



Rail Baltica turpina darbu pie publiskās un privātās partnerības (PPP) modeļa, lai mazinātu slogu valsts budžetam būvniecības laikā

Publicēts: 15.08.2024.



Rail Baltica turpina darbu pie publiskās un privātās partnerības (PPP) modeļa izstrādes, kas varētu paātrināt projekta ieviešanu un ilgtermiņā mazinātu slogu valsts budžetiem infrastruktūras būvniecības laikā. Šī pieeja saskaņā arī ar Eiropas Komisijas redzējumu, ir atbalstāma un to apliecina citu valstu infrastruktūras projektu piemēri. Piemēram, jaunās Porto-Lisabonas ātrgaitas dzelzceļa līnijas projekts, kas guvis lielāko ES finansējumu pēdējā *Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) uzsaukumā* 813 miljonu eiro apmērā. Nākamais pēc finansiālā piešķiruma apjoma atbalstītais projekts ir Rail Baltica.

Porto-Lisabonas ātrgaitas dzelzceļa projekts ir nozīmīgs precedents, jo apstiprina, ka ir iespējams apvienot EISI finansējumu ar PPP modeli, tādējādi risinot finansējuma deficītu no valsts budžeta vai ES fondu iespējām liela mēroga dzelzceļa infrastruktūru būvniecībā. Papildus Porto-Lisabonas projekta piemēram, ir vairāki citi Eiropas ātrgaitas dzelzceļa projekti, kuri tai skaitā konkurē ar Rail Baltica par ES finansējumu, un veiksmīgi izmanto PPP modeli, tostarp Lionas-Turīnas projekts, kura mērķis ir izveidot jaunu dzelzceļa tuneļa savienojumu starp Franciju un Itāliju. Tā PPP struktūra ir piesaistījusi ievērojamu privāto investīciju apjomu, nodrošinot efektīvāku attīstības procesu. Cits piemērs ir Brennera tuneļa projekts, kas savienos Austriju un Itāliju ar mērķi uzlabot kravu un pasažieru pārvadājumus caur Alpiem. Izmantojot PPP pieeju, Brennera tunelis ir piesaistījis finansiālu atbalstu gan no valsts, gan privātā sektora, parādot, ka starpvalstu PPP projekti ir veiksmīgi īstenojami atbilstošā regulatīvajā ietvarā.

“Šobrīd rūpīgi izvērtējam, kuri Rail Baltica infrastruktūras posmi un objekti būtu vispiemērotākie PPP modeļa īstenošanai, lai maksimāli izmantotu privātā sektora iesaistes priekšrocības. Sākotnējās sarunas ar potenciālajiem privātajiem investoriem un finansētājiem sniedz pirmos pozitīvos signālus un norāda uz interesi par dalību projektā. Kopā ar valdību atbalstu tas skaidri

norāda uz PPP stratēģijas potenciālu Rail Baltica projektā,” teica Pēteris Celms, investīciju attīstības vadītājs RB Rail AS.

PPP iekļaušana Rail Baltica projekta finansēšanas stratēģijā atspoguļo pieaugošu tendenci Eiropas transporta infrastruktūras attīstībā. Veicinot sadarbību starp valsts iestādēm un privātajiem investoriem, Rail Baltica mērķis ir izmantot inovatīvus finansēšanas risinājumus, virzot uz priekšu projekta ieviešanu, vienlaikus samazinot finansiālos riskus. Tomēr PPP īstenošana šādā mērogā Baltijā rada arī unikālus izaicinājumus, kas jārisina, tostarp pielāgojot vienotu regulatīvo vidi attiecībā uz sarežģītām PPP struktūrām, rūpīgi līdzsvarojot risku sadalījumu starp publisko un privāto sektoru, nodrošinot ilgtermiņa politiskās saistības un piesaistot starptautiskos finansētājus.

“Apvienojot privātās investīcijas ar EISI finansējumu, Rail Baltica mērķis ir izveidot jaunu standartu lieliem infrastruktūras projektiem, demonstrējot, kā mazākas ekonomikas var īstenot finansiāli stabilas un stratēģiski svarīgas iniciatīvas. Sākotnējās tikšanās ar nozīmīgiem starptautiskiem dalībniekiem, tostarp lielu Francijas banku un Japānas infrastruktūras attīstītājiem, kas izrādījuši interesi par projektu, jau ir notikušas,” piebilda Pēteris Celms.

Nesen Eiropas Komisija paziņojusi par papildus 1,2 miljardu eiro piešķirumu Rail Baltica būvniecības aktivitātēm visās trijās Baltijas valstīs un 346 miljonus eiro tieši Latvijā paredzētām Rail Baltica ieviešanas aktivitātēm. Kopā ar iepriekš piešķirto EISI un valstu līdzfinansējumu tas palielina kopējo Rail Baltica būvniecībai pieejamo finansējumu Baltijā līdz vairāk nekā 4 miljardiem eiro. Paredzams, ka projekts radīs tiešus neto ieguvumus 6,6 miljardu eiro vērtībā un veicinās IKP pieaugumu par 0,5% līdz 0,7%, tai skaitā no 15,5 līdz 23,5 miljardiem eiro netiešos ieguvumus Igaunijas, Latvijas un Lietuvas ekonomikai projekta dzīves cikla laikā. Rail Baltica pirmās kārtas izmaksas, ko plānots pabeigt līdz 2030. gadam, tiek prognozētas 15,3 miljardu eiro apmērā.

2023. gadā rudenī pabeigts viens no pēdējo gadu lielākajiem ceļu būves objektiem Latvijā – jaunais Ķekavas apvedceļš. Šis ir arī Baltijas valstīs pirmais tik vērienīgs publiskās un privātās partnerības (PPP) projekts ceļu būvniecībā. Turpinot veiksmīgi realizēto partnerību, šovasar valdība lēma par PPP modeļa izmantošanu arī būvējot Bauskas apvedceļu. PPP ir tradicionāls un izplatīts veids, kā tiek realizēti lieli infrastruktūras projekti citās Eiropas valstīs.

Papildu informācija:

Signe Nigale

Komunikācijas un starptautisko attiecību departamenta vadītāja

RB Rail AS

Telefona nr.: +371 29116146

E-pasts: signe.nigale@railbaltica.org

www.railbaltica.org

Saistītas tēmas

[Nozares ziņas](#)

[Rail Baltica](#)

[EISI/CEF](#)

<https://www.sam.gov.lv/lv/jaunums/rail-baltica-turpina-darbu-pie-publiskas-un-privatas-partneribas-ppp-modela-lai-mazinatu-slogu-valsts-budzetam-buvniecibas-laika>