

PPP idejas Rail Baltica projektā

Alternatīvs finansēšanas
modelis projekta īstenošanai



Co-funded by
the European Union

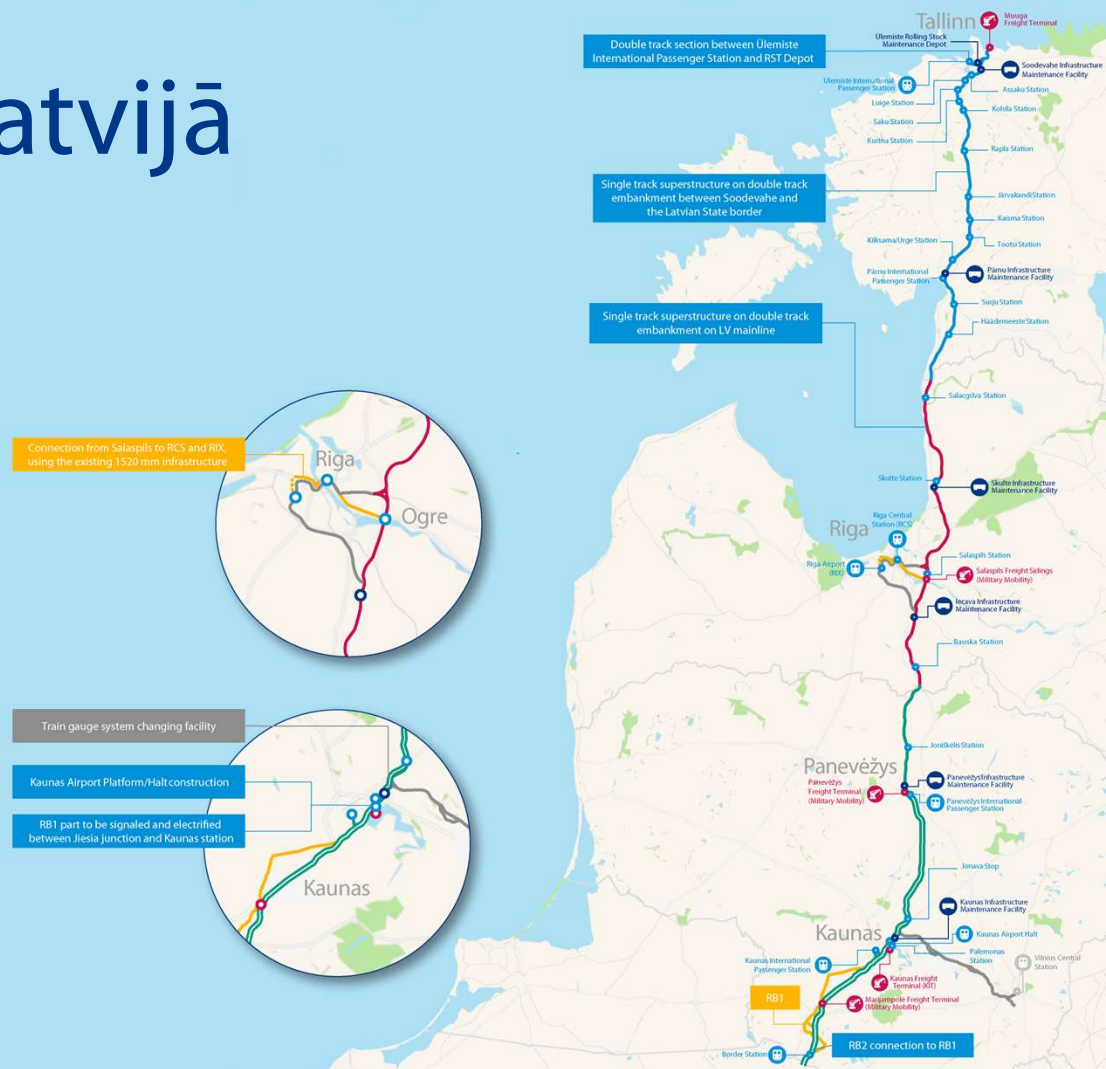


Rail Baltica šodien



1. kārtas ieviešana Latvijā

- Pārrobežu savienojums no LT/LV robežas līdz LV/EE robežai
- Viensliežu ceļš uz dubultā uzbēruma Latvijas koridorā
- Četras reģionālās stacijas: Salacgrīva, Skulte, Salaspils, Bauska
- Infrastruktūras uzturēšanas punkti Skultē un Iecavā
- Kravu un militārās mobilitātes terminālis Salaspilī
- Savienojums ar Rīgu un RIX caur Salaspili, izmantojot esošo 1520 mm infrastruktūru





Progress Baltijā

Igaunija



Būvniecība notiek 105 km, šobrīd izbūvējot vairāk nekā 100 km apakšstruktūras, tostarp Īlemistes termināli.

Latvija



Pamatrases būvniecība virzās uz priekšu, īpaši dienvidu posmā pie Iecavas (45 km), kas ir būtiska 202 km trases daļa.

Lietuva



Darbi aptver 77 km uzbērumu un inženierbūvju izbūvi, kas līdz 2025. gada beigām paplašināsies līdz 114 km ar sliežu ieklāšanu un jaunu tiltu pār Neres upi.

Līdz šim gūtās mācības

Prioritārais statuss un
tiesiskais regulējums

Komanda un lēmumu
pieņemšana (kompetences,
zināšanas, pieredze)

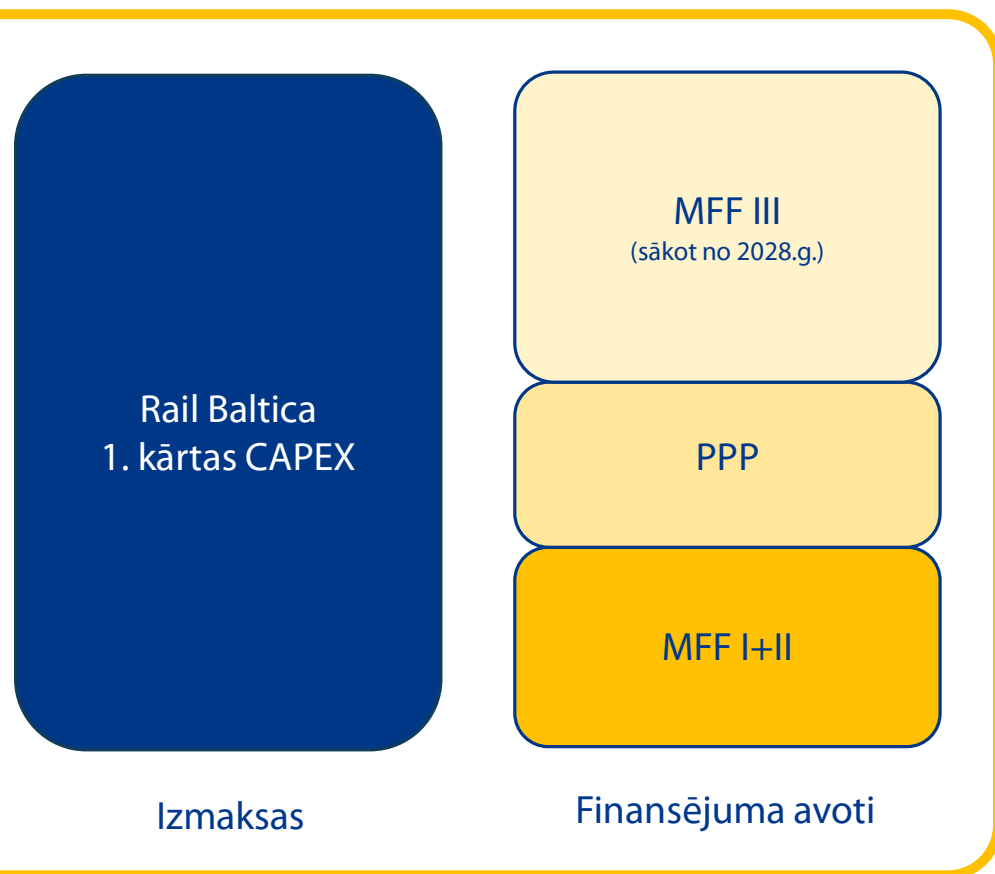
Projekta plānošana, kontrole,
uzraudzība

Sadarbība ar galvenajām
iesaistītajām pusēm

Finansēšanas
modelis

Iepirkumi (ieskaitot tirgus
izpēti, līgumu vadību)

Finansēšanas izaicinājums



- Paļaušanas tikai uz ES grantiem rada riskus projekta savlaicīgai ieviešanai
- EISI (Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments) finansējums no nākamās daudzgadu finanšu shēmas (MFF III) faktiski būs pieejams tikai no 2028. gada
- Šobrīd nav garantiju par pieejamā finansējuma apjomu un piešķiršanas termiņiem
- PPP kā risinājums, lai samazinātu pilnīgu atkarību no tiešajiem EISI grantiem

Mērķa tvērumums – LV Ziemeļu posms

Prioritārais posms

- EE/LV robeža – Vītrupe (25,8 km)
- Vītrupe – Skulte (39,9 km)

Galvenie apsvērumi

- Minimālais efektīvais sliežu ceļa garums ir 70 km
- Uzturēšanas bāzu un elektrības piegādes (apakšstaciju) esamība ir galvenie tehniskie atribūti
- *Master design* ir izstrādāti, un izmaiņas projektā ir iespējamās saskaņā ar projektēšanas vadlīnijām



Integrēta pieeja kā prioritāte

Integrēta pieeja ir prioritāte

- Tirgus dalībnieki stingri iesaka apvienot pamatatrasi (*mainline*) ar dzelzceļa apakšsistēmām (*ENE & CCS*)
- Tas ļauj privātajam partnerim pašam pārvaldīt kritisko saskarņu risku, novēršot konfliktus un kavējumus, ja šie darbi ir sadalīti

Punktveida objekta iekļaušana

- Reģionālo staciju un infrastruktūras uzturēšanas punktu iekļaušana PPP tvērumā tiek vērtēta pozitīvi
- Būvnieki to redz kā loģisku projekta paplašinājumu, kas ļauj optimizēt būvlaukuma loģistiku un vēlāk – vienotu uzturēšanas standartu

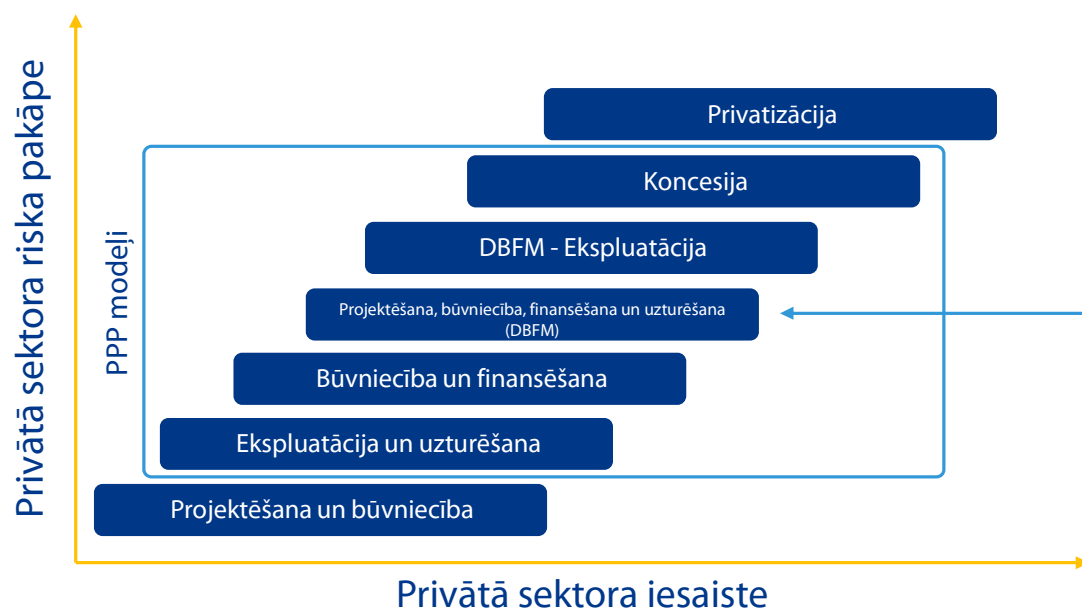
Pieejamības maksājums ir vienīgā opcija

- Finansētāji kategoriski noraida pieprasījuma risku uzņemšanos '*greenfield*' projektā
- Pieejamības maksājumi nodrošina paredzamu naudas plūsmu, kas ir priekšnosacījums zemu procentu likmju piesaistei no bankām

Investīciju drošība un ģeopolitika

- Neraugoties uz reģiona ģeopolitisko fonu, interese ir augsta
- Stratēģiskie investori un EK uzskata Rail Baltica par 'NATO mobilitātes' un ES savienojamības mugurkaulu

Piemērotākais PPP modelis



- Privātais sektors nav gatavs uzņemties pieprasījuma jeb tirgus risku '*greenfield*' ātrgaitas dzelzceļa projektiem – pieejamības maksājumu modelis ir priekšnoteikums, lai nodrošinātu nepieciešamo ilgtermiņa privāto kapitālu
- Būvniecības un ilgtermiņa pieejamības riska skaidra pārņemšana rada stabilu, prognozējamu investīciju vidi, kas nepieciešama tirgum
- Pieeja atbilst pārbaudītai līgumiskajai un tiesiskajai sistēmai, kas piemērota Kekavas apvedceļa PPP un citiem ātrgaitas dzelzceļa projektiem ES (piemēram, Nîmes–Montpellier Francijā, Porto–Lisbon Portugālē, plānotais Fast Connections Morava Čehijā)

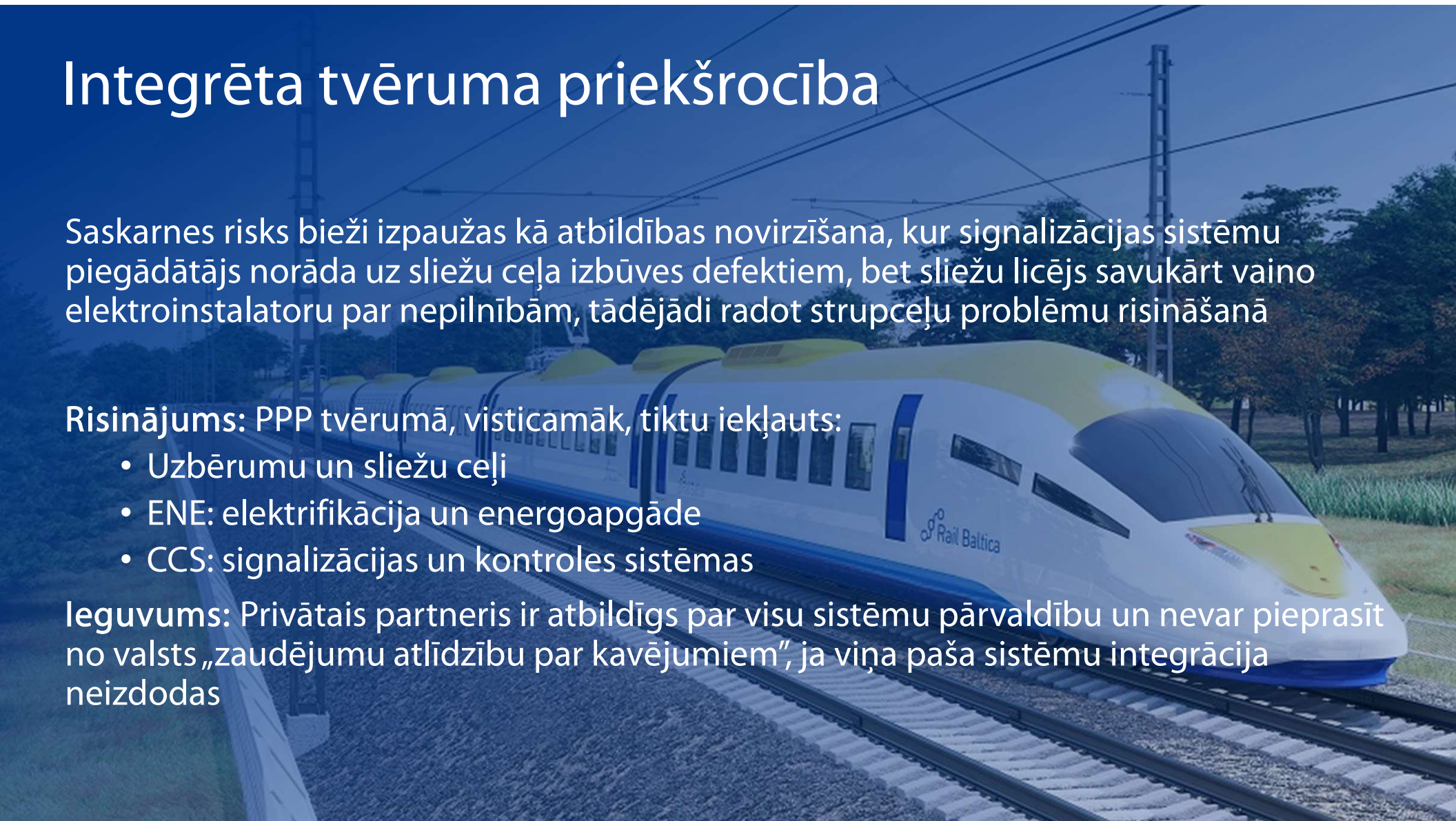
Integrēta tvēruma priekšrocība

Saskarnes risks bieži izpaužas kā atbildības novirzīšana, kur signalizācijas sistēmu piegādātājs norāda uz sliežu ceļa izbūves defektiem, bet sliežu licējs savukārt vaino elektroinstalatoru par nepilnībām, tādējādi radot strupceļu problēmu risināšanā

Risinājums: PPP tvērumā, visticamāk, tiktu iekļauts:

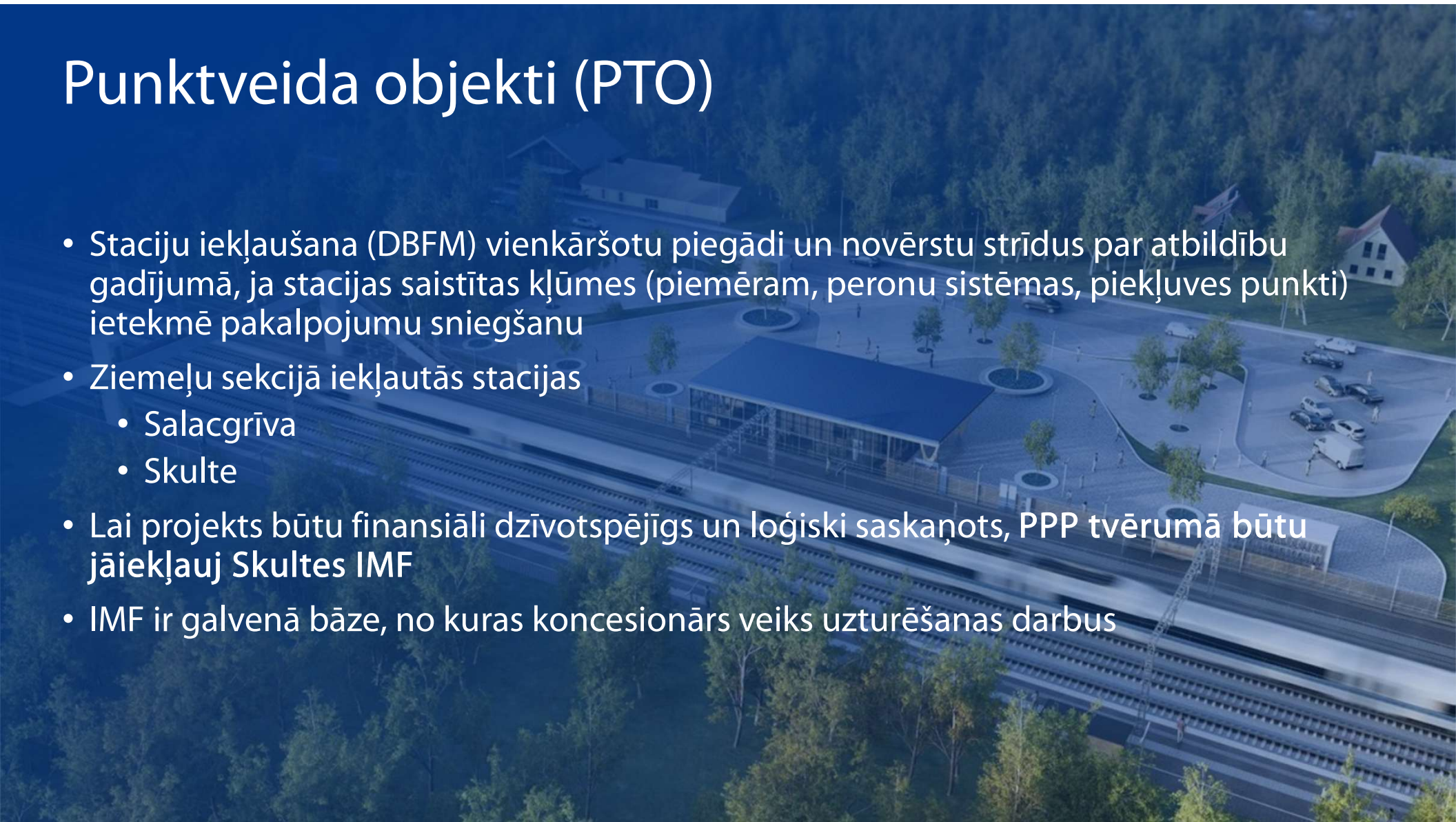
- Uzbērumu un sliežu ceļi
- ENE: elektrifikācija un energoapgāde
- CCS: signalizācijas un kontroles sistēmas

Ieguvums: Privātais partneris ir atbildīgs par visu sistēmu pārvaldību un nevar pieprasīt no valsts „zaudējumu atlīdzību par kavējumiem”, ja viņa paša sistēmu integrācija neizdodas



Punktveida objekti (PTO)

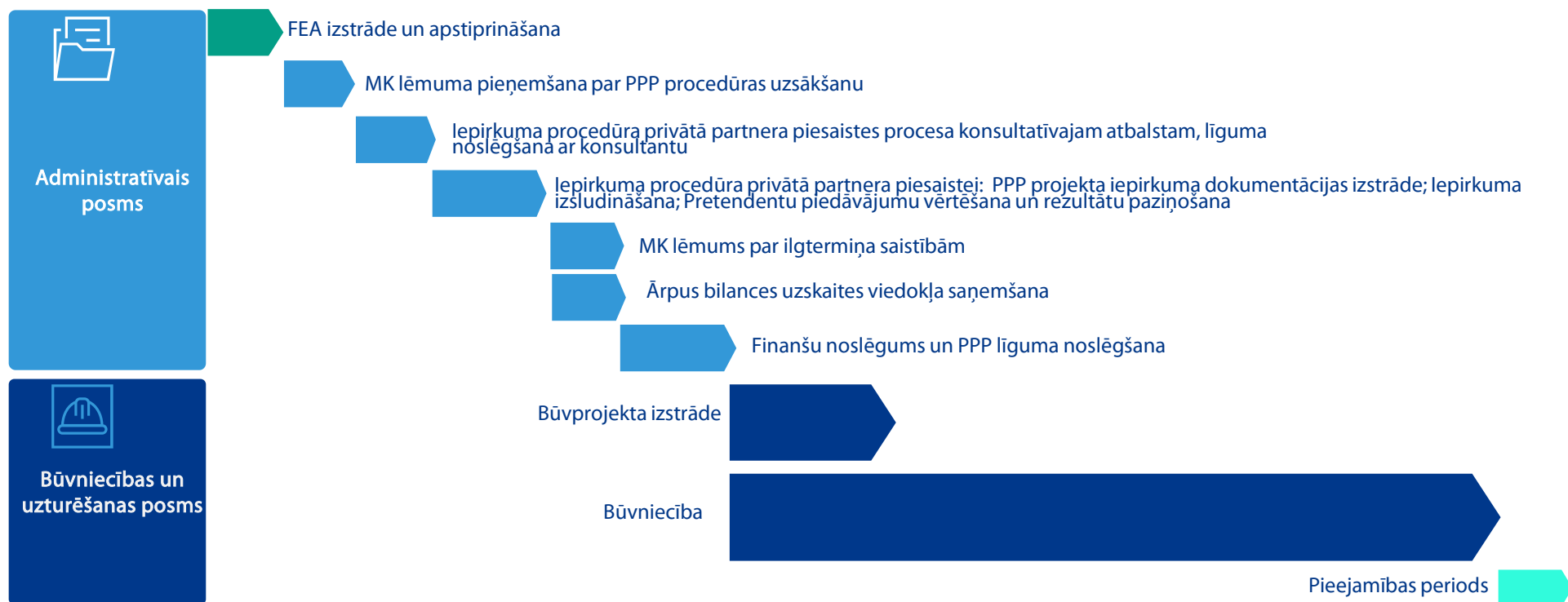
- Staciju iekļaušana (DBFM) vienkāršotu piegādi un novērstu strīdus par atbildību gadījumā, ja stacijas saistītas kļūmes (piemēram, peronu sistēmas, piekļuves punkti) ietekmē pakalpojumu sniegšanu
- Ziemeļu sekcijā iekļautās stacijas
 - Salacgrīva
 - Skulte
- Lai projekts būtu finansiāli dzīvotspējīgs un loģiski saskaņots, PPP tvērumā būtu jāiekļauj Skultes IMF
- IMF ir galvenā bāze, no kuras koncesionārs veiks uzturēšanas darbus



Finansēšana

- CAPEX līdz 2 miljardiem eiro tiek uzskatīts par finansējamu tirgū
- Lai nodrošinātu lielāku projektu paketes finansiālo dzīvotspēju un tirgus interesi, ir jāapsver publiskā līdzfinansējuma ieguldījums, iespējams, izmantojot valsts vai ES fondus, piemēram, EISI, kā tas tika darīts ar Porto-Lisabonas ātrgaitas dzelzceļa līnijas 1. posmu
- Starptautisko finanšu iestāžu, jo īpaši EIB un EBRD, līdzdalība tiek uzskatīta par ļoti izdevīgu finansēšanas struktūrai, lai piekļūtu ilgtermiņa aizdevumiem ar zemākām procentu likmēm
- Privātais partneris būs atbildīgs par lēmumu un starptautisko finanšu iestāžu iesaistīšanu finansējuma nodrošināšanā, ja šīs iestādes apstiprinās savu interesi un apstiprinās savas dalības iespēju.

Projekta īstenošanas ceĶa karte



Paldies!



Co-funded by
the European Union