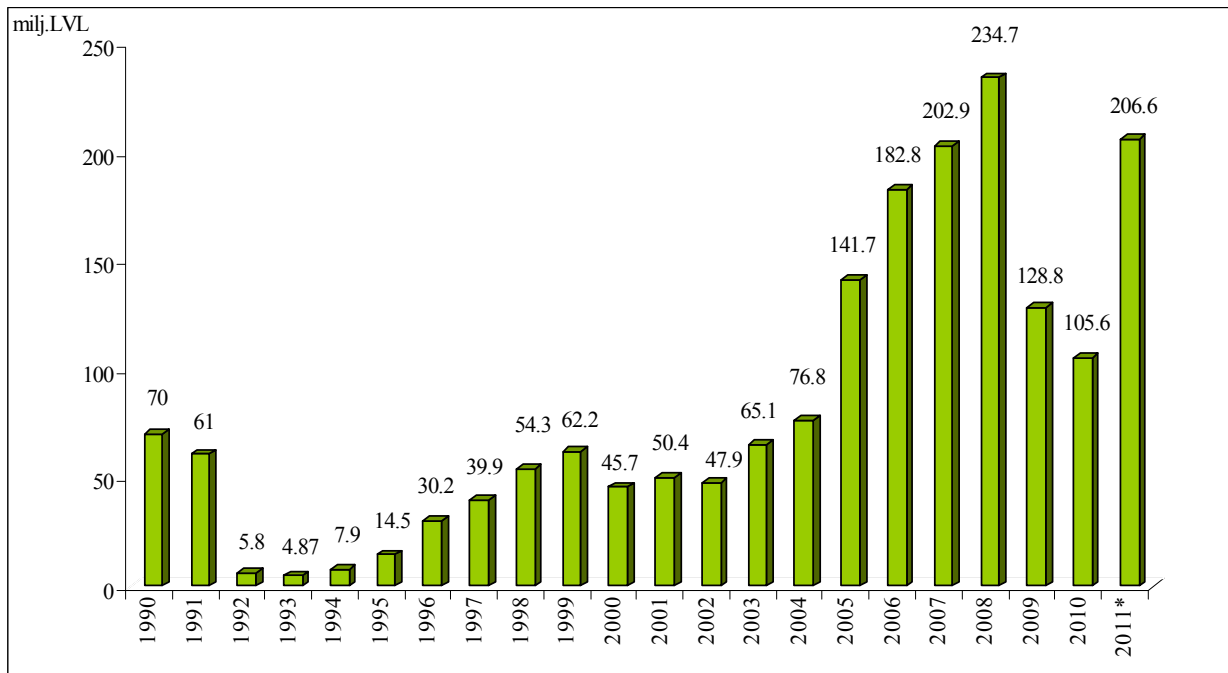
Būtiski bija 2003.gadā pieaugusi valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas un attīstības finansēšana no 2002.gadā 26,43 milj.LVL uz 34,25 milj.LVL 2003.gadā.

2003.gadā tika likvidēts Valsts autoceļu fonds un tālāk jau valsts autoceļi tika finansēti no valsts budžeta neņemot vērā, ne akcīzes nodokļa par degvielu daļu, ne transportlīdzekļu ikgadējo nodevu. 2004.gadā izdevās atjaunot neformāli valsts autoceļu fondu, kas tagad ir kā valsts budžeta 23.programma.

Pašlaik autoceļus finansē no trīs avotiem:

- Valsts budžeta 23.programma
- Kohēzijas fonda programma
- ERAF programma.

Autoceļu finansējums laika periodā no 1990. līdz 2011.gadam ir palielinājies būtiski, pamatojoties arī uz to, ka ceļu noslogojums ir audzis vairāk kā dubultīgi.

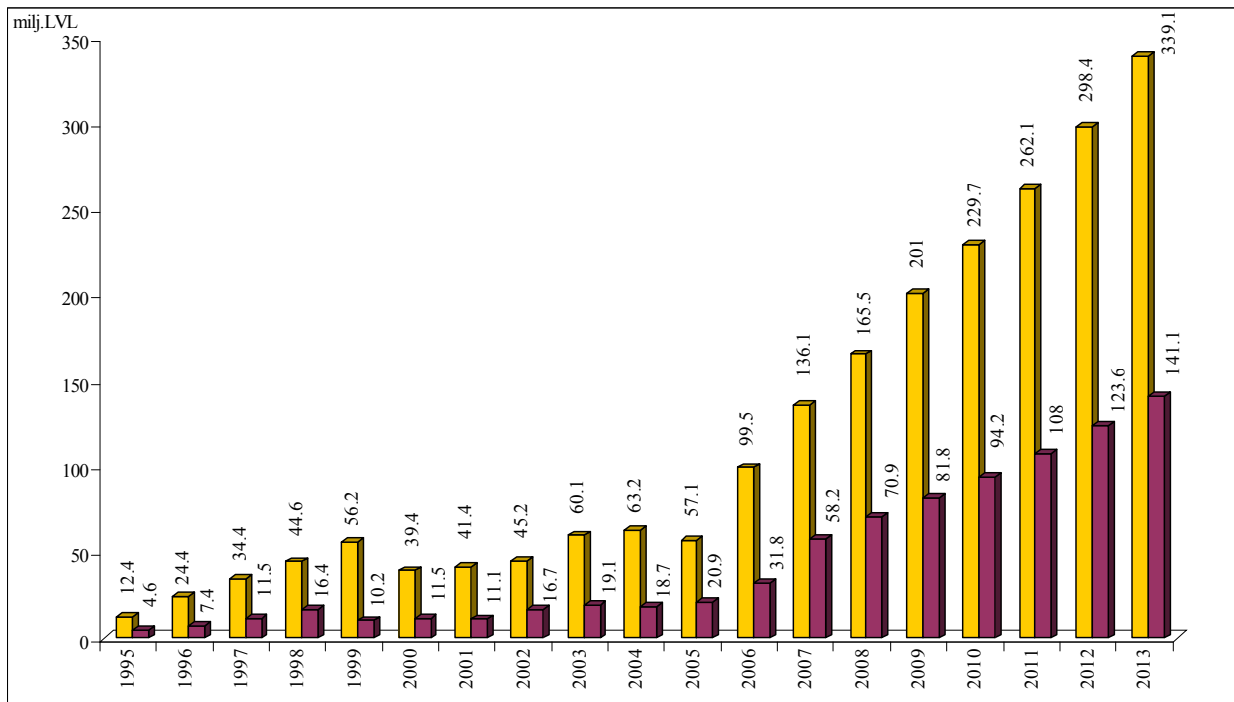


2.10.attēls. Valsts autoceļu finansējums Latvijā 1990. - 2011.gads, milj. LVL [izveidojusi autore, izmantojot: 65,20; 66,21; 67,18; 68,79; 69,32; 70,32; 71,43; 72,47; 73,43; 74,15; 75,21; 76,62; 77,60; 105,43; 106,51; 107,28; 108,30; 109,21]

Analizējot finansējumu varam konstatēt, ka Latvijai viszemākais autoceļu finansējuma apjoms ir bijis 1993.gadā, 1994.gadā tika izveidots Valsts autoceļu fonds un tas deva iespēju lēnām palielināt autoceļu finanses. Tad 1999.gadā sekoja Krievijas ekonomiskā krīze, kad autoceļu fonds piedzīvoja savu otro būtisko kritumu. Sākot ar 2002.gadu ir vērojams autoceļu finansējums pieaugums, bet 2005.gadā tas gandrīz dubultoījās. Valsts autoceļu atjaunošanai piešķirtais finansējums tiek pastāvīgi palielināts. Salīdzinājumā ar 2004.gadu 2008.gadā autoceļu

finansējums ir pieaudzis 3 reizes. Līdz ar ekonomisko krīzi 2009.gadā ir vērojams straujš finansējuma kritums. 2010.gadā autoceļu finansējums, salīdzinot ar 2008.gadu ir 3.4 reizes zemāks.

Lai varētu izprast kāds ir un kāds tika plānots autoceļu finansējuma sadalījums starp valsts galvenajiem autoceļiem un pašvaldību ceļiem un ielām ir jāaplūko 2.11.attēls.



2.11.attēls. Valsts galveno autoceļu un pašvaldību ceļu un ielu esošais un plānotais nākotnes finansējuma sadalījums Latvijā (1995.-2013.gadam), milj.LVL [132]

2008.gadā šīs programmas ietvaros sakārtoja 53 autoceļu objektus, kuriem tērēja 12 milj.LVL, savukārt 2009.gadā programmā bija 3 reizes vairāk objektu - 142 gab., kuru sakārtošanai bija paredzēts tērēt 35 milj.LVL. Īstenojot autoceļu sakārtošanas programmu novadu atbalstam, 2008.gadā bija sakārtoti 178,1 km autoceļu, tai skaitā 35,8 km ar jaunu melno segumu, bet 2009.gadā bija plānots sakārtot 494,6 km autoceļu, tai skaitā 94,8 km ar jaunu melno segumu.

Pēc valsts speciālā budžeta Valsts autoceļu fonda iekļaušanas valsts pamatbudžetā, autoceļu uzturēšanai un atjaunošanai piešķirtais finansējums 2004.gadā bija par 5 – 6% mazāks nekā 2003.gadā, un tikai 2005.gadā atgriezās 2003.gada līmenī. Tā rezultātā tika pārtraukta iepriekš uzsākto autoceļu programmu realizācija, tai skaitā lauku autoceļu sakārtošanas programma. Samazinājās finansējums autoceļu segumu atjaunošanai, kā rezultātā atsākās melno segumu sabrukums. Tomēr autoceļu lietotājiem joprojām bija jāmaksā gan transportlīdzekļu ikgadējā nodeva, kas tautā bija ieguvusi "ceļa nodokļa" nosaukumu, gan aizvien pieaugošais akcīzes nodoklis par naftas produktiem (atbilstoši ES direktīvā noteiktajam).

Lai novērstu pretrunu starp autoceļu lietotāju veikto maksājumu pieaugumu un autoceļu stāvokļa pasliktināšanos, likumā „Par autoceļiem” 2006.gadā tika iestrādāta norma, kas noteica, ka valsts budžeta programmai „Valsts autoceļu fonds” piešķirtais finansējums kārtējā gadā nedrīkst būt mazāks par plānotajiem valsts budžeta ieņēmumiem no transportlīdzekļu ikgadējās nodevas un mazāks par 80% no plānotajiem valsts budžeta ieņēmumiem no akcīzes nodokļa par naftas produktiem. Šī norma, kas ir spēkā vēl šobrīd, noteica valsts budžeta programmai „Valsts autoceļu fonds” piešķiramo līdzekļu plānošanas principu, bet tā nenoteica autoceļiem paredzētu iezīmētu finansēšanas avotu. Tas joprojām saglabājas un ir spēkā arī šobrīd – dotācija no vispārējiem ieņēmumiem.

Šī plānošanas principa ieviešana deva iespēju, sastādot valsts budžetu 2007. un 2008.gadam, panākt prognozējamu finansējuma pieaugumu, kā rezultātā uzlabojās valsts autoceļu uzturēšana, sevišķi ziemas apstākļos, radās iespējas veikt satiksmes organizācijas uzlabošanas pasākumus, palielināt rekonstruēto autoceļu melno segumu posmu garumu.

2011.gadā valsts un pašvaldību autoceļu tīkla finansējums no valsts budžeta programmas 23.00.00. „Valsts autoceļu fonds” ir plānots 80,7 milj.Ls apmērā, kas spēj segt tikai minimālās normatīvi nepieciešamās valsts un pašvaldību autoceļu tīklu ikdienas uzturēšanas darbu izmaksas. 2011.gadā plānotais finansējums ir aptuveni trīs reizes mazāks nekā 2008.gadā un šobrīd sastāda tikai 27% no autoceļu lietotāju maksājumiem, kurus saskaņā ar likumu „Par autoceļiem” būtu jālieto autoceļu finansēšanai.

Bez iepriekš minētajiem Valsts autoceļu fonda programmas līdzekļiem valsts autoceļu rekonstrukcijas un būvniecības programmu finansēšanai tiek lietoti arī Eiropas Savienības fondu līdzekļi (Kohēzijas fonds un Eiropas Reģionālās attīstības fonds) un Latvijas līdzfinansējums no valsts pamatbudžeta. Šo programmu finansēšanai piešķirto līdzekļu izlietojums tiek plānots atbilstoši Eiropas Savienības līdzfinansējuma nosacījumiem, kā arī atbilstoši valsts autoceļu attīstības stratēģiskajiem virzieniem:

- valsts galveno autoceļu un tiltu rekonstrukcija, lai nodrošinātu autoceļu konstruktīvo elementu atbilstību mūsdienu reālo autotransporta slodžu uzņemšanai,
- transeiropas autoceļu tīkla pievadceļu (valsts reģionālie autoceļi) un tiltu rekonstrukcija, lai nodrošinātu šo autoceļu un to elementu nestspēju atbilstoši pieaugošajām autotransporta slodzēm;
- jaunu asfaltbetona segu izbūve uz valsts reģionālajiem autoceļiem.

Līdz ar to šie līdzekļi nav lietojami valsts autoceļu pārvaldīšanas, uzturēšanas un renovācijas finansēšanai.

2.2.2. Latvijas vieta Baltijas valstu autoceļu tīklā

Autoceļu attīstība tieši ietekmē katras pilsētas, reģiona vai visas valsts dzīvotspēju un konkurētspēju gan vietējā, gan Eiropas tirgū. Visās trīs Baltijas Republikās (Lietuvā, Latvijā un Igaunijā) pēdējos gados ir strauji palielinājusies satiksmes intensitāte, līdz ar to arī slodzes uz autoceļiem. Šādu slodžu apstākļos tiek bojāti autoceļu segumi, kas prasa īpaši intensīvu ceļu remontu, un arī jaunu ceļa posmu izbūvi. Šajā nodaļā īpaša uzmanība tiks pievērsta visu trīs Baltijas Republiku autoceļu raksturlielumiem, tiks salīdzinātas kopējās un atšķirīgās iezīmes autoceļu finansēšanas jautājumos.

Baltijas Republikas atrodas ģeogrāfiski un ekonomiski izdevīgā vietā. Līdz ar to tas dod iespēju attīstīt ekonomisko situāciju katrā no Baltijas Republikām tā, lai savas iespējas iespējami pilnīgāk izmantotu, un attīstītu tranzītkravu plūsmu caur Baltiju ir nepieciešams nodrošināt labu ceļu segumu.

Analizējot Latvijas situāciju ceļu nozarē, to var novērtēt salīdzinot ar citām Republikām (t.i. Lietuvu un Igauniju) gan ceļu tīklu, gan finansējumu, gan citus aspektus. Lietuva, Latvija un Igaunija bijušās Padomju Savienības teritorijā sociālisma laikā bija autoceļu būvēšanas un uzturēšanas līderes, bet mainoties ekonomiskajai situācijai nonāca visai sarežģītos apstākļos. Apskatot situāciju Baltijas Republikās ir nepieciešams iepazīties ar ceļu tīkla stāvokli, lai gūtu priekšstatu par ceļu saimniecību kaimiņvalstīs un Latvijā. Baltijas ceļu tīkla raksturlielumi ir apkopoti (2.11.tabula).

2.11. tabula

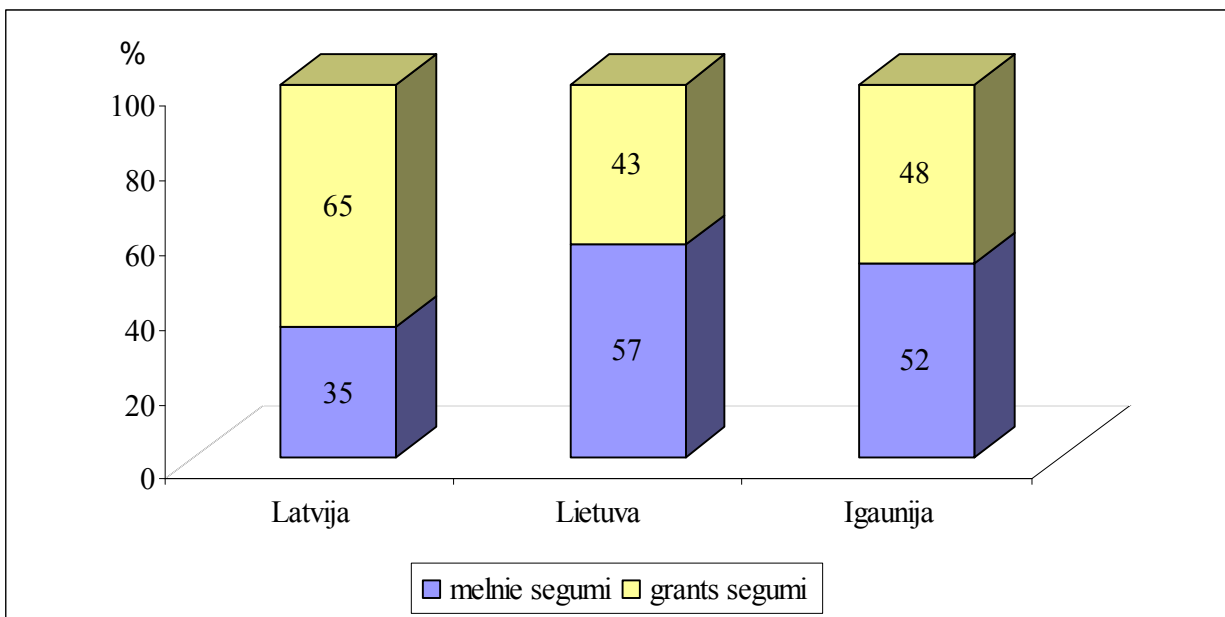
Galvenie valsts un ceļu tīkla raksturlielumi Igaunijā, Latvijā un Lietuvā 2010.gadā
[46,35; 109,7; 124]

	Igaunija	Latvija	Lietuva
Teritorija, km ²	45 227	64 589	65 300
Valsts ceļu garums, km	16 472	20 150	21 320
Valsts galvenie ceļi, km	1602	1 653	1 749
Asfaltēto valsts ceļu garums, km	8 075	14 385	12 817
Tiltu skaits uz valsts ceļiem	920	934	1 502
Tiltu kopgarums, m	20 942	30 010	51 272
Kopējais ceļu tīkls, km	58 383	72568	80 715

Analizējot datus var izdarīt vairākus secinājumus:

- 1) visgarākais valsts autoceļu tīkls ir Lietuvai, bet visīsākais Igaunijai;

- 2) asfaltēto valsts ceļu garums attiecībā pret kopējo ceļu tīklu Igaunijā ir 13,83%, Latvijā 19,79%, savukārt Lietuvā 15,88%. No tā var secināt, ka Latvijai un Lietuvai ir daudz vairāk to ceļu, kuriem ir dārgāka uzturēšana.
- 3) toties Latvijai ir vislielākais visu ceļu kopgarums (rēķinot uz 1000 km² teritorijas), kas ir lielāks nekā Lietuvai un Igaunijai;
- 4) tiltu skaits uz valsts ceļiem Igaunijai ir vismazākais, Latvijai tas ir nedaudz lielāks, bet Lietuvai tas ir daudz lielāks;
- 5) tiltu kopgarums, uz teritorijas vienību, Lietuvā ir vislielākais, jo vidējais tiltu garums te ir 1,5 reizes lielāks nekā Igaunijā.



2.12.attēls. Autoceļu segumu % īpatsvars Baltijas valstu 1. un 2. šķiras autoceļu tīklā 2010.gadā [izveidojusi autore, izmantojot 46,36; 109,11; 124]

Bet, lai pilnīgāk salīdzinātu situāciju Baltijas valstīs, kā izšķirīgs lielums jāanalizē autoceļu finansējums. Autore izpētīja pieejamo informāciju, un secināja, ka autoceļu tīkla finansējuma avoti un struktūra Baltijas valstīs ir samērā līdzīga. Lietuvā, tāpat kā Latvijā, bija izveidots Valsts Autoceļu fonds. Atšķirība ir tikai tā, ka Lietuvā tas bija izveidots kā ārpusbudžeta finansējuma devējs un tam bija vairāk ieņēmumu avotu. Viens no tiem bija noteikts procents no uzņēmumu apgrozījuma nodokļa, tas veidoja vislielāko daļu no Lietuvas Valsts autoceļu fonda līdzekļiem, un līdz ar to arī kopējais finansējums valsts autoceļiem Lietuvā bija daudz lielāks. Kā papildus Lietuvas Autoceļu fonda ienākuma avoti bija daļa no akcīzes nodokļa par degvielu un transportlīdzekļu ikgadējā nodeva, automašīnu reģistrācijas nodoklis, soda naudas par kravas izmēru un svara pārsniegšanu, un uzņēmumu ienākumu nodokļa daļa un no atļauju izsniegšanas iekasētie naudas līdzekļi.

Lietuvā pašvaldību ceļu un ielu uzturēšanai tiek atvēlēti tikai 20 % (Latvijā 30%) no Valsts Autoceļu fonda līdzekļiem, 5 % ir valdības rezerve un 1 % tiek novirzīts satiksmes drošības fondā.

Autore ir pārliecināta par to, ka lietuvieši domā par satiksmes drošību, par to ir pārliecinājies jebkurš, kurš ir apmeklējis Lietuvas Republiku. Lietuvā ir daudz augstākas drošības nakts braukšana. Viņiem ir rūpīgi apzīmēti ceļi, redzami signālstabiņi, kā arī ceļa zīmes ir labas kvalitātes un visās nepieciešamajās vietās. Šos rādītājus noteikti nevar attiecināt uz Latviju, jo mūsu ceļi ir ļoti nepietiekami aprīkoti ar brīdinošiem signāliem un nakts braukšana ir diezgan nedroša.

Atgriežoties pie iepriekšējās Lietuvas Autoceļu fonda sadales ir redzams, ka atlikušie 74 % (Latvijā 70%) fonda līdzekļu tiek novadīti valsts autoceļu uzturēšanai un celtniecībai. Salīdzinot ar Latviju, lietuvieši mazāk līdzekļu atvēl pašvaldībām, toties vairāk līdzekļu tiek koncentrēti valsts ceļu uzturēšanai un attīstībai.

2.12. tabula

Igaunijas autoceļu finansējuma avoti un dinamika (1991.-2009.gadam), milj.LVL

[izveidojusi autore, izmantojot 42,13; 43,26; 44,27; 45,28; 46,35]

Gads	ES projekti un aizdevumi milj. LVL	budžets milj. LVL	Kopā milj. LVL
1991	-	7,95	7,95
1992	-	4,49	4,49
1993	-	8,53	8,53
1994	0,90	12,08	12,98
1995	3,91	16,39	20,30
1996	2,16	20,21	22,37
1997	0,72	25,10	25,82
1998	0,67	29,19	29,86
1999	-	33,68	33,68
2000	1,08	34,62	35,70
2001	4,18	30,22	34,40
2002	18,14	31,97	50,11
2003	15,85	38,43	54,28
2004	49,07	39,20	88,27
2005	48,85	54,96	103,81
2006	52,71	66,77	119,48
2007	48,63	67,98	116,61
2008	49,70	109,96	159,66
2009	81,85	60,44	142,29

* Lai pārietu uz vienotu valūtu (LVL) tika izmantots 10.08.2011. Latvijas Bankas noteiktais valūtas konvertācijas kurss (0,0449).

Atšķirībā no Latvijas un Lietuvas, Igaunijā līdz šim nav izveidots speciāls valsts autoceļu finansēšanas avots, un līdz ar to Igaunijas autoceļus finansē no valsts pamatbudžeta. Igaunijas autoceļu tīkla uzturēšanai tiek novadīti 65% no akcīzes nodokļa. Interesants fakts ir arī tas, ka Igaunijā kā papildus finansējums tiek atvēlēti arī finanšu līdzekļi, kas ir iegūti no ceļu satiksmes noteikumu pārkāpējiem. Lai varētu salīdzināt trīs Baltijas Republiku autoceļu finansējumu vispirms ir nepieciešams analizēt (2.12.tabulu) Igaunijas Autoceļu finansējuma dinamika, par atskaites punktu ņemot laika periodu no 1991. līdz 2009.gadam.

Aplūkojot datus var konstatēt, ka Igaunija nespēj finansēt savus autoceļus no saviem budžeta līdzekļiem, tāpēc arī ir ņēmuši kredītus, bet atšķirībā no Latvijas un Lietuvas savus kredītus vairākus gadus ņem tikai no viena kredītavota. 1994., 1995. un 1996.gadā Igaunija kredītus ņēma no Pasaules Bankas, savukārt 1997. un 1998.gadā ieguva līdzfinansējumu, no PHARE programmas, 2000.gadā Igaunija ieguva kredītu no Eiropas Investīciju Bankas. 2001.gadā finansējums un kredīti tika iegūti gan no ISPA programmas, gan no Pasaules bankas, gan no Eiropas Investīciju bankas un tie kopā bija 93 milj.EEK, bet 2002.gadā ir sasniegts nebijis rekords – tika iegūts 675 milj.EEK aizņemtais kapitāls, kas ir gandrīz puse no kopējā autoceļu finansējuma, un šie naudas līdzekļi tika iegūti no ISPA strukturālā fonda, Pasaules Bankas, Nordic Investīciju bankas un Eiropas Investīciju bankas. 1999.gadā Igaunijas autoceļu finansējums iztika bez kredītiem. Analizējot Igaunijas autoceļu finansējumu var secināt, ka strauji pazeminājās finansējums Igaunijas ceļiem pēc neatkarības iegūšanas, jo ekonomiskā situācija bija ļoti svārstīga un nestabila. Līdz tika iegūts ievērojams finansējuma paaugstinājums 1995.gadā. Bet tieši arī tad igauņiem radās nopietnas problēmas ar autoceļu finansēšanu, jo finansiālo resursu pieaugums, kas autoceļu nozares attīstībai bija jāsaņem no budžeta, tomēr netika pilnīgi segts. Situācija bija vairāk nekā nopietna, jo “1998.gada Igaunijas banku krīzes rezultātā daļu autoceļiem paredzēto līdzekļu valdība bija nolēmusi novirzīt trešās lielākās bankrotējušās bankas noguldītāju noguldījumu kompensēšanai” [62,15]. Sākot ar 2003.gadu, kad tika veikti grozījumi likumdošanā, arī Igaunija sāka valsts autoceļu finansēšanai izmantot akcīzes nodokli par degvielu, bet tā bija tikai daļa no visa autoceļu fonda. Lielāko kapitāla daļu autoceļu finansēšanai arī igauņi iegūst no valsts budžeta. Līdz ar iestāšanos ES arī Igaunija apgūst Eiropas fondus – Kohēzijas fonds. Laika periodā no 2004.-2006.gadam Igaunija ir apguvusi 19,5 milj.latu (434 milj.EEK), no tiem 12,26 milj.latu (273 milj.EEK) no ERAF. 2005.gadā Igaunijas autoceļu fonds būtiski palielinājās salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu par 37% un bija 102,55 milj.latu (2284 milj.EEK) liels no kuriem 21,73 milj.latu (448 milj.EEK)

bija Eiropas Savienības fondu finansējums. 2005.gadā 17,65 milj.latu (393,1 milj.EEK) Igaunija iztērēja autoceļu ikdienas uzturēšanai, no kuriem 5,7 milj.latu (127 milj.EEK) ziemas uzturēšanai. 2005.gadā tika atjaunoti 1437 km asfaltsegumu un 592 km grants segumu, kā arī rekonstruēti 42 tilti. 2006.gadā izdevās palielināt autoceļu fondu vēl par 21,01 milj.latu un tas bija 123,56 milj.latu (2752 milj.EEK), no kuriem 29,68 milj.latu (661 milj.EEK) bija Eiropas Savienības fondu finansējums. Autoceļu ikdienas uzturēšanai 2006.gadā izlietoja 19,6 milj.latu (436,5 milj.EEK), no kuriem 6,5 milj.latu (144,7 milj.EEK) ziemas uzturēšanā. 2006.gadā tika atjaunoti 1215 km asfaltsegumu un 401 km grants segumu, kā arī rekonstruēti tikai 26 tilti. 2007.gadā tikai nedaudz ir palielinājies autoceļu fonds un tas bija 126,26 milj.latu (2812 milj.EEK), no kuriem, 17,38 milj.lati (387 milj.EEK) ir Eiropas Savienības struktūrfondu finansējums. Autoceļu ikdienas uzturēšanai 2007.gadā izlietoja 22,72 milj.latu (506,3 milj.EEK), no kuriem 7,19 milj.latu (160,1 milj.EEK) ziemas uzturēšanā. 2007.gadā tika atjaunoti 1109 km asfaltsegumu un 202 km grants segumu, kā arī rekonstruēti 39 tilti. Līdz 2005.gadam Igaunijas autoceļu finansējums pieauga diezgan minimāli, bet 2005.gadā tas būtiski palielinājās par 1,6 reizēm, un tagad, pēdējos trīs gadus Igaunijas autoceļu finansējums ir virs 100 milj.LVL. 2008.gadā kopā tika rekonstruēti 35 tilti, Autoceļu finansējums pieauga minimāli, tika atjaunoti 243 km asfaltsegumu.

Nozīmīgi ir apskatīt arī Latvijas valsts autoceļu finansējumu (2.13.tabula). Finansējums ceļu uzturēšanai un atjaunošanai šodien Latvijā veidojas no Akcīzes nodokļa, ikgadējās transportlīdzekļa nodevas un ES finansējuma.

Salīdzinot Latvijas un Igaunijas autoceļu finansējumu var konstatēt, ka Latvija savu 1991.gada finansējumu sasniedza daudz ātrākā laika periodā, respektīvi, jau 1998.gadā, bet augstāko finansējuma apjomu iegūstot 1999.gadā. 1994.gadā tiek nodibināts Valsts Autoceļu fonds divus gadus ņem investīcijas no valsts budžeta, bet tomēr Valsts Autoceļu fonds ir jau patstāvīga institūcija, kas arī sāk ņemt papildus kredītus no ārienes. Laika periodā (1994.-1996.gadam), kad Igaunija pārtrauc darījumus ar Pasaules Bankas kredītiem, tos savā īpašumā iegūst Latvija. Tāpat, kā Igaunijai arī Latvijai ir dāvinājumi PHARE programmas ietvaros, bet tas ir vērojams tikai 1999., 2000., 2001.gadā. Igaunija šos kredītus saņēma jau 1997. un 1998.gadā. Bet Latvijai kredītu jomā ir izveidojusies sadarbība ar ERAB, Dānijas Unibanku, un vēl Latvijā autoceļus kreditē Latvijas Finanšu ministrija un ir arī Valsts kredīts lauku ceļu attīstības programmai, kā arī ISPA pirmsiestāšanās strukturālais fonds, tiesa tikai 2001.gadā. 2003.gadā autoceļi vēl tiek finansēti no Valsts Autoceļu fonda, bet jau 2003.gada beigās Valsts autoceļu fonds tiek likvidēts, un sākot ar 2004.gadu autoceļi tiek finansēti no Valsts budžeta. 2005.gadā ir plānots ievērojams finansējuma pieaugums, lielāko finansējuma pieaugumu nodrošinās projekti, kuru realizācijai tiek izmantoti Eiropas Savienības līdzekļi. Savukārt

finansējuma samazinājums 2 milj.LVL apmērā ir plānots ceļu uzturēšanas pasākumiem. 2004.gadā ERAF (Eiropas reģionālo autoceļu attīstības programma) ietvaros, finansējums bija 9,6 milj.LVL, bet 2005.gada plānots finansējums 29,1 milj.LVL, savukārt no Kohēzijas fonda ir plānots finansējums 39,2 milj.LVL apmērā.2007.gadā Valsts autoceļu fonda piešķirtais finansējums autoceļiem bija 189 miljoni LVL, savukārt 2008.gadā ir plānots, ka no Valsts autoceļu fonda šim nolūkam tiks piešķirti 220,7 miljoni.LVL.

2.13.tabula

Latvijas autoceļu finansējuma avoti un dinamika (1991.-2009.gadam), milj.LVL[izveidojusi autore, izmantojot: 65,20; 66,21; 67,18; 68,79; 69,32; 70,32; 71,43; 72,47; 73,43; 74,15; 75,21; 76,62; 77,60; 105,43; 106,51; 107,28; 108,30; 109,18]

gads	kredīti, aizdevumi milj.LVL	ES līdzfinansēju ms milj.LVL	budžets milj. LVL	ceļu fonds milj. LVL	Kopā milj. LVL
1991	-	-	61	-	61
1992	-	-	5,8	-	5,8
1993	-	-	4,87	-	4,87
1994	-	-	7,9	-	7,9
1995	0,9	-	-	13,6	14,50
1996	7,2	-	-	23	30,2
1997	5,5	-	-	34,4	39,9
1998	9,7	-	-	44,6	54,3
1999	10,7	1,1	-	50,4	62,2
2000	5,2	1,1	-	39,4	45,7
2001	6,1	2,90	-	41,4	50,4
2002	-	0,04	-	47,90	47,9
2003	-	8,9	-	56,2	65,1
2004	-	23,2	53,6	-	76,8
2005	-	84,5	57,1	-	141,7
2006	-	83,3	99,5	-	182,8
2007	-	66,8	136,1	-	202,9
2008	-	69,8	165,6	-	235,4
2009	-	35,4	93,4	-	128,8

Lietuvai gan tagad, gan Padomju laikos autoceļi ir uzmanības un nacionālā lepnuma jautājums. Lietuvas valstij piederošo ceļu kopgarums ir diezgan līdzīgs Latvijai, bet iedzīvotāju skaits ir par vienu miljonu vairāk, un tas nozīmē, ka ceļa nodevu naudas masa ir cita.

Lietuvas autoceļu finansējuma dinamikā ir vērojamas līdzīgas tendences, kā Latvijas autoceļu finansējumā. Atšķirībā no Latvijas, Lietuva gadu pēc Latvijas (1995.gadā) nodibināja savu Valsts autoceļu fondu, līdz ar to pamazām palielinot finansējumu un arī pievērsās kredītu piesaistīšanai. Lietuvai, atšķirībā no Latvijas un Igaunijas nav kredītu no Pasaules Bankas, bet tāpat, kā Latvija un Igaunija, arī Lietuva ir iesaistījusies PHARE programmā. Papildus saņemot kredītus no Norvēģijas Investīciju Bankas un Eiropas Investīciju bankas.

Lietuvai izdevās saglabāt ceļu nozari 90.gados, kad notika pāreja uz pastāvīgu valsti, atšķirība no Latvijas, kas būtībā nolikvidēja valsts autoceļu finansējumu. Latvija 1991.gadā atteicās no tās autoceļu finansēšanas kārtības, kas toreiz bija, bet Lietuva to kādu laiku saglabāja. Toreiz finansējums balstījās uz procentu atskaitījumu no uzņēmumu apgrozījuma. Savdabīgā veidā par autoceļu uzturēšanu maksāja visi.

2.14.tabula

Lietuvas autoceļu finansējuma avoti un dinamika (1991.-2009.gadam), milj.LVL [izveidojusi autore, izmantojot 78,6; 124]

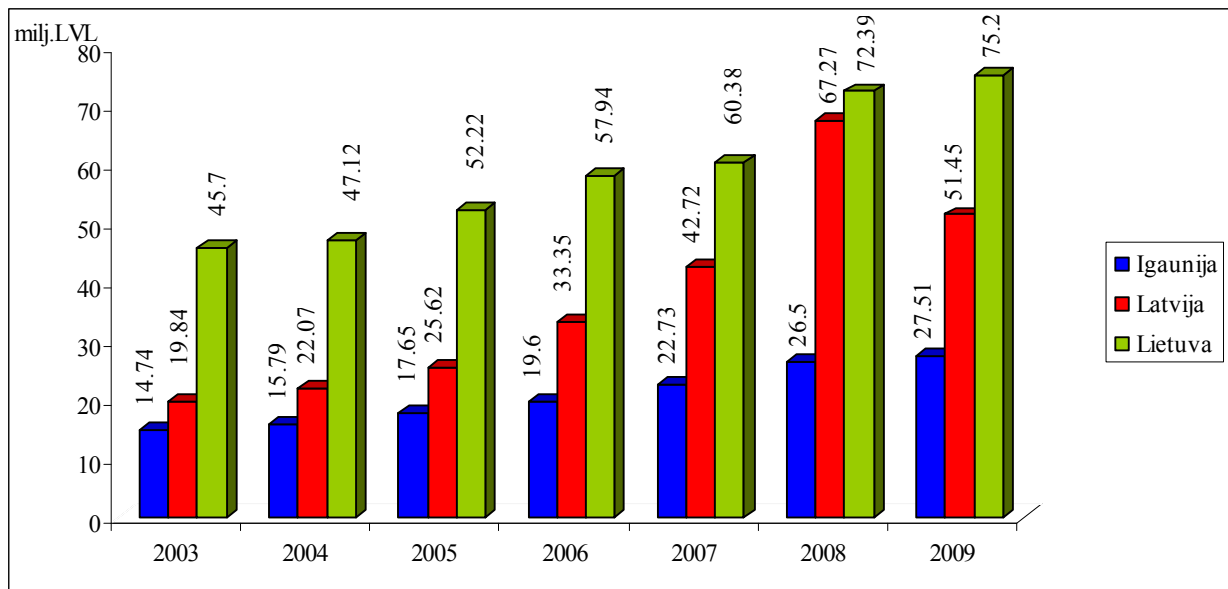
gads	kredīti milj.LVL	ES līdzfinansēju ms milj.LVL	budžets milj. LVL	ceļu fonds milj. LVL	Kopā milj. LVL
1991	-	-	172,58	-	172,58
1992	-	-	130,97	-	130,97
1993	-	-	68,54	-	68,54
1994	-	-	57,94	-	57,94
1995	-	-	-	48,55	48,55
1996	8,98	1,02	-	59,98	69,98
1997	12,24	-	-	87,31	99,55
1998	20,40	4,90	-	92	117,30
1999	30,40	-	-	86,29	116,69
2000	25,91	0,61	-	68,14	94,66
2001	8,16	6,73	-	81,60	96,49
2002	-	16,52	-	112,61	129,13
2003	-	11,42	-	129,95	141,37
2004	-	26,52	-	136,68	163,20
2005	-	44,06	-	149,12	193,19
2006	-	44,68	-	163,81	208,49
2007	-	61,4	-	174,01	235,42
2008	-	22,44	-	331,77	354,21
2009	-	45,12	-	265,03	310,15

* Lai pārietu uz vienotu valūtu (LVL) tika izmantots 10.08.2011. Latvijas Bankas noteiktais valūtas konvertācijas kurss (0,204)

Lietuvas autoceļi 1997. – 2001.gadam tika finansēti no Valsts autoceļu fonda, savukārt no 2002.gada tika likvidēts Autoceļu fonds un autoceļi tika finansēti no valsts budžeta apakšprogrammas „Autoceļu uzturēšanas un attīstības programma”. Šo apakšprogrammu veido: transportlīdzekļu reģistrācijas maksas un transportlīdzekļu ikgadējā nodeva, akcīzes nodoklis par degvielu un ES struktūrfondu līdzekļi [130].

Vērojot Lietuvas autoceļu finansējuma dinamiku var vērot sistemātisku finanšu līdzekļu pieaugumu sākot ar 2000.gadu.

2005.gadā Lietuvas autoceļu finansējums bija 193,19 milj.latu (947 milj.LTL), no tiem 44,06 milj.latu (216 milj.LTL) bija ES struktūrfondu finansējums. Autoceļu uzturēšanai 2005.gadā iztērēja 52,22 milj.latu (256 milj.LTL). 2005.gadā tika atjaunoti 596 km asfaltsegumu un 568 km grants segumu, kā arī rekonstruēti 169 tilti. 2006.gadā Lietuvas autoceļu finansējums bija 208,49 milj.latu (1022 milj.LTL), no tiem 44,68 milj.latu (219 milj.LTL) bija ES struktūrfondu finansējums. Autoceļu uzturēšanai 2006.gadā iztērēja 57,94 milj.latu (284 milj.LTL). 2007.gadā Lietuvas autoceļu finansējums bija 235,42 milj.latu (1154 milj.LTL), no tiem 61,4 milj.latu (301 milj.LTL) bija ES struktūrfondu finansējums. Autoceļu uzturēšanai 2007.gadā iztērēja 60,38 milj.latu (296 milj.LTL). 2008.gadā ļoti strauji ir pieaudzis autoceļu finansējuma apjoms 1.5 reizes, tas ir noticis nevis uz Eiropas naudas resursu apgūšanas rēķina, bet gan no asinājumiem no valsts budžeta.

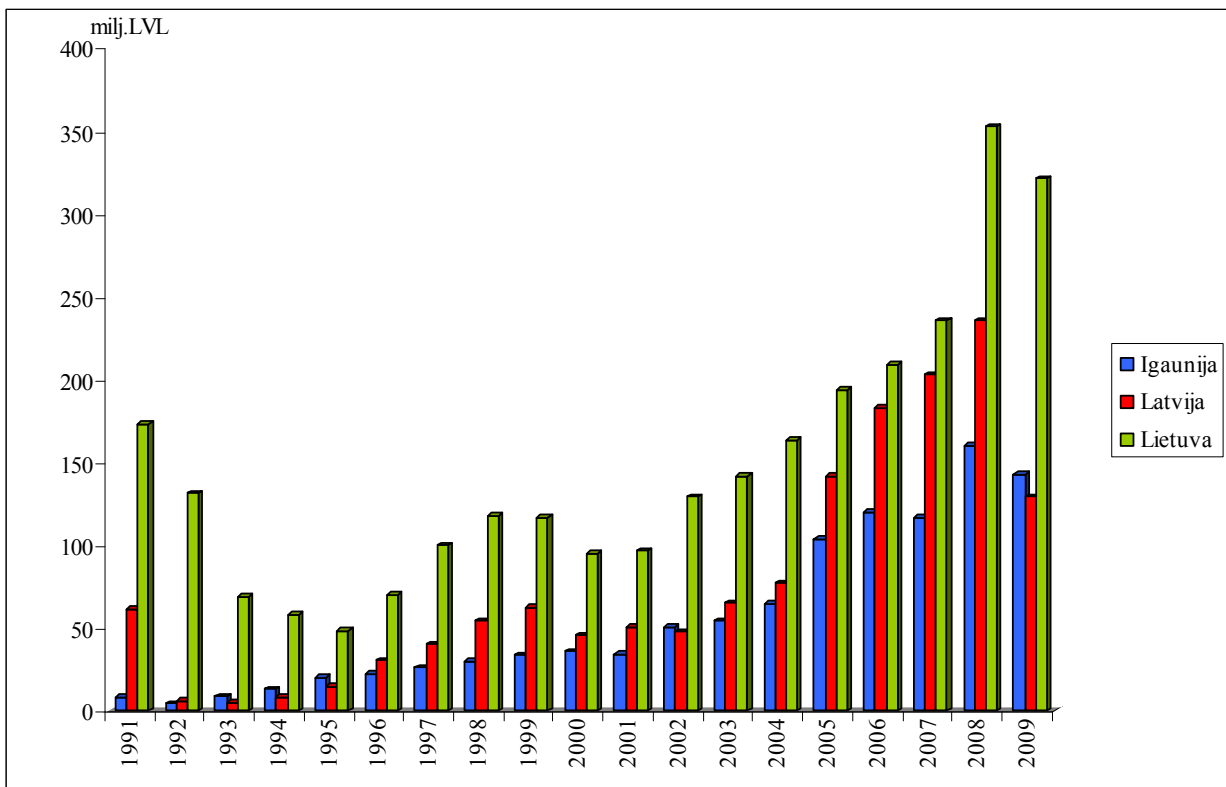


2.13.attēls. Autoceļu ikdienas uzturēšanas izdevumi Latvijā, Lietuvā un Igaunijā 2003.-2009.gadam (milj.LVL) [izveidojusi autore, izmantojot: 46,37; 108,16; 124]

Salīdzinot autoceļu uzturēšanas izdevumus visās trīs Baltijas Republikās, redzams, ka Lietuva tērē visvairāk savu autoceļu ikdienas uzturēšanai, kaut gan viņai nebūt nav garākais

autoceļu kopgarums. Lietuvas autoceļu ikdienas uzturēšanas finansējums pēdējos piecus gadus ir stabils ar nelielu tendenci pieaugt, savukārt Latvijas autoceļu ikdienas uzturēšanas finansējums pēdējos piecos gados ir pieaudzis 2 reizes no 19,84 milj.LVL 2003.gadā līdz 42,72 milj.LVL 2007.gadā. Arī Igaunijas autoceļu ikdienas uzturēšanas izdevumi ir ar līdzīgu tendenci kā Lietuvā – sistemātiski un nedaudz pieaug, bet ir gandrīz 3 reizes zemāks nekā Lietuvā.

Lai būtu iespējams salīdzināt un atrast augstākos un zemākos punktus finansējuma dinamikā nepieciešams aplūkot (2.14.attēlu), kurā var redzēt visu trīs Baltijas Republiku autoceļu finansējuma dinamiku.

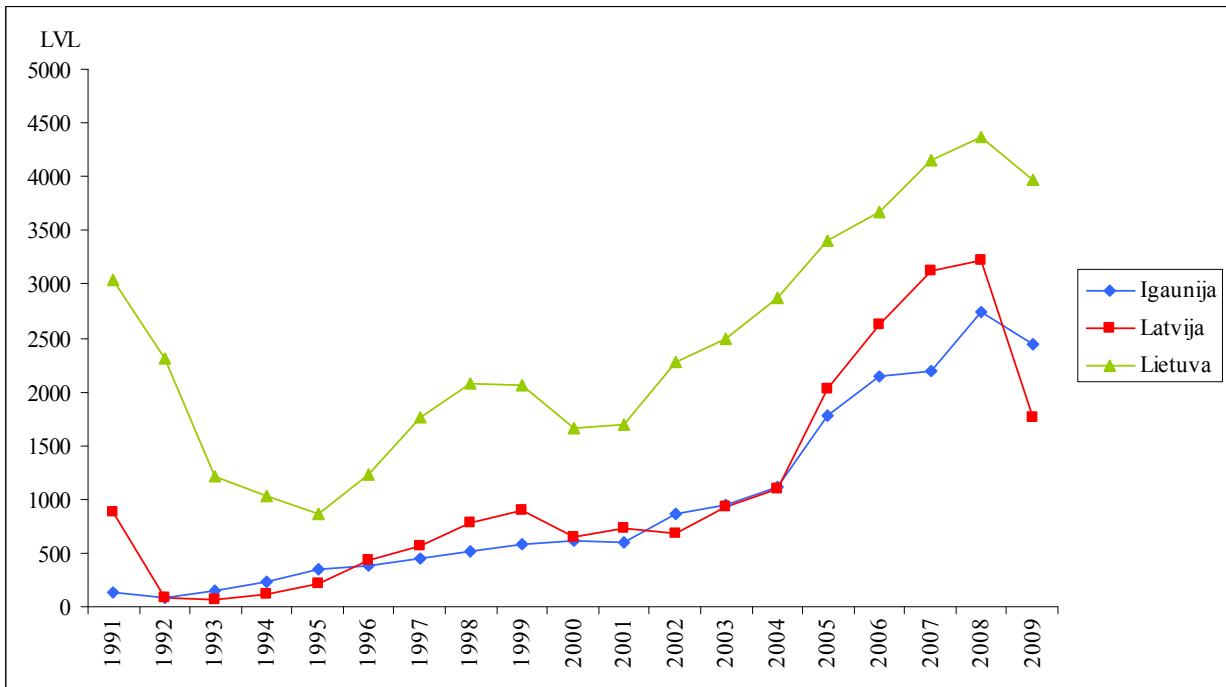


2.14.attēls. Latvijas, Igaunijas, Lietuvas autoceļu finansējuma dinamika 1991.-2009.gadam (milj. LVL) [izveidojusi autore, izmantojot: 46,37; 108,16; 124]

Aplūkojot šo grafisko attēlu ir redzams, ka Igaunijas autoceļu finansējums ir zems, bet daudz vienmērīgāks, stabilāks un vieglāk prognozējams. Savukārt Latvijas un Lietuvas autoceļu finansējums ir ar visai līdzīgām tendencēm, bet ar diezgan lielu intervālu. Grafiskajā attēlā ir uzskatāmi redzams, ka Lietuvas līknes zemākais punkts ir 1995.gadā. Savukārt Latvijas līknes zemākais punkts ir 1992.gadā, bet pēc tā seko abu valstu (Latvijas un Lietuvas) līkņu straujš kāpums un arī krituma tendences pēc 1999.gadā abām valstīm ir kopīgas (Krievijas ekonomiskās krīzes sekas). Lietuvai augstākais punkts bija vērojams 1991.gadā, kad Baltijas Republikas bija ieguvušas savu neatkarību, bet Savienības iedalītos līdzekļus bija jau ieguvušas. Tādā veidā, pie

mūsu tirgus ekonomikas nestabilitātes, Baltijas valstis nonāca visai kritiskā stāvoklī, bet spēja rast tam atrisinājumu. Pēc dažu gadu finansējuma apjoma krituma abās valstīs tas 1998.gadā atkal sasniedza augstākos punktus un uzrāda stabilizācijas tendences. No 2002.gadā bija vērojami stabili autoceļu fonda apmēru pieaugumi gan Latvijai, gan Lietuvai, gan arī Igaunijai. 2007.gadā Latvija gandrīz jau ir sasniegusi Lietuvas autoceļu finansējuma līmeni.

Lai noteiktu autoceļu finansējuma līmeni tiks veikti aprēķini cik naudas līdzekļi tiek tērēti 1 ceļa km, tiks veikts aprēķins, lai noskaidrotu šo skaitli katrā Baltijas Republikā.



2.15.attēls. Baltijas valstu autoceļu finansējums, kas tiek tērēts vienam kilometram 1991.-2009.gads (LVL) [izveidojusi autore, izmantojot: 46,38; 108,16; 124]

Par piemēru tiek ņemts autoceļu kopējais finansējums LVL, laika periodā no 2000. līdz 2009. gadam, kurā katrs no kopējā finansējuma apjoma skaitļiem LVL tiek dalīts ar tās valsts kopējo ceļu garumu km, izveidojot 1.formulu:

$$F_n^* = \frac{F_n}{C_T}, \text{ kur}$$

F_n^* - autoceļu finansējums uz 1 km

F_n - kopējais autoceļu finansējuma apjoms LVL/gadā

C_T - valsts kopējais ceļu tīkls, km

(2.1.)

Aprēķini piemērā tiek veikti par 2009.gadu.

- Igaunija $F_n^* = \frac{F_n}{C_T} = \frac{142.3}{58383} = 0.00244 \text{ milj.LVL}$
- Latvija $F_n^* = \frac{F_n}{C_T} = \frac{128.8}{72568} = 0.00177 \text{ milj.LVL}$
- Lietuva $F_n^* = \frac{F_n}{C_T} = \frac{321}{80715} = 0.00398 \text{ milj.LVL}$

Tālāk tiek sasummēti rezultāti par 10 gadiem (2000.-2009.gads) un izdalīti ar gadu skaitu pētāmajā laika periodā, tādā veidā iegūstot vidējo finansējumu uz 1km/gadā LVL, 2.formula :

$$VF_n^* = \frac{\sum (x_1 + x_2 + \dots + x_b)}{pp}, \text{ kur}$$

VF_n^* – vidējais autoceļu finansējums uz 1 km/gadā

$x_1; x_2 \dots x_b$ - kopējais autoceļu finansējuma apjoms LVL/ attiecīgajā gadā

pp – pārskata periods 10 gadi

(2.2)

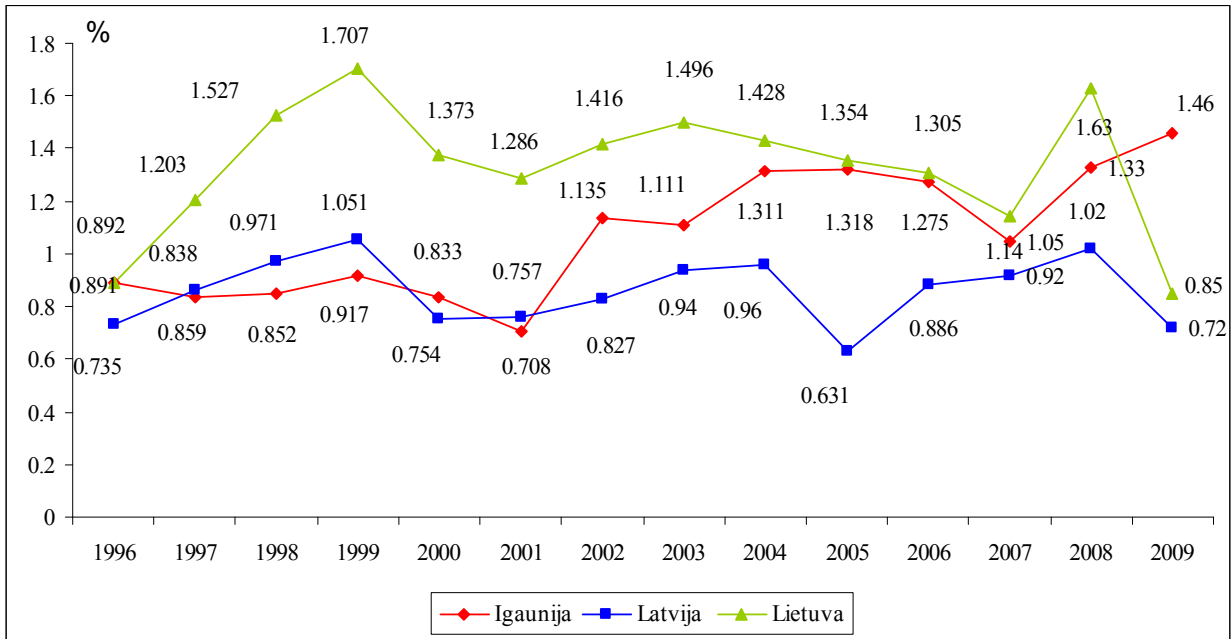
Formulas 2.1. un 2.2. ir atvasinājusi autore.

Rezultātā iegūstam, ka vidējais finansējums uz 1 km laika periodā no 2000.-2009.gadam, ir :

- Igaunija $VF_n^* = \frac{\sum (x_1 + x_2 + \dots + x_b)}{pp} = \frac{15442.99}{10} = 1544.30 \text{ LVL}$
- Latvija $VF_n^* = \frac{\sum (x_1 + x_2 + \dots + x_b)}{pp} = \frac{16871.26}{10} = 1687.13 \text{ LVL}$
- Lietuva $VF_n^* = \frac{\sum (x_1 + x_2 + \dots + x_b)}{pp} = \frac{30589.73}{10} = 3058.97 \text{ LVL}$

Aprēķinu rezultāti pierādīja – tā kā Lietuvai ir vislielākais ceļu īpatsvars no trim Baltijas Republikām, tā tērē vislielākos naudas līdzekļus ceļu apsaimniekošanai starp Baltijas Republikām. No šiem rādītājiem apstiprinās iepriekš izdarītie secinājumi, ka Lietuvai ir vislielākais autoceļu finansējums, tad seko Latvija un visbeidzot trešajā vietā ierindojas Igaunija, kuras vidējais autoceļu finansējums ir 1.98 reizes mazāks, nekā Lietuvas vidējais finansējums uz 1 km. No minētā var secināt, ka Lietuvā ir augstāks un stabilāks autoceļu finansēšanas līmenis. Savukārt Igaunijai un Latvijai tas ir vairākkārt zemāks nekā Lietuvai.

Otrs rādītājs, kurš tiks aprēķināts ir valstu autoceļu finansējuma līmenis % no IKP.



2.16.attēls. Baltijas valstu autoceļu finansējums % no IKP (1996.-2009.gadam) [izveidojusi autore, izmantojot 119]

Analizējot 2.15.tabulas datus, autore secina, ka Latvijā autoceļu finansējuma apjoma īpatsvara IKP augstākais punkts bija 1999.gadā (1.05%), 2003.gadā (0.94%), bet 2004.gadā (0.96%), savukārt 2008.gadā (1.02%), pēc tam ir vērojams straujš finansējuma apjoma kritums 2009.gadā 0.72%, bet 2010.gadā 0.58% , savukārt 2011.gadā 0.51% no IKP. Salīdzinot ar Lietuvas un Igaunijas autoceļu finansējuma īpatsvaru IKP ir redzams, ka situācija ir daudz labāka. Lietuvā finansējums autoceļiem kopš 2005.gada ir lielāks par 1% no IKP (2008.gadā sasniedzot pat 1.63%), bet 2009.gadā gan strauji kritās līdz 0.85% no IKP. Igaunija visu laiku, izņemot 2009.gadu ir turējusi līmeni ap 1.3% no IKP, bet 2009.gadā pat paaugstināja līdz 1.46%.

2.2.3. Autoceļu resursu sadale dažādās pasaules valstīs

Kā autoceļu resursi būtu jāmin: autoceļu tīkls, materiāli, autoceļu finansējums, darba resursi, zināšanas. Šis ir pasākumu komplekss, kas ir nepieciešams, lai kvalitatīvi attīstītu Latvijas autoceļus un atrisinātu remontdeficītu uz Latvijas autoceļiem. Lai pilnīgāk izprastu nepilnības Latvijas autoceļu nozares resursu sadalē, autore apskatīs citu valstu pieredzi, un veidos zinātnisko diskusiju par autoceļu resursu sadali citās pasaules valstīs.

Pirmkārt, jau svarīgi ir salīdzināt vienu no galvenajiem autoceļu attīstības resursiem – autoceļu finansējumu Latvijā un citās Eiropas valstīs. Lai šos finansējuma rādītājus varētu salīdzināt autore tabulu ir papildinājusi ar tabulā minēto valstu teritorijām un valstu iedzīvotāju

skaitu. Izprast Latvijas autoceļa finansējumu salīdzinājumā ar citām Eiropas valstīm palīdz 2.15. tabula.

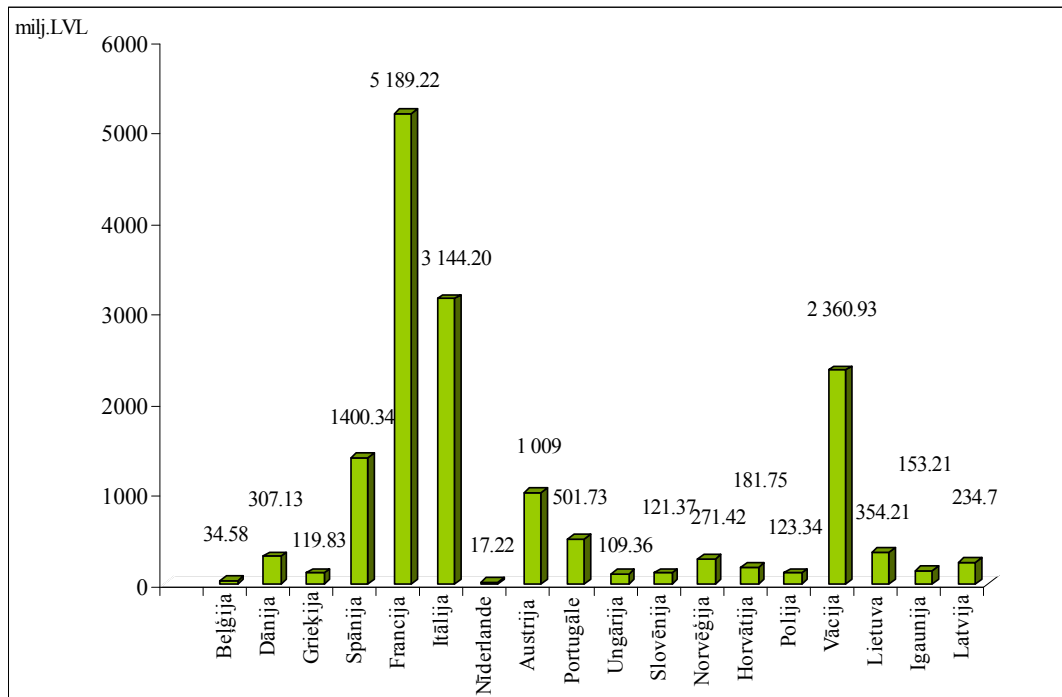
2.15. tabula

Autoceļu finansējums dažādās Eiropas valstīs (2006.-2008.gadam), milj. LVL [izveidojusi autore, izmantojot 119]

Valsts	Teritorija km ²	Autoceļu tīkls km	Iedzīvotāju skaits	2006	2007	2008	Vieta The Global Competitiveness index 2011-2012
Beļģija	30 528	153 595	10 414 336	34,48	29,24	34,58	29
Dānija	43 094	73 197	5 475 791	270,58	278,87	307,13	6
Griekija	131 940	117 756	10 665 989	108,23	108,93	119,83	67
Spānija	504 030	667 064	46 661 950	1 178,88	1 280,47	1400,34	11
Francija	674 843	1 027 183	64 473 140	4502,58	4813,48	5189,22	1
Itālija	301 318	494 236	59 536 507	2861,28	3045,53	3144,20	59
Nīderlande	41 526	135 470	16 440 113	17,85	15,88	17,22	24
Austrija	83 872	106 817	8 356 707	837,74	878,70	1008,52	8
Portugāle	92 345	76 802	10 707 924	449,72	467,22	501,73	5
Ungārija	93 030	189 943	10 106 000	68,31	80,68	109,36	64
Slovēnija	20 273	38 709	1 935 677	97,97	106,80	121,37	44
Norvēģija	385 155	92 869	4 721 600	254,7	272,76	271,42	84
Horvātija	56 542	29 038	4 440 690	139,23	159,49	181,75	27
Polija	312 679	258 910	38 130 302	-	-	123,34	134
Vācija	357 021	644 483	82 210 000	-	2163,23	2360,93	10
Lietuva	65 303	80 715	3 369 600	208,03	235,44	354,21	32
Igaunija	45 226	58 383	1 340 415	122,99	125,80	153,21	51
Latvija	64 589	73 074	2 253 000	182,8	202,90	234,70	101

* pārrēķins no EUR uz LVL ir veikts pamatojoties uz Latvijas bankas noteikto valūtas maiņas kursu 0.702804

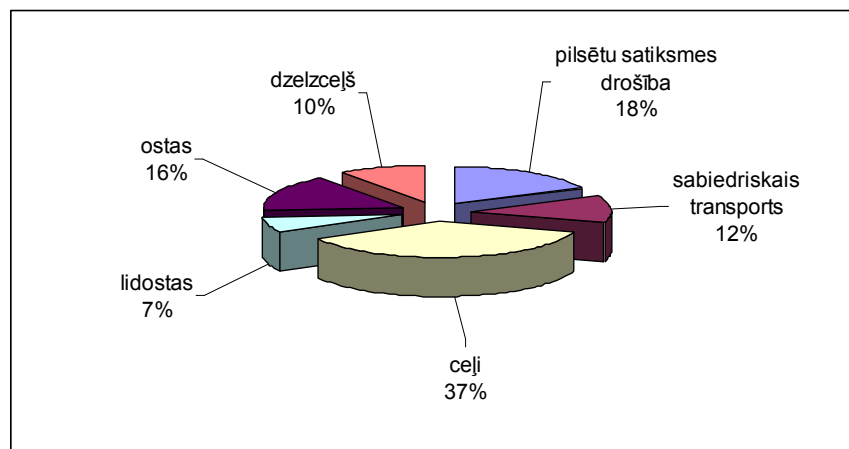
Analizējot tabulas datus, jāņem vērā, ka katrai valstij apsaimniekojamo ceļu garums ir atšķirīgs un arī ceļu seguma kvalitāte ir dažāda. Lielākai daļai Eiropas valstu ceļu kvalitāte ir laba, savukārt mums ir izveidojies liels remontdeficīts (ap 4 miljardi LVL) un lielākā daļa resursu ir jāieskaita autoceļu uzturēšanai (bedrīšu un mazu ceļa posmu lāpīšanai). Uz citu Eiropas valstu fona izceļas Vācijas, Itālijas, Francijas un Spānijas autoceļu finansējums. Šajās valstīs ceļa pamats ir akmeņaināks un cietāks un prasa mazākus ieguldījumus ceļa pamata izbūvei. Arī šo valstu klimats būtiski atšķiras no mūsu valsts mainīgā klimata.



2.17.attēls. Autoceļu finansējums dažādās Eiropas valstīs 2008.gadā, milj.LVL [izveidojusi autore, izmantojot 119]

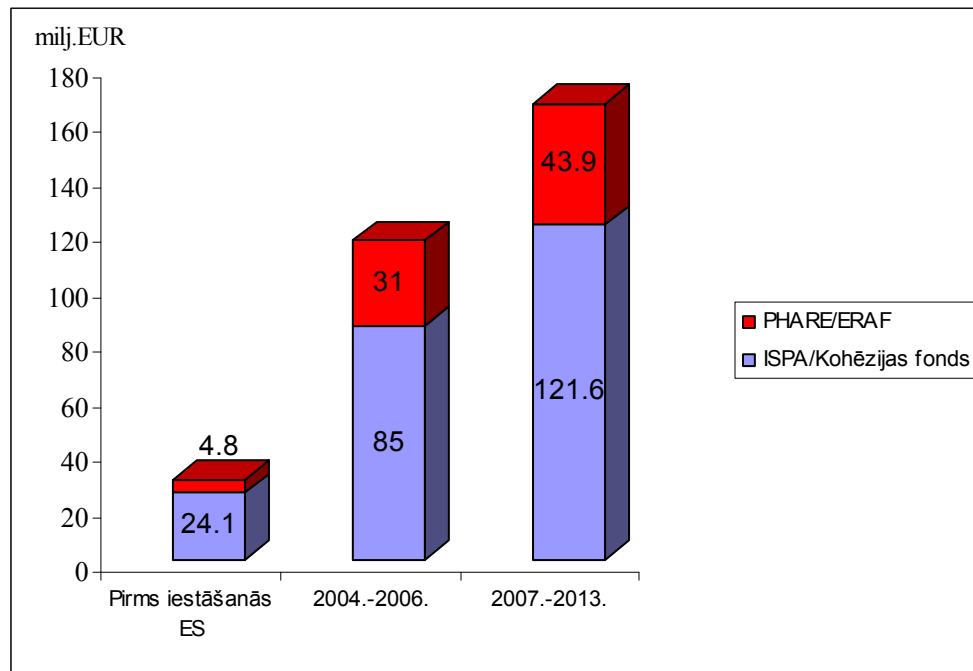
2.2.4. Eiropas Savienības strukturālie fondi autoceļu attīstībai

Attīstīta transporta sistēma ir viens no galvenajiem priekšnoteikumiem jebkuras valsts saimnieciskajam uzplaukumam. Latvijas transporta politikas mērķis ir efektīvas, drošas, sabalansētas un konkurētspējīgas transporta sistēmas izveidošana, lai iedzīvotājiem un tautsaimniecībai nodrošinātu kvalitatīvus pārvadājumus. Svarīgi ir veicināt reģionālo attīstību, kā arī radīt labvēlīgu vidi Latvijas biznesa konkurētspējai Eiropas un visas pasaules tirgū.



2.18.attēls. Kohēzijas fonda un ERAF finanšu līdzekļu % sadalījums par nozarēm 1158.5 milj.EUR (2007.-2013.gads) [117]

Latvijai līdz ar iestāšanos Eiropas Savienībā ir pavērušās iespējas apgūt naudas līdzekļus jaunu ceļu būvniecībai, kā arī jau esošo ceļu rekonstrukcijai un sakārtošanai. No pirmsiestāšanās fonda ISPA laika periodā no 2000. – 2006.gadam Latvijai tika piešķirti vidēji 24 milj.EUR gadā, bet pēc iestāšanās ES, Latvija saņem finansējumu no Kohēzijas fonda apmēram 60 milj.EUR gadā un no Eiropas reģionālās attīstības fonda (ERAF) – 30 milj.EUR gadā. Sīkāk transporta nozarei pieejamie ES struktūrfondu un Kohēzijas fonda līdzekļi (milj.EUR gadā) aplūkojami 2.19.attēlā.



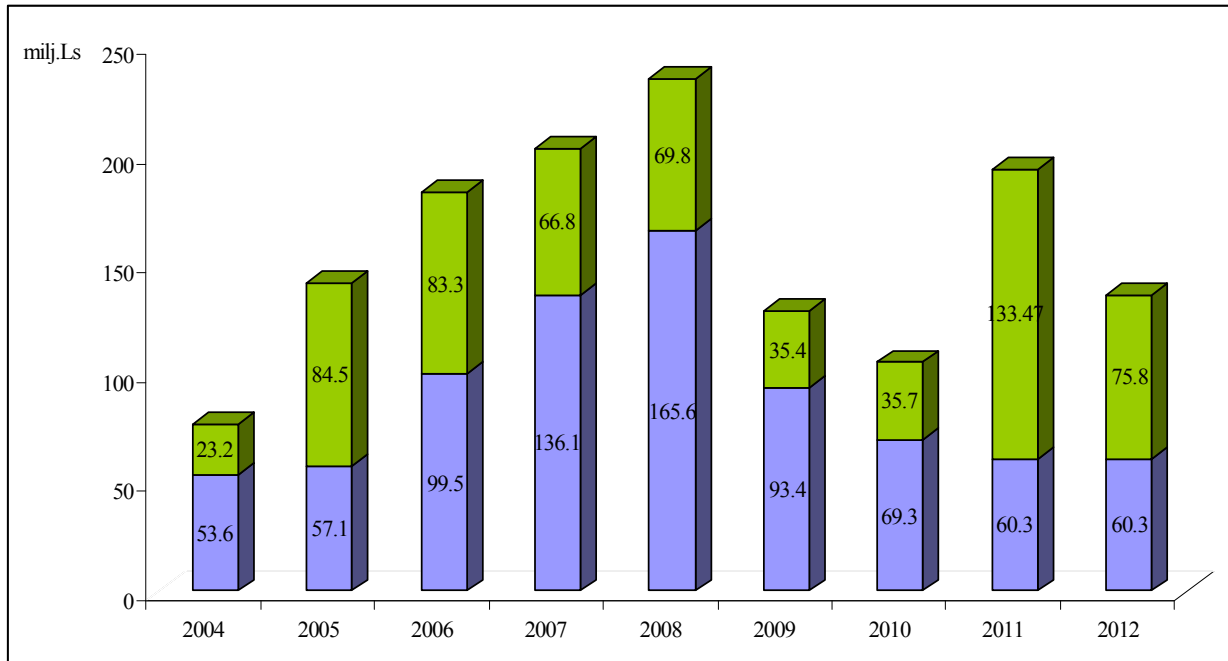
2.19.attēls. Latvijas transporta nozarei pieejamie ES struktūrfondu un Kohēzijas fonda līdzekļi (milj.EUR gadā) [117]

Par galveno mērķi, kas jāsasniedz, izmantojot šos līdzekļus, ES izvirza līdzsvarotas ES reģionu attīstības veicināšanu. Tāpēc ES fondu līdzekļus pirmkārt paredzēts ieguldīt projektos, kas veicina visas valsts izaugsmi, Latvijas transporta infrastruktūru integrējot kopējā ES transporta sistēmā.

ES normatīvajos dokumentos ir noteikts, kāda veida atbalstam izmantojams katrs no fondiem. ISPA un Kohēzijas fonds atbalsta transporta un vides infrastruktūras attīstību (50% transportam un 50% videi), konkrēti transporta jomā tiek atbalstīta Transeiropas transporta tīklā (TEN-T) iekļautās infrastruktūras attīstība. Latvijā tie ir valsts galvenie autoceļi, Austrumu – Rietumu dzelzceļkoridors, arī perspektīvais Rail Baltica maršruts, trīs lielās ostas un lidostas. Savukārt ERAF līdzekļus drīkst izmantot arī transporta infrastruktūrai, kas atrodas ārpus TEN-T

tīkla, tāpēc ar šī fonda atbalstu paredzēts attīstīt valsts 1.šķiras autoceļus, risināt satiksmes problēmas, uzsvaru liekot uz satiksmes drošības paaugstināšanu.

Latvijas autoceļiem kopējo piešķirto autoceļu finansējumu var aplūkot 2.20.attēlā.



2.20.attēls. Esošais un plānotais ES līdzfinansēto projektu īpatsvars Latvijas valsts autoceļu finansējumā no 2004. līdz 2012.gadam, milj.LVL [117]

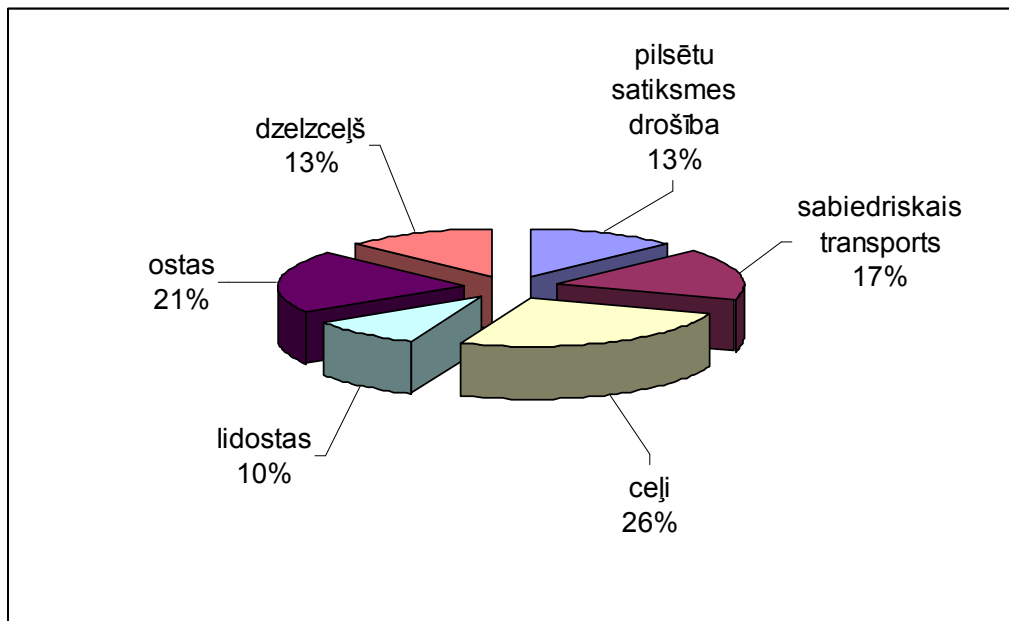
Neskatoties uz pēdējos gados pieaugušo ES finansējumu maršruta VIA Baltica un tam pieslēdzamo autoceļu posmu sakārtošanai, kopumā valsts autoceļu stāvoklis valstī turpina pasliktināties. Šī katastrofālā stāvokļa pamatā ir nepietiekams autoceļu nozares finansējums. Pie esošā nepietiekamā autoceļu uzturēšanas un attīstības finansēšanas līmeņa, pieaugot satiksmes intensitātei un smagsvara transportlīdzekļu īpatsvaram, notiek pastāvīgs autoceļu tīkla sabrukuma process un pieaug neracionāli autoceļu lietotāju izdevumi, kā arī palielinās satiksmes negadījumu skaits.

Kohēzijas fonds. Ir apstiprināts Kohēzijas fonda Ietvara dokuments (Reference Frameworks), kur ir norādīti potenciālie Kohēzijas fonda projekti [117].

Kohēzijas fonda līdzfinansētie ceļu projekti, par kuru veikšanu 2005.gadā ir noslēgti izpildes līgumi ir kopsummā par gandrīz 100 milj.EUR. Divi no tiem ir lielākie Latvijas vēsturē 44,4 milj.EUR un 27,8 milj.EUR [133]:

- 1) Ceļa posmā Ķekava – Iecava rekonstrukcija 18 km garumā par summu 27 859 687 EUR, darbi jāveic 18 mēnešu laikā;

- 2) Autoceļa posmā Skulte – Svēciems rekonstrukcijas darbi tiks veikti par 44 470 249 EUR, darbi jāveic 26 mēnešu laikā;
- 3) Autoceļa Ādaži – Gauja rekonstrukcija līguma cena ir 11 316 137 EUR, darbi jāveic 12 mēnešu laikā;
- 4) Autoceļa posmā Bauska – Grenctāle līguma summa 15 777 543 EUR, darbi jāveic 15 mēnešu laikā.

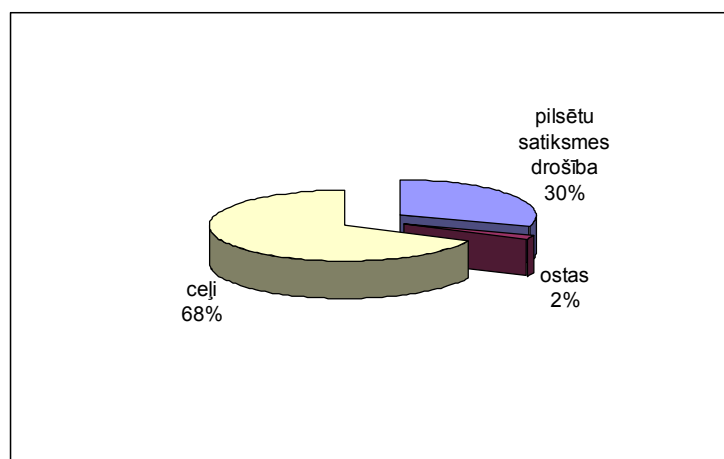


2.21.attēls. Eiropas Savienības Kohēzijas fonda % sadalījums pa nozarēm (851.4 milj.EUR) [55,12]

2006.gadā Kohēzijas fonda līdzfinansētie projekti izpildīti par 82,15 milj.LVL. Savukārt 2007.gadā ES Kohēzijas fonda līdzfinansētie projekti izpildīti par 47,6 milj.LVL. Šajā programmā līdz 2013.gadam ir 239 milj.LVL, kas paredzēti konkrētiem mērķiem:

- tiks uzbūvēts jauns ceļa posms no Ludzas līdz Terehovai;
- tiks pabeigta rekonstrukcija ceļa posmā Varakļāni – Jēkabpils;
- tiks atrisināts jautājums par ceļa posmu Tīnūži – Koknese.

ERAF (Eiropas reģionālās attīstības fonds) 2004.gada 5.aprīļa Valdības komitejas sēdē tika atbalstīta Satiksmes ministrijas izstrādātā nacionālā programma „Valsts pirmās šķiras autoceļu attīstība” [15], un ir uzsākta tās realizēšana. Ir arī izstrādātas un Transporta attīstības nacionālās programmas koordinācijas padomē apstiprinātas vēl divas nacionālās programmas ERAF līdzekļu apguvei: programma molu rekonstrukcijai mazajās ostās un programma Rīgas transporta sistēmas racionalizācijai.



2.22.attēls. Eiropas Savienības ERAF finansējuma % sadalījums pa nozarēm (307,1 milj.EUR) [54,105]

ERAF ir viens no galvenajiem Eiropas Savienības reģionālās politikas īstenošanas instrumentiem. ERAF mērķis ir sniegt atbalstu reģionālo atšķirību izlīdzināšanai, piedaloties atpalikušo reģionu attīstības veicināšanā un strukturālā izlīdzināšanā.

Autoceļu sakārtošana atbilstoši ES prasībām un standartiem uzlabos autoceļu kvalitāti un satiksmes drošību, kā arī mazinās satiksmes kaitīgo ietekmi uz apkārtējo vidi.

Šīs programmas finansējums 85% apmērā balstās uz Eiropas Savienības Reģionālās attīstības fondu, un Latvijas valstij no sava budžeta ir jānodrošina līdzfinansējums 15% apmērā.

ERAF atbalsts plānots valsts 1.šķiras autoceļu tīkla attīstībai ar mērķi savienot svarīgākos ekonomiskās attīstības centrus ar Trans-Eiropas autoceļu tīklu un, atbilstoši ES prasībām un standartiem, uzlabot autoceļu kvalitāti, satiksmes drošību un samazināt satiksmes kaitīgo ietekmi uz apkārtējo vidi. Šīs investīcijas ir nepieciešamas, jo pirmās šķiras autoceļu asfalta segums daudzos posmos ir sliktā stāvoklī, atsevišķiem svarīgiem posmiem nav asfalta seguma un ievērojams skaits tiltu ir izsmēluši savu kalpošanas laiku un tie ir kļuvuši nedroši. Nacionālajā programmā valsts 1.šķiras autoceļu attīstībai 2004.-2006.gadam iekļauti projekti kopsummā par 51,7 milj.LVL.

2.16.tabula

Nacionālās programmas 1.šķiras autoceļu attīstībai plānotie darbi [16]

Nr.p.k.	Mērķprogramma	Kopā 2004.-2006.g.		
		Km	t.LVL	%
1.	Asfaltēto segumu atjaunošana	163,97	31875	61,6
2.	Grants ceļu asfaltēšana	50,14	10750	20,8
3.	Tiltu nestspējas uzlabošana	11 gab./373,34 m	3860	7,4
4.	Pilsētu tranzītielu sakārtošana	11,24	5300	10,2
Kopā:		225,35	51785	100

Nacionālā programmā 1.šķiras autoceļu attīstībai ir norādīts kādiem mērķiem ir plānots un cik daudz līdzekļu ir paredzēts tērēt no ERAF fonda finansējuma. Visvairāk finansējuma ir plānots novadīt asfaltēto segumu atjaunošanai, un tikai tad seko grantēto ceļu segumu atjaunošana.

Ikdienas uzturēšanas darbos, tā autoceļu būvniecībā uz valsts autoceļiem tiek izmantotas lielākā daļa ES valstīs izmantotās darbu izpildes tehnoloģijas, pielietojot augstākās būvmašīnas un kvalitatīvus materiālus. Ņemot vērā ES reģionālo attīstības programmu apjomu iespējamo pieaugumu, turpmākajos gados paredzēts lielāku uzmanību pievērst vietējo būvmateriālu pielietošanas paplašināšanai.

ERAF finansējums apstiprināto autoceļu projektu realizēšanai nodrošinās savienojumu ar Transeiropas transporta tīklu tādējādi veicinot reģiona pieejamību, ekonomisko izaugsmi un apkārtējās vides sakārtošanu, kas ietver [16]:

- uzņēmējdarbības attīstīšanu valsts reģionos t.sk. lauksaimniecisko ražošanu, jaunu pakalpojumu sniegšanu, tūrisma attīstību;
- investīciju apjoma pieaugumu;
- jaunu darba vietu radīšanu;
- izglītības un veselības aizsardzības sistēmu funkcionēšanas uzlabošanu;
- lauku iedzīvotāju vispārējā dzīves līmeņa celšanos;
- iedzīvotāju pārcelšanos uz dzīvi reģionos, kas palielinās lauku apdzīvotību, veidojot Latvijai atbilstošu lauku vidi un ainavu;
- vājāk attīstītu novadu un reģionu straujāku attīstību.

Budžeta projektā 2006.gadam bija paredzēts papildus finansējums valdības prioritātēm un nozīmīgākajām sfērām, tajā skaitā valsts budžeta Valsts autoceļu programmai – 30,8 milj.LVL. Kopumā 2006.gada valdības akceptētais budžeta projekts paredzēja autoceļu uzturēšanai un attīstībai papildus Eiropas Savienības finansētajiem projektiem atvēlēt aptuveni 83.3 milj.LVL. Tas bija par 39,7 % vairāk, nekā bija paredzēts 2005.gada plānā. ERAF līdzfinansētajos projektos 2006.gadā tika ieguldīts 13,04 milj.LVL, bet Kohēzijas fonda līdzfinansētajos projektos – 70.26 milj.LVL. 2007.gadā ERAF un Kohēzijas fonda finansējums bija 66.8 milj.LVL, savukārt 2008.gadā no ES fondiem tika piešķirti 69.8 milj.LVL.

Valsts autoceļu programmu finansējuma vēsture un prognoze Latvijā no 2000. līdz
2012.gadam, milj.LVL [133]

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Finansējums no valsts pamatbudžeta	39,4	41,4	47,9	56,2	53,6	57,1	99,5	136,1	165,6	93,4	69,3	60,3	60,3
ES finansētie projekti	1,1	2,9	0,04	8,9	23,2	84,6	83,3	66,8	69,8	35,4	35,7	133,4	75,8
Kopā	45,7	50,4	47,9	65,1	76,8	141,7	182,8	202,9	235,4	128,8	105	193,8	136,1
ES finansētie projekti % no kopējā autoceļu finansējuma	2,8	5,8	0,1	13,7	30,2	59,7	45,6	32,9	29,7	27,5	34	68,8	55,7

Realizējot šos ES līdzfinansētos projektus, ir nepieciešams izbūvēt jaunus ceļa posmus vai paplašināt jau esošos ceļus, kas prasa izmantot papildus zemes platības. Valstij ir jāatpērk nepieciešamā zeme no zemes īpašnieka, savukārt zemes īpašnieka pienākums ir atdot nepieciešamo zemes gabalu valsts īpašumā. Nereti VAS „Latvijas valsts ceļi” nespēj vienoties ar zemes īpašnieku par optimālu naudas summu par kādu varētu atpirkt zemi, īpašnieki grib pārdot zemi valstij par tirgus vērtību, bet savukārt valsts mērķis ir iegūt zemi par naudas summu, kas ir maksimāli tuvu kadastrālai vērtībai.

Lai apgūtu šos ES projektus, ir nepieciešami lieli darba resursi. Latvijā ceļu būves firmas ir apvienojas pilnsabiedrībās, lai piedalītos konkursos uz šo projektu izpildi. Latvijā ir maz kvalificētu ceļu būvinženieru, kas varētu vadīt un koordinēt šo lielo projektu izpildi, tāpēc Latvijai būtu jāuzmanās, lai šo darbu izpildei netiktu piesaistīts ārzemju darbaspēks, kas nodrošinās daļēju ES finansējuma aizplūšanu no Latvijas. Ceļu būves darbu izpildei, kur nav nepieciešams speciāli kvalificētais darbaspēks, lietderīgi būtu piesaistīt vietējos lauku reģiona iedzīvotājus, tādā veidā nodrošinot daļēju nodarbinātības problēmu atrisinājumu un ceļu būves firmas izdevumu samazināšanu, jo darbiniekiem, kuri dzīvo lielpilsētās ir nepieciešams, nodrošināt dzīvošanu, kas ļoti sadārdzina objekta izdevumus. 2008.gada pavasarī Satiksmes

ministrija, lai pievērstu sabiedrības uzmanību un aicinātu studēt jauniešus šajā specialitātē organizēja reklāmas kampaņu studentu piesaistīšanai autoceļu inženieru specialitātei, kā arī celtnieku pārkvalifikācijai par autoceļu būvniekiem.

2010.gadā jaunus līgumus par ceļu būvi un rekonstrukciju slēdza tikai tajos objektos, kur bija paredzēts Eiropas Savienības līdzfinansējums. 2010.gada janvārī ministri atbalstīja grozījumus noteikumos par pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmai piešķirto līdzekļu izlietošanas kārtību, kas paredz, ka finansējumu varēs izmantot arī % maksājumos par ceļu būvi. Situācijā, lai objektiem piesaistītu ES struktūrfondu līdzekļus valsts līdzfinansējumam nav naudas resursu, šo naudu VAS „Latvijas valsts ceļi” ir spiesti aizņemt no Valsts Kases par to maksājot aizņēmuma % (tie ir ~3%). 2010.gadā VAS ”Latvijas valsts ceļi” Eiropas Savienības projektu realizācijai aizņēmas no Valsts kases 22.6 milj.latu. Līdz ar to 2009.gadā sāktie projekti Tīnūži – Koknese un Ludza – Nirza netika pārtraukti.

2.3. Satiksmes drošības organizācijas ietekme uz autoceļu attīstību un tautsaimniecību kopumā

Satiksmes intensitāte uz Latvijas autoceļiem pēdējo gadu laikā ievērojami pieaugusi - autotransporta plūsma palielinājusies vismaz divas reizes. Ceļu noslogojums ir liels. Pieprasījums pēc transporta infrastruktūras izmantošanas turpina pieaugt. Šo pieaugumu rada gan reģistrēto automobiļu skaita pieaugums, gan tas, ka aizvien straujāk palielinās to Latvijas iedzīvotāju skaits, kas dzīvo ārpus Rīgas, bet kuru darba vietas atrodas Rīgā. Pēdējo desmit gadu laikā Latvijas autoceļu kvalitāte ir ievērojami pasliktinājusies. Finanšu trūkuma un satiksmes intensitātes pieaugumu rezultātā autoceļi ir nolietojušies, segumi kļuvuši nelīdzīgi, izveidojušās risas, veidojas bedres. Naudas trūkums piespiedis ceļu īpašnieku noteikt pazeminātu uzturēšanas standartu. Braukšana pa sliktiem ceļiem palielina satiksmes negadījumu iespējas un lietotāju izmaksas, kas veidojas un paātrina satiksmes līdzekļu nolietojumu un biežākus remontus.

Latvijas ceļiem ir raksturīgs ievērojams nolietojums, bedres, nelīdzņumi un ziemā dažreiz arī slidenumi. Ir jāsaprot, ka ir normāli, ja labi ceļi kļūst slikti, ja finansējuma trūkuma dēļ netiek veikta to uzturēšana un remonts. Ceļu īpašnieks par tūlītēju bedru nesalabošanu nevar tikt saukts pie atbildības. Ceļu īpašnieks nevar būt atbildīgs par neatbilstošu autovadītāju braukšanu apstākļos, kad segums neatbilst prasībām, ja par to ir uzstādītas brīdinošas zīmes. Ceļu satiksmes noteikumi nosaka, ka braukšanas ātrums ir jāizvēlas atbilstoši ceļa apstākļiem, autovadītājam ir jāzina, ka palielinās iespējamība izraisīt satiksmes negadījumu.

Autore saskata sekojošas ceļu satiksmes problēmas uz valsts autoceļiem, kas ietekmē drošus braukšanas apstākļus:

- autoceļu stāvoklis arvien pasliktinās un pieaug sliktā stāvoklī esošo autoceļu īpatsvars;
- autoceļu neatbilstība satiksmes drošības prasībām – ļoti daudzām Latvijas pilsētām cauri iet tranzīta ielas ar lielu satiksmes intensitāti;
- vairāklīmeņu krustojumu un apļveida kustības trūkums uz Latvijas autoceļiem, katru gadu vidēji tiek pārveidoti tikai 2 krustojumi ar apļveida kustību;
- ļoti daudz vienlīmeņa dzelzceļa pārbrauktuvju šķērsojumu uz Latvijas autoceļiem;
- gājēju un velosipēdistu celiņu trūkums gar Latvijas autoceļiem;
- sliktais tiltu un satiksmes pārvadu stāvoklis uz Latvijas autoceļiem;

Satiksmes drošība ir atsevišķa ar satiksmes organizāciju saistīto problēmu grupa. Izšķir trīs satiksmes drošību ietekmējošos faktoros:

- cilvēciskais faktors – kaut kādu cilvēka darbību rezultāts;
- transportlīdzekļa faktors – mehāniskas kļūdas (arī transportlīdzekļa uzturēšana);
- ceļa faktors – ceļa konstrukcijas kļūdas (ceļa stāvoklis, laika apstākļu ietekme, ceļa apzīmējums, zīmes un apgaismojums).

Ceļu satiksmes negadījumu statistikas dati liecina, ka negadījumu smaguma pakāpe pieaug līdz ar ceļa seguma stāvokļa pasliktināšanos. Visbīstamāk pārvietoties pa slideniem ceļiem. Tādēļ ir jāveic pasākumi, kas nodrošinātu ceļu uzturēšanu atbilstoši ceļu satiksmes drošības prasībām.

Ceļu satiksmes drošība atkarīga no daudziem parametriem un apstākļiem. Nepieciešami patstāvīgi pētījumi, kuru atziņas izmantojamas ceļu satiksmes drošības uzlabošanā. Nepieciešams izveidot bezmaksas tālruņu līniju, uz kuru varētu zvanīt satiksmes dalībnieki un ziņot par vietām, kur nevēlami un nelietderīgi ir izvietotas ceļa zīmes. Neveiksmīga satiksmes organizācija provocē autovadītājus izdarīt pārkāpumus.

Katra valsts satiksmes drošības uzlabošanai izvēlas savu stratēģiju:

- Var meklēt negadījumu cēloņus un jau iepriekš izvēlēties nākotnes risinājumu.
- Var konstatēt negadījuma sekas un cīnīties ar tām, izmantojot risinājumus, kas šīs sekas novērš.

Izmantojot otru variantu, ir jārēķinās ar jau neatgūstami zaudētiem cilvēkresursiem, invaliditātes pabalstiem mūža garumā, apdrošināšanas izmaksām un nebeidzamiem tiesu procesiem.

Reģistrētie ceļu satiksmes negadījumi Latvijā 2000.gada – 2010.gadam, gab [115]

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Reģistrētie ceļu satiksmes negadījumi	30454	36468	39593	45555	48912	47353	52102	61383	54323	35058	38343
Reģistrētie ceļu satiksmes negadījumi ar ievainotajiem/ bojā gājušajiem	4482	4766	5083	5379	5081	4466	4302	4781	4196	3160	3193
Bojā gājušo skaits	588	517	518	493	516	442	407	419	316	254	218
Ievainoto skaits	5449	5852	6300	6639	6416	5600	5404	6088	5408	3930	4023

Latvijā ir augsta ceļu satiksmes negadījumu smaguma pakāpe. Ceļu satiksmes negadījumu smaguma pakāpe uz lauku autoceļiem ir lielāka nekā pilsētās. Jo tālāk no apdzīvotām vietām noticis negadījums, jo smagākas sekas. Latvijā nepieciešams uzlabot glābšanas dienesta un medicīniskās palīdzības efektivitāti.

Skaitļi norāda ne vien uz cilvēciskiem zaudējumiem, bet arī rada ievērojamus ekonomiskus zaudējumus valstij. Būtiski ir apskatīties, kādas izmaiņas vērojamas bojā gājušo skaita izmaiņās, bet svarīgi ir arī atcerēties, ka katru gadu pieaug reģistrēto transporta līdzekļu skaits. Pagaidām Latvija izpilda Veronas deklarācijā uzliktos noteikumus par bojāgājušo skaita samazinājumu. Verona deklarācijā ir noteikts, ka bojāgājušo skaits ir jāsamazina par 50% līdz 2010.gadam, salīdzinot ar 2001.gadu. Ja Latvijā pieņem, ka dienā uz autoceļiem iet bojā viens cilvēks, tad tie jau skaitās ļoti labi rādītāji, lai izpildītu deklarācijas noteikumus. 2008.gadā ir vērojams pozitīvs bojā gājušo tendences samazinājums, kas parāda, ka 2008.gada laikā bojāgājušo skaits uz Latvijas autoceļiem ir samazinājies par 25%.

Ieskats vēsturē: 1938.gadā bija 1090 ceļu satiksmes negadījumos cietušie cilvēki, bojā gājuši 114 cilvēki, ņemot vērā, ka 1938.gadā bija Latvijā reģistrēti 10 041 satiksmes līdzekļi.

Vēlākā laikā līdz ar automobilizācijas attīstību arī ceļu satiksmes negadījumu skaits strauji pieauga.

Reģistrētie ceļu satiksmes negadījumi Latvijā, 1966.gada – 1990.gadam, gab [26,63]

	1966	1970	1975	1980	1985	1990
Satiksmes negadījumu skaits	2158	4669	4770	4601	3707	4325
Bojā gājušo skaits	385	646	669	653	539	877
Ievainoto skaits	2108	4323	4358	4272	4184	4716

Padomju Savienībā ceļu satiksmes negadījumi notika tāpat kā citur. Tie pieauga līdz ar automašīnu skaitu un nobrauktajiem kilometriem. Latvijā vidēji uz 100 000 iedzīvotājiem ir 189 satiksmes negadījumi un 25 bojāgājušie. No ES valstīm mazāks satiksmes negadījumu skaits nekā Latvijā ir tikai Zviedrijā - 178 negadījumi un Somijā - 128 negadījumi.

Satiksmes negadījumu skaits dažādās Eiropas valstīs uz 100 000 iedzīvotājiem 2009.gadā, gab [52,20]

Somija	Zviedrija	Latvija	Austrija	Vācija	Portugāle
128	178	189	519	466	465

Dati parāda, ka Latvija nav pirmajā vietā ES, satiksmes negadījumu skaita ziņā uz 100 000 iedzīvotājiem, bet būtiska nozīme ir valsts apdzīvotībai un teritorijai. Kontekstā būtu jāapskata arī bojāgājušo skaits uz 100 000 iedzīvotājiem dažās ES valstīs.

Bojāgājušo skaits ceļu satiksmes negadījumos uz 1 miljonu iedzīvotāju dažādās valstīs (2006.-2009.gadam), gab [118]

	Latvija	Grieķija	Somija	Spānija	Īrija	Polija	Igaunija	Lietuva	Vācija	Čehija	Austrija
2006	177	150	66	84	87	138	151	223	62	103	86
2007	184	144	72	86	78	146	146	218	60	119	83
2008	141	136	65	67	62	142	99	148	54	103	84
2009	112	129	39	58	54	120	75	110	51	86	76

Aplūkojot šos datus ir jāsecina, ka Latvija ir vissmagākās sekas ceļu satiksmes negadījumiem. Mūs apsteidz tikai Lietuva. Salīdzinot ar ES vidējo rādītāju Latvijai bojā gājušo skaits būtu jāsamazina divas reizes. Jāatzīst, ka salīdzinot datus tomēr ir vērojams zināms progress un ir izdevies samazināt bojāgājušo cilvēku skaitu visās pieminētajās valstīs, īpaši labi rezultāti ir vērojami Lietuvai.

Ir jāmaina sabiedrības attieksme pret pārkāpumiem, kas izraisa vissmagākās sekas – braukšanu reibumā un nepiemērota braukšanas ātruma izvēle. Šo procesu maz cenšas ietekmēt

mediji, kam ir vislielākā iespēja ietekmēt sabiedrību. Autore uzskata, ka šajā darbā vairāk ir jāiesaista arī pašvaldības un sabiedriskās organizācijas. Lielāku uzmanību jāpievērš ceļu auditēšanai, lai atklātu un novērstu „melnos punktus”. „Melnie punkti” ir krustojumi un ceļu posmi, kur visbiežāk notiek vissmagākās avārijas. Par „melno punktu” tiek uzskatīts konkrētā autoceļa pilns kilometrs, jo ceļu satiksmes negadījums, lai arī tiek fiksēts konkrētā vietā, ir cēloņsakarība ar apstākļiem, kas ir uz ceļa abās pusēs negadījuma vietai. Citādi noteikumi ir krustojuma gadījumos, tad uzmanība tiek pievērsta 150 m visos virzienos. 1996.gadā tika izstrādāta „melno punktu” noteikšanas metodika. Kritēriji „melnā punkta” noteikšanai ir vismaz astoņi ceļu satiksmes negadījumi vai trīs atsevišķi negadījumi ar cietušajiem vai bojāgājušajiem trīs gadu laikā. VAS „Latvijas valsts ceļi” ir izveidojuši Latvijas karti, kurā ir atzīmēti visi šie punkti. Kopā uz Latvijas ceļiem ir uzskaitīti šādi 45 „melnie punkti”. Šī karte tiek ik pa laikam aktualizēta. Autore uzskata, ka lietderīgi būtu apstiprināt Ceļu satiksmes noteikumus atsevišķu ceļa zīmi ar „melno punktu”, kā tas ir Lietuvā, jo autovadītājam ir apgrūtināši iet meklēt karti, pētīt to un atcerēties visas šīs vietas uz ceļiem, kur būtu jāuzmanās. „Melno punktu” likvidēšanas temps ir nepietiekams, kam par iemeslu ir nepietiekamais finansējums. 2009.gadā LVC ir izdevies likvidēt 9 melnos punktus uz Latvijas autoceļiem. Lai novērstu „melnos punktus” krustojumos, visefektīvāk ir izbūvēt rotācijas apļa kustību.

Galvenās satiksmes drošības problēmas uz Latvijas autoceļiem var iedalīt sekojoši:

1. redzamās problēmas:

- liels braukšanas ātrums;
- braukšana reibuma stāvoklī;
- mazaizsargātie ceļu satiksmes dalībnieki un bērni;
- gados jaunie autovadītāji (bez pieredzes);
- drošības jostu nelietošana;
- neadekvāts ceļa plānojums.

2. acīmredzamās problēmas:

- gados vecie autovadītāji;
- ievainojumus veicinošs ceļu plānojums;
- dažādu aizsargierīču nepietiekama izmantošana;
- kravas transports;
- neadekvāts glābšanas dienesta darbs;
- slikti redzamības apstākļi uz ceļa;
- daudz krustojumu;
- nepietiekamas saķeres nodrošināšana uz ceļa.

3. daļēji redzamās problēmas:

- nepietiekama satiksmes uzraudzība/ kontrole;
- nepietiekama autovadītāju apmācība un pārbaūžu veikšana;
- nepietiekama satiksmes drošības apmācība;
- nav skaidra ceļa lietotāja loma un atbildība satiksmē;
- neloģiska satiksmes organizācija.

4. slēptās problēmas:

- drošības pasākumu zema vērtība;
- nepietiekama satiksmes vadīšanas sistēma (nav aprīkojuma);
- kvantitatīvu mērķu trūkums;
- satiksmes drošības skaidras vīzijas trūkums;
- sistēmas diagnozes nepietiekama veikšana;
- nekoordinēta satiksmes drošības pētīšana;
- lietotāju, sabiedrisko organizāciju un uzņēmumu neiesaistīšanās satiksmes drošības darbā.

Šo ceļu negadījumu iemeslu dēļ ceļu satiksmes negadījumu skaita samazināšana izvirzīta par prioritāti visā Eiropas Savienībā un noteikta par Latvijas valsts mēroga uzdevumu, kura realizēšanai apvienojušās visas organizācijas, kas saistītas ar ceļiem, satiksmi un tās drošību valstī. Latvijā ir izveidota Ceļu satiksmes drošības padome, kuru vada satiksmes ministrs. Padome koordinē satiksmes drošības politiku valstī un uzrauga Ceļu satiksmes drošības nacionālās programmas īstenošanu un rezultātus. Pirms programmas izstrādāšanas apkopotie dati un situācijas analīze palīdzēja noskaidrot galvenos ceļu satiksmes negadījumu cēloņus, kā arī izstrādāt pasākumu kompleksu šo cēloņu novēršanai un kopējās situācijas uzlabošanai. Latvijā maksimālais bojā gājušo skaits - 923 cilvēki ir fiksēts 1991.gadā. Tieši šis fakts un tas, ka strauji sāka attīstīties Latvijas sakari ar Eiropas valstīm, aktualizēja jautājumu par satiksmes drošības uzlabošanu uz Latvijas autoceļiem. 1994.gadā Latvijā Transporta attīstības programmas ietvaros, izstrādāja pirmo Ceļu satiksmes drošības programmu [14]. 1994.gadā Ceļu satiksmes drošības programmā nospraustie mērķi 1999.gada sākumā kopumā bija izpildīti, tad 1999.gadā tika izstrādāta Ceļu satiksmes drošības nacionālā programma, kuras darbība bija paredzēta līdz 2006.gadam. Lai to realizētu, Latvijā bija uzsākta ceļu satiksmes dalībnieku kontrole, mazaizsargāto satiksmes dalībnieku, it īpaši gājēju un velosipēdistu, drošības pasākumu īstenošana, satiksmes dalībnieku izglītošana un apmācīšana, transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontrole, kā arī ceļa satiksmes drošības uzlabošana diennakts tumšajā laikā. Šāds uzdevums negadījumos bojā gājušo un cietušo skaita samazināšanā ir izpildāms tikai pie nosacījuma, ka arī

finanšu līdzekļi ceļu satiksmes drošības paaugstināšanas pasākumu īstenošanai tiks iedalīti tādā apjomā, kā tas ir noteikts Ceļu satiksmes drošības nacionālajā programmā.

Ceļu satiksmes drošības nacionālās programmas prognoze un reālais bojāgājušo skaits uz Latvijas autoceļiem no 1999.gadā bija sekojoša:

2.22.tabula

Bojā gājušo skaita prognoze un reālais bojā gājušo skaits uz Latvijas autoceļiem no 1999. līdz 2010.gadam, gab [izveidojusi autore, izmantojot 115]

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Bojā gājušo skaita prognoze	627	564	508	457	411	370	333	300	373	342	311	280
Reālais bojā gājušo skaits	604	588	517	518	493	516	442	402	419	316	254	218

Salīdzinot prognozi ar reālo bojā gājušo skaitu ir jāsecina, ka ir nopietnas problēmas ar ceļu satiksmes drošības programmas realizēšanu, jo skaitļi sākot ar 2002.gadu būtiski nesakrīt. Ir problēmas ar Ceļu satiksmes drošības nacionālās programmas [14] galveno mērķu realizēšanu:

1. satiksmes dalībnieku uzvedības uzlabošana.
2. mazaizsargāto satiksmes dalībnieku drošības garantēšana .
3. satiksmes dalībnieku un autoceļa organizācijas shēmu redzamības uzlabošana.
4. reģionālo satiksmes drošības koncepciju izstrāde.
5. transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontrole.
6. efektīva glābšanas dienesta un neatliekamās palīdzības dienesta izveide.
7. papildus finansējuma iegūšana.

2006.gadā tika pārskatīta reālā situācija satiksmes drošības jomā un izvērtēta satiksmes drošības programmas izpilde uz 2006.gadu. Izvērtējot visus apstākļus tika izstrādāta un apstiprināta jauna ceļu satiksmes drošības programma 2007.-2013.gadam, kurā kā galvenais mērķis ir minēts samazināt bojā gājušo skaitu līdz 2013.gadam uz Latvijas autoceļiem par 70% salīdzinājumā ar 2001.gadu. Mērķis ir panākt, lai bojāgājušo skaits uz Latvijas autoceļiem 2010.gadā būtu samazinājies par 50% salīdzinājumā ar 2001. gadu.

Bojā gājušo skaita prognoze un reālais bojā gājušo skaits Latvijā 2007.-2013.gads, gab [115]

2001	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
558	373 (faktiski 419)	342 (faktiski 316)	311 (faktiski 254)	280 (faktiski 218)	240	200	160

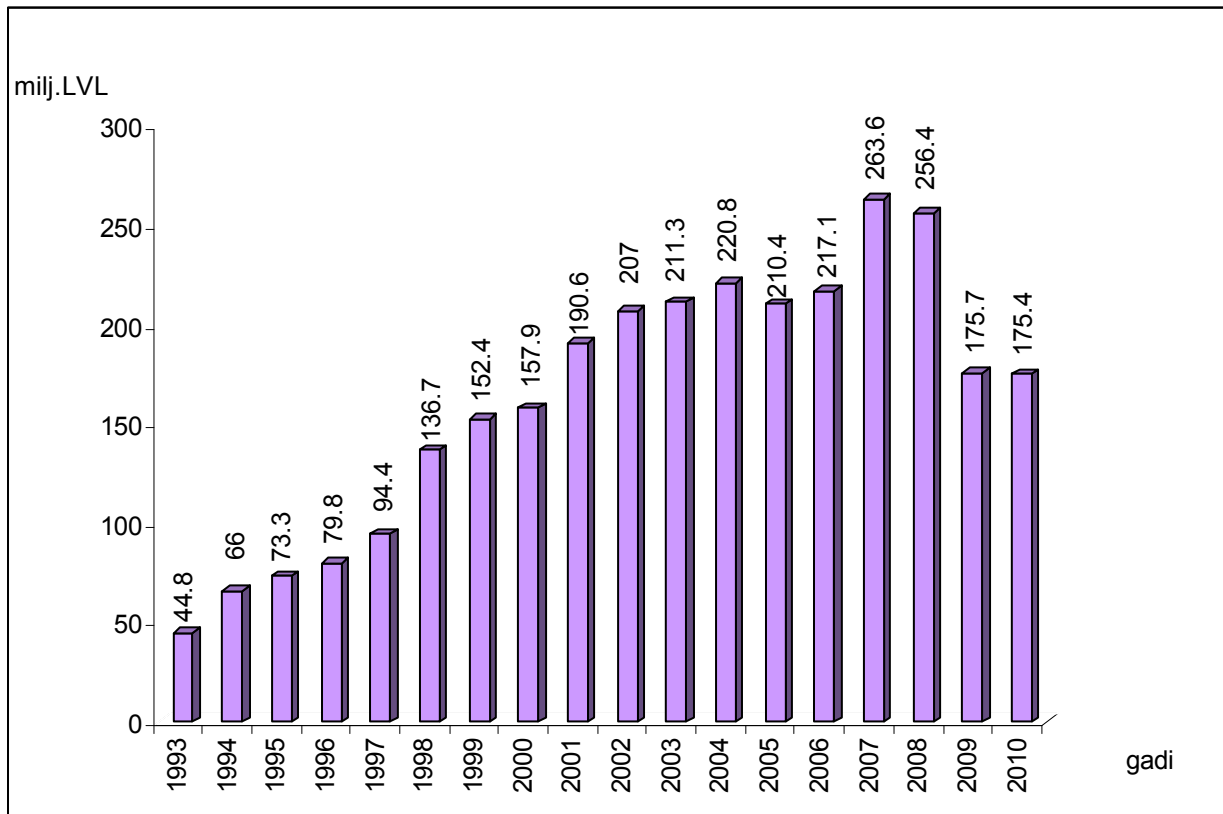
Katru gadu ceļu satiksmes negadījumu rezultātā valstij tiek nodarīti vairāk simtu milj.Ls lieli zaudējumi. Ceļu satiksmes negadījumu rezultātā tautsaimniecībai nodarīto zaudējumu apjoms visā pasaulē ir vairāk nekā 1-3 % no nacionālā kopprodukta.

Ceļu satiksmes negadījumos Latvijas valstij radītie zaudējumi no 1993. līdz 2010.gadam, LVL [115]

Gads	Zaudējumi, ko rada vidēji viens ceļu satiksmes negadījums, kurā nav cietušo	Zaudējumi, ko rada vidēji viens ceļu satiksmes negadījumā ievainotais	Zaudējumi, ko rada vidēji viens ceļu satiksmes negadījumā bojā gājušais	Zaudējumi, ko rada vidēji viens ceļu satiksmes negadījums ar cietušajiem
1993	549	1033	48 281	11 969
1994	694	1354	65 624	15 544
1995	854	1768	79 574	15 911
1996	972	2096	96 901	18 892
1997	1040	2270	118 047	20 509
1998	1135	3044	134 857	24 833
1999	1229	3153	150 892	27 061
2000	1256	3328	160 134	27 942
2001	1286	3534	220 727	31 441
2002	1332	4010	230 928	31 672
2003	1372	4046	229 361	29 027
2004	1408	4000	244 744	31 314
2005	1564	3458	264 591	32 086
2006	1605	3894	276 327	32 638
2007	1831	5102	286 831	33 465
2008	2321	4305	338 646	33 373
2009	2436	3036	308 754	32 460
2010	2378	4101	308 838	28 744

Šos valstij nodarītos zaudējumus ceļu satiksmes negadījuma rezultātā veido resursu zaudējums, medicīniskās ārstēšanas izmaksas, transportlīdzekļu bojājumu novēršana, ceļa bojājumu novēršana, administrācijas izmaksas. Ceļu satiksmes drošības direkcija ir veikusi

aprēķinus un novērtējusi naudas izteiksmē Latvijas tautsaimniecībai nodarītos zaudējumus, skatīt 2.23. attēlu.



2.23. attēls. Latvijas tautsaimniecībai satiksmes negadījumu rezultātā nodarīto zaudējumu novērtējums milj.LVL (1993.-2010.gadam) [115]

Ja 1998.gadā Latvijā kopējie ceļu satiksmes negadījumu rezultātā valstij nodarītie zaudējumi bija ap 136,7 milj.LVL, t.i. ap 3,8% no Latvijas IKP, tad 2003.gadā valstij radītie zaudējumi veido ap 211,3 milj.LVL. Vērojot attēlu var redzēt, ka šo skaitļu tendence ir pieaugt ar katru gadu, kā izņēmums jāmin 2005.gads, kad ir izdevies, par 10,4 milj.LVL samazināt Latvijas tautsaimniecībai radītos zaudējumus. Ja valdība laikus šādus līdzekļus novadītu satiksmes drošības uzlabošanai, būtu iespējams izglābt daudzu cilvēku dzīvības un novērst daudzus ceļu satiksmes negadījumus, kas vēlāk valstij nestu mazākus zaudējumus.

Uz valsts autoceļiem ir likvidētas neregulējamās gājēju pārejas ārpus apdzīvotām vietām, veltot lielāku uzmanību regulējamu gājēju pāreju izveidošanai, kurās ir gājēju luksofori ar izsaukuma pogu.

Aktīvi ceļu satiksmes drošības stāvokļa uzlabošanā valstī iesaistās Ceļu satiksmes drošības direkcija, kas nodarbojas ar transportlīdzekļu reģistrāciju, autovadītāju eksāmenu pieņemšanu un vadītāja apliecību izsniegšanu, transportlīdzekļu tehnisko kontroli, kā arī transportlīdzekļu un vadītāju valsts nozīmes reģistra veidošanu un uzturēšanu.

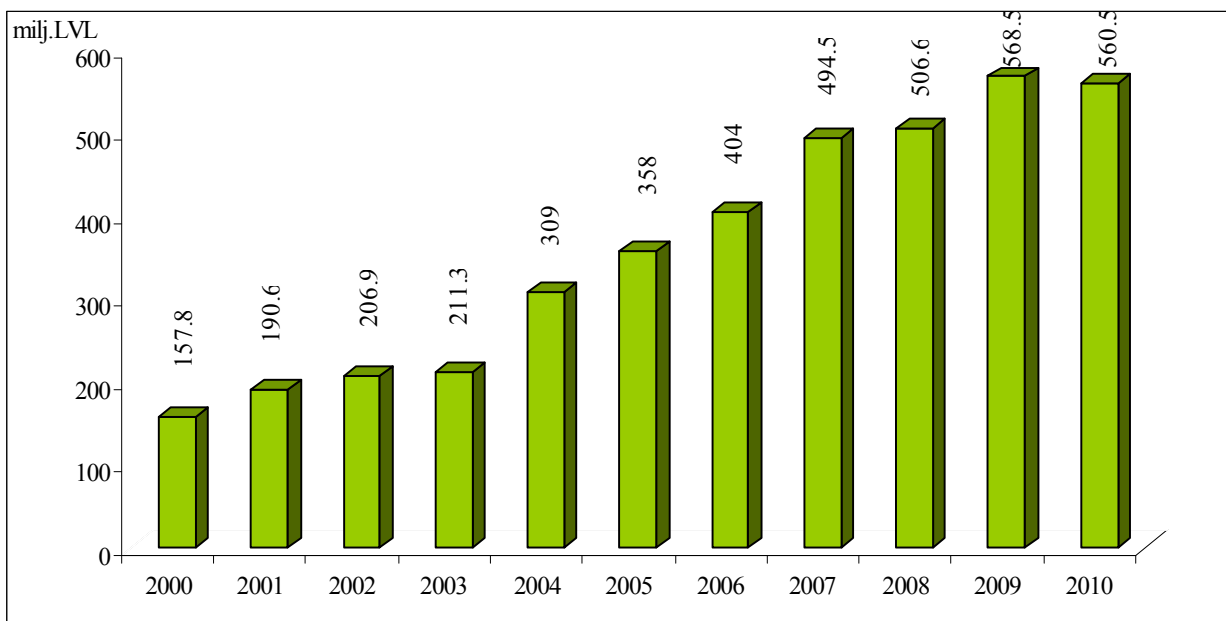
Tiek plānots, ka daļu no soda naudām, kas tiks iekasētas izmantojot fotoradarus, arī tiks novadītas satiksmes drošības uzlabošanai uz Latvijas autoceļiem.

Regulāri tiek pārskatīti un pilnveidoti normatīvie dokumenti, ar kuru palīdzību ir izdevies pozitīvi iespaidot satiksmes drošību valstī. Īpaša uzmanība pievērsta bērnu pārvadāšanai. Rūpējoties par bērnu drošību, satiksmes noteikumi nosaka, ka bērnus atļauts vest automašīnās tikai bērnu sēdekļos. Pastāvīgi tiek strādāts arī pie citām normām, kas palīdzētu mazināt negadījumu skaitu.

Ceļu satiksmes drošības direkcijas apkopotā informācija liecina, ka galvenie ceļu satiksmes negadījumu cēloņi ir satiksmes dalībnieku uzvedība, ātruma pārsniegšana, alkohola lietošana, slikta redzamība un trūkumi ceļu satiksmes organizācijā [14].

Ceļu satiksmes drošības nacionālās programmas izpilde liecina, ka vissliktāk ir veicies sekojošās jomās:

- gājēju un velosipēdistu drošība, ielu un ceļu apgaismošana;
- satiksmes drošības noteikumu mācīšana skolās;
- satiksmes drošības uzlabošana un rekonstrukcija uz valsts un pašvaldību ceļiem;
- sabiedrības informēšana par ceļu satiksmes dalībnieku vēlamu uzvedību piedaloties ceļu satiksmē.



2.24. attēls. Valsts autoceļu aprīkojumam nodarītie zaudējumi Latvijā (2000.-2010.gadam)
tūkst.LVL [133]

Par drošību uz ceļiem atbild daudzas institūcijas un arī sabiedrība kopumā. Par satiksmes organizāciju Latvijā ir atbildīgi VAS „Latvijas valsts ceļi”. VAS „Latvijas valsts ceļi” ir

apkopojusi zaudējumus, kas 2009.gadā nodarīti valsts autoceļu aprīkojumam un tie ir 568.5 tūkst.latu, lai salīdzinātu ar citos gados radītajiem zaudējumiem.

Tie ir lieli finanšu līdzekļi, kas ir jākompensē un šis bojātais ceļa aprīkojums ir nekavējoties jāatjauno, lai neradītu jaunus ceļu satiksmes negadījumus šajās vietās, kur šis aprīkojums ir bojāts.

Valsts autoceļu aprīkojumam nodarītie zaudējumi 2010.gadā:

- bojātas vai nozagtas 3036 ceļa zīmes;
- bojāti vai nozagti 2434 ceļa zīmju stabi;
- bojāti vai nozagti 3623 signālstabiņi;
- bojāti 2895 m aizsargbarjeru;
- salauzti vai nozagti 247 autobusu pieturu soliņi;
- salauztas vai nozagtas 1296 soliņu latas;
- bojāti 145 m tiltu margu;
- bojāti 44 m gājēju nožogojuma;
- nopostīti 2 autobusu pieturvietu paviljoni.

Šie ir finanšu resursi, kas katru gadu ir jātērē no autoceļu finansējuma, lai atjaunotu nodarītos zaudējumus Latvijas autoceļiem un novērstu jaunu ceļu satiksmes negadījumu rašanos. Lielā mērā šie zaudējumi ir zādzību un vandālisma rezultāti. Būtiski ir pievērst sabiedrības uzmanību un nosodījumu pret šādu atsevišķiem indivīdiem, kas rada šāda veida, nevajadzīgus zaudējumus Latvijas autoceļiem.

Lai uzlabotu satiksmes drošību uz valsts autoceļiem, VAS „Latvijas valsts ceļi” plāno turpmākos gadus piešķirtā finansējuma robežās īstenot pēc iespējas vienkāršākus un lētākus risinājumus, neparedzot satiksmes drošības uzlabošanai lielus un kapitālus autoceļu rekonstrukcijas darbus. Arī turpmāk satiksmes drošība būs nemainīga VAS „Latvijas valsts autoceļi” prioritāte. Līdz šim piešķirtie finanšu resursi ļāva izbūvēt vidēji 20 km gājēju celiņu un vienu līdz divas divlīmeņu gājēju pārejas gadā. Svarīgi būtu saglabāt tendenci, katru gadu izbūvēt vismaz divu rotācijas aplūsus. Tas palīdzētu samazināt tendenci samazināties bojāgājušo skaitam ceļu satiksmes negadījumos.

Lai risinātu satiksmes organizācijas problēmas uz Latvijas autoceļiem un uzlabotu uz tiem drošību būtu nepieciešams:

- izstrādāt metodiku bīstamo ceļa posmu noteikšanai apdzīvotās vietās;
- uzskaitīt un uzlabot bīstamos posmus;
- izstrādāt visu pilsētu transporta attīstības koncepcijas;

- uzlabot ceļa nomaļu stāvokli;
- uzlabot ceļu apgaismojumu;
- uzlabot redzamības attālumus;
- uzstādīt ceļa norobežojošos elementus;
- dažus krustojumus izbūvēt vairākos līmeņos, kā arī pārplānot dažus viena līmeņa krustojumus;
- uz valsts galvenajiem autoceļiem ārpus apdzīvotām vietām likvidēt gājēju pārejas, kas ir vienā līmenī ar brauktuvi;
- rekonstruēt bīstamos posmus ar lielu ceļu satiksmes negadījumu skaitu, kā arī izbūvēt gājēju un velosipēdistu ceļiņus, izbūvēt gājēju celiņus apdzīvotās vietās pie skolām un krustojumiem;
- ierīkot apgaismojumu apdzīvotās vietās, gājēju pārejās un krustojumos, apdzīvotu vietu ceļu apejas, un, protams, ir jāizbūvē jaunas automaģistrāles.

3. AUTOCEĻU ATTĪSTĪBAS IESPĒJAS LATVIJĀ

Šī nodaļa ir veltīta priekšlikumu izstrādei Latvijas tautsaimniecības nozares – Latvijas autoceļu attīstības attīstībai. Pirmajā apakšnodaļā autore analizēs autoceļu attīstības iespējas, izveidojot autoceļu resursu sadales un attīstības shēmu, kā arī izvērtējot ekspertu viedokli par autoceļu nozares problēmām. Otrajā apakšnodaļā tiks analizētas autoceļu finansēšanas uzlabošanas iespējas. Un apskatīts iespējas realizēt VPP projektus Latvijā.

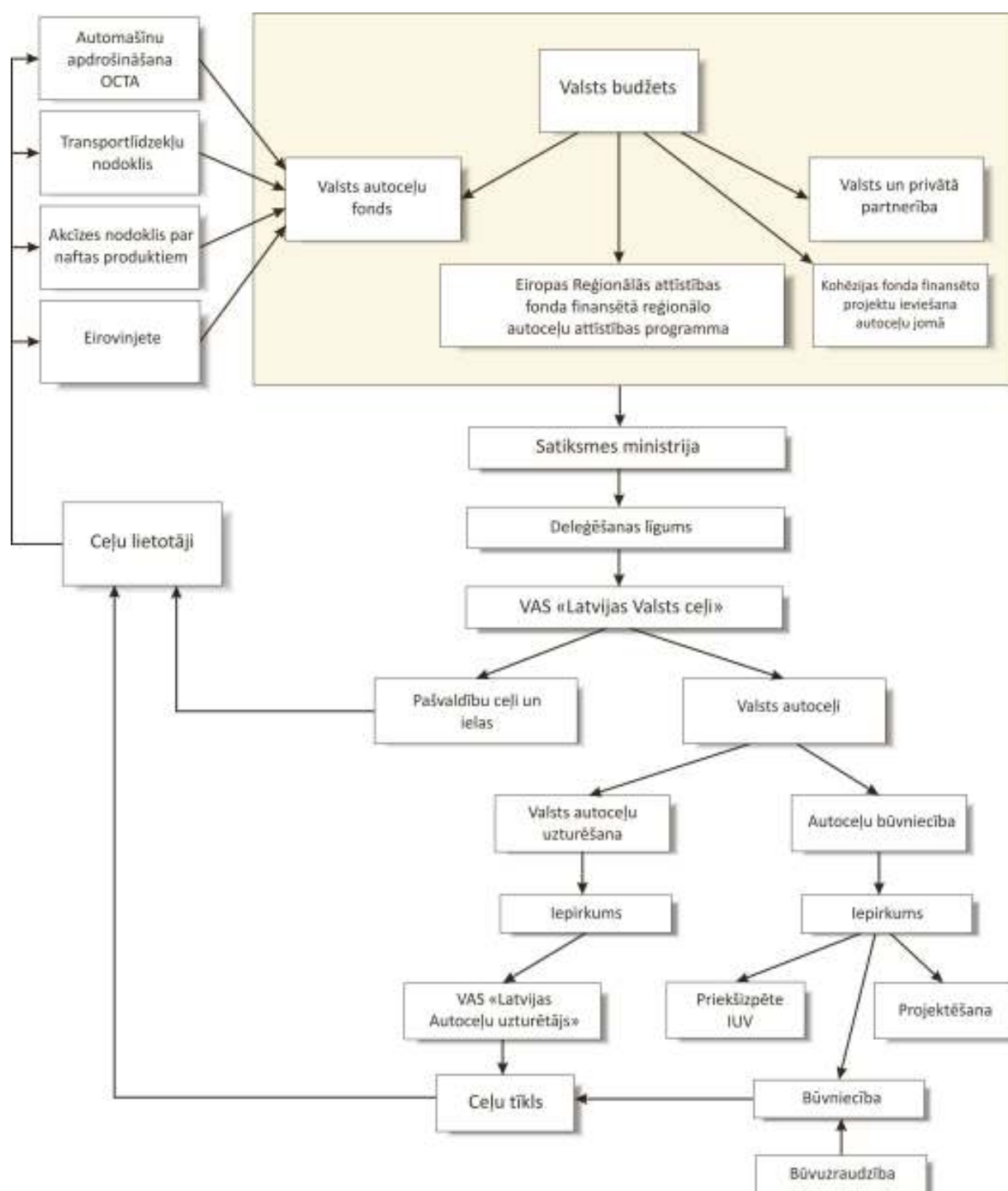
3.1. Latvijas autoceļu attīstības resursu sadales metodikas uzlabošana

Ir nepieciešams pamatot, cik svarīgi ir uzturēt un attīstīt autoceļus, un cik daudz ir atkarīgs no vispārējā ceļu stāvokļa. Jāizstrādā jaunas metodes, kā atjaunot ceļu segumu, izmantojot alternatīvus materiālus ceļu seguma uzklāšanai vai atjaunošanai, kas būtu lētāki un mazāk darbietilpīgi, kā arī izturīgāki par jau esošajiem. Nepieciešams iegādāties jaunas tehnoloģijas un darbarīkus, lai celtu darba ražīgumu un kvalitāti

Kvalitatīva autoceļu tīkla nozīmību autore vērtēja veicot ekspertu aptauju 2011.gadā. Autores veiktajā ekspertu aptaujā piedalījās 10 autoceļu nozares eksperti, kas pārzin autoceļu nozari no dažādiem spektriem, gan autoceļu pārvaldīšanas sfēru, ES fonu piesaistes sfēru, autoceļu finansēšanas un uzturēšanas sfēru, kā arī autoceļu projektēšanu. Eksperti sniedza savu vērtējumu par pašreiz esošajām problēmām, kā arī vērtēja autores piedāvātos pasākumus situācijas uzlabošanai (1. un 2. pielikums).

Ekspertu aptaujas mērķis bija noskaidrot Latvijas vadošo autoceļu nozares ekspertu viedokli par Latvijas autoceļu attīstības problēmām, atklāt pozitīvos momentus un trūkumus ceļu uzturēšanas un attīstības resursu sadales shēmā, lai izstrādātu priekšlikumus Latvijas autoceļu resursu izmantošanas uzlabošanai.

Ekspertu aptaujas rezultātus autore izvērtēs kopā ar savu izstrādāto Latvijas autoceļu attīstības resursu sadales shēmu. 3.1.attēlā ir redzama Latvijas autoceļu attīstības shēma, kas šajā apakšnodaļā tiks analizēta kontekstā ar ekspertu aptaujas rezultātiem un autores sagatavotajiem priekšlikumiem.



3.1.attēls. Latvijas autoceļu attīstības resursu sadales shēmu [izveidojusi autore]

Autore Latvijas autoceļu attīstības resursu sadales shēmā ir attēlojusi sistēmu, kā ceļu lietotājs maksājot par infrastruktūras pieejamību, iegūst sakārtotu autoceļu tīklu. Vienā shēmā autore ir attēlojusi visu finanšu resursu apriti, piesaistot jaunus finanšu gūšanas veidus, izveidojot Latvijas autoceļu uzturēšanas un attīstības modeli.

Primārais faktors šajā shēmā ir ceļu lietotājs, kurš pastarpināti, caur nodevām un nodokļiem samaksā naudu valsts budžetā, kurai ir jānonāk autoceļu attīstītāju un uzturētāju rīcībā. Latvijā nav atļauti maksas ceļi, tātad ceļu lietotājs tieši nevar maksāt par autoceļu pieejamību, bet pastarpināti tas notiek ikdienā veicot autotransporta tehnisko apkopi un samaksājot transporta nodokli vai iegādājoties degvielu savai automašīnai.

Autore uzskata, ka ir nepieciešams atjaunot Valsts autoceļu fondu. Tagad tā ir valsts budžeta apakšprogramma, kas ir pakļauta vispārējai finanšu resursu samazināšanai ekonomiskās krīzes laikā. Vēsturisks ieskats Valsts autoceļu fonda vēsturē: 2000.gada 23.jūnijā stājās spēkā Ministru Kabineta noteikumi Nr.202 "Valsts autoceļu fonda pārvaldīšanas un izlietošanas kārtība" [10;11]. (Zaudējis spēku ar: 30.10.2003.) Tajos bija dota definīcija, kas ir Valsts autoceļu fonds – "ir likumos un citos normatīvajos aktos noteiktā kārtībā uzkrāti līdzekļi".

Šajos noteikumos bija definēts autoceļu fonda izveides mērķi, un tas bija:

1. finansēt valsts autoceļu programmas;
2. dotēt pašvaldību autoceļu (ielu) uzturēšanu, remontu un būvniecību;
3. dotēt pasažieru regulāros pārvadājumus ar autobusiem;
4. kā arī nodrošināt akcīzes nodokļa daļas atskaitīšanu dzelzceļa infrastruktūras fondā par dzelzceļa pārvadājumos izlietoto dīzeļdegvielu.

VAF ienākumus veidoja :

1. likumā "Par transportlīdzekļu ikgadējo nodevu" noteiktās nodevas maksājumi;
2. likumā "Par akcīzes nodokli naftas produktiem" noteiktā ieņēmumu daļa no akcīzes nodokļa naftas produktiem;
3. citi likumos un Ministru kabineta noteikumos noteiktie maksājumi;
4. kā arī ziedojumi un dāvinājumi.

VAF līdzekļu izlietojuma mērķi bija sekojoši:

- autoceļu ikdienas un periodiskai uzturēšanai, rekonstrukcijai un būvniecībai, kā arī satiksmes drošības uzlabošanai;
- autoceļu programmu un projektu vadībai;
- darbu tehniskajai uzraudzībai un autoruzraudzībai;
- autoceļu saglabāšanas un attīstības programmu un projektu izstrādāšanai;
- autoceļu nozares zinātniski tehniskajai attīstībai;
- autoceļu nozares vēsturisko vērtību saglabāšanai;
- autoceļu nozares tehniskās pārkārtošanas programmu finansēšanai;
- zemes pirkšanai autoceļu uzlabošanas un attīstības vajadzībām;

- vides aizsardzības pasākumiem un zemju rekultivācijai autoceļiem pieguļošajās teritorijās;
- starpvalstu sadarbības pasākumiem un programmām autoceļu nozarē;
- valsts autoceļu pārvaldes administrēšanai;
- sabiedrības informēšanai autoceļu nozares jautājumos;
- valsts autoceļu finansēšanai ņemto kredītu atmaksai;
- lauku autoceļu attīstības finansēšanai;
- mērķdotācijai pašvaldību autoceļiem (ielām);
- pilsētu tranzīta ielu uzturēšanas, rekonstrukcijas un būvniecības līdzfinansēšanai, pamatojoties uz pašvaldību izstrādātajiem un Satiksmes ministrijas apstiprinātajiem tranzīta ielu uzturēšanas, rekonstrukcijas un būvniecības programmām un projektiem;
- mērķdotācijai pasažieru regulārajiem pārvadājumiem ar autobusiem;
- akcīzes nodokļa daļas atskaitījumiem dzelzceļa infrastruktūras fondā par dzelzceļa pārvadājumos izlietoto dīzeļdegvielu;
- avārijas seku un dabas katastrofu izraisīto postījumu likvidācijai autoceļu tīklā;
- autoceļu uzturēšanas tehniskās bāzes izveidošanai;
- pašvaldību, uzņēmumu un māju autoceļu uzturēšanas, rekonstrukcijas un būvniecības pārraudzībai un satiksmes drošības pārraudzībai uz minētajiem autoceļiem.

Šāds Valsts autoceļu fonds, saglabājot jau iepriekš noteikto mērķi, uzdevumus un izlietojuma mērķus pēc autores domām ir atjaunojams, tikai papildinot Valsts autoceļu fonda ienākuma avotus.

Veicot ekspertu aptauju arī nācās, secināt, ka visi aptaujātie eksperti (100%) atbalstīja Valsts autoceļu fonda atjaunošanas nepieciešamību. Nozares eksperti uzskata, ka tikai no Valsts budžeta neatkarīgas Valsts autoceļu fonds, kurā ienāks iezīmēti nodokļi un nodevas ļaus plānot un attīstīt Latvijas autoceļu tīklu.

Autore savā shēmā ir minējusi četrus Autoceļu fonda ienākumu avotus, ko samaksā ceļu lietotājs:

1. Transportlīdzekļu nodoklis - 100%
2. Akcīzes nodoklis par degvielu - 100%
3. Eirovinjete - 100%
4. a/m apdrošināšana OCTA - 5%

Aptaujājot nozares speciālistus, autore secināja, ka % īpatsvars no nodokļiem un nodevām dažās pozīcijās atšķiras.

1. Transportlīdzekļu nodoklis – šeit visi eksperti bija vienprātis, ka šim nodoklim 100% jānonāk Valsts autoceļu fondā, izņemot vienu ekspertu, kas uzskatīja, ka Valsts autoceļu fondā jānonāk tikai 80% no šī nodokļa.
2. Akcīzes nodoklis par degvielu – ekspertu viedokļi bija salīdzinoši atšķirīgi: 30% uzskatīja, ka Valsts autoceļu fondā ir jānonāk 100% visam nodoklim, 50% uzskatīja, ka Valsts autoceļu fondā ir jāieskaita 80% no akcīzes nodokļa par degvielu un 20% ekspertu uzskatīja, ka Valsts autoceļu fondā ir jāieskaita 90% no akcīzes nodokļa [par degvielu.
3. Eirovinjete – visi eksperti 100% uzskata, ka šī nodeva pilnā apmērā ir jāieskaita Valsts autoceļu fondā.
4. a/m apdrošināšana OCTA – autore ekspertiem piedāvāja novērtēt savu novitāti Valsts autoceļu fondā ieskaitīt daļu no obligātās civiltiesiskās apdrošināšanas, un to eksperti uztvēra divējādi: 30% ekspertu uzskatīja, ka nav iespējams šo finanšu avotu piesaistīt Valsts autoceļu fondam, savukārt pārējie 70% šo ideju uztvēra pozitīvi un minēja ļoti dažādas likmes, 5-50% diapazonā. Kaut gan autore piedāvāja tikai 5% no šīm iekasētajām summām novadīt satiksmes drošības uzlabošanai uz Latvijas autoceļiem.

3.1.tabula

Valsts autoceļu fonda ienākuma avotu īpatsvars ekspertu aptaujā %[izveidojusi autore]

Nr.	Valsts autoceļu fonda ienākuma avoti	Vidējais ekspertu vērtējums % (\bar{x})	Standartnovirze % (S)
1.	Transportlīdzekļa nodoklis	98	6
2.	Akcīzes nodoklis par degvielu	88	8,72
3.	Eirovinjete	100	0
4.	Automašīnu (OCTA) apdrošināšana	17	16,31

Transportlīdzekļu nodoklis veido vidēji 26 milj.LVL ienākumus gadā. Šī summa tiek ieskaitīta valsts budžetā, bet autore uzskata, ka šai summai būtu jānonāk Valsts autoceļu fondā. Tā šī summa 100% nonāktu valsts autoceļu finansēšanai un būtu izlietojama autoceļu uzturēšanai un attīstīšanai. Saskaņā ar likumu "Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likums"[12] nodoklis ik gadu jāmaksā visām juridiskām un fiziskām personām, kuru īpašumā vai turējumā Latvijā ir vai tiek reģistrēti transportlīdzekļi vai kurām tiek

izsniegtas tranzīta numura zīmes. Nodokli par katru Latvijā reģistrētu vai pirmo reizi reģistrējamu transportlīdzekli maksā reizi gadā neatkarīgi no tā, cik reižu kalendārā gada laikā attiecīgajam transportlīdzeklim tiek veikta valsts tehniskā apskate vai tas tiek reģistrēts. Transportlīdzekļu ikgadējā nodokļa mērķis ir veidot valsts autoceļu un pašvaldību ceļu un ielu uzturēšanas finansiālo pamatu. Nodokli iekasē likumā noteiktajā kārtībā un ieskaita valsts pamatbudžeta ieņēmumos.

Akcīzes nodoklis par degvielu gadā vidēji veido 270 milj.LVL. Šī summa arī tiek ieskaitīta valsts budžetā. Autore uzskata, ka šis būtu pamatots Valsts autoceļu bāzes modelis. 2010. gads bija pēdējais, kad ar likumu bija noteikts % īpatsvars no akcīzes nodokļa degvielai, kas bija jānovada autoceļu attīstībai, un tie bija 80%, tos gan Ministru kabinets neņēma vērā veidojot Valsts budžetu un paredzot tajā finansējumu autoceļiem. Tai par laikā VAS "Latvijas dzelzceļš" vēlas panākt, ka 5% (aptuveni 18 milj.LVL) no šī nodokļa būtu jāiegulda dzelzceļa attīstībā, jo valsts nefinansē dzelzceļa infrastruktūru. Autore iebilst pret šādu nodokļa daļas piešķiršanu dzelzceļa infrastruktūrai. Ceļu lietotājs izmantojot dzelzceļa pakalpojumus pasažieru vai kravu pārvadājumiem maksā par pakalpojumiem, savukārt izmantojot autoceļus izmantošanas maksu neviens tieši nemaksā. VAS „Latvijas dzelzceļš” ir labi pelnošs uzņēmums savukārt VAS „Latvijas valsts ceļi” nepelna, bet tikai pastāv no valsts budžeta atvēlētajiem līdzekļiem. Tāpēc autore uzskata, ka akcīzes nodoklim par degvielu būtu 100% jānonāk Valsts autoceļu fondā.

Eirovinjetes ieviešana Latvijā ir atlikta uz laiku līdz 2014.gadam. Šī ceļa maksa tiks noteikta tikai kravas pārvadājumiem, kas tiek veikti Latvijas Republikas teritorijā. Ieviešot ceļu lietošanas maksu (Eirovinjeti). Eurovinjete ir efektīva pirmā vienotā ceļu nodevu iekasēšanas sistēma ne tikai Eiropā, bet arī visā pasaulē. Tā izveidota par pamatu ņemot vērā standarta papīra vinjeti. E-vinjetes darbība balstās uz elektroniski uzglabātām izmantošanas tiesībām, tādēļ papīra dokumentu izmantošana vairs nav nepieciešama. Eurovinjetes ieviešanas mērķis ir tranzītcēļu stāvokļa uzlabošana. E- vinjete tiek glabāta elektronisko datu ierakstu formātā, izmantojot valsts reģistrētās numura zīmes. Pērkot elektronisko eurovinjeti, vienīgā informācija, ko sniedz automašīnas vadītājs, ir automašīnas valsts reģistrācijas numurs, nepieciešamais vinjetes izmantošanas periods/ reģions, asu skaits un izmešu kategorija [134]. Eurovinjetes maksājumiem tiks pakļautas gan ārvalstīs, gan Latvijā reģistrētās automašīnas ar masu virs 12 tonnām, kuras izmantos Latvijas galvenos autoceļus. Autore uzskata, ka iegūto finansējumu nepieciešams novadīt galveno autoceļu rekonstrukcijai un uzturēšanai. Plānotie Eurovinjetes maksājumu ieņēmumi gadā no ceļu lietošanas maksas varētu būt aptuveni 15 milj.LVL robežās.

Šīs citu valstu automašīnas šķērso Latvijas teritoriju ar lielu pilno masu, tādā veidā radot paaugstinātu slodzi uz Latvijas autoceļiem. Galvenokārt šīs automašīnas šķērso Latvijas teritoriju neiegādājoties degvielu, jo mūsu valstī tā ir salīdzinoši dārga, neizmanto citas mūsu preces un pakalpojumus.

Satiksmes ministrija strādā pie Eirovinjetes ieviešanas Latvijā. Ir pieņemti grozījumi likumā „Par autoceļiem” [4] un pieņemts jauns „Autoceļu lietošanas nodevas likums” [1], plānots bija ieviest eirovinjeti 2009.gada vasarā, bet autopārvadātājiem izdevās pārliecināt Latvijas valdību atlikt, jo liela daļa autopārvadātāju uzņēmumu ir uz maksātnespējas robežas, tādējādi naudas nav arī eirovinjetes iegādei, tagad ir plānots, ka Eirovinjete Latvijā tiks ieviesta 2014.gada 1.janvārī.

Eirovinjetes maksas un ieņēmumi:

1. starptautiskajiem kravu pārvadātājiem, kas maksātu 6 LVL/dienā vienai automašīnai un ņemot vērā, ka gada laikā Latvijas teritoriju šķērso apmēram 200 tūkstoši kravas automašīnu (virs 12 t), tad ieņēmumi šajā sadaļā būtu aptuveni 1,2 milj.LVL;
2. Latvijā ir apmēram 12000 kravas automašīnu (virs 12 t), kuras veic starptautiskos pārvadājumus. Šīm automašīnām ceļu lietošanas maksa ir jāmaksā par katru dienu, ko viņi pavada uz Latvijas ceļiem un pieņemot, ka reizi nedēļā viņi vismaz uz vienu dienu iebrauc valsts teritorijā, tad tas nozīmē, ka kopējie ieņēmumi par šo sadaļu būtu aptuveni 3,7 milj.LVL; (52 nedēļas x 12000 auto x 6 LVL);
3. pieņemot, ka no valstī reģistrētajām 40000 kravas automašīnām (bez iepriekš pieminētajiem 12000 starptautisko pārvadājumu veicējiem) apmēram puse lieto valsts galvenos ceļus, šiem transporta līdzekļiem ceļu lietošanas maksa tiks noteikta kā vienreizējs gada maksājums, kura apjoms ir atkarīgs no asu skaita un transportlīdzekļa ekoloģiskās ietekmes uz vidi un vidēji tas varētu būt apmēram 480 LVL. Ieņēmumi par šo sadaļu varētu būt aptuveni 9,6 milj.LVL.

Iespējamo ceļa lietotāju maksājumu aprēķināšanai par pamatu tika izmantota informācija no Ceļu satiksmes drošības direkcija transportlīdzekļu reģistra datu bāzes, kā arī informācija no Latvijas Valsts Robežsardzes par 2008. un 2009.gados valsts austrumu robežu šķērsojošo kravas automašīnu skaitu.

Lielākā daļa ES valstu, tostarp Lietuva, pieprasa maksu par autoceļu lietošanu. Arī Krievija, kā atbildes reakciju uz mūsu aktivitātēm Eirovinjetes ieviešanā, pieņēma lēmumu, ka no 2009.gada 1.februāra visiem ES valstu (arī Latvijas), Šveices un Turkmēnistānas autopārvadātājiem, iebraucot Krievijas teritorijā, par ceļu izmantošanu ir jāmaksā. Ceļu nodevas ieviešana Krievijā ir atbildes reakcija, kas vērsta uz visu Eiropu, īpaši pret tām valstīm, kur

kravas automašīnas maksā par nobraukto attālumu. Dažās valstīs šī maksa pārsniedz 0,2 EUR par kilometru.

ES valstīs šī maksa attiecināta arī uz vietējiem pārvadātājiem, jo to paredz ES likumdošana. Krievija no saviem autopārvadātājiem maksu neiekasē, tādējādi kropļojot konkurenci autopārvadātāju tirgos. Šī iemesla dēļ Eiropas Komisija un īpaši Igaunija un Somija protestē pret Krievijas lēmumu. Krievijas lēmums diskriminē visus ES autopārvadātājus jo Krievijas autopārvadātājiem ir priekšrocības. Šo jautājumu būtu jārisina ES vai Pasaules Tirdzniecības Organizācijas (PTO) līmenī.

Uzmanību jāpievērš Latvijas autopārvadātāju konkurētspējai jaunajos apstākļos – Latvijas pārvadātāji ir daudz izdevīgākā situācijā nekā citi ārvalstu pārvadātāji. Latvijas autopārvadātāju nobraukums pa Krievijas teritoriju un dienas, kas pavadītas Krievijā kravu piegādēm no Latvijas ostām, veido lielāko daļu. Tādējādi izdevīgāk ir izmantot gada maksu. Turpretī Spānijas pārvadātājs ar savu automašīnu Krievijā pavada proporcionāli mazāk laika un spiests izmantot tarifu par īsāku periodu, kas ir relatīvi dārgāks. Šāda situācija varētu veicināt pārvadājumus ar pārkraušanu, veidojot bāzi Latvijā, kur viens vilcējs brauc pa ES, bet otrs pa Krievijas daļu. Šeit atkal ir priekšrocības Latvijas autopārvadātājiem. 2009.gadā vēlmi veikt pārvadājumus uz Krieviju izteikuši 650 uzņēmumi, kuru rīcībā ir – 6700 kravas transportlīdzekļu. Tiek prognozēts, ka 2010.gadā kravu pārvadājumu apjoms varētu kristies par 20%. Ja 2009.gadā Latvijas pārvadātāji veica apmēram 60 000 kravu pārvadājumu uz Krieviju, tad 2010.gadā ir plānots, ka pārvadājumi varētu samazināties par 12 000. Līdz ar to 2010.gadā par Krievijas ceļu izmantošanu varētu būt jāmaksā apmēram 1.4 milj.LVL (87 milj.Krievijas rubļu) gadā, jeb 340-450 LVL vidēji uz vienu transporta līdzekli.

Krievijā ceļu lietošanas nodeva tiek iekasēta par laika periodu - dienās. Pieņemot, ka 80% pārvadājumu galamērķis ir Maskava, var uzskatīt, ka viens pārvadājums ilgst vidēji 4.5 dienas, un par šo periodu autopārvadātājiem arī būs jāmaksā. Tā kā Krievijas lēmums skars arī tranzīta pārvadājumus uz Kazahstānu un citā Vidusāzijas un Kaukāza reģiona valstīm, nodeva varētu ietekmēt ~ 50% Latvijas pārvadājumu.

Vienas dienas maksa ir 385 Krievijas rubļi (6.24 LVL) vienam ārvalstīs reģistrētam autotransporta līdzeklim. Pārvadātāji var maksāt arī 60 tūkstošu Krievijas rubļu (972 LVL) kā gada nodevu, 5 tūkstošus Krievijas rubļu (81 LVL) par vienu mēnesi vai 1154 Krievijas rubļus (18.69 LVL), ja zināms, ka Krievijas Federācijas teritorijā jāuzturas nedēļu. Lai atrisinātu situāciju Latvijas lielākajām pārvadātāju uzņēmumiem ir jāatver meitas uzņēmumi Krievijas Federācijā, tad nebūs jāveic maksa par Krievijā pavadīto laiku un ceļa attālumu.

Ar 2009.gada 2.jūniju Krievijas Federācija atcēla savu ceļu nodevu valstīm, kas pret lielvalsti nepiemēro šo nodevu, un Latvija ir tai skaitā. Putina lēmums par ceļu nodokļa atcelšanu attiecas vēl uz 13 valstīm - Franciju, Grieķiju, Igauniju, Itāliju, Īriju, Kipru, Lielbritāniju, Lietuvu, Maltu, Portugāli, Slovēniju, Somiju un Spāniju. Tomēr ceļu nodoklis par Krievijas teritorijā veiktajiem autopārvadājumiem arī turpmāk būs jāmaksā vēl 15 valstu - Austrijas, Beļģijas, Bulgārijas, Čehijas, Dānijas, Luksemburgas, Nīderlandes, Polijas, Rumānijas, Slovākijas, Šveices, Turkmenistānas, Ukrainas, Vācijas un Zviedrijas - pārvadātājiem.

Lietuvas autoceļu nodevu ieviesa jau 2007.gadā, kad transporta nozarē, tāpat kā daudzās citās, bija veiksmīgs attīstības periods. Eirovinjeti Lietuvā maksā ikviens komerciāls autotransporta līdzeklis, kas izmanto valsts galvenos autoceļus.

Autore uzskata, ka šobrīd nebūtu piemērots laiks Latvijā ieviest papildus nodevu. Kravu samazināšanās un lielās konkurences dēļ transporta pārvadātājiem darbs jāiegulda izdevumu optimizācijā. Jaunās nodevas ieviešanai būs vajadzīgi papildus līdzekļi, kurus daudz lietderīgāk varētu izmantot uzņēmumu konkurētspējas uzlabošanai, bet pašlaik kritušās ir degvielas cenas, kas samazina uzņēmumu izdevumus. ES prasība ir ceļu nodokli ieviest līdz 2011.gadam, bet Latvija tomēr vienojās, ka ceļu nodevu ieviests tikai 2014.gadā.

Somijā darbojas uz laiku balstīta ceļu nodevu sistēma, bet iepriekš Somijā ir pastāvējusi e-vinjete. Pāreja no sistēmām, kas balstītas uz laiku, uz tādām sistēmām, kas balstītas uz attālumu, ir atkarīga no vairākiem faktoriem: valsts IKP, eksporta/importa apjoma pret IKP, valsts lieluma un ikdienas satiksmes intensitātes. Tikai tad, ja attiecīgā valsts pārsniedz noteiktus šo faktoru līmeņus, lietderīgi ieviest dārgu sistēmu, kas balstīta uz nobraukto attālumu. Turklāt tās īstenošanai vajadzīgas transportlīdzekļos uzstādītas ierīces.

Eirovinjetes ieviešana nedaudz mazinātu ceļu uzturēšanas atkarību no valsts budžeta. E-vinjete sevi ir sekmīgi pierādījusi sistēma, kas ir ieviesta piecās Eiropas valstīs (Nīderlande, Beļģija, Luksemburga, Dānija, un Zviedrija) un atzīta vēl četrās valstīs (Francija, Lielbritānija, Vācija un Somija). Šī pieredze krietni samazinās ar jaunas sistēmas ieviešanu saistītos riskus, kā arī paātrinās ieviešanas procesu 5-9 mēnešos.

Pie e-vinjetes ieviešanas nepilnībām ir jāpieskaita vinjetes augstās ieviešanas un administrēšanas izmaksas. Patiesībā e-vinjetes ieviešana veido papildus nodevu aplikšanas sistēmu, kura dublē, piemēram, ikgadējo transportlīdzekļu nodevu sistēmu, bet transportlīdzekļu ikgadējo nodevu Latvijai maksā tikai Latvijā reģistrētās automašīnas, savukārt e-vinjete vairāk tiek vērsta uz tranzīta autopārvadājumiem. Kravas automašīnām tikai šķērsojot Latviju tranzītā – Latvijas tautsaimniecība par to neiegūst nevienu latu, jo pat degviela tiek iepildīta citā valstī, kur tā ir lētāka, savukārt Latvija cieš tikai zaudējumu no šim tranzīta automašīnām, jo tiek bojāts

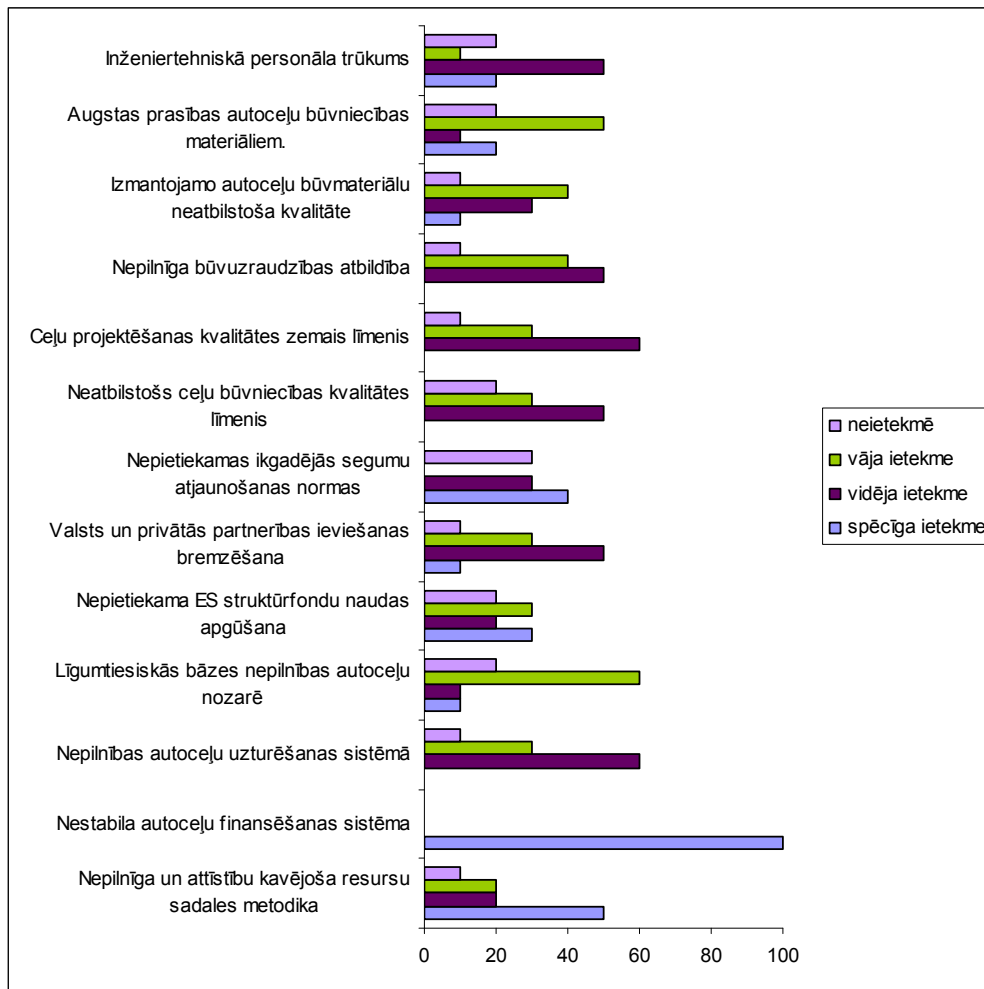
ceļu segums un piesārņota mūsu daba ar izmešiem un atkritumiem. Tāpēc var teikt, ka e-vinjete ir maksājums par tranzītu.

Eiropas Komisija ne reizi vien ir vēlējusies ieviest arī citas nodevas autokravu pārvadātājiem. Vēl 2008.gadā tirgotāju asociācija EuroCommerce kritizēja Eiropas Komisijas zaļo ideju palielināt nodevas kravas transportam par tā radīto troksni un piesārņojumu.

Pašlaik ar kravas transportu Eiropā tiek nodrošināta aptuveni puse preču plūsmas, nedaudz mazāk nekā tiek izmantoti jūras ceļi, bet 10% preču tiek pārvadāti pa dzelzceļu, protams, ka visi šie pārvadājumu veidi tiek arī kombinēti.

Kā papildus finanšu resursus satiksmes drošības finansēšanā autore ierosina iesaistīt **apdrošināšanas sistēmu**, piesaistot OCTA apdrošināšanu. Apdrošināšanas sistēmas būtu pat ieinteresētas, lai satiksme uz ceļiem būtu drošāka un notiktu mazāk satiksmes negadījumu. Ikkatra transporta līdzekļa īpašnieks, katru gadu veic obligāto civiltiesisko apdrošināšanu. Ja katru mēnesi apdrošināšanas kompānijas VAF ieskaitītu ~ 5 % no kopējās iekasētās obligātās civiltiesiskās apdrošināšanas prēmijas, pieņemot, ka vidējā apdrošināšanas likme ko maksā katra transportlīdzekļa īpašnieks gadā ir ~50 LVL, un LR uz 01.01.2011. ir reģistrēti 806462 transporta līdzekļi, tad var aprēķināt, ka par katru apdrošināto transporta līdzekli gadā valsts autoceļu fondā ieplūstu ~ 5 LVL, tātad ~ 4 032 310 LVL. Šos 4 miljonus LVL varētu novadīt satiksmes drošības uzlabošanai uz Latvijas autoceļiem. Veicot ekspertu anketēšanu atklājās, ka 70% ekspertu atbalsta šādu atskaitījumu Valsts autoceļu fondā no automašīnu civiltiesiskās apdrošināšanas un tikai 30% neuzskatīja, ka ir nepieciešams piesaistīt šādu Valsts autoceļu fonda ienākuma avotu. Ņemot vērā ekspertu viedokli tika aprēķināta vidējā % likme un tā bija 17%, tātad, veicot aprēķinus pēc ekspertu domām, Valsts autoceļu fondam varētu piesaistīt papildus 6 854 927 LVL.

Veicot ekspertu aptauju ekspertiem tika piedāvāti 13 faktori, kas pēc autores domām kavē Latvijas autoceļu pārvaldes un resursu sadales sistēmas realizāciju, skatīt 3.2.attēlu.



3.2.attēls. Faktori, kas kavē Latvijas autoceļu pārvaldes sistēmas un resursu sadales darbību. Ekspertu viedokļi % [izveidojusi autore]

Kā redzams 3.2.attēlā, tad pēc ekspertu vērtējuma būtiskākais kavējošais faktors Latvijas autoceļu pārvaldes sistēmas un resursu sadales metodikas pilnveidošanai ir nestabilā finansēšanas sistēma (100% ekspertu norādīja, ka šim faktoram ir spēcīga ietekme). Pilnīga ekspertu vienprātība šajā jautājumā norāda, ka autoceļu finansēšana ir pilnīgi neprognozējama, un nestabila. Nav iezīmētu ienākumu, kas traucē plānot autoceļu uzturēšanu un attīstību. Visi eksperti norādīja, ka autoceļu finansējums ir nepietiekams un nesedz autoceļu ikdienas uzturēšanas vajadzības, neatstājot finanšu līdzekļus autoceļu attīstībai.

Nākošais būtiskais faktors ekspertu vērtējumā tiek minēta nepilnīga un attīstību kavējoša resursu sadales metodika (50% ekspertu norādīja, ka šim faktoram ir spēcīga ietekme). Turklāt 20% norādīja, ka šim faktoram ir vidēja un vāja ietekme un tikai 1eksperts norādīja, ka šis faktors neietekmē autoceļu attīstību. Faktors norāda, ka ir nepieciešams izstrādāt un realizēt autoceļu resursu sadales shēmu, ko autore arī izstrādāja (skatīt 3.1.attēlu). Šāda shēma uzskatāmi parāda, kā būtu nepieciešams veidot autoceļu finanšu resursu aprites pilnu ciklu. Kad autoceļu lietotājs maksājot, pastarpināti, par infrastruktūras lietošanu, saņem atpakaļ lietošanā sakārtotu

autoceļu tīklu. Šāda sistēma ļautu izpildīt nosacījumu, ka autoceļu finansējuma avoti ir iezīmēti un ir prognozējami, kas ļautu ilgtermiņā plānot autoceļu attīstību. Jāatzīmē, ka eksperti, kas norādīja, ka nepieciešams izveidot autoceļu resursu sadales metodiku bija VAS „Latvijas valsts ceļi” un VAS „Latvijas autoceļu uzturētājs” eksperti.

Nepilnības autoceļu uzturēšanas sistēmā, kā vidēji ietekmējošu faktoru min 60% no aptaujātajiem ekspertiem, savukārt 30% uzskata, ka tam ir vāja ietekme uz kopējo autoceļu attīstību. No ekspertu komentāriem var secināt, ka autoceļu uzturēšanas sistēmā, nav būtisku nepilnību, vienīgais trūkums ir jāmin finansējuma trūkuma, lai pienācīgi uzturētu Latvijas autoceļu gan veicot ziemas uzturēšanu, gan vasarā veicot bedrīšu remontu, nesamazinot autoceļu uzturēšanas klases.

Līgumtiesiskās bāzes nepilnības, lielākā daļa ekspertu (60%) neuzskata par traucējošu faktoru. Jāpieņem, ka kopumā tiesiskie aspekti autoceļu nozarē ir sakārtoti. Pēc autores domām, ir jāveic daži grozījumi likumā „Par autoceļiem”, kur vēl joprojām ir iezīmēti autoceļu finansēšanas ienākuma avoti no akcīzes nodokļa un transportlīdzekļa nodevas, kaut gan faktiski visi nodokļi un nodevas nonāk kopējā valsts budžetā un tikai pēc tam tiek iedalīti Latvijas autoceļiem, bet ne proporcionāli likumā rakstītajam.

Puse aptaujāto ekspertu uzskata, ka Latvija nepietiekami apgūst Eiropas Savienības struktūrfondu līdzekļus. Jo patreizējā ekonomiskajā situācijā, Eiropas struktūrfondu līdzekļi ir vienīgie pieejamie finanšu resursi, par kuriem var attīstīt un rekonstruēt Latvijas autoceļu tīklu. Par valsts budžeta līdzekļiem ir iespējams veikt tikai autoceļu ikdienas uzturēšanas darbus. Faktors, kas ietekmē Eiropas struktūrfondu apgūšanas apjomus ir Latvijas līdzfinansējums 15% apmērā.

Konsultējoties ar aptaujātajiem ekspertiem bija divējāda attieksme pret Valsts un privātās partnerības projektu nepieciešamību uz Latvijas autoceļiem. Gandrīz puse ekspertu uzskata (40%), ka Latvijā nav nepieciešams uzlikt tādu finanšu slogu Latvijas budžetam ilgtermiņā. Eksperti uzskata, ka nav nozīmes izbūvēt vienu mazu posmu autoceļa izcilā kvalitātē un tālāk atkal braukt pa bedrainu ceļu, laika ziņā iegūstot tikai kādas 2-3 min. ātrāk veikto attālumu. Bet šāda projekta realizācija uzliek valstij ~30 gadu finanšu saistības, kas būtiski palielina valsts ārējo parādu. Otra puse aptaujāto respondentu bija pārliecināti, ka VPP projekti ir jārealizē uz Latvijas ceļiem. Tas dotu nelielu atspaidu valsts autoceļu uzturēšanā un attīstīšanā, turklāt tas dotu pieredzi, vismaz realizējot VPP pilotprojektu.

Lielākā daļa respondentu (70%) bija vienprātis, ka ir jāpalielina ikgadējās segumu atjaunošanas normas, bet, lai palielinātu ikgadējās segumu atjaunošanas normas ir nepieciešams papildus finansējums, par ko tās realizēt. Ja izdotos piesaistīt papildus finansējumu autoceļu nozarei, tas ļautu arī palielināt ikgadējās segumu atjaunošanas normas.

Latvijas autoceļu pārvaldes un resursu sadales sistēmas kavējošie faktoru analīzes rezultāti
 ekspertu anketās [izveidojusi autore]

Nr.	Faktors	Moda (Mo)	Mediāna (Me)	Vidējais ekspertu vērtējums \bar{x}	Standartnovirze (S)	Amplitūda (R)
1.	Nepilnīga un attīstību kavējoša resursu sadales metodika	3	2,5	2,1	1,09	3
2.	Nestabila un neprognozējama autoceļu finansēšanas sistēma	3	3	3	0	0
3.	Nepilnības autoceļu uzturēšanas sistēmā	2	2	1,5	0,67	2
4.	Līgumtiesiskās bāzes nepilnības autoceļu nozarē	1	1	1,1	0,83	3
5.	Nepietiekama pieejamo Eiropas struktūrfondu naudas apgūšana autoceļu nozarē	1/3	1,5	1,6	1,11	3
6.	Valsts un privātās partnerības ieviešanas bremsēšana	2	2	1,6	0,8	3
7.	Nepietiekamas ikgadējās segumu atjaunošanas normas	3	2	1,8	1,25	3
8.	Neatbilstošs ceļu būvniecības kvalitātes līmenis	2	1,5	1,3	0,78	2
9.	Ceļu projektēšanas kvalitātes zemais līmenis	2	2	1,5	0,67	2
10.	Nepilnīga būvuzraudzības atbildība	2	1,5	1,4	0,66	2
11.	Izmantojamo autoceļu būvmateriālu neatbilstoša kvalitāte	½	1,5	1,5	0,81	3
12.	Augstas un vietējam tirgus stāvoklim neatbilstošas prasības autoceļu būvniecības materiāliem. Samazinātas tehniskās prasības materiāliem, ļautu samazināt ceļa būvniecības izdevumus	1	1	1,3	1	3
13.	Inženiertehniskā personāla trūkums	2	2	1,7	1	3

Par Latvijas autoceļu būvniecības kvalitātes līmeni, respondenti savos viedokļos sadalījās divās grupās vieni (50%) uzskatīja, ka Latvijā ir problēmas ar autoceļu būvniecības kvalitāti, bet otri 50% norādīja, ka autoceļu kvalitāti Latvijā viss ir kārtībā. Arī aptaujājot respondentus par

ceļu projektu kvalitāti vairāk kā puse (60%) norādīja, ka ir problēmas ar sagatavotajiem būvprojektiem, jo būvniecības gaitā atklājas dažādas nepilnības, par kurām projektētājs nav padomājis, bieži netiek pareizi aprēķināts nepieciešamais būvmateriālu daudzums, kas projekta realizācijas gaitā aptur objektu, jo ir sarežģīti panākt grozījumus projektā un tāmēs, turklāt objekts ir izolīts un piesaistīt papildus finansējumu ir praktiski neiespējami. 50% no respondentiem uzskata, ka Latvijā ir nepilnīga būvuzraudzības atbildība un arī projektētāju atbildība, kas nemotivē nepieļaut tādas kļūdas.

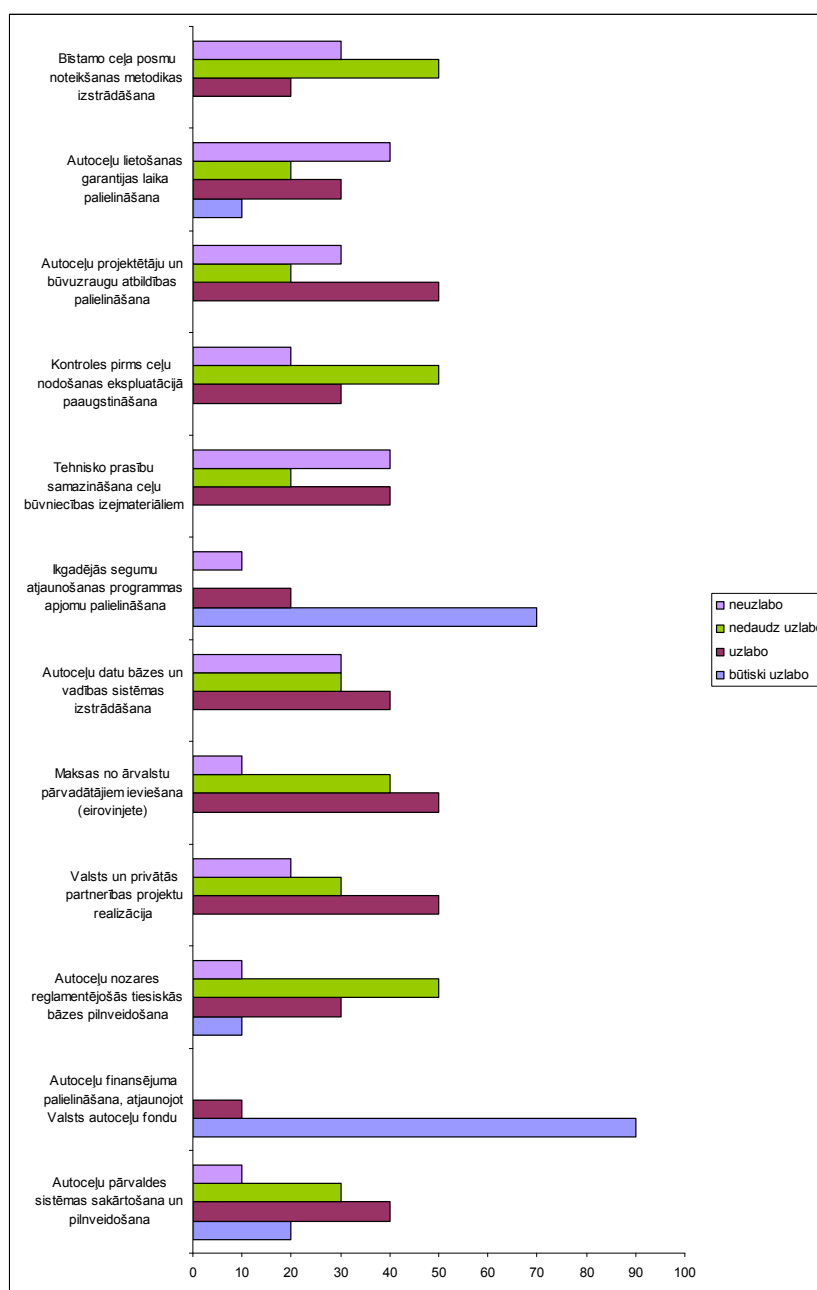
Attiecībā uz autoceļu būvniecībā izmantojamo būvmateriālu kvalitāti eksperti bija ļoti piesardzīgi. Jo samazinot ceļu būvmateriālu prasības, samazināšoties arī būvniecības kvalitāte. Latvijā ir ļoti purvainas augsnes un tas nedod iespējas izmantot materiālus ar zemu salizturību vai zemu drenējošo slāni. Puse ekspertu (50%) uzskata, ka samazinot tehniskās prasības ceļu būvmateriāliem nesamazināsies ceļu būvniecības izmaksas.

Kā arī 70% ekspertu norādīja, ka trūkst zinoša inženiertehniskā personāla ceļu būvniecības nozarē. Mūsu zinošie speciālisti ir pieprasīti ārpus Latvijas. Viņiem tur ir iespējas saņemt vairākkārt augstāku atalgojumu. Šodien, darba trūkuma Latvijā dēļ, ļoti daudzi Latvijas ceļu būves uzņēmumi veiksmīgi startē konkursos citās valstīs. Latvijas uzņēmumi būvē ceļus Igaunijā, Ganā, arī vēl nesen Lībijā u.c. pasaules valstīs. Tas draud ar pieredzējušā inženiertehniskā personāla aizplūšanu no Latvijas.

Veicot ekspertu aptaujas anketa rezultātu vērtējumu ir redzams, ka ekspertu viedokļi būtiski neatšķiras, jo standartnovirzes ir zemas.

Lai izvērtētu ekspertu viedokli par pasākumiem, kas veicinātu Latvijas autoceļu pārvaldes sistēmas uzlabošanu.

Autore lūdza ekspertus izteikt viedokli par pasākumiem, kas veicinātu Latvijas autoceļu pārvaldes sistēmas sakārtošanu. Kā pirmo pasākumu autore piedāvāja, ka ir nepieciešams sakārtot un pilnveidot Latvijas autoceļu pārvaldes sistēmu, kur 60% nozares ekspertu uzskatīja, ka ir jāuzlabo esošā Latvijas autoceļu pārvaldes sistēma, savukārt 40% uzskatīja, ka autoceļu pārvaldes sistēmas sakārtošana neuzlabos vai nedaudz uzlabos Latvijas autoceļu stāvokli.



3.3.attēls. Pasākumi, kas veicinātu Latvijas autoceļu pārvaldes sistēmas pilnveidošanu. Ekspertu viedokļi. % [izveidojusi autore]

Par autoceļa finansējuma palielināšanu, atjaunojot Valsts autoceļu fondu visi nozares eksperti bija vienprātīgi un uzskatīja, ka tas būtiski uzlabos Latvijas autoceļu stāvokli. Par tiesiskās bāzes pilnveidošanu 40% ekspertiem bija viedoklis, ka ir nepieciešamas izmaiņas likumdošanā, bet 60% uzskatīja, ka tas autoceļu situāciju neuzlabos. Par Valsts un privātās partnerības projektu ieviešanas nepieciešamību puse (50%) nozares ekspertu uzskata, ka tas uzlabos Latvijas autoceļu stāvokli, bet 50% ir noraidoša attieksme, pret šādu projektu realizāciju uz Latvijas autoceļiem. Par Eirovinjetes ieviešanu puse ekspertu uzskata, ka tas uzlabos Latvijas autoceļu stāvokli, bet 50% uzskata, ka tas būtiski neuzlabos Latvijas autoceļu

tīklu, jo tās summas būs visai niecīgas, kas ienāks Latvijas autoceļu fondā un situāciju būtiski neuzlabos.

3.3.tabula

Pasākumu, kas pilnveidotu Latvijas autoceļu pārvaldes un resursu sadales sistēmas analīzes rezultāti ekspertu anketās [izveidojusi autore]

Nr.	Pasākumi	Moda (Mo)	Mediāna (Me)	Vidējais ekspertu viedoklis \bar{x}	Standartnovirze (S)	Amplitūda (R)
1.	Autoceļu pārvaldes sistēmas sakārtošana un pilnveidošana	2	2	1,7	0,9	3
2.	Autoceļu finansējuma palielināšana, atjaunojot Valsts autoceļu fondu ar fiksētiem ienākumu avotiem	3	3	2,9	0,3	1
3.	Autoceļu nozares reglamentējošās tiesiskās bāzes pilnveidošana	1	1	1,4	0,8	3
4.	Valsts un privātās partnerības projektu realizācija uz Latvijas autoceļiem	2	1,5	1,3	0,78	2
5.	Maksas no ārvalstu pārvadātājiem ieviešana par Latvijas autoceļu lietošanu (eirovinjete)	2	1,5	1,4	0,66	2
6.	Autoceļu datu bāzes un vadības sistēmas izstrādāšana, lai noteiktu rekonstruējamo vai būvējamo autoceļu posmus	2	1	1,1	0,83	2
7.	Ikgadējās segumu atjaunošanas programmas apjomu palielināšana	3	3	2,5	0,92	3
8.	Tehnisko prasību samazināšana ceļu būvniecības izejmateriāliem, lai samazinātu ceļu būvniecības izmaksas	2	1	1	0,89	2
9.	Kontroles pirms ceļu nodošanas ekspluatācijā paaugstināšana	1	1	1,1	0,7	2
10.	Autoceļu projektētāju un būvuzraugu atbildības palielināšana, par pieļautajām kļūdām un nepilnībām	2	1,5	1,2	0,87	2
11.	Autoceļu lietošanas garantijas laika palielināšana pēc nodošanas ekspluatācijā	0	1	1,1	0,85	3
12.	Bīstamo ceļa posmu noteikšanas metodikas izstrādāšana, lai palielinātu satiksmes drošību uz Latvijas autoceļiem	1	1	0,9	0,7	2

Lielākā daļa ekspertu (90%) ir vienprātis, ka ir nepieciešams palielināt ikgadējās segumu atjaunošanas programmas apjomus, bet šo programmu palielināt var tikai pie nosacījuma, ka paredzētajiem darbiem ir piesaistīti atbilstoši finanšu resursi. Piesaistot autoceļu nozarei papildus finansējumu, būs iespējams palielināt arī ikgadējās segumu atjaunošanas programmas. Eksperti diezgan skeptiski atsaucās uz tehnisko prasību samazināšanu ceļu būvniecības materiāliem, jo tas samazināšot segumu kalpošanas laiku un tas nedošot vēlamo efektu, eksperti norādīja, ka pazemināsies ceļu kvalitāte. Eksperti arī diezgan piesardzīgi izteica minējumus par garantijas laika palielināšanu ekspluatācijā nodotajiem ceļiem, jo tas būtiski sadārdzinās objektu izsoles summas. Būvnieki papildus garantijas laiku iestrādās objekta tāmēs.

Lai plānotu Valsts autoceļu fonda ienākumu avotu apmērus ir svarīgi noskaidrot reģistrēto automašīnu skaita izmaiņas, jo visi Valsts autoceļu fonda ienākuma avoti ir saistīti ar automašīnu skaita izmaiņām, tāpēc arī tika veikti aprēķini, kā izmainīsies reģistrēto automašīnu skaits līdz 2015.gadam.

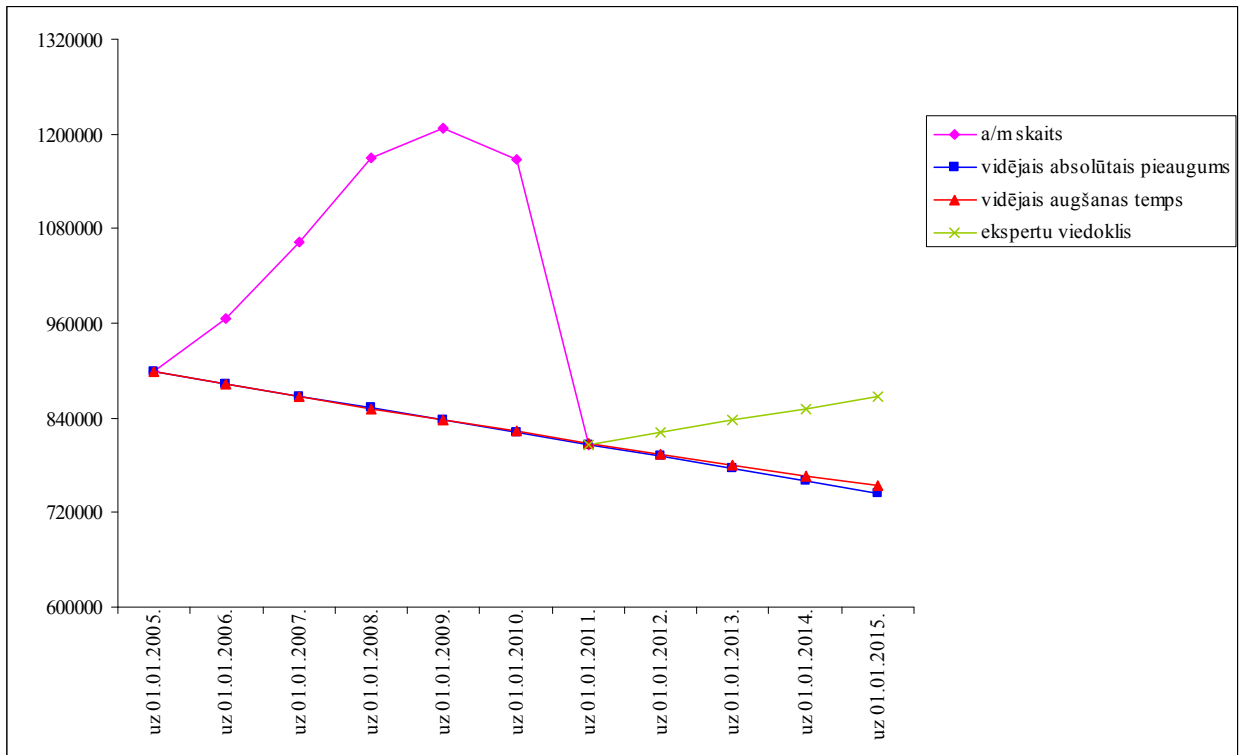
3.4.tabula

Reģistrēto automašīnu skaita izmaiņas 2005.-2015.gadam, gab [izveidojusi autore, izmantojot 115]

	a/m skaits	Vidējais absolūtais pieaugums ($\bar{\Delta}$)	Vidējais augšanas temps ($\bar{\tau}$)	Pēc ekspertu metodes (2015.gads/2011.gads=7,5%)
Uz 01.01.2005.	898145	898145	898145	
Uz 01.01.2006.	966242	882864,5	882517,3	
Uz 01.01.2007.	1062935	867584	867161,5	
Uz 01.01.2008.	1168756	852303,5	852072,9	
Uz 01.01.2009.	1206928	837023	837246,8	
Uz 01.01.2010.	1168357	821742,5	822678,7	
Uz 01.01.2011.	806462	806462	808364,1	
Uz 01.01.2012.		791181,5	794298,6	
Uz 01.01.2013.				836704,32
Uz 01.01.2014.				851825,48
Uz 01.01.2015.				866946,65

Lai veiktu Valsts autoceļu finansējuma prognozi īstermiņā (līdz 2012.gadam), autore veica aprēķinus izmantojot statistiskās prognozēšanas metodes: vidējā absolūtā pieauguma metodi un vidējā augšanas tempa metodi.

Automašīnu skaita izmaiņas uz 2015.gadu autore jautāja nozares ekspertiem, kuru viedokļi bija ļoti dažādi, bet vidējais rādītājs bija, ka 2015.gadā būs par 7.5% vairāk reģistrēto automašīnu, nekā 2011.gadā.



3.4.attēls Automašīnu skaita izmaiņas 2005.-2015.gadam, gab [izveidojusi autore]

Apskatot attēlu ir redzams, ka izmantojot Vidējos rādītāju prognozes tendence ir negatīva un tas neļauj prognozēt valsts autoceļu fonda pieauguma tempus. Tāpēc autore lūdza viedokli ekspertiem un ekspertu sniegtais viedoklis sniedz iespējas prognozēt reģistrēto automašīnu pieaugumu ar pozitīvu tendenci. Pēc autores domām, šāds automašīnu pieauguma temps nenodrošina atbilstošu pieaugumu Valsts autoceļu fondā. Jo pretēji ekspertu viedoklim, reālā situācija ir ar negatīvu tendenci un, ja ekonomikas neuzlabosies, tad arī reģistrēto automašīnu skaitam nav pamata pieaugt. Atvērto kravu automašīnu tirgus, jo Eiropas Savienība nosaka ar cik vecām automašīnām var veikt starptautiskos kravu pārvadājumus, un tas uzliek par pienākumu kravu pārvadātājiem iegādāties jaunas automašīnas. Šāds reģistrēto automašīnu pieauguma temps ilgtermiņā neatrisinās valsts autoceļu finansēšanas problēmas.

Autore uzskata, ka svarīgi lai ceļu lietu vadīšanā vairāk būtu iesaistīts ceļu lietotājs. Autoceļu lietošanas maksai jābūt saitei starp autoceļu lietotāju un autoceļu pārvaldītāju. Autoceļa lietotājam jāpiešķir autoceļu pakalpojumu pircēja statuss.

Plānotais Latvijas autoceļu finansējums 2012.-2015.gadam, milj.LVL [izveidojusi autore]

	Autores prognoze				Ekspertu prognoze			
	2012	2013	2014	2015	2012	2013	2014	2015
1.Ar VACF programmas ieņēmumiem saistīto nodokļu, nodevu u.c. maksājumu ieņēmumi kopā	204	228	256,2	261	185,3	202,1	221,7	227
1.1.Transportlīdzekļa ikgadējais nodoklis (100%)	45	45	45	45	31,36	31,36	32,34	33,32
1.2. Daļa no akcīzes nodokļa par naftas produktiem	159 90%	177 95%	190 100%	194 100%	153,91 88%	163,6 88%	167,2 88%	170,7 88%
1.3. Maksa par infrastruktūras lietošanu (Eurovinjete) (100%)	0	0	15	1,5	0	0	15	15,5
1.4. Daļa no OCTA apdrošināšanas maksājumiem (5%)	0	6	6,2	6,5	0	7,1	7,2	7,4
2. VACF programmas izdevumi kopā	204	228	256,2	261	185,3	202,1	221,7	227
2.2. Mērķdotācijas pašvaldību ceļu, ielu finansēšanai (30%)	61,2	68,4	76,86	78,3	55,6	60,6	66,5	68,1
2.3. Valsts autoceļu finansēšanai (70%)	142,8	159,6	179,34	182,7	129,7	141,5	155,2	158,9

Papildus vēl:

ES Kohēzijas fonds un pamatbudžets 239.7 milj.LVL

ES ERAF un pamatbudžets 204.9 milj.LVL

Valsts un privātā partnerība 957.8 milj.LVL

Svarīgi attīstīt autoceļu datu bāzes un vadības sistēmas, jo tikai ar to palīdzību varēs objektīvi novērtēt, kur būtu jāiegulda nauda autoceļu periodiskai uzturēšanai, rekonstrukcijai, kā arī būvniecībai. Par prioritāru uzdevumu uzliekot tranzīta ceļa sistēmu finansēšanu. Autoceļu apsekošana notiek izmantojot vizuālās novērtēšanas metodi, nav izstrādātu vienotu kritēriju, kā veikt šo vizuālo autoceļu apsekošanu, tāpēc bieži vien šie dati nav objektīvi.

Turpinoties valsts ekonomikas lejupslīdei un pastiprinātai krīzes pārvarēšanas pasākumu ieviešanai, kas izpaužas kā budžeta ievērojama samazināšana un dažādu ierobežojumu noteikšana, VAS „Latvijas valsts ceļiem” un Satiksmes ministrijai turpmākā perioda darbības politiku jāveido apzinoties, ka ārējo un iekšējo faktoru risku ietekme tikai pastiprināsies. Finanšu resursu samazinājums nelabvēlīgi ietekmēs VAS „Latvijas valsts ceļi” komercdarbību. Paredzamā autoceļu budžeta samazināšana turpinās ietekmēt darba rezultātus valsts autoceļu

tīklā – tā tehniskā stāvokļa uzturēšanu un drošas satiksmes nodrošināšanu, pārvaldīšanas un ikdienas uzturēšanas līmeni. Valsts autoceļu tīkls ir cietis no finansējuma nepietiekamības jau gandrīz divus gadu desmitus. Saglabāties un pasliktināsies līdzšinējais stāvoklis – valsts autoceļu periodiskās uzturēšanas un rekonstrukcijas darbu veikšanai netiks savlaicīgi un pietiekamā apjomā piešķirti nepieciešamie līdzekļi. Ir jāpanāk, lai ar pieejamo finansējumu tiktu veikti neatliekamie pasākumi, kas nodrošinātu pēc iespējas augstus rādītājus valsts autoceļu tīkla.

Lai nodrošinātu valsts ceļu tīkla darbības nodrošināšanu, turpmāk būtu nepieciešams:

1. Precizēt prioritātes un sakārtot valsts autoceļu darbu programmas atbilstoši budžeta grozījumiem
2. Autoceļu ikdienas uzturēšanā precizēt uz laiku atliekamo darbu sarakstu un sagatavot priekšlikumus autoceļu posmu sarakstam, kuriem būtu samazināms uzturēšanas līmenis.
3. Ceļu būvdarbu programmu vadībai un izmaksu samazināšanai turpināt valsts iepirkumu procedūru uzlabošanu, tehnoloģisko risinājumu un specifikāciju pilnveidošanu, lai vairāk ceļu būvdarbos tiktu pielietoti vietējie ceļu būvmateriāli.
4. Sekmēt ES Kohēzijas un ERAF fondu līdzfinansēto programmu izpildi plānotajā apjomā un veltīt pastiprinātu uzmanību būvniecībai nepieciešamo zemju atsavināšanai.
5. Sekmēt valsts un privātās partnerības projektu un valsts galveno autoceļu segumu atjaunošanas un uzturēšanas programmas ieviešanu.

3.2. Autoceļu attīstības resursu sadales uzlabošanas ietekme uz Latvijas tautsaimniecību

Galvenais attīstāmais virziens autoceļu nozarē ir Austrumu – Rietumu virziena autoceļu stāvoklis, jo šis ir galvenais Latvijas tranzīta ceļš, kas savieno Latvijas trīs lielākās ostas: Rīgā, Ventspilī un Liepājā ar Krievijas robežu, šis virziens ir visvairāk noslogotais un dod Latvijas ekonomiskai vislielāko pievienoto vērtību. Transports un sakari ir nozare, kas efektīvi var atveseļot valsts ekonomiku īstermiņa periodā. Jau šodien Transports un sakari veido aptuveni 12% no visiem IKP ienākumiem.

Transports un uzglabāšana loma Latvijas IKP no 2006. līdz 2010.gadam [116]

	2006.gads	2007.gads	2008.gads	2009.gads	2010.gads
IKP (faktiskajās cenās (milj. LVL))	11126,6	14720,7	16084,7	13070,4	12738,7
Transports, un uzglabāšana (faktiskajās cenās (milj. LVL))	830,9	1018,6	1165,9	1304,8	1379,3
Transports un uzglabāšana (nozaru struktūrā, %)	8,5	7,8	8,1	11,1	12,1

Transporta loma ir nozīmīga jebkuras valsts tautsaimniecībā. Latvijā šis apstāklis ir būtisks, ņemot vērā, ka valsts tiek pozicionēta kā tranzītam un loģistikas pakalpojumiem pievilcīga. Latvijas iekšzemes kopprodukts 2008.gadā faktiskajās cenās sastādīja 16 243,2 milj.LVL, no tiem transports, glabāšana un sakari veidoja 1567,7 milj.LVL, sastādot nozaru struktūrā 10,8 %. Savukārt 2009.gadā IKP faktiskajās cenās nokritās līdz 13082,8 milj.LVL, no tiem – transports, glabāšana un sakari veidoja 1341,9 milj.LVL, veidojot nozaru struktūrā 11,4%. 2010.gadā ir vērojams IKP kritums, bet savukārt transporta un uzglabāšanas pakalpojumu īpatsvars ir būtiski pieaudzis nozaru struktūrā, tie veido 12.1% no valsts IKP.

Tranzītkravu vešana un to apstrāde ostās veidoja 614,89 milj.LVL, kas ir aptuveni 1/3 daļa no kopējā visa veida pakalpojumu eksporta. Kopējais pakalpojumu eksports Latvijā 2009.gadā bija 1937.3 milj.LVL.

Kopējie ieņēmumi par tranzītkravu pārvadāšanu un apstrādi Latvijā, % no IKP (2001.-2010. gadam) [131]

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Kopējie ieņēmumi par tranzītkravām (% no IKP)	5,2	4,5	4,1	3,8	4,2	3,8	4,0	4,3	4,7	4,8
Kopējie ieņēmumi par tranzītkravām (% no kopējā pakalpojumu eksporta)	36,9	33,9	30,5	29,6	31,3	29,0	31,3	31,9	31,8	31,4

Latvijas ostās kopumā pārkrautie kravu apjomi pieaug ar katru gadu, neskatoties uz kravu apjomu svārstībām atsevišķās ostās. 2008.gadā pārkrauto kravu apjoms sasniedza 63.6 milj.tonnu, kas ir par 1.9% vairāk nekā 2007.gadā. 2009.gadā kravu apjoms nedaudz samazinājās par 2.6% salīdzinot ar 2008.gadu un tas bija 61.98 milj.tonnu kravu, bet salīdzinot ar citām Baltijas jūras ostām šī negatīvā tendence bija minimāla. 2010.gadā Latvijas ostās kravu

apjomi turpināja kristies un veidoja 61.16 milj.tonnu, kas bija par 1.3% mazāk nekā gadu iepriekš. 2011. vērojama tendence Latvijas ostās kravu apjomam pieaugt.

Autore uzskata, ka pie esošās ekonomiskās situācijas ir maksimāli jāveicina tranzīta plūsma caur Latvijai. Lai nodrošinātu šādu plūsmu, ir nepieciešamas kravas, kuras analizējot pasaules kravu svārstību tendences tikai pieaugs un jāsakārto piemērota infrastruktūra, lai Latvijas galvenie tranzīta koridori spētu konkurēt Pasaules tirgū. Tranzīta, transporta un loģistikas tēma Latvijā ir viena no svarīgākajām visas tautsaimniecības attīstībā. Tranzīta pakalpojumi ir valsts nozīmīgākie eksporta pakalpojumi. Latvijas ostas nodrošina iespējas nostiprināties par svarīgāko loģistikas centru starp Eiropas Savienības un NVS un Āzijas tirgiem.

Ir nepieciešams:

1. izveidot vairākjoslu automaģistrāļu sistēmu, kura nodrošinātu kravu nogādāšanu no ostām rietumu – austrumu un ziemeļu – dienvidu virzienā;
2. izveidot valsts nozīmes autoceļu tiešu savienojumu ar ostu pievadceļiem, kas ļautu liela apjoma kravu plūsmas izvešanu no Latvijas ostām, neveidojot papildus slodzi pilsētu satiksmē;
3. izveidot apvedceļus ap Latvijas lielajām pilsētām, vispirms jau ap Rīgu;
4. jaunu tiltu būvniecība pāri Daugavai (pie Saulkalnes un Jēkabpilī);
5. modernizēt pierobežas ceļus un kravu stāvlaukumu izveidošanu pie nozīmīgākajiem RKP, kas ļautu samazināt dīkstāvi uz robežas un atrisinātu esošās apkārtējās vides problēmas;
6. ieviest ceļu lietošanas maksu (eirovinjeti) ieviešanu uz galvenajiem valsts autoceļiem;
7. plaša publiskā un privātā partnerības modeļa pielietošana autoceļu būvniecībā, kas nodrošinātu nozīmīgāko tranzītceļu projektu realizāciju paredzamā laika periodā.

Galvenās problēmas:

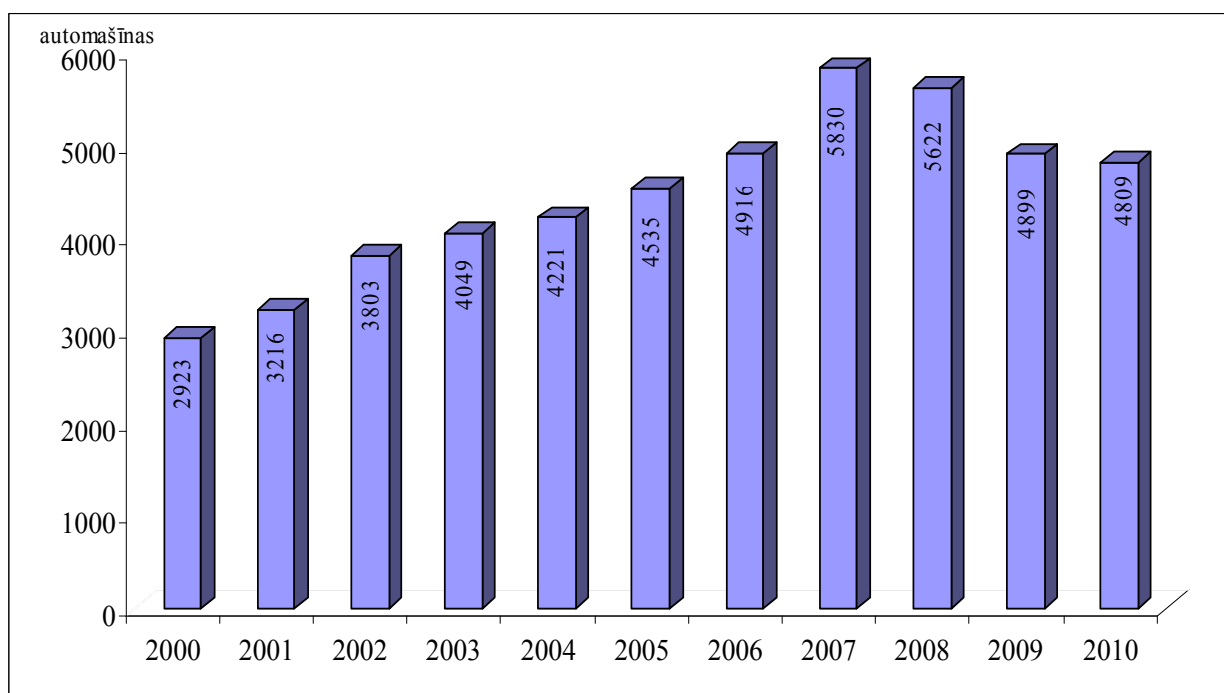
1. ceļu segas konstrukcija ir projektēta atbilstoši kravas automobiļu 10t ass slodzei, kas neatbilst ES direktīvas 96/53/EEC prasībām (pieļaujamai slodzei jābūt 11,5 t).
2. pieaugot slodzēm un tranzītkravu pārvadājumu intensitātei, tiltu nestspēja neatbilst reālajām slodzēm, kas pārsniedz līdz šim pielietoto normatīvu prasības.
3. nepietiekošs krustojumu un pieslēgumu skaits ar izveidojumu 2 līmeņos.
4. vienlīmeņa krustojumi atrisināti nepilnīgi – galvenokārt trūkst papildus braukšanas joslu, kā arī ne visur redzamība atbilst noteikumu prasībām.

5. autoceļu (ielu) joslā (īpaši pilsētās un apdzīvotās vietās) ne visur ir atrisināta gājēju un velosipēdistu satiksmes drošība. Trūkst ietvju, veloceļu un gājēju pāreju.

6. autoceļi galvenokārt ir ar 2 braukšanas joslām, ar brauktuves platumu 7,0-7,5 m un ceļa klātnes platumu 12-15 m. Atļautais braukšanas ātrums vienbrauktuves ceļos ir līdz 90 km/h, pilsētas un apdzīvotas vietas šķērsojošos posmos līdz 50-70 km/h.

Satiksmes intensitāte

Laika periodā no 2003.gada līdz 2007.gadam vidējā diennakts autotransporta plūsma uz valsts galvenajiem autoceļiem ik gadu pieauga. 2005.gadā salīdzinot ar 2004.gadu satiksmes intensitāte ir pieaugusi par 7%. 2006.gadā salīdzinot ar 2005.gadu - par 8%. Bet 2007.gadā pret 2006.gadu ir bijis vislielākais pieaugums – 19%. Salīdzinājumā ar 2007.gadu satiksmes intensitāte 2008.gadā ir samazinājusies par 4%, bet 2009.gadā samazinājusies par 13%. Tas ir izskaidrojams ar to, ka sakarā ar sabiedrisko un ekonomisko aktivitāti 2007.gadā bija novērojams ļoti liels transporta plūsmas pieaugums.



3.5.attēls. Gada vidējās diennakts plūsmas izmaiņas Latvijas autoceļu tīklā attiecībā pret iepriekšējo gadu (automašīnas/diennaktī) no 2000. līdz 2010.gadam [109,21]

Vidējais procentuālais transportlīdzekļu kustības sadalījums pa transportlīdzekļu veidiem 2009.gadā valsts galvenajos autoceļos bija:

- vieglais autotransports 80,9%, (81,2 %)
- kravas autotransports 19,1%, (18,8 %).

Visnoslogotākie valsts galveno autoceļu posmi ir posmi tuvu galvaspilsētai, t.i. Rīgas apriņķī un tieši šajos posmos ceļa caurlaides spēja un segumu kvalitāte visvairāk ietekmē transportēšanas izmaksas un braukšanas komfortu.

Kravas transporta noslogojums 2009.gadā bija:

- robežās no 3 400 - 5 800 automašīnas diennaktī uz autoceļa A6 posmā no Rīgas robežas līdz pagriezienam uz Rīgas apvedceļu A4, uz autoceļa A10 posmā no Rīgas robežas līdz Jūrmalas pilsētai un uz autoceļa A2 posmā no Rīgas robežas līdz Garkalnei;
- likumsakarīgi ir arī tas, ka visvairāk ar kravas autotransportu noslogotie autoceļi ir Rīgas apvedceļi - autoceļi A4 un A5 – robežās no 1 700 – 4 600 automašīnām diennaktī, kas veido vidēji 19-25% no kopējās šo autoceļu satiksmes intensitātes.

Kravas transporta noslogojums 2009.gadā bija:

- 1500 automašīnas diennaktī uz autoceļa A10 uz Jūrmalas apvedceļa;
- 700 – 1300 automašīnas diennaktī uz autoceļa A9 posmā no A5 līdz Saldum un uz autoceļa A10 posmā no Jūrmalas līdz Talsiem;
- 500 – 800 automašīnas diennaktī uz autoceļa A9 posmā no Saldus līdz Grobiņai un uz autoceļa A10 posmā no Talsiem līdz Ventspilij.

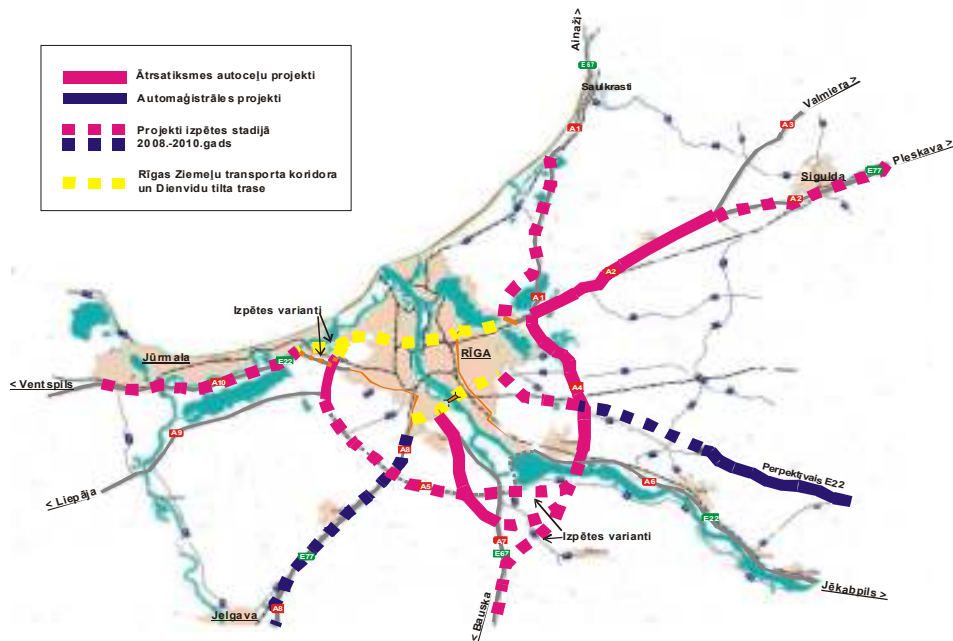
Nemot vērā satiksmes intensitātes uzskaites datus, likumsakarīgi ir tas, ka noteiktie attīstības projekti tiek plānoti autoceļu posmos ar lielāku satiksmes intensitātes noslogojumu.

Uz autoceļiem, Krievijas Federācijas virzienā 2009.gadā bija sekojošas satiksmes intensitātes:

- autoceļš A13, Krievijas robeža (Grebņeva) – Rēzekne – Daugavpils – Lietuvas robeža (Medumi), posms km 0,0 - 13,2 – 1484 automašīnas diennaktī, t.sk. kravas transports 386 (440) automašīnas diennaktī;
- autoceļš A12, Jēkabpils – Rēzekne – Ludza - Krievijas robeža (Terehova), posms km 128,2 - 166,2 – 1789 automašīnas diennaktī, t.sk. kravas transports 841 automašīnas diennaktī.

Latvijas valsts budžets nespēs atrisināt visas ceļu nozares problēmas, kuras krājušās gadu desmitiem. Latvijas ceļu atjaunošanas plāns paredz blakus finansējumam no valsts budžeta ceļu nozarei plaši piesaistīt arī Eiropas, kā arī privātā sektora naudu. Šajā plānošanas periodā līdz 2013.gadam ir plānots piesaistīt 300 milj.LVL – no Eiropas Savienības Kohēzijas fonda.

Svarīgi ir ieviest arī Valsts un privātās partnerība modeli Latvijā, tādā veidā ir plānots apgūt 650 milj.LVL. Īstenojot valsts un privātās partnerības principu, paredzēts uzbūvēt pirmās piecas Latvijas automaģistrāles, kurās maksimālais atļautais braukšanas ātrums būs 130 km/h.



3.6.attēls.Latvijas automaģistrāļu/ ātrgaitas ceļu attīstības plāns [133]

Latvijā nav nevienas šādas automaģistrāles. Plānots, ka par maģistrālēm taps autoceļi posmos Rīga – Sigulda, Rīga – Ķekava, Rīga – Jelgava, Priedaine – Sloka, Baltezers – Saulkalne. Notiek arī diskusijas par projekta Rīga – Koknese – Jēkabpils īstenošanu. Līdz 2025.gadam ir paredzēts izbūvēt jaunas automaģistrāles un ātrsatiksmes ceļa posmos Rīga – Ventspils, Rīga – Liepāja, Rīga – Rēzekne, Rīga - Valmiera, Rīga – Cēsis un ceļu, kas ved uz Lietuvas robežu [126].

Pēc autores domām, lai nodrošinātu braukšanas apstākļus autovadītājiem, par autoceļu nozares vadīšanas prioritārajiem uzdevumiem ir jāklūst šādiem nosacījumiem:

1. jāveicina autoceļu lietotāju loma autoceļu attīstības interesēm atbilstošu politisku lēmumu pieņemšanā;
2. jāievieš jaunas metodes un moderni darbarīki, kas izakcentētu prioritātes un mazinātu distanci starp tehnisko lēmumu un politisko lēmumu pieņemšanu;

ceļu administrācijām ir jāuzlabo ceļu budžeta pamatošanas metodes, lai politiķi būtu savlaicīgi sagatavoti pieņemt autoceļu uzturēšanas vajadzībām atbilstošus lēmumus.

Ātrsatiksmes ceļi ir ne tikai nepieciešamība, bet tie liecina arī par konkrētās valsts attīstības pakāpi. Lielākā daļa pasaules valstu mēģina rast risinājumus sekmīgai publisko pakalpojumu sniegšanai, valsts mēroga un vietējo pašvaldību infrastruktūras attīstīšanai un uzturēšanai, kas kopumā veicinātu ekonomisko izaugsmi un nodrošinātu sabiedrības labklājību. Valsts budžeta līdzekļi ir nepietiekami ne tikai Latvijā, bet arī citviet pasaulē, lai tieši finansētu

šīs vajadzības, un tas nozīmē, ka, piemēram, infrastruktūra netiek pilnvērtīgi attīstīta un uzturēta, kas savukārt rada negatīvas sekas tautsaimniecībā, samazinot sabiedriskā sektora efektivitāti, valsts pamatlīdzekļu vērtību un to ekonomisko atdevi. Līdz ar to meklējot iespējamus resursus infrastruktūras un pakalpojumu attīstībai, lai veicinātu tautsaimniecības izaugsmi. Šīs sadarbības ietvaros ir izveidojusies un attīstījusies valsts un privātā partnerība.

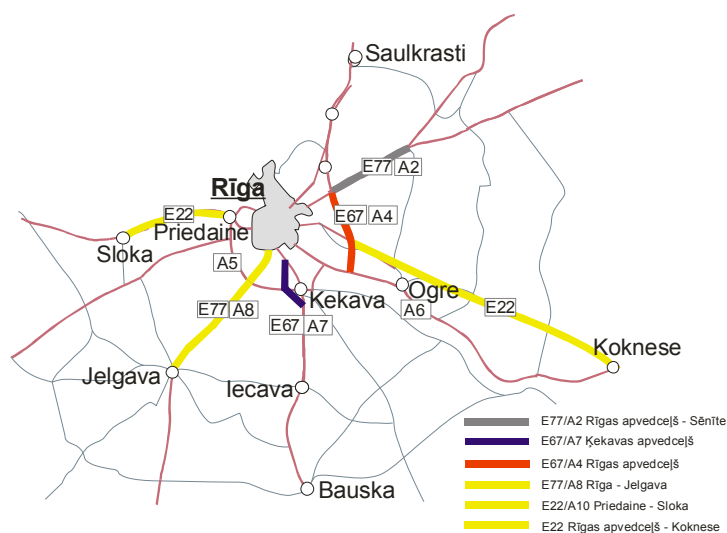
Valsts un privātās partnerības priekšrocība ir spēja apvienot publiskā un privātā sektora stiprās puses, izmantojot privātā komersanta novitāti pakalpojumu sniegšanā, nodrošinot kvalitatīvus pakalpojumus par iespējami zemākām cenām, tajā pašā laikā saglabājot arī peļņas iespējas, savukārt ļaujot publiskajam sektoram meklēt racionālus valsts budžeta līdzekļu izmantošanas veidus, kas saistīti ar valsts ilgtermiņa prioritātēm.

Tā kā dažādu iemeslu dēļ valsts budžeta un Eiropas Savienības fondu līdzekļu apjoms pagaidām vēl ir nepietiekams, lai ilgstoši nepietiekama finansējuma apstākļos ekspluatētais valsts autoceļu tīkls tiktu sakārtots pēc iespējas īsākā laika posmā, tad nepieciešams piesaistīt papildu finansējumu. Viens no iespējamajiem risinājumiem ir valsts infrastruktūras objektu sakārtošana par privātiem finanšu līdzekļiem, slēdzot ilgtermiņa līgumus starp valsti un privāto partneri jeb investori.

Liela pieredze uz VPP principiem balstītu autoceļu projektu realizēšanā ir Lielbritānijā, Spānijā, Portugālē, Ungārijā. Atsevišķus projektus šādā formā realizē Somijā un vairākās citās valstīs.

Lai arī līdz šim transporta un sakaru nozarē Latvijā nav realizētu VPP projektu, ir skaidri iezīmēta virzība uz infrastruktūras projektu īstenošanu, izmantojot VPP modeli. Galvenajos valsts un Satiksmes ministrijas politikas plānošanas un stratēģijas dokumentos ir skaidri definēts gan mērķis veicināt VPP projektu realizāciju transporta nozarē, gan definēti konkrēti projekti autosatiksmē.

Vienlaikus ar iedzīvotāju dzīves līmeņa paaugstināšanos pieaug arī transporta līdzekļu izmantošanas apjoms un tādējādi būtiski palielinās satiksmes intensitāte kā pilsētās, tā arī uz autoceļiem valstī kopumā. Nozīmīga ir arī kravu pārvadājumu un tranzīta ietekme uz autoceļu stāvokli un kvalitāti. Līdz ar to, transporta un sakaru nozarē visbūtiskāk pieaug prasības pēc kvalitatīviem un drošiem autoceļiem. Ņemot vērā valsts un pašvaldību budžetu ierobežotos līdzekļus, nepieciešams rast papildus resursus un finansējuma avotus, kas minimāli ietekmētu valsts budžetu un saistības. Tādēļ Satiksmes ministrija jau sākotnēji ir identificējusi 6 autosatiksmes projektus, kurus plānots īstenot izmantojot VPP principus.



Nr.	Projekta nosaukums	VPP izvērtējums un MK lēmums	Iepirkuma dokumentācijas sagatavošana, iepirkums, līgums	Investīciju periods	Garums, km	Aptuvenās izmaksas milj. Ls
1	Rīgas apvedceļš - Sēnīte	2007	2007 - 2009	2009 - 2012	24,6	244,7
2	Rīgas apvedceļš	2008	2008 - 2011	2011 - 2014	20,2	423,4
3	Ķekavas apvedceļš	2008	2008 - 2011	2011 - 2014	15,9	289,7
4	Priedaine - Sloka	2010	2011 - 2013	2014 - 2017	-	-
5	Rīga - Jelgava	2009	2010 - 2013	2013 - 2016	-	-
6	Tīnūži – Koknese (2. kārtā)	2010	2011 - 2013	2014 - 2017	59,1	229,5

3.7.attēls. Latvijas VPP projektu karte 2007.-2013.gadam [123]

VPP projektu programma 2007.-2013.gadam [133]

- E77 posms Rīgas apvedceļš – Sēnīte (pilotprojekts) – projekts paredz 4 joslu ātrsatiksmes ceļa izveidi 24,6 km garumā;
- E67 posms A4 Rīgas apvedceļš – ceļa sakārtošana 20,2 km kopgarumā;

- E67 Ķekavas apvedceļš – projekta ietvaros paredzēta esošā ceļa sakārtošana 17.1 km kopgarumā;
- E77 posms Rīga – Jelgava - ceļa sakārtošana 41.3 km kopgarumā;
- E22 posms Priedaine – Sloka – ceļa sakārtošana 26 km kopgarumā;
- E22 posms Rīgas apvedceļš – Koknese – šeit iecerēts veidot četru joslu ceļu, kas būtu jāizbūvē līdz Rīgas apvedceļam. Šī projekta finansēšanai iespējams piesaistīt ES Kohēzijas fonda līdzekļus.

Valsts un privātās partnerības pilotprojekts Rīgas apvedceļš – Sēnīte

Satiksmes ministrija ir ierosinājusi ar privātā finansējuma palīdzību izbūvēt Latvijā pirmo automaģistrāli E77 maršruta valsts galvenā autoceļa A2 posmā Rīgas apvedceļš – Sēnīte (posms no 14,1 līdz 38,7 km = 24,6 km). Šis posms tika izvēlēts pirmajam VPP projektam, jo satiksmes intensitāte uz šī autoceļa ir ap 20 000 automašīnām diennaktī (~20% kravas transports), tas ir viens no noslogotākajiem autoceļiem, kam nepieciešama rekonstrukcija, prognozes liecina, ka 2025.gadā satiksmes intensitāte šajā ceļa posmā pārsniegs 46 000 automašīnu diennaktī. Šim autoceļam ir būtiska ietekme uz Latvijas tautsaimniecības tālāko attīstību, šim autoceļam ir būtiska nozīme tranzīta satiksmes nodrošināšanā, tūrisma attīstībā, valsts prestiža vairošanā. Izvēlētais posms šķērso ar citiem maršrutiem salīdzinoši neattīstītu teritoriju, kas ievērojami atvieglo projekta sagatavošanu un relatīvi maz aizskar īpašumu un iedzīvotāju intereses.

Šis projekts ir izvēlēts par pilotprojektu jeb izmēģinājuma projektu, lai iegūtu izpratni par VPP sistēmas dzīvotspēju un funkcionēšanas iespējām autosatiksmes jomā Latvijas apstākļos. Uz šī pilotprojekta bāzes sagatavotā līguma un iepirkuma dokumentācija varētu būt par pamatu pārējo piecu valsts autoceļu VPP projektu īstenošanai.

Autoceļa posms nav plānots kā maksas ceļš un arī valsts sektora maksājumi nebūs saistīti ar faktisko transporta plūsmu. Līgumattiecības starp Satiksmes ministriju un privātā sektora uzņēmumu ietvers valsts sektora ilgtermiņa saistības ikgadēju maksājumu veidā pēc objekta pabeigšanas un nodošanas ekspluatācijā un turpināsies 20 gadus. Projekta izmaksas absolūtajos skaitļos, ietverot administratīvās, projektēšanas, būvniecības un uzturēšanas izmaksas tika plānotas 244,689 milj.LVL. Ar izvēlēto privāto partneri tiks noslēgts partnerības līgums (DBFO modelis), saskaņā ar kuru maksāšanas mehānisms būs balstīts uz pakalpojuma pieejamības un kvalitātes kritēriju ievērošanu.

Ikgadējais maksājums sastāv no līgumā fiksētās daļas atbilstoši piedāvājumā minētajam maksājuma grafikam, un ikgadējā maksājuma precizējuma, kas atkarīgs no sniegtā pakalpojuma pieejamības, atbilstības skaidri noteiktām kvalitātes prasībām, kā arī atsevišķu līguma izdevumu pozīciju indeksēšanas (Ekonomikas ministrijas noteiktā gada vidējā inflācija attiecībā uz uzturēšanas izdevumiem, sadārdzinājums objekta apgaismošanā izmantotajai noteikta apjoma elektrībai, uzturēšanas izdevumiem atkarībā no satiksmes intensitātes pieauguma, ja tas pārsniedz pasūtītāja prognozēto gada vidējo satiksmes intensitāti līguma darbības periodā attiecīgajā gadā). Līgumā definētās autoceļa kvalitātes jeb pieejamības prasības ietvers seguma līdzenumu, saķeri, ceļa zīmju un marķējuma atstarošanas spēju, atbilstību ziemas uzturēšanas prasībām, utt.

Satiksmes ministrija kā pasūtītājs veiks projekta sagatavošanas darbus, nekustamā īpašuma atsavināšanu un organizēs iepirkuma konkursu, kura rezultātā slēgs līgumu par E77 maršruta valsts galvenā autoceļa A2 posma Rīgas apvedceļš - Sēnīte projektēšanu, būvniecību, uzturēšanu un finansēšanu ar izvēlēto šo darbu izpildei izveidotu projekta mērķa uzņēmumu. Mērķa uzņēmums būs atbildīgs par darba uzdevuma izpildei nepieciešamā finansējuma piesaisti, būvniecības, uzturēšanas un cietiem projekta realizēšanai nepieciešamiem līgumiem.

E77/A2 posms Rīgas apvedceļš – Sēnīte [111]

- VPP modelis: DBFO (Projektēšana-būvniecība-finansēšana-uzturēšana)
- Līgums: Pakalpojumu līgums
- Atmaksāšana: Pieejamības maksājums
- Projekta izmaksas: 245 miljoni LVL
- Finanšu avots: VACF 23. programma
- Projekta periods: 4+20 gadi
- Pasūtītājs: Satiksmes ministrija
- Iepirkuma metode: Slēgts konkurss 2 kārtās

Aprēķinātās projekta būvniecības izmaksas ir aptuveni 100-110 milj.LVL, bet VPP līguma īstenošana valsts budžeta deficītu varētu ietekmēt tikai ikgadējo pieejamības maksājumu apjomā pēc objekta nodošanas ekspluatācijā, kas ir aptuveni 12 milj.LVL gadā.

Valdības atbalsts

- LR MK 20.10.2006.rīkojums Nr.816 „Par koncepciju „Automaģistrāles būvniecības E77 maršruta valsts galvenā autoceļa A2 posmā Rīgas apvedceļš – Sēnīte””

- LR MK 04.12.2007. (protokols Nr.68) protokollēmums Nr.38, uzdodot Satiksmes ministrijai veikt iepirkuma procedūru saskaņā ar Publisko iepirkumu likuma 67.panta trešo daļu un slēgt līgumu par E77 maršruta valsts galvenā autoceļa A2 posma Rīgas apvedceļš – Sēnīte no 14,1.km līdz 38,7.km ātrgaitas ceļa projektēšanu, būvdarbiem, uzturēšanu un finansēšanu ar šo darbu izpildei izvēlēto privāto partneri.

Līguma ietvaros ir paredzēts rekonstruēt abas esošās ceļa brauktuves, slēgt visas vienlīmeņa apgrīšanās vietas braukšanai pretējā virzienā, slēgt daļu vienlīmeņa pieslēgumu un nobrauktuvju, saglabājot atsevišķus pieslēgumus un nobrauktuves labā pagriezienu izdarīšanai (kreisie pagriezieni veicami divlīmeņu šķērsojumu vietās), rekonstruēt 12 esošos satiksmes pārvadus un 3 gājēju tuneļus, uzbūvēt vienu satiksmes pārvadu, vienu automašīnu un gājēju/velosipēdistu tuneli, 4 gājēju/velosipēdistu pārvadus. Papildus tam paredzēts uzstādīt prettrokšņu sienas 4,4 km kopgarumā, nožogojumu visā trases garumā. Paredzēts apgaismot visas satiksmes un gājēju/velosipēdistu pārvadu zonas, tuneļus un posmus apdzīvoto vietu tiešā tuvumā gar gājēju ceļiem, kā arī pamatceļa posmu no 14,1. līdz 24,8. km. Autoceļš šķērso 3 pašvaldību teritorijas - Garkalnes pagastu, Inčukalna pagastu, Vangažu pilsētu. Tā kā paredzēts ir rekonstruēt jau esošu autoceļu, tad nekādas būtiskas pretrunas starp topošajiem teritoriju plānojumiem un paredzēto darbību nav paredzamas.

Projekta mērķis un iemesli tā ieviešanai

Projekta mērķis ir veikt ātrgaitas ceļa projektēšanu, būvdarbus un uzturēšanu autoceļa E77/A2 Rīga – Sigulda – Igaunijas robeža (Veclaicene) posmā Rīgas apvedceļš – Sēnīte (14,1. - 38,7. km), pielietojot VPP modeli DBFO.

Projektā paredzēts saglabāt esošo pamatbrauktuvju novietojumu, rekonstruēt esošos satiksmes pārvadus un gājēju tuneļus. No jauna izbūvēt paredzēts satiksmes pārvadus un tuneļus, gājēju-velosipēdistu pārvadus un tuneļus un brauktuvju šķērsošanas vietas dzīvniekiem (ekopārvadus un tuneļus). Vietās, kur autoceļš šķērso blīvi apdzīvotas vietas, paredzēts uzstādīt prettrokšņu sienas un apgaismojumu. Tiks slēgtas visas kreisā pagriezienu un apgrīšanās vietas vienā līmenī ar pretējā virziena brauktuvi. Pieslēgumu skaits pie autoceļa tiks samazināts līdz minimumam, piekļuvi autoceļam nodrošinot, sakārtojot esošos vietējās nozīmes ceļus vai izbūvējot jaunus paralēlo ceļu tīklus.

Posma rekonstrukcijas laikā veiktie pasākumi ļaus:

- samazināt braukšanas izmaksas,
- uzlabot braukšanas kvalitāti,
- nodrošināt augstu satiksmes drošības līmeni,
- paaugstināt aļauto braukšanas ātrumu līdz 110 km/h,

- samazināt transportlīdzekļu kaitīgo ietekmi un transportlīdzekļu radīto trokšņu ietekmi uz apkārtējo vidi.

Visveiksmīgākais sadarbības modelis būtu, ja vietējās kompānijas šajā jomā sadarbotos ar spēcīgiem ārvalstu investoriem. Tādējādi vietējā kompānija pārzinātu Latvijas tirgu, bet ārvalstu kompānija garantētu pieredzi šāda veida projektu realizācijā. Kompāniju spektrs, kas realizē šāda veida projektus, ir ļoti plašs - sākot no finanšu korporācijām, nekustamo īpašumu kompānijām un investīciju fondiem, beidzot ar ceļu būvniecības kompānijām. Tomēr, kā norāda Latvijas ceļinieku asociācijas vadība, Latvijas ceļu būves kompānijas nebūs spējīgas piedalīties šāda veida projektos, jo tās nav paspējušas uzkrāt peļņu un savu attīstību pamatā finansē ar aizņemto līdzekļu palīdzību. Finanšu speciālisti norāda, ka Latvijas uzņēmumu daļa šādos dažu simtu miljonu projektos varētu būt daži desmiti miljonu latu.

Turpmākās aktivitātes

- VPP programmas 2007. - 2013. gadam ieviešanas turpināšana:
 - E67 posms A4 Rīgas apvedceļš;
 - E67 Ķekavas apvedceļš
- Iespējamā VPP aktivitāšu paplašināšana uz valsts pamatceļu tīklu;
- VPP shēmas piemērošanas specifiskiem projektiem izpēte
- Finansējums tiek piesaistīts uz tādiem līguma nosacījumiem, lai tas neietekmētu valsts budžeta deficītu un vispārējo valsts parādu
(privātajam partnerim tiek nodots būvniecības, pabeigšanas, kvalitātes un pieejamības riski)
- Risku pārdale starp valsti un privāto partneri ilgtermiņā
- Pieredzi alternatīva finansējuma piesaistē liela apjoma projektu realizācijai

Ārvalstu pieredze Eiropas Savienības struktūrfondu piesaistē VPP projektiem

Lai gan ES SF regulējošie dokumenti neaizliedz VPP projektu realizācijā izmantot SF līdzfinansējumu, tomēr nav pieejami arī skaidrojoši materiāli (vadlīnijas) par SF piesaisti VPP projektiem. Lai veicinātu Latvijas VPP projektu realizācijā piesaistīt ES līdzfinansējumu, būtu nepieciešams Ekonomikas ministrijai, sadarbībā ar Finanšu ministriju, izstrādāt informatīvu (skaidrojošu materiālu) publiskajam sektoram par SF līdzekļu piesaistes iespējām VPP projektiem.

Eiropas valstu pieredz rāda, ka, lai VPP varētu veiksmīgi darboties, ir jāizpildās vairākiem priekšnoteikumiem:

- ir jābūt spēcīgam sākotnējam politiskam atbalstam, lai izveidotu VPP un nodrošinātu tā veiksmīgu turpmāko darbību;

- projektam ir jāatrodas valsts vadošās finanšu pārvaldes institūcijas pārraudzībā vai pakļautībā, parasti Finanšu ministrijas.

Lai VPP varētu veiksmīgi darboties, tās mērķus, funkcijas un veicamos uzdevumus ir jānosaka normatīvajos aktos. Latvijā, saskaņā ar Ekonomikas ministrijas nolikumu, EM ir vadošā valsts pārvaldes iestāde, kas izstrādā VPP politiku un koordinē tās īstenošanu. Savukārt Latvijas Investīciju un attīstības aģentūra, saskaņā ar tās nolikumu, izstrādā priekšlikumus VPP veicināšanai un konsultatīvi atbalsta attiecīgo projektu izstrādi un īstenošanu.

VPP modeļa kvantitatīvās analīzes pamatpieņēmumi

Aprēķinos pieņemts, ka VPP partnera izvēlei sagatavošanas darbu un rezultātu izvērtēšanas izmaksas (t.sk. administratīvās un juridisko pakalpojumu izmaksas būs aptuveni 2.5% no kopējām projekta izmaksām.

Ir pieņemts, ka procentu maksājumi tiks veikti par privātā partnera piesaistīto aizdevu kapitālu, kas būs 90% no projekta realizācijas izmaksām un procentu likme atbildīs vidējai komercbanku izsniegto ilgtermiņa procentu likmei, jeb 5.75%.

Sagaidāmā VPP privātā partnera neto peļņa ir paredzēta atbilstoša vidējiem nozares peļņas rādītājiem – 7%. Privātā partnera peļņa tiek aprēķināta par sniegtajiem automaģistrāles uzturēšanas pakalpojumiem, kā arī par pašu kapitāla izmantošanu (10% no kopējām projekta īstenošanas izmaksām).

Aprēķinos ir pieņemts, ka objekta projektēšanas izmaksas būs 4% no kopējām būvniecības darbu izmaksām.

Aprēķinos ir pieņemts, ka automaģistrāles būvniecības izmaksas būs atbilstošas projektēšanas biroja speciālistu aprēķinātajam izmaksām jeb aptuveni 99 782 098 LVL (ar PVN).

Aprēķini tiks veikti izmantojot 1.nodaļā dotās formulas, izmantojot datorprogrammu HDM4 (*Highway Design and Maintenance Standard Model*).

3.8.tabula

Ieguvumi no VPP salīdzinājumā ar tradicionālo iepirkumu „Rīga – Sēnīte” pilotprojektam [110]

Rādītāji	Tradicionālais iepirkums	VPP
NPV	119943	113277
Risku izmaksas	27034	18743
Kvalitatīvie rādītāji	65395	0
IAV	0	80353

Ieguldījumam atbilstošas vērtības (IAV) aprēķinu rezultātā ir redzams, ka pilotprojekta „Rīga – Sēnīte” finansēšanas, projektēšanas, būvniecības, uzturēšanas un apsaimniekošanas projekta realizācija VPP modelī ir izdevīgāka, nekā tradicionālajā valsts iepirkumu modelī, jo VPP

modelis dod iespēju to realizēt tuvākajā laikā, kā arī privātais partneris ilgtermiņā uzņemas atbildību par automaģistrāles uzturēšanu visā projekta dzīves cikla garumā, garantējot augstu automaģistrāles kvalitāti un drošību.

3.9.tabula

„Rīga – Sēnīte” pilotprojekta izmaksas absolūtos skaitļos (tūkst.LVL)[113,27]

	VPP, tūkst.LVL	Tradicionālais valsts iepirkums, tūkst.LVL	Izmaksas % VPP pret tradicionālo valsts iepirkumu
Projekta sagatavošanas izmaksas			
Iepirkuma sagatavošanas izmaksas	1984	1190	67%
Projekta sagatavošanas izmaksas kopā	1984	1190	67%
Realizācijas izmaksas (ņemot vērā prognozēto būvizmaksu pieaugumu)			
Automaģistrāles projektēšanas izmaksas	3549	4127	-14%
Automaģistrāles būvniecības izmaksas	106 232	112 685	-6%
Realizācijas izmaksas kopā	109 781	116 812	-6%
Uzturēšanas izmaksas			
Ikdienas uzturēšanas izmaksas	6801	7419	-8%
Periodiskās uzturēšanas izmaksas	13 524	14 236	-5%
Uzturēšanas izmaksas kopā	20 325	21 655	-6%
Tiešās projekta izmaksas kopā	132 089	139 657	-5%
Prognozētais uzturēšanas izmaksu sadārdzinājums projekta periodā			
Ikdienas uzturēšanas izmaksu sadārdzinājums (ņemot vērā prognozēto vispārējo inflāciju)	599	656	-9%
Periodisko uzturēšanas izmaksu sadārdzinājums (ņemot vērā prognozēto būvizmaksu pieaugumu)	30 630	32 242	-5%
Prognozētais uzturēšanas izmaksu sadārdzinājums projekta periodā	31 229	32 899	-5%
Finansējuma izmaksas un privātā partnera peļņa			
Finansējuma izmaksas (kredīta %)	59 652	0	100%
Privātā partnera peļņa	21 719	0	100%
Finansējuma izmaksas un privātā partnera peļņa kopā	81 371	0	100%
Kopējās projekta izmaksas	244 689	172 556	42%

VPP projektā:

Investīcijas 111 764 tūkst.LVL

Uzturēšana 20 325 tūkst.LVL

Finansēšana 81 371 tūkst.LVL

Sadārdzinājums 31 229 tūkst.LVL

Kopā: 244 689 tūkst.LVL

Pirmajā nodaļā analizējot zinātniskās publikācijas par investīciju atvedi, ieguldījumam atbilstošas vērtības noteikšanu – autore vērš uzmanību, ka visi aprēķini tiek veikti, lai noskaidrotu vai atmaksājas investēt konkrētā projektā, bet nav nevienas formulas, kura ļautu veikt aprēķinu cik maksā uzturēt konkrētās ieguldītās investīcijas. Jo pie pašreizējās ekonomiskās situācijas pēc autores domām ir svarīgi noskaidrot cik valstij maksā uzturēt investīcijas. Pamatojoties uz augstākminēto, autore ir izveidojusi formulu, kur tiek aprēķināts Ieguldīto investīciju uzturēšanas koeficients:

$$Ie = \frac{Uz}{K - F - Uz^{sad} - P}, kur$$

Ie – Ieguldīto investīciju uzturēšanas koeficients;

Uz – Uzturēšanas izmaksas;

K – Kopējās projekta izmaksas;

F – Finansējuma izmaksas un privātā partnera peļņa;

Uz^{sad} - Prognozētais uzturēšanas izmaksu sadārdzinājums;

P - Projekta sagatavošanas izmaksas (3.1.)

3.1.formulu ir izveidojusi autore

Autore uzskata, ka veicot aprēķinus, izmantojot šo formulu ir iespējams salīdzināt VPP projektu ar tradicionālo valsts iepirkumu projektu, nosakot kura objekta ieguldītās investīcijas prasīs mazākus uzturēšanas izdevumus. Tātad, ekonomiski izdevīgāks būs objekts ar zemāko aprēķināto Ieguldīto investīciju uzturēšanas koeficientu.

Tālāk autore veiks aprēķinus konkrētajam VPP pilotprojektam.

$$Ie^{VPP} = \frac{20325}{244689 - 81371 - 31229 - 1984} = 0.15622$$

un

$$Ie^{Trad} = \frac{21655}{172556 - 0 - 32899 - 1190} = 0.15639$$

Šeit ir redzams, ka ieguldot investīcijas šajā pilotprojektā, izmantojot VPP modeli ir lētāk uzturēt tās no valsts budžeta, nekā tad, ja objekts tiktu realizēts izmantojot tradicionālo valsts iepirkumu.

Izvērtējot šī valsts un privātās partnerības modeļa piemērotības izvērtējumu automaģistrāles būvniecības projektam valsts galvenā autoceļa A2 posmā Rīgas apvedceļš – Sēnīte aprēķinus var redzēt, ka pasūtītājs ir spiests par šo projektu pārmaksāt 42% lielāku summu, nekā, ja valsts veiktu tradicionālo iepirkumu procedūru. Ceļu būves un rekonstrukcijas projektus valstij izdevīgāk būtu īstenot pašai, aizņemoties naudu bankās, nekā iesaistoties VPP projektos. Ņemot kredītu bankā, naudas cena ir zemāka, nekā iesaistoties VPP projektā, bet tas automātiski palielina valdības saistības, ko Latvija šajā ekonomiskajā situācijā nevar atļauties. Bet ņemot vērā, ka valstij šobrīd nav brīvu finanšu resursu, šo projektu jārealizē izmantojot privāto kapitālu. Latvijā vēl nav skaidrs, vai VPP tiks ieskaitīts kā valsts ārējais parāds vai valdības parādu. Ja risku par ceļa izveidi un ekspluatāciju uzņemas privātais partneris, tad šāds projekts ir pakalpojuma projekts, ko statistiķi neieskaitītu valsts parādā. Ja tomēr VPP projekts tiks ieskaitīts valsts parādā, tad tam zūd jēga. Citās Eiropas Savienības valstīs šos projektus neieskaita valsts ārējā parādā. Visvienkāršākais VPP sadarbības modelis būtu koncesija, jo tur valdība neuzņemtos risku, nodotu ceļu uz 20 gadiem privātajam partnerim un viņš pats atbildētu gan par saviem ienākumiem, gan izdevumiem, bet šobrīd Latvijas sabiedrībai nav pieņemami maksas ceļi, jo tas būtu ļoti dārgi to lietotājiem (ap 4-5 santīmiem par km), un otrkārt valstij ir jānodrošina alternatīvie ceļi, kā apbraukt maksas ceļus, kas atkal ir paralēlie izdevumi un šobrīd nav iespējami. Koncesija no VPP modeļa atšķiras ar to, ka privātais investors atpeln savus ieguldījumus ar lietotājmaksu par konkrēto objektu.

Autores secinājumi, kas attiecināmi uz konkrēto VPP projektu:

1. Ņemot vērā ierobežoto ES fondu un valsts budžeta līdzekļu apjomu, vienīgā iespēja sakārtot vienu no noslogotākajiem Latvijas autoceļu posmiem un izbūvēt pirmo automaģistrāli valstī izmantojot VPP modeli.
2. Ieguldījumam atbilstošas vērtības (IAV) aprēķinu rezultātā var secināt, ka šī projekta realizācija VPP modelī tiek uzskatīta par izdevīgāku, nekā veicot tradicionālo iepirkumu, jo VPP modelis dod iespēju realizēt projektu jau tuvākajā laikā, kā arī privātais partneris ilgtermiņā uzņemas atbildību par automaģistrāles uzturēšanu visā projekta dzīves cikla garumā, garantējot augstu automaģistrāles kvalitāti un drošību.
3. VPP modeļa gadījumā projekta izmaksas absolūtos skaitļos par 42% pārsniedz tradicionālā iepirkuma modeļa izmaksas, jo tās ietver privātā sektora peļņu un augstākas kredītresursu izmaksas. Vienlaikus privātā sektora peļņa ir nesalīdzināmi mazāka, kā tautsaimniecībai un sabiedrībai radītie zaudējumi projekta nerealizācijas gadījumā.

4. Iecerētajā VPP projektā privātajam partnerim pilnībā jāuzņemas būvniecības un pieejamības riski. Tādējādi noslēgtais līgums valsts budžeta deficītu varētu ietekmēt tikai ikgadējo pieejamības maksājumu apjomā pēc objekta nodošanas ekspluatācijā, kas aptuveni būtu 12 milj.LVL gadā.
5. Valsts sektora maksājumi nebūs saistīti ar tirgus pieprasījumu, bet pakalpojuma kvalitāti, tāpēc rekomendējamā VPP forma ir DBFO (Projektēšana-būvniecība-finansēšana-uzturēšana).
6. Neskatoties uz būtisko cenu atšķirību starp šiem projekta realizācijas veidiem, investīcijas, kas tiks ieguldītas izmantojot VPP projektu uzturēt 20 gadus būs lētāk, nekā tad, ja projekts tiks realizēts izmantojot tradicionālo iepirkuma procedūru.

Vairākkārt tiek atlikts valdības lēmums vai realizēt šo VPP projektu. Ņemot vērā negatīvās izmaiņas valsts ekonomikā, jau 2009.gada augustā MK tika atkārtoti skatīts jautājums par projekta „E77/A2 Rīgas apvedceļš – Sēnīte” atbilstību esošajai valsts makroekonomiskajai situācijai. Tā dēļ valdības pārstāvji vienojās atļaut turpināt iepirkuma procedūru, to pabeigt un iepirkuma rezultātu vēlreiz skatīt MK, lemjot par līguma slēgšanu. Pārtraucot valsts un privātās partnerības projektu autoceļa posma Rīgas apvedceļš – Sēnīte rekonstrukcijas realizēšanu, investoriem var zust uzticība arī citiem projektiem Latvijā. Pārtraucot šo projektu finansētājiem jeb potenciālajiem investoriem un privātajiem uzņēmējiem varētu būt bažas pat uzņēmējvīdes neprognozējamību Latvijā, iepriekš pieņemto lēmumu neizpildi šādos ilgtermiņa investīciju projektos.

Projekta realizēšanai nepieciešamā finansējuma apmērs pašlaik nav zināms.

Autoceļu nozares speciālisti ir aprēķinājuši, ka katrs ieguldītais 1 LVL ceļu būvē nes 3 LVL atdevi tautsaimniecībā. Ekonomiskās krīzes laikā taupīt uz infrastruktūras visiem šķiet pareizais solis, jo to īstermiņā nejut. Defektu novēršanai jau šodien remontdeficīts uz Latvijas autoceļiem ir sasniedzis 4 miljardus LVL. Lai šo remontdeficītu likvidētu ir nepieciešami vairāki gadi, kur nu, vēl, ja šis remontdeficīts strauji pieaug. Tuvākajā laikā uz Latvijas autoceļiem būs iespējams realizēt tikai Eiropas Savienības finansētos projektus, jo valsts budžeta asignējumi nosedz tikai ikdienas uzturēšanas darbus.

Šī brīža saspringtā finanšu un ekonomiskā situācija ne tikai Latvijā, bet arī citur pasaulē ietekmē reālo ekonomiku, kas izpaužas kā patēriņa, tirdzniecības un ražošanas samazināšanās, nekustamo īpašumu tirgus korekcijas u.c. Tā ir tieši un būtiski ietekmējusi arī Latvijas valsts ekonomiku. Tostarp šī brīža finanšu un ekonomiskā krīze Latvijā ir radījusi slogu valsts budžetam, kas pie strauja budžeta ieņēmumu samazinājuma liek tikpat strauji pārskatīt budžeta

izdevumu daļu, uzsvaru liekot ne tikai uz proporcionālu izdevumu samazināšanu pa pozīcijām, bet arī pārskatot budžeta izdevumu veidošanas principus un publiskā sektora funkciju finansējuma struktūru. Publiskā un privātā partnerība šajā situācijā ir efektīvākais instruments Latvijas tautsaimniecības atveseļošanā, kas ierobežota publiskā sektora finansējuma apstākļos var dot ilglaicīgu un būtisku ieguldījumu Latvijas valsts ekonomikas atlabšanas procesā, nodrošinot privātā sektora finansējumu publiskā sektora infrastruktūras un pakalpojumu projektiem, mazinot spriedzi sabiedrībā, saglabājot un veidojot jaunas darba vietas, tādējādi rezultātā likumsakarīgi arī nodrošinot nodokļu ieņēmumus valsts budžetam.

Neskatoties uz Pasaules ekonomikas lejupslīdi 2008.-2009.gadā, pēc Pasaules Bankas datiem no aptuveni 4000 VPP projektiem pasaulē 57 projektiem ir nezināms statuss, un 180 projekti ir iesaldēti (starp tiem arī Rīga – Sēnīte pilotprojekts), pārējie projekti tiek realizēti.

Daudzās Eiropas Savienības valstīs valdības strādā pie ekonomiskās stimulēšanas pasākumiem, kuri gandrīz vienmēr ietver paplašināta apjoma ieguldījumus infrastruktūrā, jaunu celtniecības projektu uzsākšanu, lai veicinātu nodarbinātību un uzturētu ekonomisko aktivitāti pēc iespējas augstākā līmenī. Citās Eiropas Savienības valstīs kā vienu no galvenajām izejām no ekonomiskās krīzes saredz tiešu infrastruktūras projektu atbalstīšanu. Vācijas gada sākumā pieņēma lēmumu par papildus 2 miljardu EUR ieguldīšanu satiksmes infrastruktūrā, gandrīz 1 miljards no tiem ir ceļu būvē. Tas papildinās jau 12 miljardus EUR šī gada autoceļu finansēšanas budžetu.

Jo straujāk samazinās ekonomika, jo lielākai jābūt valdības aktivitātei būvniecības jomā. Krievijā viena no valdības prioritātēm ir būvniecība. Būvobjektu palielināšanās sekmē citu nozaru attīstību – būvmateriālu ražošanu, pārvadājumu pieaugumu utt. Arī Francija, ASV, Lielbritānija, Vācija kā vienu no svarīgākajām atbalstāmajām jomām izvēlējušies būvniecību. Tiek pieņemts, ka viens būvlaukumā nodarbinātais sniedz darbu vēl trim, četriem darbiniekiem saistītās nozarēs, arī Latvijai vajadzētu izvēlēties līdzīgu ceļu. Būvniecības nozares tiešā iedarbība uz pārējām nozarēm veido ap 683 miljoniem LVL pievienotās vērtības gadā. Iekšzemes kopproduktam būtu jāpieaug vismaz par 3%, lai iedzīvotāji atkal gūtu līdzekļus, ar kuriem stimulētu arī būvniecības nozari.

Samazinot Latvijas autoceļu finansējumu, ir jāsamazina darbinieku skaits, kas iesaistīti valsts ceļu finansēšanas programmu izstrādāšanā, iepirkumu veikšanā un līgumu vadīšanā, līdz ar to pieaugs riski darbu kvalitatīvai izpildei autoceļu tīklā, cietīs projektēšanas darbu kvalitāte un sagaidāmā projektu sadārdzināšanās.

Tautsaimniecības ieguvumu noteikšanā vispārzināmā un atzītākā metode ir kapitālieguldījumu efektivitātes noteikšana kā atsevišķiem projektiem, tā programmām kopumā. Kapitālieguldījumu efektivitāti raksturo virkne ekonomisko parametru, kā projektu iekšējās

efektivitātes koeficients (IRR), projekta tīrā diskontētā peļņa (NPV), kuru veido ieguvumu (PVB) un izdevumu (PVC) pašreizējās vērtības starpība u.c. Viens no praktiskākajiem rādītājiem kapitālieguldījumu novērtēšanā ir pirmā gada peļņas rādītājs (FYRR) – pirmā pilnā gada (pēc būvniecības pabeigšanas) diskontētā ieguvumu attiecība pret diskontētām izmaksām. Tas ļauj novērtēt, cik gados kapitālieguldījumi atmaksājas, citiem vārdiem, cik ilgā laikā transportlīdzekļu ekspluatācijas izdevumu, braukšanas laika ietaupījumu un avāriju izmaksu samazināšanās pārsniedz kapitālieguldījumus.

2011.gada valsts autoceļu nozīmīgāko programmu kapitālieguldījumu analīze uzrāda sekojošus rezultātus[133]:

- Valsts galveno autoceļu sakārtošanas programmā iekļauto projektu kopējais pirmā gada peļņas rādītājs ir 0.323, kas nozīmē, ka šie kapitālieguldījumi atmaksāsies jau pirmajos trijos gados un sabiedrības ieguvumi pirmo 10 gadu laikā (līdz nākošajam seguma remontam) sasniegs 26.5 milj.LVL. 1 LVL kapitālieguldījums valsts galveno autoceļu sakārtošanā 10 gados dos kopējo sabiedrības ieguvumu (vai ietaupījumu) 3.93 LVL; citiem vārdiem, 1 milj.LVL ieguldījums valsts galvenajos autoceļos 10 gados samazinās sabiedrības papildus izdevumus par autotransporta izmantošanu par 3.93 milj.LVL.
- Valsts 1. šķiras grants posms asfaltēšanas programmā (ERAF) iekļauto projektu kopējais pirmā gada peļņas rādītājs ir 0.102, kas nozīmē, ka šie kapitālieguldījumi atmaksājas pirmajos 10 gados un sabiedrības ieguvumi 20 gadu laikā (līdz nākošajai rekonstrukcijai sasniegs 411.8 milj.LVL). 1 lats kapitālieguldījums valsts 1.šķiras autoceļu grants posmu asfaltēšanā 20 gados dos kopējo sabiedrības ieguvumu (vai ietaupījumu) 2.03 LVL; citiem vārdiem, 1 milj.LVL ieguldījums valsts 1. šķiras autoceļu grants posmu asfaltēšanā 10 gados samazinās sabiedrības papildus izdevumus par autotransporta izmantošanu par 2.03 milj.LVL.

2011.gadā vidējā izstrāde un nozares darbinieku bija aptuveni 35.3 tūkst.LVL (2010.gadā nozarē strādāja aptuveni 6313 darbinieki). Samazinot nozares finansējumu valsts autoceļiem par 25 milj.LVL, 2012.gadā kļūs „lieki” aptuveni 676 nozarē strādājošie darbinieki. Ja vidējā nozarēs strādājošo darba alga ir aptuveni 600 LVL mēnesī, pašvaldība nesaņems iedzīvotāju ienākumu nodokli vismaz 0.9 milj.LVL apmērā, arī sociālajā budžetā netiks ieskaitīti sociālā nodokļa maksājumi, bet šie bezdarbnieki tiks uzkrauti sociālajam budžetam, kā bezdarbnieka pabalsta saņēmēji.

Ieguvumu un izmaksu salīdzinājums, veicot ceļu segumu uzlabojumu valsts autoceļu tīklā [133]

Ceļi, segumi	Izdevumi uzlabojumu veikšanai, milj.LVL	Ceļu lietotāju izdevumi milj.latu gadā		
		Pašreizējā situācija (PS)	Vēlamā situācija (VS)	Papildus izdevumi (PS-VS)
Valsts galvenie ceļi (melnais segums)	115,17	1277,23	1125,91	151,32
Valsts 1. šķiras ceļi (melnais segums)	325,04	580,80	481,42	99,38
Valsts 2. šķiras ceļi (melnais segums)	153,11	144,07	125,01	19,06
Valsts 1.šķiras ceļi (grants ceļi)	31,17	61,20	46,70	14,50
Valsts 2. šķiras ceļi (grants segums)	213,29	273,96	212,18	61,79
Kopā	838	2337	1991	346

Lai uzlabotu braukšanas kvalitāti valsts autoceļu tīklā no daļēji apmierinošas un apmierinošas uz vidēji labu kvalitāti, autoceļu tīklā ir jāiegulda 838 milj.LVL. Šie kapitālieguldījumi katru gadu autobraucējiem ļautu ietaupīt 346 milj.LVL un kapitālieguldījumi atmaksātos nepilnos 3 gados.

Autore iesaka, ka turpmāk autoceļu finansēšana tāpat kā līdz šim notiek no valsts pamatbudžeta Valsts autoceļu fonda programmai piešķirtajiem līdzekļiem, kuru avots ir „dotācija no vispārējiem ieņēmumiem”, bet kuru lielums ik gadu tiek noteikts, ne mazāks kā summa, ko sastāda attiecīgajā gadā plānotie budžeta ieņēmumi no transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa un daļas no plānotajiem ieņēmumiem no akcīzes nodokļa par naftas produktiem. Šāda autoceļu lietotāju maksājumu piesaiste valsts un pašvaldību autoceļu tīkla finansējuma plānošanai ir atjaunojama un valsts pamatbudžeta programmas „Valsts autoceļu fonds” ieņēmumi būtu jānosaka ne mazāki, kā plānotie valsts budžeta ieņēmumi no transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa un daļas no plānotajiem valsts budžeta ieņēmumiem no Akcīzes nodokļa par naftas produktiem. Šīs daļas lielums būtu nosakāms 100% apmērā.

Šāda autoceļu finansēšanas kārtība nosakāma, ievērojot sekojošus līdzekļu lietojuma pamatprincipus, kādi pastāvēja līdz Valsts autoceļu fonda likvidēšanai:

- 70 procenti no Valsts autoceļu fonda programmai piešķirtajiem līdzekļiem lietojami tikai valsts autoceļu pārvaldīšanai, uzturēšanai un renovācijai. No šiem līdzekļiem nav finansējamas valsts autoceļu attīstības programmas.

- 30 procenti no Valsts autoceļu fonda programmai piešķirtajiem līdzekļiem kā mērķdotācijas lietojami pašvaldību autoceļu un ielu pārvaldīšanas, uzturēšanas renovācijas un būvniecības finansēšanai.

2012.gadam valsts pamatbudžeta programmai „Valsts autoceļu fonds” piešķiramais finansējuma projekts pamatojas uz ceļu lietotāju maksājumiem piesaistīto valsts un pašvaldību autoceļu finansējuma modeli un ir rēķināts ievērtējot 2011.gadam plānoto valsts pamatbudžeta valsts autoceļu fonda programmas, ES fondu finansējumu un valsts budžeta līdzfinansējumu ES fondu programmām finansējumu valsts un pašvaldību autoceļu tīkla uzturēšanai 204 milj.Ls apmērā.

Ietekme uz uzņēmējdarbību

Palielinoties gan valsts, gan pašvaldību autoceļu finansējumam, visi līdzekļi tiktu ieguldīti autoceļu tehniskā stāvokļa uzlabošanai, autoceļu uzturēšanas normatīvo prasību pilnīgai apmierināšanai un satiksmes drošības uzlabošanai. Tā rezultātā:

- palielināsies valsts un pašvaldību pasūtījums autoceļu jomā. Tas savukārt veicinās autoceļu jomā darbojošos komercsabiedrību (būvnieku, uzturētāju, būvmateriālu un ceļu aprīkojuma ražotāju u.c.) attīstību. Ievērojami pieaugs šo komercsabiedrību samaksāto nodokļu summa,
- pakāpeniski samazināsies periodiskie transporta kustības ierobežojumi autoceļu lietošanā ceļiem nelabvēlīgajos laika apstākļos pavasara un rudens periodā, kas dos iespēju samazināt transporta komercsabiedrību dīkstāves un līdz ar to palielinās to efektivitāti,
- uzlabojoties autoceļu uzturēšanai kopumā un sevišķi ziemas apstākļos, samazināsies transporta komercsabiedrību zaudējumi, kas saistīti ar nekvalitatīvu autoceļu lietošanu (papildus izdevumi degvielai, rezerves daļām, papildus servisa pakalpojumi, priekšlaicīgs transportlīdzekļu nolietojums, laika zudumi),
- samazinoties ceļu satiksmes negadījumu izraisīšanu veicinošajiem faktoriem un atvieglojoties satiksmes negadījumu sekām, samazināsies nepieciešamība pēc medicīnas pakalpojumu sniegšanas ceļu satiksmes negadījumos ievainotajiem,
- samazināsies kopējais ceļu satiksmes negadījumu skaits, kā rezultātā samazināsies arī nepieciešamība pēc Ugunsdzēsības un glābšanas dienesta pakalpojumiem,
- palielināsies arī valsts budžeta ieņēmumi no autoceļu nozarē veiktajām darbībām.

SECINĀJUMI UN PRIEKŠLIKUMI

No autores veiktā pētījuma izriet šādi galvenie **secinājumi**:

1. Ceļu būvniecības nozares nepietiekamā finansējuma dēļ seguma atjaunošanas un uzturēšanas darbi ir virzīti uz valsts 1. šķiras un galvenajiem autoceļiem, savukārt 2. šķiras autoceļi pēdējos gadus ir bijuši bez pastāvīga finansējuma, kas ir pasliktinājis to kvalitāti. 2.šķiras ceļu vidējais vecums ir 25-30 gadi (gan melnajiem, gan grants segumiem). Atlikto darbu vērtība Latvijas autoceļu tīklā ir ap 4 miljardi latu – Latvijas autoceļu tīkls novērtēts par 8 miljardiem latu, autoceļi nolietojušies par 50%.
2. Galvenais segumu bojāšanās cēlonis ir saistvielu novecošana, agrāk veikto darbu kvalitāte, kā arī ūdensatvades sistēmu sliktā uzturēšana. Lai asfaltētos segumus uzturētu labā un teicamā stāvoklī, ikgadējām normatīvajām segumu atjaunošanas programmām jāaptver 920 km ceļu, un papildus ik gadu jārekonstruē 190 km ceļu seguma, kuru kalpošanas laiks pārsniedzis 30-40 gadus. Pie vidējā prognozētā asfaltēto segumu nodiluma kalpošanas ilguma 10 gadiem (11-13 gadi virskārtām un 7-9 gadi virsmas apstrādēm) un autoceļu kalpošanas laika – 40 gadi, katru gadu veicot darbus kopā 1110 km autoceļos ar asfaltētiem segumiem, tik pat daudz nonāks remontējamā stāvoklī.
3. Ceļu būvniecības izmaksas Latvijā ir augstākās Baltijā, jo dabas resursu un būvniecības materiālu pieejamība Latvijā ir ierobežota. *Dolomīta šķembas*, ko lieto autoceļa pamatos un asfaltēšanā, Latvijā ir ar mazāku izturību nekā Lietuvā un Igaunijā, līdz ar to kaimiņvalstis savas šķembas var izmantot ceļa pamatam un asfalta maisījuma apakškārtām, turpretī Latvijā iegūtās dolomīta šķembas šādam nolūkam praktiski neizmanto, izņemot mazas nozīmes autoceļos. Dolomīta šķembas Latvija iepērk no Lietuvas un Baltkrievijas, tas sadārdzina Latvijas ceļu būvniecības izmaksas, jo šķembu cenai ir jāpieskaita transportēšanas izmaksas. *Granīta šķembas* Latvijas uzņēmēji pārsvarā iepērk no Zviedrijas un Lietuvas, bet igauņi no Somijas. Latvijā nav granīta ieža resursi. Latvijai ceļu būvniecībai nepieciešamais materiāls ir jāiepērk ārpus Latvijas robežām, kas sadārdzina materiālu izmaksas, jo ir jānodrošina materiālu piegāde. *Ceļu bitumens* Latvijā arī nav pieejams. Igaunijā atrodas ceļu emulsijas un bitumena ražošanas rūpnīca „Nybit”, kas pieder zviedru uzņēmumam „Nynas”, no kā Latvijas uzņēmēji iegādājas ceļu emulsiju un bitumenu, kas Latvijas uzņēmējiem sadārdzina materiālu iegādi.

4. Autoceļu būvniecības un rekonstrukcijas kvalitāti ietekmē patreizējā valsts iepirkumu procedūra, kad konkursā uzvar uzņēmēji ar piedāvāto zemāko cenu un uzvarējuši ceļu būvfirma koncentrē savu saimniecisko darbību uz peļņu nevis kvalitāti. Tāpēc „viszemākās cenas politika” ceļu būvē nav sevi attaisnojusi. Zemā atalgojuma dēļ ceļu būves speciālisti (būvinženieri, būvuzraugi u.c.) ir spiesti vienlaikus strādāt vairākos objektos. Tas neļauj pienācīgi sekot būvniecības kvalitātei.
5. Viens no svarīgākajiem iemesliem autoceļu tīkla sliktajam stāvoklim ir nepietiekošs finansējums autoceļu segumu un tiltu virsējo konstrukciju savlaicīgai atjaunošanai; pieaugot satiksmes intensitātei un smagsvara transportlīdzekļu īpatsvaram, notiek paātrināts autoceļu tīkla sabrukums; nepietiekošs asfaltēto ceļu kopgarums – ar asfalta segumu nav noklāti visi pietiekami intensīvi noslogotie autoceļu posmi; liela daļa esošo asfaltēto segumu nestspēja neatbilst atļautajām transportlīdzekļu slodzēm un samazina drošu un komfortablu braukšanu savlaicīgi neveikto, jeb atlikto atjaunošanas un rekonstrukcijas darbu dēļ; autoceļu tīklā netiek veikti visi nepieciešamie satiksmes organizācijas pasākumi un šī iemesla dēļ autoceļu nepietiekamais nodrošinājums ar satiksmes organizācijas tehniskajiem līdzekļiem, norobežojošajām būvēm, ietvēm un gājēju pārejām ir viens no satiksmes negadījumus veicinošajiem faktoriem.
6. Latvijai viszemākais autoceļu finansējuma apjoms ir bijis 1993.gadā, kad tas veidoja tikai 4,87 milj.LVL. 1994.gadā tika izveidots Valsts autoceļu fonds, kas deva iespēju palielināt autoceļu finansējumu 1996.gadā līdz 30.2 milj.LVL. 1999.gadā sākās ekonomiskā krīze Krievijā, rezultātā autoceļu fonda finansējums samazinājās līdz 45.7 milj.LVL. Sākot ar 2003.gadu ir vērojams autoceļu finansējums pieaugums, un tas bija 65.1 milj.LVL, bet 2005.gadā tas pieauga līdz 141.7 milj.LVL. Salīdzinājumā ar 2004.gadu 2008.gadā autoceļu finansējums bija pieaudzis 3 reizes, sasniedzot augstāko līmeni 2008.gadā – 234.7 milj.LVL. Tautsaimniecības aktivitātes samazinājuma iespaidā autoceļu finansējums 2010.gadā samazinājās līdz 69.3 milj.LVL, kas atbilst 2003.gada finansējuma apjomam.
7. Latvija ir trešajā vietā Eiropā bojāgājušo iedzīvotāju skaita ziņā satiksmes negadījumos. Salīdzinot ar ES vidējo rādītāju Latvijai bojā gājušo skaits būtu jāsamazina divas reizes. 2009.gadā ceļu satiksmes negadījumu rezultātā valstij tika nodarīti 175 milj.LVL lieli zaudējumi. Ceļu satiksmes negadījumi tautsaimniecībai rada vidēji 1-3% zaudējumus no nacionālā kopprodukta, Latvijā 2009.gadā tas radīja 3.58% no nacionālā kopprodukta.

8. Latvijas ceļu atjaunošana paredz blakus finansējumam no valsts budžeta ceļu nozarei plaši piesaistīt arī Eiropas un arī privātā sektora naudu. Autoceļu būvei aptuveni 200 milj.LVL paredzēts piesaistīt no valsts budžeta, 300 milj.LVL – no Eiropas Savienības Kohēzijas fonda, bet 650 milj.LVL iegūt, īstenojot valsts un privātās partnerības projektus. Īstenojot valsts un privātās partnerības principu, paredzēts uzbūvēt pirmās piecas Latvijas automaģistrāles, kurās maksimālais atļautais braukšanas ātrums būs 130 km.
9. Valsts un privātās partnerības (VPP) līgumi ļauj īstenot valstij un tautsaimniecībai nozīmīgus projektus kvalitatīvi augstākā līmenī. Šie līgumi, kas ietver finansējuma piesaisti, autoceļa projektēšanu, būvēšanu un uzturēšanu, piedāvā valstij ērtu un izmaksu ziņā efektīvu alternatīvu un ievērojami samazina pasūtītāja riskus. Valsts sāk maksāt privātajam partnerim par ceļu pieejamību līgumā noteiktā kvalitātē tikai pēc tā nodošanas lietošanā. Tradicionālās pieejas līgumi neuzrāda ceļa kopējās izmaksas visā tā mūža ciklā. Lielākais ieguvums VPP līgumu gadījumā ir risku pārdale, privātajam partnerim uzņemoties kvalitātes un pieejamības riskus visā līguma periodā.
10. Latvijas ceļu būvniecībā nepietiekami izvērtē būvniecības riskus, neņemot vērā starptautisko pieredzi izmaksu indeksācijā. Tas rada nelabvēlīgu situāciju ceļu būvniecības līgumu izpildei paredzētajā laikā.
11. Latvijas par pilotprojektu valsts un privātās partnerības projektu realizācijai autoceļu nozarē ir izvēlējusies ceļa posmu Rīgas apvedceļš – Sēnīte. Uz šī pilotprojekta bāzes sagatavotā līguma un iepirkuma dokumentācija varētu būt par pamatu pārējo piecu valsts autoceļu VPP projektu īstenošanai. Projekta izmaksas absolūtajos skaitļos, ietverot administratīvās, projektēšanas, būvniecības un uzturēšanas izmaksas tiek plānotas 244,689 milj.LVL. Ņemot vērā ierobežoto ES fondu un valsts budžeta līdzekļu apjomu, šī vienīgā iespēja sakārtot vienu no noslogotākajiem Latvijas autoceļu posmiem un izbūvēt pirmo automaģistrāli valstī izmantojot VPP modeli. Ieguldījumam atbilstošas vērtības (IAV) aprēķinu rezultātā var secināt, ka šī projekta realizācija VPP modelī tiek uzskatīta par izdevīgāku, nekā veicot tradicionālo iepirkumu. VPP modeļa gadījumā projekta izmaksas absolūtos skaitļos par 42% pārsniedz tradicionālā iepirkuma modeļa izmaksas, jo tās ietver privātā sektora peļņu un augstākas kredītresursu izmaksas.

Vienlaikus privātā sektora peļņa ir nesalīdzināmi mazāka, kā tautsaimniecībai un sabiedrībai radītie zaudējumi projekta nerealizācijas gadījumā.

12. Pieņemot lēmumu par projekta realizāciju, izmantojot Valsts un privātās partnerības (VPP) modeli vai tradicionālo iepirkuma modeli tiek veikti ieguldījumam atbilstošas vērtības (IAV) aprēķini, reducējot aprēķinu uz kopējiem izdevumiem un kopējiem ieguldījumiem, neņemot vērā investīciju uzturēšanas izdevumus, pēc projekta realizācijas.

13. Latvijas ceļu būvniecībā nav izstrādāta kompleksa resursu sadales shēma. Tās neesamība palielina ceļu remontdeficītu.

Uz veiktā pētījuma un izdarīto secinājumu pamata autore ir sagatavojusi **priekšlikumus**, lai veicinātu Latvijas tautsaimniecības nozares – autoceļu tīkla attīstību:

1. Lai asfaltētos segumos uzturētu labā un teicamā stāvoklī, VAS „Latvijas valsts ceļi” ikgadējām normatīvajām segumu atjaunošanas programmām jāaptver 920 km ceļu, un papildus ik gadus jārekonstruē 190 km ceļu seguma, kuru kalpošanas laiks ir pārsniedzis 30-40 gadus. Tas nozīmē, ka pie vidējā prognozētā asfaltēto segumu nodiluma kalpošanas ilguma ap 10 gadiem (11-13 gadi virskārtām un 7-9 gadi virsmas apstrādēm) un seguma kalpošanas laika – 40 gadi, katru gadu veicot darbus kopā 1110 km autoceļos ar asfaltētiem segumiem.
2. 2011.gadā VAS „Latvijas valsts ceļi” ir jārosina Satiksmes ministrijai apstiprināt zemākas tehniskās prasības ceļu izejmateriāliem, iestrādājot to „Ceļu specifikācijas 2012”, lai samazinātu izdevumus ceļu remontam. Samazinātas tehniskās prasības nozīmēs arī to, ka daļu no izejmateriāliem varēs iegādāties Latvijā, tādā veidā atbalstot vietējos uzņēmumus.
3. Pazeminot kvalitātes prasības izejmateriāliem, VAS „Latvijas valsts ceļi” jāveic pastiprināta kontrole pirms ceļu nodošanas ekspluatācijā. Plānotā tehnisko prasību samazināšana nedrīkst mazināt ceļu kvalitāti, jo būvējot ceļus var izmantot dažādas pieejas – iepērkot dārgākus un kvalitatīvākus materiālus vai arī ieguldot lielāku darbu. Līdz šim Latvijā dominēja pirmā pieeja. Ceļu būvniecībā svarīga šķembu stiprība un sagatavotā maisījuma kvalitāte.
4. *Satiksmes ministrijai, sadarbībā ar VAS “Latvijas valsts ceļi” jāpārlicina Finanšu ministriju, ka ir nepieciešams atjaunot neatkarīgu Valsts autoceļu fonu ar iezīmētiem ienākuma avotiem: 100% transportlīdzekļu nodokli, 100% akcīzes nodokli par degvielu; 100% ienākumi no Eirovinjetes un 5% no OCTA apdrošināšanas ieņēmumiem.*
5. *Satiksmes ministrijai jāievieš 2014.gada 1.janvārī ceļu lietotāju maksu no ārvalstu pārvadātājiem, kas lieto Latvijas autoceļu tīklu (Eiro vinjeti).*
6. *Saeimai pieņemt grozījumus „Ceļu satiksmes likumā”, iekļaujot atsevišķu ceļa zīmi ar „melno punktu”, kā tas ir Lietuvā, autovadītājam ir apgrūtināši meklēt karti, pētīt to un*

atcerēties visas šīs vietas uz ceļiem, kur būtu jāuzmanās. „Melno punktu” likvidēšanas temps ir nepietiekams, kam par iemeslu ir nepietiekamais finansējums.

7. *Finanšu ministrijai* pieņemt lēmumu, kurā izdevumu sadaļā ieskaitīt VPP projektus. Lai VPP projekti nepalielinātu valsts ārējo parādu, jo tad zūd jēga VPP projektiem, paņemot kredītu bankā tas ir lētāk valstij un tas tiek ieskaitīts valsts ārējā parādā.
8. Lai risinātu satiksmes organizācijas problēmas uz Latvijas autoceļiem un uzlabotu uz tiem drošību nepieciešams *VAS „Latvijas valsts ceļi”* izstrādāt metodiku bīstamo ceļa posmu noteikšanai apdzīvotās vietās, uzskaitīt un uzlabot bīstamos posmus, izstrādāt visu pilsētu transporta attīstības koncepcijas, uzlabot ceļa nomaļu stāvkli, uzlabot ceļu apgaismojumu, uzlabot redzamības attālumus, uzstādīt ceļa norobežojošos elementus, dažus krustojumus izbūvēt vairākos līmeņos, kā arī pārplānot dažus viena līmeņa krustojumus, uz valsts galvenajiem autoceļiem ārpus apdzīvotām vietām likvidēt gājēju pārejas, kas ir vienā līmenī ar brauktuvi, rekonstruēt bīstamos posmus ar lielu ceļu satiksmes negadījumu skaitu, kā arī izbūvēt gājēju un velosipēdistu celiņus, izbūvēt gājēju celiņus apdzīvotās vietās pie skolām un krustojumiem, ierīkot apgaismojumu apdzīvotās vietās, gājēju pārejās un krustojumos, apdzīvotu vietu ceļu apejas, un, protams, ir jāizbūvē jaunas automaģistrāles.
9. Lai nodrošinātu autovadītāju prasībām atbilstošus braukšanas apstākļus, *VAS „Latvijas valsts ceļi”* jāveicina autoceļu lietotāju loma autoceļu attīstības interesēm atbilstošu politisku lēmumu pieņemšanā, jāievieš jaunas metodes un moderni darbarīki, kas izakcentētu prioritātes un mazinātu distanci starp tehnisko lēmumu un politisko lēmumu pieņemšanu, ceļu administrācijām ir jāuzlabo ceļu budžeta pamatošanas metodes, lai politiķi būtu savlaicīgi sagatavoti pieņemt autoceļu uzturēšanas vajadzībām atbilstošus lēmumus.
10. *VAS „Latvijas valsts ceļi”* svarīgi attīstīt autoceļu datu bāzes un vadības sistēmas, jo tikai ar to palīdzību varēs novērtēt, kur jāiegulda nauda autoceļu periodiskai uzturēšanai, rekonstrukcijai, kā arī būvniecībai. Par prioritāru uzdevumu uzliekot tranzīta ceļa sistēmu finansēšanu. Autoceļu apsekošana notiek izmantojot vizuālās novērtēšanas metodi, nav izstrādātu vienotu kritēriju, kā veikt šo vizuālo autoceļu apsekošanu, tāpēc šie dati nav objektīvi.

11. *VAS „Latvijas valsts ceļi”* piemērot FIDIC metodiku sadārdzināšanās noteikšanai visiem ceļu būvdarbu līgumiem Latvijā, kuru ilgums pārsniedz 12 mēnešus. Lai praksē ieviestu šīs metodikas izmantošanu, līgumos nepieciešams paredzēt pievienot pielikumu – saskaņā ar FIDIC instrukcijām – „koriģēšanas datu tabulas”, kur noteikti visi indeksējamie parametri un to cenas uz līguma uzsākšanas brīdi, kā arī līguma noteikumos paredzēt sadārdzinājuma analīzes veikšanas kārtību un biežumu. Sagatavojot projektus, jāņem vērā, ka laika starpība starp projektu realizācijas stadijām. Nav pieļaujama izmaksu, kas vecākas par pusgadu, plānošana, organizējot konkursus, jo plānotās izmaksas var būt zemākas, nekā faktiskās. Nepieciešama ir cenu (izmaksu) aktualizācija un attiecīgi – darbu apjomu samazināšana vai papildus līdzekļu plānošana. Ceļu būvniecības darbu sezonalitātei ir jāpievērš īpaša uzmanība savlaicīgai konkursu izsludināšanai un izvērtēšanai. Izejvielu piegādātāju un būvuzņēmēju tirgus strauji reaģē uz izmaiņām kapacitātes jeb efektivitātes uzlabošanā. Pasaules naftas cenu tirgus būtiski ietekmē šo būvniecības nozari ne tikai degvielas cenu kāpums, kas atsaucas uz transporta izmaksām, bet arī naftas bitumena izmantošana asfalta sagatavošanā, būtiski ietekmē būvdarbu izmaksas.
12. *Finanšu ministrijai* papildināt Valsts un privātās partnerības projektu izvērtēšanas „Ieguldījumiem atbilstošas vērtības (IAV) noteikšanas kritēriji un metodoloģijas vadlīnijas publisko investīciju projektu izvērtēšanai Latvijā” ar ieguldīto investīciju uzturēšanas koeficientu, kas dod iespēju pilnīgāk izvērtēt iepirkumu konkursā iesniegtos projektus, ņemot vērā pie projektu vērtēšanas ieguldīto investīciju uzturēšanas izmaksas.
13. Satiksmes ministrijai ir nepieciešams atjaunot Valsts autoceļu fondu, veicot grozījumus likumā „Par autoceļiem”, ar iezīmētiem ienākuma avotiem: transportlīdzekļu nodoklis - 100% (grozot „Autoceļu lietošanas nodevas likumu”); akcīzes nodoklis par degvielu - 100% (izdarot izmaiņas likumā „Par akcīzes nodokli naftas produktiem”; Eirovinjete - 100% (papildinot „Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likums”) ; a/m apdrošināšana OCTA - 5% (papildinot likumu „Par autoceļiem”). Realizējot darbā izveidoto autoceļu resursu sadales shēmu ir iespējams izveidot prognozējamu Latvijas autoceļu finansēšanas modeli, un samazināt uzkrāto remondeficītu uz Latvijas autoceļiem.

IZMANTOTĀS LITERATŪRAS UN AVOTU SARAKSTS

1. Autoceļu lietošanas nodevas likums: LR likums [Elektronisks resurss]/- <http://www.likumi.lv>, - 2009.-16.marts.
2. Eiropas Savienības Kohēzijas fonda finansēto vides projektu ietvaros noslēgto būvdarbu un apvienoto projektēšanas un būvdarbu iepirkuma līgumu īstenošanas izmaksu pieauguma novērtēšanas metodika Vides ministrijā; Ministru kabineta instrukcija Nr.11, [Elektronisks resurss]/-<http://www.likumi.lv>, - 2011.-16.aug.
3. Par akcīzes nodokli naftas produktiem: LR likums [Elektronisks resurss]/- <http://www.likumi.lv>, - 2002.-6.maijs.
4. Par autoceļiem: LR likums [Elektronisks resurss]/ <http://www.likumi.lv>, 2009.-10.oktobris.
5. Par valsts autoceļu un pašvaldību autoceļu (ielu) fondiem: MK Lēmums [NAIS pārlūks], 1994.-5.jūnijs.
6. Publiskās un privātās partnerības likums: LR likums [Elektronisks resurss]/- <http://www.likumi.lv>, - 2009.-8.oktobris.
7. Reģionālās attīstības likums: LR likums [Elektronisks resurss]/- <http://www.likumi.lv>, 2002.-21.marts
8. Noteikumi par speciālo budžetu: LR Ministru kabineta noteikumi - Nr.375 – Latvijas Vēstnesis - 1995.gada 28.novembris, zaudējis spēku ar 01.09.2001.
9. Noteikumi par valsts un pašvaldību autoceļu ikdienas uzturēšanas prasībām un to izpildes kontroli: LR Ministru kabineta noteikumi Nr.871 – Latvijas Vēstnesis - 2004.gada 19.oktobris
10. Valsts autoceļu fonda pārvaldīšana un izlietošanas kārtība: LR Ministru kabineta noteikumi Nr.16.- Latvijas Vēstnesis - 1999.gada 19.janvārī, zaudējis spēku ar 2000.gada 23.jūniju.
11. Valsts autoceļu fonda pārvaldīšana un izlietošanas kārtība: LR Ministru kabineta noteikumi Nr.202.- Latvijas Vēstnesis - 2000.gada 20.jūnijā, zaudējis spēku ar 2004.gada 1.maiju.
12. Transportlīdzekļa ekspluatācijas nodokļa un uzņēmumu vieglo transportlīdzekļu nodokļa likums: LR likums – 2010.gada 12. decembris
13. Asfaltēto segumu uzturēšana 2008.-2010.gadam. VAS „Latvijas valsts ceļi” programma, Rīga, 2007.
14. Ceļu satiksmes drošības nacionālā programma 2007.-2013.gadam. VAS „Latvijas valsts ceļi” , Rīga, 2006.

15. Grants ceļu uzturēšanas programma 2008.-2010.gadam. VAS „Latvijas valsts ceļi”, Rīga, 2007.
16. Nacionālā programma „Valsts pirmās šķiras autoceļu attīstībai ERAF”, VAS „Latvijas valsts ceļi”, Rīga, 2003.
17. Pamatnostādnes valsts 2.šķiras autoceļu sakārtošanai novadu atbalstam: Ministru kabineta rīkojums Nr.964, [Elektronisks resurss]/ <http://www.mk.gov.lv> ,2004.-30.novembris.
18. Tiltu periodiskā uzturēšana, rekonstrukcija un būvniecība 2008.-2010.gadiem., VAS „Latvijas valsts ceļi” programma, Rīga, 2007.
19. Valsts atbalsta programma novadu infrastruktūras attīstībai: Ministru kabineta rīkojums Nr.152, [Elektronisks resurss]/ <http://www.mk.gov.lv> ,2007.-10.aprīlis.
20. Valsts autoceļu ikdienas uzturēšanas darbi 2008.-2010.gadam, VAS „Latvijas valsts ceļi” programma, Rīga, 2007.
21. Valsts autoceļu tīkla saglabāšanas un attīstības valsts programma 2000.-2015.gadam., LR Satiksmes ministrija, Rīga, 2001.gads.
22. Valsts 1. un 2.šķiras autoceļu asfaltēto posmu sakārtošanas un jaunu posmu izbūvē 2008.-2010.gadam. VAS „Latvijas valsts ceļi” programma, Rīga, 2007.
23. Valsts 2.šķiras autoceļu sakārtošana novadu atbalstam 2008.-2010.gadam. VAS „Latvijas valsts ceļi” programma, Rīga, 2007.
24. Agrawal R., Gupta A., Gupta M.C., Financing of PPP Infrastructure projects in India: Contains and recommendations, The IUP Journal of Infrastructure, Vol.4, 2011., 53.-56.lpp./Interneta resurss- <http://search.ebscohost.com/> Ebscohost datu bāze/
25. Arrangements for fuel taxation and road financing in selected countries, Impact of Fuel Tax and Provincial road Sector Finance Final Report, Asian Development Bank, Manila, Philippines
26. Andrejsons V. Ceļi Latvijā., Rīga, Apgāds „Imanta”, 2009., 31., 63., 149., 211.lpp.
27. Antonussen T., Smarter funding for Europe’s roads., Worlds highways, 2007. nov./dec., 9 lpp.
28. Atkinson R.,Paying our Way. A new Framework for Transportation Finance, The World Bank, Washington, 2009. 63.-95.lpp.
29. A vision of roads., World Highways, 2008.janv./febr., 13 -15 lpp.
30. Baltic Roads: looking to the future., World Highways., 2003.apr., 19 lpp.
31. Belli P., Anderson J.R., Barnum N.H., Dixon J.A., Tan J.P./ Economic Analysis of Investment Operations, World Bank Institute, Washington, 2001., 18.-19.lpp; 50.-54.lpp; 121.-142.lpp.

32. Bjornstad J.D., Cost – Benefit Analysis, Comparative Technology Transfer and Society journal, vol.2, London, 2004., 195.-217.lpp./Interneta resurss – <http://muse.jhu.edu/>
33. Bryde J.D.;Volm M.J., Perception of owners in German construction projects: congruence with Project risk teory, Construction Management and Economics, 2009., 1059-1071.lpp./Interneta resurss – <http://search.ebscohost.com/> Ebscohost datu bāze/
34. Carsten O., Intelligent Speed Adaptation: the safety potential, World Highways., 2009. apr., 18-19 lpp.
35. Chemmanur T.J., Paeglis I., Simonyan K., Management Quality, Financial and Investment Policies, and Asymmetric Information, Journal of Financial and Quantitative Analysis, Vol.44, 2009, 1045.-1052.lpp./Interneta resurss – <http://search.ebscohost.com/> Ebscohost datu bāze/
36. Coleb F. Structural Engineer's Pocket Book. – Amsterdam:Elsevier,2009., 133.-136.lpp
37. Daube D., Vollrath S., Alfen H.W., A Comparison of Project Finance and the Forfeiting Model as finansing forms for PPP projects in Germany, International Journal of Project Management , 2007, 4.-11.lpp./Interneta resurss – <http://www.sciencedirect.com/> Science Direct datu bāze/
38. Delmon J.Private Sector Investment in Infrastructure. Project Finance, PPP Projects and Risk, The World Bank and Kluwear Law International, Great Britain, 2009., 321.-339.;477.- 495.lpp.
39. Eesti statistika aastaraamat. 2010. Statistical Yearbook of Estonia/ Statistical Office of Estonia, Tallinn, 2010., 316.-329.lpp.
40. Eiropas Savienības fondu līdzfinansēto infrastruktūras projektu ieviešanas izmaksu pieauguma riski un to ietekme uz projektu īstenošanu, SIA"Konsorts", Rīga, 2007., 61.-66.lpp.
41. Ekonomiskā analīze, Pro Via SIA konsultantu materiāls, Rīga, 2006.
42. Estonian Road Administration 2006 annual report/ Igaunijas ceļu administrācija - Tallina, 2007., 13.-37.lpp.
43. Estonian Road Administration 2007 annual report/ Igaunijas ceļu administrācija - Tallina, 2008., 26.-66.lpp.
44. Estonian Road Administration 2008 annual report/ Igaunijas ceļu administrācija - Tallina, 2009., 27.-60.lpp.
45. Estonian Road Administration 2009 annual report/ Igaunijas ceļu administrācija - Tallina, 2010., 28.-51.lpp.
46. Estonian Road Administration 2010 annual report/ Igaunijas ceļu administrācija - Tallina, 2011., 34.-49.lpp.

47. European Road Safety Action Programme 2011-2020 ERF Position Paper, ERF, 2010., 3.-9.lpp,
48. European Road Statistics 2006, European Union Road Federation, Belgium - Brussel, 2006., 23. lpp.
49. European Road Statistics 2007, European Union Road Federation, Belgium – Brussel, 2007., 13. lpp.
50. European Road Statistics 2008, European Union Road Federation, Belgium – Brussel, 2008., 25.-28. lpp.
51. European Road Statistics 2009, European Union Road Federation, Belgium – Brussel, 2009.,17.-23.lpp.
52. European Road Statistics 2010, European Union Road Federation, Belgium – Brussel, 2010.,13.-23.lpp.
53. European transport pricing deadline., World Highways, 2008.janv./febr., 11.lpp.
54. EU Energy and transport in figures, Statistical pocketbook 2009, Belgium - Brussel, 2009., 105.lpp.
55. EU transport to grow until 2020, World Highways, 2008.janv./ febr., 12.lpp.
56. EU transport in figures. Statistical pocketbook 2011, Eurpean Comission, Beļģija, 71.-80. lpp.
57. Gerondean Q. Transport in Europe – London: Arteh House, 1997., 65.-87.lpp.
58. Heggie G.Ian. Commercial Management and financing of Roads, The World Bank, Washington, 2007., 37.- 44.lpp.
59. Heggie G.Ian. Management and financing of Roads, The World Bank, Washington, 2005., 47.-59.lpp.
60. Highway budget problems in Europe and The US., World Highways., 2008.jūn., 10.lpp.
61. Hybrid PPPs:Levering EU funds and private capital, Price Waterhouse Coppers, Washington, 2006., 5.-22.lpp.
62. Ieguldījumam atbilstošas vērtības (IAV) noteikšanas kritēriji un metodoloģijas vadlīnijas publisko investīciju projektu izvērtēšanai Latvijā, Konsultantu ziņojums, Rīga, 2004.gada 26.maijs.
63. Izmaksu pamatotības un sadārdzinājuma riska novērtēšanas metodoloģija, Ernst&Young Baltic, Rīga, 2008, 11.-16.lpp.
64. Jingfen Y., Zeng A.Y., Skibniewski J., Li Q., Selection of performance objectives and key performance indicators in public-private partnership projects to achieve value for money, Construction Management and Economics journals, London, 2009., 253-270 lpp./ Interneta resurss – www.tandfonline.com Taylor&Francis group datu bāze/

65. Latvijas Autoceļu Direkcija 2000.gada pārskats., LAD., Rīga,2001., 6-21 lpp.
66. Latvijas Autoceļu Direkcija 2001.gada pārskats., LAD., Rīga,2002., 9-25 lpp
67. Latvijas Autoceļu Direkcijas 2002.gada pārskats, LAD, Rīga, 2003., 3.-20.lpp.
68. Latvijas autoceļu direkcijas gadagrāmata 2003., LAD, Rīga, 2004., 14.-82.lpp.
69. Latvijas Autoceļu Direkcija.1995.gada statistikas datu krājums,LAD,Rīga,1996., 25.,32. lpp.
70. Latvijas Autoceļu Direkcija.1996.gada statistikas datu krājums,LAD,Rīga,1997., 26.,32. lpp.
71. Latvijas Autoceļu Direkcija.1997.gada statistikas datu krājums,LAD,Rīga,1998., 14.,43. lpp.
72. Latvijas Autoceļu Direkcija.1998.gada statistikas datu krājums,LAD,Rīga,1999., 43.,47. lpp.
73. Latvijas Autoceļu Direkcija.1999.gada statistikas datu krājums,LAD,Rīga,2000., 39.,43. lpp.
74. Latvijas Autoceļu Direkcija. 2000.gada statistikas datu krājums,LAD,Rīga,2001.,15.lpp.
75. Latvijas Autoceļu Direkcija. 2001.gada statistikas datu krājums,LAD,Rīga,2002.,21.lpp.
76. Latvijas valsts ceļi 2004.gada pārskats, VAS „Latvijas valsts ceļi”, Rīga, 2005., 26.-70. lpp.
77. Latvijas valsts ceļi 2005.gada pārskats, VAS „Latvijas valsts ceļi”, Rīga, 2006., 33.-66.lpp.
78. Lithuanian road administration 2006 annual report, Lithuanian road administration, Vilnius, 2007., 6.,15.,21.lpp.
79. Long term performance of Road Pavements – Belgium: European Commision., 1997., 103.-108.lpp.
80. Martin R. Highway Engineering – London: Blackwell Publishing, 2008., 147.-150.lpp.
81. Metodika „Kārtība, kādā tiek veikti finanšu un ekonomiskie aprēķini, lai pieņemtu lēmumu par koncesijas līguma slēgšanas tiesību iegūšanas procedūras uzsākšanu”, KPMG, [Elektronisks resurss]
http://www.em.gov.lv/em/images/modules/items/item_file_15291_1.doc , 2005., 6.okt.
82. Metodiskie norādījumi autoceļu projektu izdevumu/ ieguvumu ekonomiskai novērtēšanai, LR Satiksmes ministrija, VAS „Latvijas valsts ceļi”, Rīga, 2006.
83. Metodiskie norādījumi izmaksu un ieguvumu analīzes veikšanai, Eiropas Komisija Reģionālās politikas ģenerāldirektorāts. [Elektroniskais resurss]
http://ec.europa.eu/dgs/regional_policy/index_lv.htm 2006., 15.aug.

84. Morra I., Rist R., The Road to Results., The World Bank, Washington, 2009., 141.-177.; 373.-411.; 495.-513.lpp.
85. Nicodeme C., Roads for the future, World Highways, 2008.sept, 14-15 lpp.
86. O'Brien E.I. Weight in Motion of Road Vehicles – Belgium: European Commission, 1998.,71.-79.lpp.
87. O'Flaherty C.A. Highways. The Location, Design, Construction & Maintenance of Pavements – Oxford: Butterworth Heinemann, 2008.,395. - 411.lpp.
88. O'Flaherty C.A.Transport Planning and Traffic Engineering – Amsterdam: Elsevier, 2004., 299.-306.lpp.
89. Papi J., Halleman B., Figaredo A. Overview of EU Funds Available for Transport, ERF, 2005.,5.-19.lpp.
90. Papi J., Halleman B., Antonissen T., Falco F., The Socio-Economic benefits of roads in Europe, ERF, 2007., 5.-30.lpp.
91. Papi J., Halleman B., Stelmaszczyk P. The Socio-Economic benefits of roads in Europe, ERF, 2006., 4.-24.lpp.
92. Perera B., Dhanasinghe I., Rameezdeen R. Risk Management in Road Construction: The Case of Shrilanka, International Journal of Strategic Property Management, Vilnius, 2009., 87-102 lpp./Interneta resurss – <http://search.ebscohost.com/> Ebscohost datu bāze/
93. Pitman P. External works, roads and drainage – New york, 2006., 101.-105.lpp.
94. Publiskās un privātās partnerības izmantošanas iespējas Latvijas tautsaimniecības nozarēs” LIAA- NK Konsultāciju birojs pētījums, Rīga, 2007.
95. Reside E.R., Global determinants of stress and risk n Public – Private partnerships (PPP) in infrastructure, Journal of International Businee Research, Vol.8., 2009., 43.-49.lpp. /Interneta resurss – <http://search.ebscohost.com/> Ebscohost datu bāze/
96. Roads. New approach for road network management and conservation, United Nation Economic Commission for Latin America and Caribbean, Santiago, Chile 1993., 40.lpp., 89.-119 .lpp.
97. Ronnberg K., PPP can offer value for money., World Highways., 2004. janv./febr., 25 lpp.
98. Skorupka D., Identification and Inital Risk Assessment of construction projects in Poland., Journal of Management in Engineering, ASCE, 2008., 120.-124.lpp./Interneta resurss – <http://www.springerlink.com/> Springerlink datu bāze/
99. Sprancmanis N. Logistics quality problems in serving retailers from a wholesale distribution centre // Scientific Journal of RTU. 3. series., Ekonomika un uzņēmējdarbība. - 16. vol. (2008), 97-105.lpp.

100. Shepherd B., Wilson S.J., Road infrastructure in Europe and Central Asia : Does network quality affect trade?, The World Bank, 2006./ Interneta resurss – <http://tridtrb.org> Transportation research board of the Nacional Academies datu bāze/
101. Statistical Yearbook of Lithuania 2008, Department of Statistics to the Government of the Republic of Lithuania, Vilnius., 2009.
102. Status of transport sector restructuring in the Baltic states, Transport and Telecommunication, The World Bank., Washington, 2005., 18.-29.lpp.
103. Thord R. The future of Transportation and communications – Sweden: Swedish National Road administration, 1991., 91.-109.lpp.
104. Timar A., Road Projects in Tansition Europe, The Transportation Infrastructure Review, European Bank of Reconstruction and Development. [Elektroniskais resurss] <http://www.ebrd.com/> 2009. 25.okt.
105. Valsts autoceļu gadagrāmata 2006, VAS „Latvijas valsts ceļi”, Rīga, 2007., 6.-46.lpp.
106. Valsts autoceļu gadagrāmata 2007, VAS „Latvijas valsts ceļi”, Rīga, 2008., 5.-53.lpp.
107. Valsts autoceļu gadagrāmata 2008, VAS „Latvijas valsts ceļi”, Rīga, 2009., 4.,13.-29. lpp.
108. Valsts autoceļu gadagrāmata 2009, VAS „Latvijas valsts ceļi”, Rīga, 2010., 15-35. lpp.
109. Valsts autoceļu gadagrāmata 2010, VAS „Latvijas valsts ceļi”, Rīga, 2011., 7.-22. lpp.
110. Valsts un privātās partnerības modeļa piemērotības izvērtējuma automaģistrāles būvniecības projektam kvantitatīvais izvērtējums un ekonomisko aprēķinu tabulas, Biznesa konsultantu grupa, Rīga, 2007.
111. Valsts un privātās partnerības pirmais projekts ceļu nozarē, VAS „Latvijas valsts ceļi”, Rīga, 2007.
112. Vecvagars Z. Rīgas Tilti un satiksmes pārvadi – Rīga, izdevniecība Autoceļi, 1996., 29.lpp.
113. VPP projekta „Autoceļa E77/A2 posms Rīgas apvedceļš – Sēnīte ietekmes uz valsts budžetu izvērtējums”, SIA „Konsorts”, Rīga, 2010., 25.-37.lpp.
114. Queiroz C. Launching Public Private Partnerships for Highways in Transitions Economies, The World Bank, Washington, 2005.,5.-10.lpp.
115. Ceļu Satiksmes Drošības Direkcija – [Elektronisks resurss] - www.csdd.lv, -2011-12.mart.

116. Centrālā Statistikas pārvalde – [Elektronisks resurss] – www.csp.gov.lv, -2011-15.sept.
117. Eiropas Savienības strukturālie fondi – [Elektronisks resurss] - www.esfondi.lv , - 2011.-20.janv.
118. ETSC (European Transport Safety Council) – [Elektronisks resurss] – www.etsc.eu, - 2011.-14.janv.
119. Eurostat – [Elektronisks resurss] – <http://epp.eurostat.ec.europa.eu> , - 2011.- 7.sept.
120. Igaunijas Autoceļu administrācija - [Elektronisks resurss] - www.mnt.ee, - 2011.- 11.jul.
121. International Federation of Consulting Engineers (FIDIC) - [Elektronisks resurss] - <http://www.fidic.org/> - 2011.-5.sept.
122. Latvijas investīciju un attīstības aģentūra – [Elektronisks resurss] – www.liaa.gov.lv, 2011.-20.febr.
123. Latvijas valsts ceļi VAS - [Elektronisks resurss] – www.lvceli.lv, 2011., -15.mart.
124. Lietuvas Autoceļu administrācija - [Elektronisks resurss] - www.lra.lt, 2011.-13.apr.
125. LR Ekonomikas ministrija – [Elektronisks resurss] – www.em.gov.lv, 2011.-26.febr.
126. LR Satiksmes ministrija – [Elektronisks resurss] – www.sam.gov.lv, 2011.-10.mart.
127. Pasaules Banka – [Elektronisks resurss]- www.worldbank.org, 2011.-19.aug.
128. Pasaules ceļu asociācija PIARC – [Elektronisks resurss] - www.piarc.org, 2011.-5.febr.
129. Publiskā un privātā partnerība – [Elektronisks resurss] – www.ppp.gov.lv, 2011.- 6.maij.
130. Starptautiskā ceļu federācija IRF – [Elektronisks resurss] – www.irfnet.org, 2011.16.janv.
131. Latvijas bankas npublicētie materiāli.
132. Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes npublicētie materiāli
133. Latvijas valsts ceļi npublicētie materiāli
134. Satiksmes ministrijas npublicētie materiāli