



**Ceļā uz visiem pieejamu**  
elektroauto uzlādi

**Uzņēmumi domā par ilgtspēju.**  
Un arī rīkojas

**Pabeigta Baltijas valstīs**  
lielākā siltuma akumulācijas sistēma

**Zema atjaunīgo energoresursu**  
izstrāde un augstas energoproduktu cenas

**Cik strauji elektromobilitāte**  
ienāk mūsu ikdienā?

**Uzņēmumiem būs pieejams**  
plašāks atbalsts eksporta veicināšanai

## Ceļā uz visiem pieejamu elektroauto uzlādi

**Ansis Valdovalskis**, AS "Latvenergo" Elektrotransporta uzlādes tīkla vadītājs

**Elektromobilitāte kā transporta virziens šobrīd Latvijā ir kļuvusi zināma, sabiedrība ir daudz informētāka, arvien vairāk uz ceļiem ir redzamas elektroautomašīnas, gan personīgās, gan koplietošanas, pieejamākas ir arī uzlādes pieslēgvietas, kā arī zaļā kursa ietvarā bezizmešu transports ir tuvu nākotne.**

Pašlaik Latvijā elektroautomašīnu, jaunu pieslēgvietu un uzlādes tīkla attīstības tendences ir progresīvi pozitīvas ar pieaugošu skaitu. *Elektrum* uzlādes infrastruktūru šobrīd veido gan AS "Latvenergo" patstāvīgi, gan arī kopā ar sadarbības partneriem. Ja 2020. gadu noslēdzām ar 36 pieslēgvietām, tad šobrīd mums ir 44, bet jūnija beigās jau būs 51 pieslēgvietā. Jaunākos uzlādes punktus esam veidojuši sadarbībā ar tirdzniecības tīklu RIMI un *Business Garden Riga*. Sadarbības virziens pieslēgvietu attīstīšanā tiek aktīvi plānots un turpinās, meklējot arvien jaunus partnerus un vietas.

Mēs sadarbojamies ar pašvaldībām visā Latvijā, protams, nozīmīgs uzsvars ir Rīgai. Savstarpējai sadarbībai Rīgā šajā pusgadā ir ļoti rezultāti, jo kopīgi ir izveidota ceļa karte, kurā ir izskaidrots, kādā veidā galvaspilsētā var uzstādīt elektroauto uzlādes stacijas. Tajā ir definēti kritēriji un principi, kuriem jābūt, lai veidotu Rīgā jaunas pieslēgvietas. Esam gandarīti par šo sadarbības procesu, kas bija garš, un tajā kopīgi ieguldīts nozīmīgs darbs.

Paralēli Rīgai notiek arī aktīvs darbs citās lielākajās pilsētās. Jau šobrīd ir pieejamas uzlādes vietas Jūrmalā, Liepājā, Aizkrauklē, Ķegumā, bet pavisam drīz plānojam atklāt pirmās uzlādes vietas Valmierā, Jēkabpilī, Daugavpilī un Jelgavā. Mums ir plāni izveidot uzlādes stacijas arī citās Latvijas pilsētās.

Lai arī joprojām pašvaldību pusē uzlādes jautājums ir salīdzinoši jauns, tomēr daudzas pašvaldības saziņā ar mums nonāk līdz kritēriju izveidei savās pilsētās. Mēs labprāt sadarbojamies ar pašvaldībām, jo šādi soli ir ļoti nozīmīgi elektromobilitātes attīstībai Latvijā. Kopumā izaugsme ir pozitīva, jo sastopam progresīvas pašvaldības, kurās jau ir iestrādes uzlādes tīkla veidošanai, un līdzīgi var sacīt arī par uzņēmumiem. Starp tiem ir vairāk un mazāk ziņoši, tomēr arvien lielāka sabiedrības daļa ir ieinteresēta elektrouzlādes tīkla izveidē, tajā saskatot tuvu nākotnes virzienu un arī ieguvumu gan pašvaldībām, gan uzņēmumiem īsākā termiņā.

Līdz 2021. gada beigām e-mobi tīkls būs veicis ievērojamu paplašināšanos, tādēļ, raksturojot uzlādes tīkla pārklājumu Latvijā, var secināt, ka šī brīža automašīnu skaitam tas ir apmierinošs. Pašlaik uzlādes vietas kļūst pieejamākas aizvien plašākā mērogā, tuvāk dzīvesvietām.

Paplašinoties *Elektrum* uzlādes tīklam, redzam, ka pirmajā pusgadā uzlādēto kilovatstundu skaits ir stabils un viennērīgs, nav vērojams kritums, nav arī strauju kāpumu. Palielinoties pieslēgvietu un elektroauto lietotāju skaitam Rīgā, klientiem paplašināsies izvēles iespējas, kur uzlādēt savus transporta līdzekļus.

## Ir nākotnes redzējums pieslēgvietu attīstīšanai Rīgas mikrorajonos

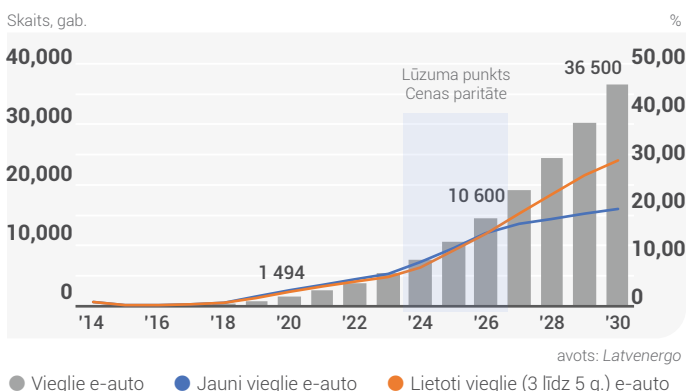
Elektromobilitātes attīstībā esam izvirzījuši mērķi veidot elektrottransporta uzlādi Rīgas mikrorajonos un esam izveidojuši sadarbību ar diviem jaunuzņēmumiem — *Parking Energy* (Somija) un *AgeVolt* (Slovākija). Koprades akseleratora "Future Hub" programmā, kurā arī sadarbojamies ar abiem uzņēmumiem, esam pētījuši galvaspilsētas dzīvojamās apbūves, laukumus un veidojuši risinājumus. Šajā procesā aktīvi sadarbojamies ar "Rīgas namu pārvaldnieku", un esam secinājuši, ka ir ļoti labs potenciāls daudzdzīvokļu teritorijās attīstīt un izveidot jaunas pieslēgvietas. Paraleli īstenojam savu pirmo pieslēgvietu izveidi vairākos no Rīgas mikrorajoniem, un jau tuvākajā laikā tās tiks atklātas.

Savos elektroauto uzlādes tīkla attīstības plānos šajā gadā strādājam, lai kopējais *Elektrum* uzlādes pieslēgvietu skaits gada beigās sasniegtu vismaz 84.

## Latvenergo prognoze: 2030. gadā būs 36000 elektroauto

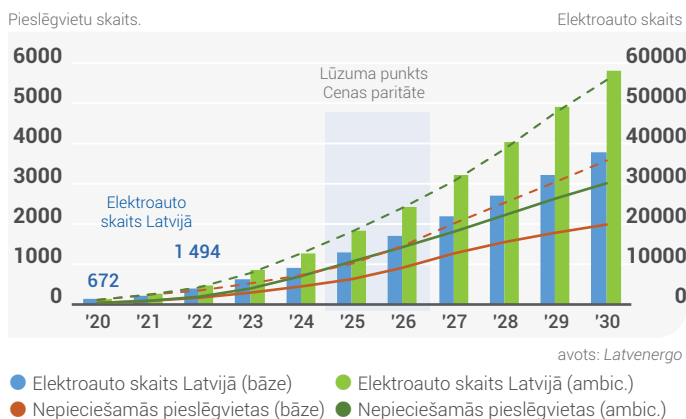
AS "Latvenergo" veiktajā analizē par elektromobilitātes attīstību mūsu prognozes ir tādas, ka no 2023. līdz 2025. gadam piedzīvosim lūzuma punktu, brīdi, kad elektromobilija iegādes vērtība būs līdzīga ar iekšdedzes dzinēja auto vai pat lētāka, protams, tas atkarīgs no izvēlēto auto modeļa un to segmenta. Jāpiemin, ka elektromobilijai ir būtiski lētāki to ekspluatācijas laikā un to dzīvescikla izmaksas ir būtiski zemākas nekā iekšdedzes automašīnām, un tas nozīmē, ka pat ar augstāku iegādes vērtību elektromobilijai jau šodien mēdz izrādīties izdevīgāks pirkušs. Vērojot elektroauto tirdzniecības apjomus, 2020. gada aprīlī bija reģistrēti 753, tad 2021. gada maijā to skaits bija 1494. Tas ir ievērojams pieaugums, un šo automašīnu skaits ir dubultojies. *Latvenergo* prognoze ir, ka līdz 2030. gadam būs vismaz 36 tūkstoši elektroauto, ja atbalsta līmenis tiks saglabāts tāds kā pašlaik (skat. attēlu Nr. 1).

### 1. attēls. Prognoze



Palielinoties valsts atbalsta mehānismiem elektrottransporta nozarē, redzam, ka prognozes var būt pieaugošas (skat.attēlu Nr. 2). Ambiciozajā scenārijā 2030. gadā elektroautoskaits var sasniegt vairāk nekā 60 tūkstošus, un attiecīgi arī infrastruktūras izbūvei jāseko līdz lietotāju skaita pieaugumam.

### 2. attēls. Latvijas prognozes var būt pieaugošas



Nēmot vērā, ka elektroautomašīnu skaits Latvijā arvien straujāk pieaug, AS "Latvenergo" e-uzlādes nākotnes plāni ir likumsakarīgi un proporcionāli tirgus dinamikai.

## Zaļais kurss nozīmē strauju e-mobilitātes attīstību

Eiropas Savienības zaļā kursa politika vistiešākajā veidā dalībvalstīs stimulē elektromobilitātes attīstību un visas tajā iekļauto aktivitātes. Turklāt kursa jēdziens šajā virzienā aptver daudz plašāku darbības lauku nekā tikai atbalstu automašīnu iegādei vai nodokļu atvieglošanai. Raugoties uz Latvijas situāciju, var minēt piemēru: Eiropas Savienības direktīva par ēku energoefektivitāti paredz, ka jauno ēku stāvlaukumos, kurās ir vairāk nekā 10 autostāvvietu, jābūt iespējām uzlādēt elektrisko automašīnu. No 2021. gada arī Latvijā šī direktīva ir ar likuma spēku\*, un visos jaunajos vai renovētajos projektos ir jāparedz elektroauto uzlādes vietas. Praksē tas nozīmē, ka autostāvvietā, jau to veidojot vai atjaunojot, nepieciešams izbūvēt arī kabeļu ceļus elektrottransporta uzlādēšanai.

Zaļā kursa ietvaros transporta attīstības virzienā gan pašvaldībām un citām publiskām personām, gan valsts kapitālsabiedrībām un sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem auto transporta iepirkumos, sākot no š.g. augusta, būs jāiekļauj bezizmešu vai atjaunojamās degvielas transporta iegāde, tostarp lielajās pilsētās būs jāizmanto publiskais bezizmešu transports, ko paredz grozījumi *Publisko iepirkumu likumā* un *Sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju iepirkumu likumā*. Šobrīd notiek likumprojekta "Transporta enerģijas likums" virzīšana, kurā paredz definēt prasības, kas jāievēro, veicot transporta enerģijas apriti, tostarp tirdzniecību, kā arī tas būs kā juma regulējums transporta enerģijas jomā.

Līdz ar to lielākajām Latvijas pilsētām, tai skaitā Rīgai, tā būs motivācija daudz straujāk ieviest bezizmešu transporta risinājumus, tai skaitā uzlādes risinājumus pilsētās vidē, lai stimulētu iedzīvotāju virzīties zaļā un dabai draudzīgāka bezizmešu transporta izmantošanā ikdienā. Savukārt AS "Latvenergo" esam gatavi aktīvi sadarboties un iesaistīties risinājumu veidošanā, lai piedāvātu ērtus un viegli lietojamus pakalpojumus elektrottransporta lietotājiem.

Elektromobilija radītais izmešu daudzums CO<sub>2</sub> pārvietojoties ir tuvu nullei, līdz ar to katrs nobrauktais kilometrs veido izmešu ietaupījumu, kas nenonāk atmosfērā. *Elektrum* uzlādes tīklā kopš tā ekspluatācijas sākuma ir veiksmīgi uzlādētas 160 000 kWh, ar kurām nobraukti 890 000 kilometri, sniedzot 97 000 CO<sub>2</sub> ietaupījumu (skat.attēlu Nr.3).

| Radītās CO <sub>2</sub> emisijas (kg) |                 |                             |
|---------------------------------------|-----------------|-----------------------------|
| Elektroauto                           | Iekšdedzes auto | CO <sub>2</sub> ietaupījums |
| 23 878**                              | 121 752*        | — 97 874 (kg)               |

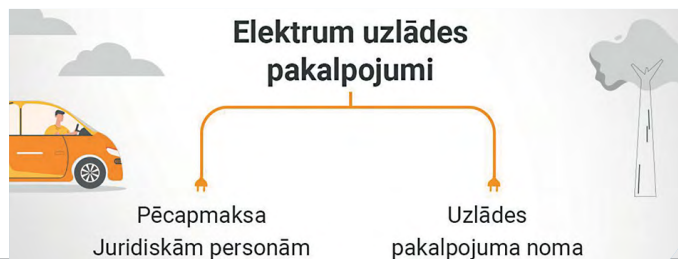
Aprēķini veikti, pieņemot, ka \**Ford Focus* iekšdedzes auto patērē 6l/100 km, 2280 g / litra benzīna (Avots: CSDS rokasgrāmata par vidējo degv.pat.)

\*\**Nissan Leaf* elektroauto patērē 18 kWh/100 km, 149,05g / kWh CO<sub>2</sub> ekvivalents 2018. g. Latvijā saražotās elektroenerģijas aprites cikla emisiju intensitātes vērtība

## Paplašināti uzlādes pakalpojumi

*Elektrum* šajā pusgadā ir ieviesis un nozīmīgi paplašinājis elektromobilitātes pakalpojumu funkcionalitāti. Viens uzlādes pakalpojuma veids, ko lietotāji jau pazīst un izmanto, ir *Elektrum* uzlādes publiskā tīkla stacijas. Tajās klienti var veikt savu elektromobilijas uzlādi un saņemt uzlādes pakalpojumus.

Ja līdz šim mūsu uzlādes tīklā samaksu par uzlādētajām kilovatstundām varēja veikt tikai ar priekšapmaksu, tad tagad, atsaucoties uz klientu vēlmēm, esam paplašinājuši norēķinu veidus un nodrošinām uzlādi arī ar pēcapmaksu, saņemot vienotu vai atsevišķu rēķinu mēneša beigās. Pašlaik šī funkcionalitāte gan pieejama tikai juridiskajām personām, taču jau netālā nākotnē tā varētu būt pieejama visām uzlādes pakalpojuma lietotāju grupām.



### Elektrum uzlāde ar pēcapmaksu un vienotu rēķinu

- Aizpildi pieteikumu *Elektrum* pēcapmaksas rēķina saņemšanai
- Paraksti pēcapmaksas pakalpojuma līgumu, reģistrē lietotājus aplikācijā
- Veic uzlādes *Elektrum* tīklā ar pēcapmaksu



**Elektrum uzlāde arī starptautiskajās uzlādes kartēs**

Jauns un svarīgs uzlādes pakalpojums, ko tagad nodrošinām klientiem — uzlādes vietu īpašniekiem, ir tiem piederošās uzlādes stacijās uzstādīt visu *Elektrum* uzlādes pakalpojuma funkcionalitāti. Šajā piedāvājumā klients var iznomāt no mums *Elektrum* uzlādes pakalpojumu, aprikojot savu pieslēgvietu un iekļaujot savu uzlādes staciju *Elektrum* kopējā uzlādes tīklā, visas *Elektrum* uzlādes pieslēgvietas tiek atainotas arī populārākajās starptautiskajās uzlādes pieslēgvietu kartēs. Tādā veidā klienta uzlādes stacijā uzlādes pakalpojumus varēs saņemt visi *Elektrum* klienti, kā arī klienti no citiem uzlādes tīkliem un citām pasaules valstīm, kuri būs atbraukuši viesos un vēlēsies izmantot šo uzlādes staciju. *Elektrum* uzlādes pakalpojums ir pieejams daudzu starptautisku uzlādes risinājumu lietotājiem.

**Elektrum uzlādes pakalpojuma noma**

- Uzstādi uzlādes staciju, ko var arī iegādāties *Elektrum* veikalā
- Aizpildi pieteikumu *Elektrum* uzlādes pakalpojuma nomas saņemšanai
- Paraksti *Elektrum* uzlādes nomas pakalpojuma līgumu
- Saņem *Elektrum* uzlādes nomas pakalpojumu

Pavisam nesen esam arī paplašinājuši uzlādes iekārtu piedāvājumu *Elektrum* internetveikalā. Klientiem ir iespēja iegādāties uzlādes risinājumus gan mājas vajadzībām, gan publiskas uzlādes vietas izveides vajadzībām. Tāpat ir iespēja iegādāties iekārtas, kas ir aprikojamas ar *Elektrum* uzlādes pakalpojumu. Piedāvājam arī iekārtu uzstādīšanu gan privātpersonām, gan arī juridiskajām personām. ●

# Uzņēmumi domā par ilgtspēju. Un arī rīkojas.

**Uldis Mucinieks**, AS "Latvenergo" komercdirektors

Saules paneļu tirgus Latvijā un Baltijā ļoti labi attīstās, un starp kaimiņvalstīm nav vērojamas lielas atšķirības. AS "Latvenergo" tirdzniecības zīmols *Elektrum* ir viens no vadošajiem spēlētājiem, un 2021. gada jūnijā Baltijā uzstādīs jau 1000. saules paneļu komplektu, no kuriem trešā daļa darījumu ir Latvijā. Esam vienīgais tirgotājs Baltijā, kuram ir vienlīdz stipras pozīcijas visos trīs valstu tirgos.

AS "Latvenergo" tirdzniecības zīmols *Elektrum* saules paneļu tirdzniecību sāka 2017. gadā, un līdz 2018. gada vidum Latvija bija vienīgais tirgus. Šajā pašā gadā sekoja darbības paplašināšana Lietuvā un Igaunijā, un redzam, ka dažu gadu laikā tirgū ir vērojama strauja izaugsme.



Attēls. *Elektrum* saules enerģijas parks Lietuvā, Klaipēdā, ar kopējo jaudu 1,5 MW, kas paredzēts elektroenerģijas ražošanai klientiem.

Aktīvākais klientu segments, kas izšķiras par saules paneļu uzstādīšanu savos īpašumos, ir mājāsaimniecības. Izvēles motivācija ir pozitīva kombinācija starp ilgtspējīga dzīvesveida veicināšanu un pamatotu investīciju veikšanu savā īpašumā, ieguldot tā nākotnes vērtībā. Visu pareizi aprēķinot un novērtējot, mājāsaimniecības ilgtermiņā gūst arī pietiekami labu finansiālu atdevi, kas būtiski pārsniedz šobrīd pieejamās noguldījumu likmes. Vienlaikus arī uzņēmumiem lēmums par saules paneļu uzstādīšanu ļauj samazināt savas darbības izmaksas ilgtermiņā un apliecināt sava uzņēmuma ilgtspēju un darbības ietekmi uz apkārtējo vidi. Zaļo enerģiju jeb enerģiju, kas iegūta no atjaunīgajiem energoresursiem, šobrīd prasa ne tikai eksporta tirgi, bet arīvien biežāk tie prasīta arī no vietējiem patērētājiem.

Latvijā saules paneļu tirgu var dalīt divās lielās daļās. Mikroģenerācija (jauda līdz 11,1 kW) ir mazas jaudas paneļu komplekti, kurus izmanto gan mājāsaimniecības, gan arī mazā biznesa klienti. Tieši šajā segmentā no 2017. gada ir redzams būtisks pieaugums, bet lielākais tas ir tieši 2020. gadā, sasniedzot pieaugumu par vairāk nekā 100 %. Otrs saules paneļu segments ir stacijas ar jaudu, kas lielāka par 11,1 kW, un aizvado to gadu laikā jau vairāk nekā 100 uzņēmumi Latvijā ir kļuvuši daudz zālāki un videi draudzīgāki, paši saražojot daļu no patērētās elektroenerģijas. Saules elektroenerģija tiek ražota dienās un maksimumstundās, kad elektroenerģijas cenas ir augstākas nekā vidēji diennaktī, tādējādi šie uzņēmumi dienas laikā ražo paši, bet lēto nakts stundu elektroenerģiju iepērk no tīkla.

**Biznesa klienti vairāk domā par ilgtspējas aspektiem**

Nozīmīgs vērojums ir biznesa klientu segmentā, kur arvien vairāk domā par ilgtspējas aspektiem, proti, kā samazināt CO<sub>2</sub> izmešu daudzumu un savā ražošanā saimniekot videi draudzīgi. Turklāt sadarbībā starp uzņēmumiem aizvien biežāk sadarbības partneriem tiek izvirzītas papildu prasības to darbības ilgtspējai un ietekmes uz vidi mazināšanai. Starptautiski uzņēmumi, izvēloties savus piegādātājus, arī pieprasa, lai tie būtu tikpat ilgtspējīgi un videi draudzīgi domājoši. Nenoliedzami, arī Latvijas galapatērētāji aizvien vairāk pievērš uzmanību vides aspektam, izvēloties produktus.

Tautsaimniecībā ilgtspējīga un videi draudzīga uzņēmuma darbība kļūst nozīmīga, jo uzņēmumi sāk vairāk viens no otra pieprasīt zaļu un klimata saudzēšanai atbilstošu saimniekošanu, turklāt to vēlas gan preču saņēmēji, gan piegādātāji. Daudzi klienti novērtē to, ka sadarbības partneris, no kura tiek iegādāta prece vai pakalpojums, spētu uzskatāmi demonstrēt savu ilgtspējīgo attieksmi. Tāpat arvien lielāku uzmanību šim aspektam veltī uzņēmumu finansētāji — komercbankas. Visi šie procesi sekmē saules paneļu tirgu.

**Tirgus sekmē dažādu līguma veidu attīstību**

Saules paneļu tirgū ir laba konkurence, un tā dod iespēju klientam izvēlēties. Turklāt starp piedāvājumiem ir liela dažādība, sākot no tirgus spēlētājiem, kuri tikai tirgo vai uzstāda, bet formalitātes par pieslēgumiem un atļaujām jākārto klientam pašam. Vienlaikus tirgū ir pakalpojuma sniedzēji, kas nodrošina pilna servisa risinājumu no brīža, kad klients apstiprina savu lēmumu uzstādīt saules paneļus. *Elektrum* ir to pakalpojuma sniedzēju vidū, kas nodrošina pilnu servisu, un klienti to atzinīgi novērtē. Tai skaitā arī iespēju par uzstādītajiem paneļiem norēķināties pakāpeniski.

Tirgus nepārtraukti attīstās, un tajā veidojas dažādi saules paneļu uzstādīšanas modeļi. Lielākiem saules elektrostaciju projektiem, kur investīcijas ir mērāmas vairāku simtu tūkstošu vai pat miljonu apjomā, ir arī alternatīvi saules paneļu uzstādīšanas modeļi. Piemēram, *Elektrum* investē saules elektrostacijā, bet klients, pērkot zaļo enerģiju no šīs stacijas, pakāpeniski izpērk pašu ražotni. Šādā veidā uzņēmumi nošauj vairākus zaļus ar vienu šāvienu, t.i., — iegūst zaļu enerģiju, samazina CO<sub>2</sub> izmešus, mazina cenu svārstību riskus, kā arī bez lielām investīcijām iegūst saules elektrostaciju savā īpašumā, papildus *Elektrum* uzņemas apkopt un uzturēt šo staciju visu līguma darbības laiku. Citiem vārdiem sakot, pērkot zaļo enerģiju, klients iegādājas arī saules elektrostaciju.

Ir sagaidāms, ka, turpinot šim tirgum attīstīties, būs sastopami arvien jauni dažādi piedāvājumi saules enerģijas iegādei.

**Saules paneļu tirgus turpinās augt**

Pagājušajā gadā likumdošanā tika ieviestas izmaiņas, un mājāsaimniecībām saules paneļu uzstādīšanā nepieciešams tikai viens saskaņojums no AS "Sadale tīkls". Pašlaik, ja saskaņošana nav nepieciešama ar būvvaldi, atļauju iespējams saņemt jau 5 dienās, un, kā jau minēts, *Elektrum* kā tirgotājs parūpējas par visu nepieciešamo saskaņojumu saņemšanu. Šādi atvieglojumi sekmē tirgus attīstību un klientu izvēli, jo var saīsināt projekta īstenošanas laiku, padarot šo sistēmu vieglāk lietojumu un ērtāku.

Paredzu, ka uzstādīto saules paneļu skaita ziņā tirgus turpinās augt aptuveni par 30-50 % gadā. Process būs straujāks, jo turpinās pieaugt klientu interese par ilgtspējīgu dzīvesveidu, uzņēmējdarbībā klimatneitralitāte arvien vairāk kļūs par normu, kā arī ir sagaidāms, ka jaunu ēku būvniecībā prasības pret ēku ietekmes uz vidi kļūs tikai un vienīgi stingrākas. Tas viss veicinās to, ka ražot elektroenerģiju pašam kļūs par mūsu ikdienu, nodrošinot šiem ieguldījumiem arī pienācīgu finansiālu atdevi. ●



# Pabeigta Baltijas valstīs lielākā siltuma akumulācijas sistēma

**Darbu sākusī lielākā siltuma akumulācijas tvertne Baltijā — AS "Latvenergo" TEC-2 teritorijā Aconē Rīgā, kas īstenota ar Kohēzijas fonda un CFLA līdzfinansējumu. Apjomīgā, modernā un mūsdienīgā iekārta optimizēs TEC-2 darbību, nodrošinās primāro energoresursu ietaupījumu un samazinās ogļskābo gāzu emisiju, palielinās Rīgas siltumapgādes drošumu, nodrošinās zemāku siltuma un elektroenerģijas cenu. Ieguvēji no tās ir sabiedrība, valsts un Latvenergo, veicinot mūsu enerģētisko konkurētspēju.**

Lai palielinātu AS "Latvenergo" TEC efektivitāti un elastīgumu, 2019. gada rudenī tika uzsākta siltuma akumulācijas tvertnes būvniecība, kas sekmīgi noritēja arī Covid-19 pandēmijas laikā, nododot to ekspluatācijā šī gada aprīlī. Tā ir Baltijas valstīs lielākā akumulācijas tvertne, un tās 18 tūkstošu kubikmetru lielais apjoms sekmēs TEC-2 izmantošanu koģenerācijas režīmā, kas pozitīvi ietekmē elektrības cenu ne tikai Latvijā, bet visā Baltijā.

"Latvenergo" stratēģiskās attīstības projekti ir vērsti uz kopēju labumu — sabiedrībai, videi un uzņēmumam. Sabiedrība iegūst konkurētspējīgāku cenu enerģijai, vidē nonāk ievērojami mazāk izmešu, un netiek lieki patērēti resursi, savukārt Latvenergo var daudz labāk konkurēt un nodrošināt elektroenerģiju Baltijas valstu tirgū. Mūsu projekts raugās nākotnē — tas palīdzēs attīstīt AER un īpaši vēja enerģijas izmantošanu, - brīžos, kad vēja nav, šeit vienmēr būs pieejama enerģija", saka **Kaspars Cikmačs**, AS "Latvenergo" Tehnoloģiju un atbalsta direktors.

Siltuma akumulācijas sistēma ir ieguvums videi, jo tās tehnoloģiskais risinājums ļaus samazināt primāro resursu izmantošanu un ietaupīt vismaz 2,4 GWh/gadā. Nozīmīgs ieguldījums būs CO<sub>2</sub> izmešu samazinājums vidē vismaz 9 tūkstoši tonnu gadā, kā arī putekļu un cieta daļiņu samazinājums. Tvertne akumulēs siltumenerģijas daudzumu vismaz 65 GWh/gadā, salīdzinājumam — tas ir nedaudz vairāk nekā Tukuma siltuma patēriņš gadā.

Siltuma akumulācijas tvertnē tiek uzglabāts karstais ūdens siltumapgādes vajadzībām, un ir izmantojams tieši tad, kad tas ir nepieciešams rīdniekiem. Tādējādi periodos, kad tirgū elektroenerģijas cena ir augsta, bet TEC nav

pieejamas siltumslodzes, ir iespēja uzkrāt pāri palikušo siltumu tvertnē, lai to pārdotu tad, kad ir siltumenerģijas pieprasījums, bet elektrības ražošana nav izdevīga.

Lielā mēroga siltuma akumulācijas sistēmas plaši tiek izmantotas Eiropas valstīs. Eiropā siltuma akumulatoru tehnoloģiju ienākšana pavēra lielākas iespējas siltuma un elektroenerģijas ražošanas režīmu sasaistes mazināšanai mainīgos tirgus apstākļos. Tās pielietošana palielināja arī atjaunojamo resursu integrēšanas iespējas. Tā kā Latvenergo TEC-2 nodrošina siltumu Rīgas iedzīvotājiem Daugavas labajā krastā, siltuma akumulācijas tvertne palielinās siltumapgādes drošumu kopējā galvaspilsētas apkures sistēmā. ●

## Fakti par Baltijas valstīs lielāko siltuma akumulācijas iekārtu

|                   |                                                        |
|-------------------|--------------------------------------------------------|
| Tvertnes tilpums  | 17 800 m <sup>3</sup>                                  |
| Siltuma ietilpība | 550 MWh                                                |
| Maksimālā ūdens t | 98 °C                                                  |
| Tvertnes augstums | 48 m                                                   |
| Tvertnes diametrs | 22,5 m                                                 |
| Investīcijas      | 7,9 mlj eiro<br>(ES līdzfinansējums līdz 2,3 mlj eiro) |

### 2020. gada pavasaris



### 2021. gada pavasaris



### 2019. gada rudens



### 2020. gada pavasaris



# Zema atjaunīgo energoresursu izstrāde un augstas energoproduktu cenas

Karīna Viskuba, AS "Latvenergo"

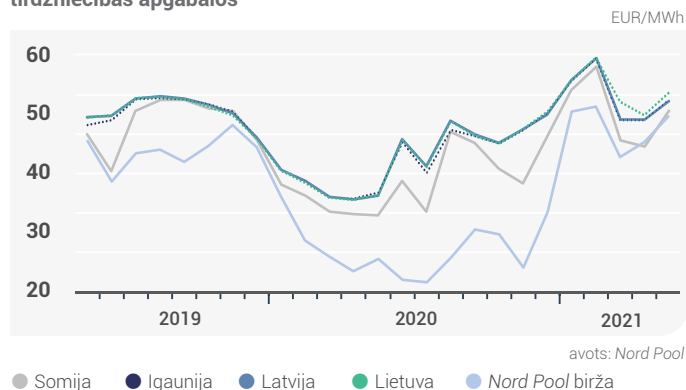
Tirdzniecības daļas tirdzniecības analītiķe

- Nord Pool reģionā palielinājušās elektroenerģijas cenas
- Hidroloģiskā situācija ietekmējusi elektroenerģijas nākotnes kontraktu cenas
- Baltijā pieaudzis elektroenerģijas pieprasījums
- Maijā viszemākā Rīgas TEC izstrāde kopš 2012. gada
- Eiropas emisiju kvotu cenas sasniedz jaunu rekordaugstu līmeni

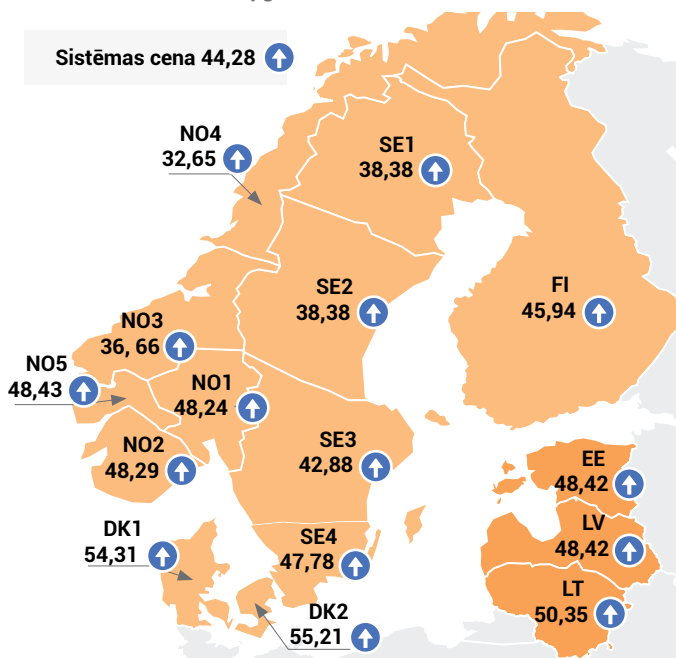
Maijā visos Nord Pool tirdzniecības apgabalos mēneša vidējās elektroenerģijas cenas pieauga, un sistēmas vidējā cena bija 44,28 EUR/MWh, palielinoties par 17 % pret aprīli. Latvijas un Igaunijas tirdzniecības apgabalos mēneša vidējā elektroenerģijas cena vienoti bija 48,42 EUR/MWh un pieauga par 11 %, salīdzinot ar aprīli. Savukārt Lietuvā elektroenerģijas cena kāpa par 13 % un bija 50,35 EUR/MWh. Baltijā ikstundu cenu amplitūda svārstījās no 0,17 EUR/MWh līdz 144,65 EUR/MWh.

Laikapstākļi maija sākumā bija vēsi, tomēr gaisa temperatūra mēneša vidū nedaudz palielinājās. Tas atstāja ietekmi uz Nord Pool reģiona kopējo pieprasījumu, kas bija par 4 % lielāks nekā 2020. gada maijā. Lai gan šomēnes laikapstākļi bija nokrišņiem bagātāki, ūdens rezervuāru aizpildījums Ziemeļvalstīs bija tikai par 2 % virs normas līmeņa. Hidroizstrāde samazinājās par 1 %, salīdzinot ar aprīli. Svarīgs elektroenerģijas cenu ietekmējošs faktors maijā bija vēja staciju izstrādes apjoma kritums par 34 %, salīdzinot ar mēnesi iepriekš, un par 6 %, salīdzinot ar iepriekšējā gada maiju. Turklāt maijā Ziemeļvalstīs aktīvi norit atomelektrostaciju ikgadējā apkopes darbu sezona, kas mazināja atomelektrostaciju izstrādi. Ciešas tirgus integrācijas apstākļos Baltijas elektroenerģijas cenu dinamiku ietekmē arī cenu līmenis kaimiņvalstīs. Enerģijas plūsmas no Somijas bija par 14 % zemākas, tajā pašā laikā plūsmas no Krievijas pieauga par 49 %, bet enerģijas plūsmas no Zviedrijas SE4 apgabala saglabājās aprīļa līmenī, un maijā ietekmēja Lietuvas tirdzniecības apgabala cenu, kas bija augstākā starp Baltijas valstīm.

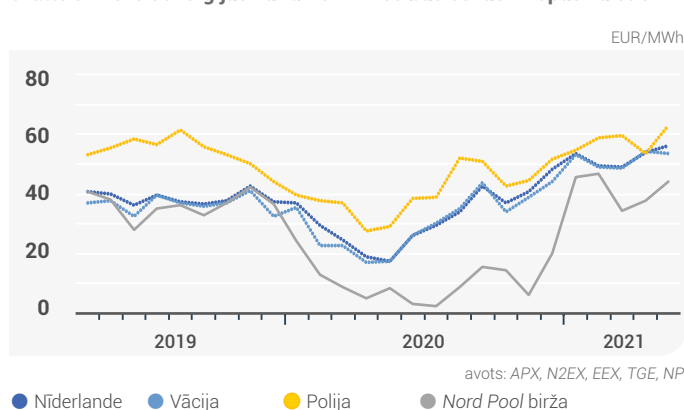
1. attēls. Elektroenerģijas vairumtirdzniecības cenas Nord Pool tirdzniecības apgabalos



2. attēls. Elektroenerģijas vairumtirdzniecības cenas maijā Nord Pool tirdzniecības apgabalos



3. attēls. Elektroenerģijas vairumtirdzniecības cenas Eiropas valstīs



## Hidroloģiskā situācija ietekmējusi elektroenerģijas nākotnes kontraktu cenu

Svarīgs elektroenerģijas nākotnes kontraktu cenu noteicošais faktors maijā bija arī Ziemeļvalstu hidrobalances rādītāja svārstības. Mēneša pirmajā pusē tika novērota samazinājuma tendence līdz -1,3 TWh, bet mēneša vidū, aizsākoties sniega kušanai Ziemeļvalstu kalnos, hidrobalances pieauga līdz 3,3 TWh, mēneša beigās nokritot līdz 0,3 TWh. Sniega krājumi Ziemeļvalstīs samazinājās par 23 %, salīdzinot ar aprīli, un ir zemāki par normu. Maijā nākotnes kontraktu cenu kustību ietekmēja arī izejvielu un kvotu tirgus cenu dinamika.

Atskatoties uz iepriekšējo mēnesi, elektroenerģijas sistēmas jūnija nākotnes kontraktu (Nordic Futures) vidējā cena maijā pieauga par 22 % līdz 36,59 EUR/MWh. Sistēmas 2021. gada 3. ceturkšņa kontrakta vidējā cena pieauga par 19 % līdz 35,36 EUR/MWh, kontrakta slēgšanas cena mēneša beigās bija 41,95 EUR/MWh. 2022. gada sistēmas futures vidējā cena maijā pieauga par 16 % un bija 32,03 EUR/MWh, mēneša beigās kontrakta cena bija 33,95 EUR/MWh.

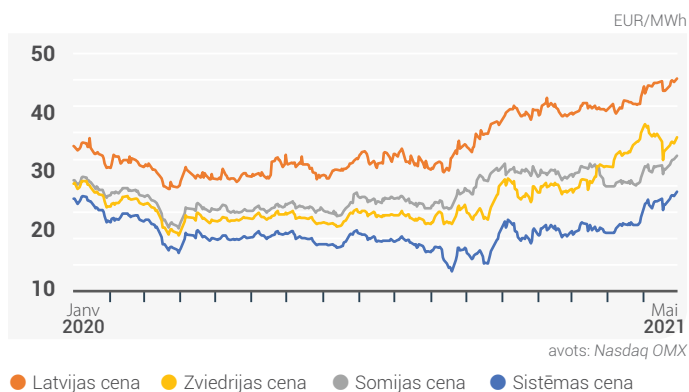
Latvijas elektroenerģijas futures vidējā cena jūnija nākotnes kontraktam palika iepriekšējā mēneša līmenī un bija 55,66 EUR/MWh, kontrakta slēgšanas cena bija 57,05 EUR/MWh. Latvijas 2022. gada futures cena maijā pieauga par 7 % līdz 53,96 EUR/MWh, mēneša beigās kontrakta cena bija 55,20 EUR/MWh.

## Baltijā pieauga elektroenerģijas pieprasījums

Maijā Baltijā tikai patērētas 2 131 GWh elektroenerģijas, kas ir par 4 % vairāk nekā šajā pašā periodā 2020. gadā. Elektroenerģijas pieprasījuma pieaugums bija novērojams visās Baltijas valstīs. Latvijā tas pieauga par 4 % līdz 572 GWh, salīdzinot ar gadu iepriekš. Šādas izmaiņas galvenokārt noteica vēsāki laikapstākļi. Kā vēsta Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centrs, vidējā gaisa temperatūra maijā Latvijā bija +10,6 °C, kas ir 0,8 °C zem mēneša normas. Lietuvā elektroenerģijas patēriņš maijā pieauga par 5 %, un patērētais elektroenerģijas apjoms bija 946 GWh. Igaunijā šomēnes tika patērētas 613 GWh elektroenerģijas, kas ir par 2 % vairāk nekā pagājušā gada maijā.



4. attēls. 2022. gada elektroenerģijas futures cenas



Maijā elektroenerģijas ražošanas apjomi Baltijā samazinājās par 13 % līdz 1 182 GWh, salīdzinot ar iepriekšējā mēneša datiem. Latvijā šomēnes izstrādes apjomi kritās par 19 % līdz 525 GWh. Lietuvā maijā tika saražotas 338 GWh elektroenerģijas, kas, salīdzinot ar aprīli, samazinājās par 8 %. Arī Lgaunijā elektroenerģijas izstrāde saruka un bija 319 GWh, kas ir par 5 % mazāk nekā elektroenerģijas izstrāde mēnesi iepriekš.

Kopējās izstrādes attiecība pret kopējo elektroenerģijas patēriņu Baltijā maijā bija 55 % jeb par 8 % mazāka nekā iepriekšējā mēnesī. Latvijā kopējās ģenerācijas attiecība pret mēneša patēriņu veidoja 92 %, Lietuvā šomēnes šis rādītājs bija 36 %, Lgaunijā tas saglabājās aprīļa līmenī — 52 %.

### Maijā viszemākā Rīgas TEC izstrāde kopš 2012. gada

Maijā vidējā pietece Daugavā par 8 % pārsniedza daudzgadu vidējās pieteices līmeni un bija 937 m<sup>3</sup>/s, kaut gan, salīdzinot ar aprīli, tā saruka par 24 %. Tomēr pietece saglabājās pietiekami augstā līmenī un gandrīz divas reizes pārsniedza attiecīgā perioda pagājušā gada datus. Šādu pieteices līmeni nodrošināja pieaugušais kopējais nokrišņu daudzums, kas maijā par 81 % pārsniedza mēneša normu.

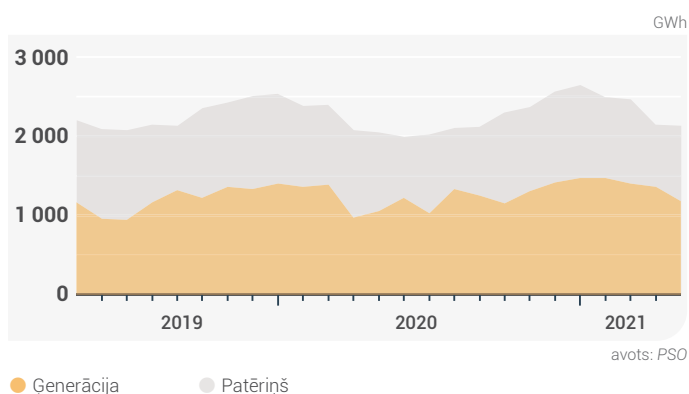
Maijā AS "Latvenergo" hidroelektrostacijās tika saražotas 422 GWh elektroenerģijas, kas līdz ar pieteci samazinājās par 16 %, salīdzinot ar mēnesi iepriekš. Šogad hidroelektrostaciju izstrādes apjomi bija divas reizes lielāki, salīdzinot ar 2020. gada maiju. Tikmēr elektroenerģijas izstrāde *Latvenergo* termoelektrostacijās bija tikai 3 GWh, un tas bija par 94 % mazāk nekā martā. Augstas ražošanas izmaksas, liela HES izstrāde, kā arī Rīgas TEC 2-1 un TEC 2-2 energobloku nepieejamība mēneša pirmajā pusē apkopes darbu dēļ noteica vismazāko maija izstrādi no 2012. gada.

### Eiropas emisiju kvotu cena sasniedz jaunu rekordaugstu līmeni

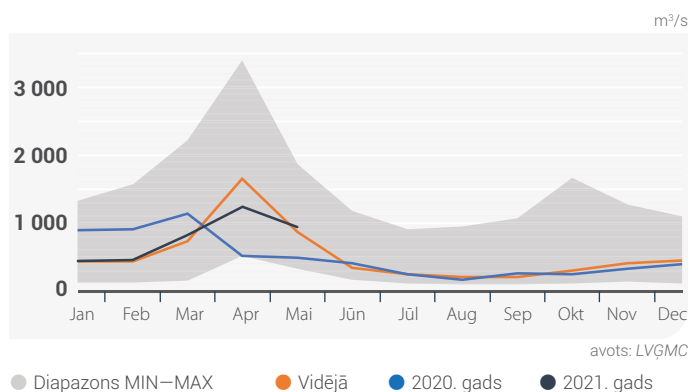
*Brent Crude Futures* jēlnaftas nākotnes kontrakta cena maijā bija svārstīga, tomēr vidēji tā kāpa par 5 % līdz 68,26 USD/bbl un mēneša beigās noslēdzās ar 69,63 USD/bbl.

Mēneša sākumā naftas cenas kāpumu bremzēja Indijā koronavīrusa izraisītā haosa

5. attēls. Elektroenerģijas balance Baltijā



6. attēls. Ūdens pietece Daugavā, vidēji mēnesī



ietekme uz pieprasījumu, kā arī OPEC+ dalībvalstu naftas ieguves pieauguma turpinājums, palielinot apjomus līdz 0,5 milj. bbl/dienā. Tomēr mēneša beigās naftas cena pieauga, ko veicināja strauji uzlabojušies ekonomikas dati no ASV, kas ir pasaules lielākais naftas patērētājs.

Maijā ogļu nākotnes kontrakta (*API2 Coal Futures Front month*) vidējā cena pieauga par 19 % līdz 86,01 USD/t, un kontrakts noslēdzās pie augstākas cenas 93,20 USD/t.

Ogļu cenu pieaugumu aizvaditajā mēnesī galvenokārt noteica lielāks pieprasījums Āzijā, sevišķi Ķīnā. Cenu kāpināja arī piegādes traucējumi Kolumbijā, kā arī saistīto energoproduktu tirgu tendences.

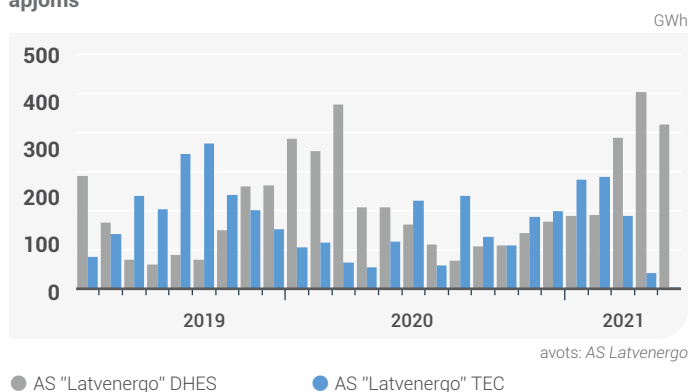
Maijā (*Dutch TTF*) dabasgāzes jūnija nākotnes kontrakta vidējā cena pieauga par 23 % līdz 24,94 EUR/MWh, mēneša beigās sasniedzot 25,20 EUR/MWh.

Šādu Eiropas dabasgāzes cenu kāpumu aizvaditajā mēnesī veicināja vairāki faktori. Viens no tiem bija augstāks pieprasījums zemākas vēja elektrostaciju izstrādes dēļ. Augšupvērstu tendenci noteica arī dabasgāzes piegādes samazinājums saistībā ar ikgadējiem plānotajiem apkopes darbiem Norvēģijā. Eiropas dabasgāzes krātuvju aizpildījums saglabājās zemā līmenī, mēneša beigās tas bija 37,6 %, kas ir ievērojami mazāk par iepriekšējā gada maiju — 72,8 %.

Eiropas emisiju kvotu (*EUA Futures*) EUA Dec.21 cena maijā bija svārstīga, tomēr vidēji tā pieauga par 16 % līdz 52,26 EUR/t.

Emisiju kvotu cenas pieaugumu maija pirmajā pusē sekmēja izteikta spekulantu interese, izejvielu cenu pieaugums un ambiciozāki Vācijas klimata mērķi. To pastiprināja arī Eiropas Komisijas viceprezidenta F. Timmermana izteikums, ka kvotu cenām ir jābūt krietni augstākām par 50 EUR līmeni, ja ES vēlas sasniegt izvirzītos klimata mērķus. Mēneša vidū Eiropas emisiju kvotas sasniedza jaunu rekordaugstu cenas līmeni — 56,65 EUR/t. Tomēr maija beigās cenas noslēdēja nedaudz zemākā līmenī, un mēnesis noslēdzās ar 51,70 EUR/t. Par iemeslu tam bija Lielbritānijas emisijas kvotu tirdzniecības shēmas darbības uzsākšana šī gada maijā, izlaižot bezmaksas kvotas, kas ietekmēja Eiropas emisijas kvotu tirgus dalībnieku pieprasījumu. Lai ātrāk un efektīvāk panāktu klimata neitralitāti, kā arī veicinātu kvotu tirgus likviditāti, tiek plānots sasaistīt Eiropas un Lielbritānijas emisiju kvotu sistēmas. ●

7. attēls. Daugavas HES un Latvenergo TEC saražotais elektroenerģijas apjoms



# Cik strauji elektromobilitāte ienāk mūsu ikdienā?

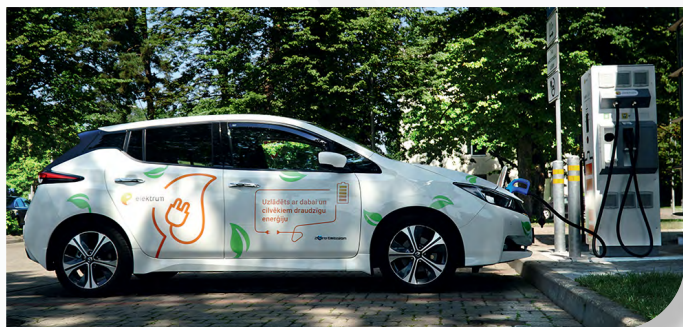
Sagatavots *Elektrum* Energoefektivitātes centrā

**Elektroauto.** Drošs, dinamisks, ekonomiski izdevīgs un videi draudzīgs. Attīstoties elektroautomobiļu tehniskajām iespējām, tā vairs nav tikai nākotnes vizija, bet realitāte. Kā veicas pāreja uz videi draudzīgu elektrotransportu, kādas pārmaiņas skars kā privātos auto lietotājus, tā arī valsts un pašvaldību iestāžu autoparkus, ar kādu valsts atbalstu varēsīm rēķināties, kāda ir līdzšinējā pieredze? Uz šiem un daudziem citiem jautājumiem varēja rast atbildes, piedaloties *Elektrum* Energoefektivitātes centra 26. maija rīkotajā bezmaksas webinārā "Cik strauji elektromobilitāte ienāk mūsu ikdienā?".

## Ambiciozi plāni

Viens no veidiem, kā parūpēties par mūsu planētas nākotni, ir siltumnīcas efekta gāzu (SEG) emisiju apjoma samazināšana. Savukārt viens no būtiskākajiem šo gāzu emisijas avotiem ir transports. Statistikas dati liecina, ka 2018. gadā Latvijā 28,6 % no SEG emisijām radīja tieši transports.

Eiropā ir noteikti visai ambiciozi SEG emisiju samazināšanas mērķi. **Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Artūrs Toms Plešs** skaidroja, ka līdz 2050. gadam paredzēts sasniegt klimatneitralitāti un to apņēmusies arī Latvija. Tas nozīmē, ka SEG emisijas attiecībā pret to piesaisti ir nulles līmenī. Savukārt 2030. gadā SEG emisijas jāsamazina vismaz par 55 %, salīdzinot ar 1990. gadu.



"Transporta sistēmas mums būs jāpadara ilgtspējīgākas — tām būs jābūt daudz pieejamākām, veselīgākām un tīrākām salīdzinājumā ar pašreizējo situāciju. Svarīgi šajā ceļā nevienam neatstāt aiz muguras, nodrošinot to, ka šī pāreja sabiedrībai ir pa kabatām," tā Artūrs Toms Plešs.

Statistika liecina, ka 2017. gada sākumā Latvijā bija reģistrēti 252 elektrotransportlīdzekļi, savukārt šī gada 1. janvārī — 1248. No kopējā transportlīdzekļu skaita 2021. gada 1. aprīlī 67,3 % darbina ar dīzeļdegvielu, 27 % — ar benzīnu, 5,5 % — ar kādu no gāzes veidiem un to hibrīdiem, un tikai 0,2 % ir elektroauto un to hibrīdi. Tehniskā kārtībā esošo transportlīdzekļu vidējais vecums kravas auto — 11,65 gadi, vieglajiem auto — 13,88 gadi, autobusiem — 11,44 gadi.

VARAM plāno īstenot atbalsta pasākumus zemu emisiju un bezemisiju transportlīdzekļu iegādei, jo jau ilgāku laiku Latvijā ir pieejams specializēts finanšu instruments — emisijas kvotu izsolišanas instruments, kas vērsti tikai un vienīgi uz klimata politikas mērķu sasniegšanu.

Šobrīd plānotais finansējums ir 10 miljonu eiro apmērā, kas varētu būt pieejams no 2022. gada sākuma līdz 2023. gadam, paredzot subsīdijas jaunu elektrotransportlīdzekļu iegādei 4500 eiro apmērā, 2250 eiro lielas subsīdijas lietotu elektrotransportlīdzekļu iegādei un tikpat lielu atbalstu *plug in* hibrīdauto iegādei. Atbalsta galasaņēmēji būs privātpersonas — iedzīvotāji, valsts un pašvaldību iestādes, valsts un pašvaldību kapitālsabiedrības.

## Miti un realitāte

Lielākā daļa SEG emisiju, ko rada transportlīdzekļi, rodas pilsētās. **Pilsētplānotājs un "VEFRESH" direktors Viesturs Celmiņš** webinārā skaidroja, ka elektroauto uzlādes infrastruktūra attīstās pietiekami strauji, un uzlādes staciju ir simtiem. Īpaši bagātīgi ir aprīkoti Rīgas reģions.

"Jebkurš cilvēks, kam ir autovadītāja apliecība, zina, ka katrs brauciens ir jāplāno. Tomēr mits par elektroauto "neparedzamību" pašlaik ir viens no galvenajiem, kas attur no šāda auto iegādes. Vēl viens mīts, ka nepieciešamas galvenokārt ir ātrās uzlādes stacijas. Taču šis pakalpojums nav tik būtisks kā, piemēram, ātrā ķīmiskā tīrītava. 95 % no visa laika mūsu transportlīdzekļi ir dīkstāvē. Kopējais braukšanas laiks vairumam lietotāju dienā ir stunda, maksimāli pusotra. Vēl viena realitāte — 2/3 iedzīvotāju dzīvo pilsētu mikrorajonos. Tiek uzskatīts, ka auto var uzlādēt pie lielveikala vai privātmājas. Tas ir nepareizs domāšanas virziens. Ir jādodomā, kādas būs šīs uzlādes iespējas daudzdzīvokļu namu pagalmos," tā Viesturs Celmiņš.

Speciālisti arī uzsvēra, ka ir vairākas problēmas, ar ko nākas saskarties elektroauto īpašniekiem jau tagad. Tās ir uzlādes ierīces un lietotnes, kuras nav intuitīvas, turklāt pirmajās lietošanas reizēs tām nav saprotama darbību secība. Nav savietojamības starp pakalpojumu sniedzējiem.

## Kad dīzeļdzinēju ierobežojumi būs Rīgā?

Rīga pievienojusies Parīzes klimata deklarācijai "Pilsētas, kas ved ceļu uz klimata neitralitāti", un Rīgas ambīcija ir kļūt klimatneitrālai jau līdz 2030. gadam.

**Rīgas domes Pilsētas attīstības komitejas priekšsēdētāja Inese Andersone** skaidroja, ka Rīgas attīstības programmā 2021.—2027. gadam paredzēti vairāki mērķi, kas skar tieši elektromobilitāti. Paredzēts līdz 2027. gadam panākt, ka Rīgā ir uz pusi lielāks riteņbraucēju īpatsvars, par 5 % mazāk automašīnu, kas šķērso pilsētas robežu, lielāks sabiedriskā transporta lietotāju īpatsvars, 20 % samazinājums transporta radītajām CO<sub>2</sub> emisijām.

Plānots izveidot zemās emisijas zonu, ņemot vērā nepieciešamību ierobežot emisijas, ko rada dīzeļdzinēji. Šādas zonas ieviešana paredzēta no 2023. līdz 2027. gadam.

Sabiedriskā transporta jomā ir saņemti pieteikumi ar Atveseļošanās fondu (jauna, EK centralizēti pārvaldīta budžeta programma) atbalstu iegādāties 17 bezemisiju pilsētas sabiedriskā transporta vienības (elektroautobusi), izveidot 7 elektroautobusu ātrās uzlādes stacijas, iegādāties 4 zemās grīdas tramvajus. Šiem pieteikumiem vēl jāsaņem akcepts no Eiropas Komisijas. Ja fondā būs pieejami līdzekļi, elektroauto un uzlādes staciju pieteikumu būs vairāk.

"Vajadzību ir vairāk nekā pieejams budžets," tā Inese Andersone. "Saņemtas rekomendācijas īstermiņā paredzēt elektroauto uzlādes staciju izvietojumu līdz 6 % no visām stāvvietām, palielinot intensitāti līdz 20 % tuvāko 10 gadu laikā (ES rekomendācija). Jaunie būvprojekti paredzēt 10 % stāvvietas elektrotransportam, savlaicīgi projektējot kabeļu trašu kanālus."

## Elektrum tikls attīstās

Ar *Elektrum* elektrotransporta uzlādes tīkla tendencēm, tīkla attīstību un jauniem pakalpojumiem iepazīstināja **AS "Latvenergo" Elektrotransporta uzlādes tīkla vadītājs Ansis Valdovskis**.

Tendences liecina, ka jaunu bateriju ražošanas izmaksas samazināsies par 58 % līdz 2030. gadam, un elektromobilī kļūs lētāki par iekšdedzes auto jau, sākot ar 2025. gadu. Auto ražotāji tuvākajā nākotnē pārorientēsies uz elektroauto ražošanu. Tāpat valstis plāno daļēji vai pat pilnībā aizliegt automašīnu ar dīzeļdegvielas vai benzīna dzinējiem tirdzniecību.

"Rīgā plānots uzstādīt vidēji ātrā tipa uzlādes stacijas (22 kW maiņstrāvas stacijas). Mikrorajonos plānots izveidot uzlādes laukumus ar vairākām uzlādes vietām, tajā skaitā īpaši ātrās uzlādes pieslēgvietas (22 kW maiņstrāvas līdz 150 kW līdzstrāvas).

Uzņēmumiem *Elektrum* piedāvā publiskās uzlādes pakalpojuma iekārtu nomu. Tāda pati iespēja ir individuālajiem lietotājiem. Norēķini tiek veikti, izmantojot *Elektrum* lietotni. Ir iespēja noslēgt pēcapmaksas līgumu un saņemt vienotu rēķinu, nevis maksāt par katru uzlādes reizi atsevišķi," skaidroja Ansis Valdovskis.

## Jāizvērtē ikdienas paradumi

Kā izvēlēties un uzlādēt elektroauto? Uz šo jautājumu atbildi palīdzēja rast **AS "Latvenergo" elektromobilitātes eksperts Edgars Korsaks-Mills**.

Latvijā reģistrētie elektroauto gadā vidēji nobrauc no 13 000 līdz 21 000 km jeb attālumu, kas ir samērojams ar iekšdedzes automašīnu nobraukto distanci. Pētījumi liecina, ka Rīgas un Pierīgas autovadītāju ikdienas maršruta garums ir salīdzinoši neliels. 93 % auto lietotāju nobrauc līdz 100 km dienā, no tiem 66 % mazāk par 50 km. "Līdz ar to elektroauto pieejamais nobraukums pilnībā apmierina šīs vajadzības," tā Edgars Korsaks-Mills.

Lai izvēlētos konkrētu auto modeli, vispirms jāizvērtē savi pārvietošanās paradumi un jāuzdod sev vairāki jautājumi: cik bieži izmantojat auto? Cik lielu attālumu veicat tipiskā darba dienā? Cik bieži un tālu veicat garākus braucienus? Kad, kur, cik ilgi auto tiek atstāts stāvēšanai? Vai mājoklī ir iespējams uzlādēt elektroauto? Vai auto iespējams uzlādēt darba vietā? Kur atrodas tuvākie publiskās uzlādes punkti?

"Izvēloties piemērotāko elektroauto modeli, jāņem vērā ne tikai tā estētika, bet arī kopējais nobraukums un uzlādes specifika," norāda AS "Latvenergo" elektromobilitātes eksperts. Pārvietojoties pilsētā, loģiska būs izvēle par neliela kompaktklases auto iegādi. Savukārt braucieniem ārpus pilsētas vai uzņēmuma specifiskā dēļ tas var būt kāds elektriskais SUV. Būtiska ir arī akumulatora izvēle — cik kilometrus var nobraukt ar vienu pilnu uzlādi. Ja ikdienā pārvietojaties pilsētā, pilnīgi pietiekams ir arī mazākas ietilpības akumulators. Atkarībā no pārvietošanās paradumiem elektroauto uzlādēt var arī ik pēc dažām dienām." ●

# Uzņēmumiem būs pieejams plašāks atbalsts eksporta veicināšanai un liela mēroga pasākumu organizēšanai Latvijā pēc Covid-19 pandēmijas

Sagatavots sadarbībā ar Latvijas Investīciju un attīstības aģentūru

Līdz ar š.g. 13. maijā valdībā apstiprinātajiem grozījumiem Starptautiskās konkurētspējas veicināšanas (SKV) programmā uzņēmumiem būs pieejams daudz plašāks atbalsta instrumentu klāsts. Maksimālā atbalsta summa vienam uzņēmumam dalībai izstādēs un dažādiem digitālajiem risinājumiem palielināta no 20 līdz 40 tūkstošiem eiro, bet Latvijas starptautiskās konkurētspējas veicināšanas tūrisma projekta ietvaros ir paredzēts atbalsts liela mēroga kultūras un sporta pasākumu, kā arī starptautisku izstāžu organizēšanai Latvijā var piesaistīt līdz pat 195 tūkstošiem eiro.

*"Ir pagājis gads, kopš dzīvojam ar dažādiem ierobežojumiem, tas ir ilgs laiks, lai biznesa vide pielāgotos jaunajiem apstākļiem. Arī valsts pārvaldei ir jābūt pietiekami elastīgai, ņemot vērā jaunos spēles noteikumus. Tādēļ ciešā sadarbībā ar uzņēmēju organizācijām esam pārskatījuši Starptautiskās konkurētspējas veicināšanas atbalsta programmu, kuras mērķis ir veicināt gan preču, gan pakalpojumu eksporta pieaugumu. Palielināts vienam uzņēmumam maksimāli pieejamais finansējuma apmērs un paplašināts atbalstāmo pakalpojumu klāsts, lai uz atbalstu varētu pieteikties iespējami plašāks uzņēmumu loks,"* norāda **Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras (LIAA) direktors Kaspars Rožkalns.**

Līdz ar grozījumiem programmas **uzņēmējiem līdz 2023. gadam grantu veidā** ir pieejami 18,7 miljoni eiro. Atbalsts ir pieejams vairākās apakšprogrammās.

## Atbalsts eksportējošiem uzņēmumiem

Mazie un vidējie eksportējošie uzņēmumi var saņemt līdzfinansējumu savu ārējā mārketinga aktivitāšu īstenošanai līdz 40 tūkstošiem eiro vienā kalendārā gadā, nepārsniedzot 50 procentus no kopējām attiecināmajām izmaksām. Valsts atbalsts ir pieejams dalībai klātienē un tiešsaistē izstādēs, publicitātei ārvalstīs, dalībai starptautiskajās asociācijās, tirgus pētījumiem, telemārketingam, mājas lapu un lietotņu izstrādei, kā arī citām aktivitātēm, kuras vērstas uz eksporta apjoma pieaugumu.

## Atbalsts tūrisma nozares uzņēmumiem

Tūrisma nozare ir viena no vissmagāk krīzē skartajām nozarēm, tādēļ īpašs atbalsts paredzēts tūrisma strādājošajiem uzņēmumiem. Atbilstoši nozares uzņēmēju priekšlikumiem atbalsts līdz 40 tūkstošiem eiro ar 80 procentu atbalsta intensitāti ir pieejams dalībai dažādās tiešsaistē un klātienē izstādēs, pārdošanas vizīdēm ārvalstīs, digitālo risinājumu izstrādei, kā arī savu produktu pielāgošanai mērķa valstīs. Atbalstu var izmantot arī tirgus pētījumiem un citām aktivitātēm, kuras vērstas uz Latvijas kā tūrisma galamērķa popularizēšanu.

## Atbalsts starptautisko konferenču, kongresu un semināru organizēšanai Latvijā

Tiek prognozēts, ka pēc pandēmijas pirmais atkopsies tieši darījumu tūrisms. Ņemot vērā digitālās iespējas, šis tūrisma veids pilnībā nemaz nav apstājies, jo daudzi starptautiskie pasākumi tiek aizvadīti attālināti. Atbalstu līdz 12 tūkstošiem eiro vienam pasākumam var saņemt, ja tā dalībnieku skaits ir ne mazāks kā 50 un pasākums notiek Rīgā, bet pasākumam ārpus Rīgas pieļaujamais dalībnieku skaits ir ne mazāks kā 25. Kā papildu kritērijs noteikts, ka pasākumam jānotiek vismaz divas dienas un pasākumam jāpiesaista vismaz viens pakalpojuma sniedzējs no Latvijas. Jāuzsver, ka laikā, kad valstī ir noteikti pulcēšanās ierobežojumi, atbalstu var saņemt arī pasākumi, kuri norisināsies bez klātienē dalībniekiem. Jāuzsver, ka pasākumu organizatoriem jāreķinās ar valstī noteiktajiem epidemioloģiskās drošības pasākumiem.

## Atbalsts starptautisku kultūras un sporta pasākumu, kā arī starptautisku izstāžu organizēšanai Latvijā

Tas ir jauns atbalsta veids, lai iedrošinātu pasākumu rīkotājus straujāk atsākt savu darbu pēc pandēmijas ierobežojumu atcelšanas. Atbalstu varēs saņemt to kultūras un sporta pasākumu, kā arī starptautisku izstāžu organizatori, kuru pasākumos ārvalstu apmeklētāju un dalībnieku skaits pārsniedz tūkstoti un pasākuma ilgums būs vismaz divas dienas. Šādiem pasākumiem būs iespējams piesaistīt līdzfinansējumu līdz 80 procentiem no attiecināmajām izmaksām. Ja ārvalstu apmeklētāju vai dalībnieku skaits pasākumā būs no 1000 līdz 3499, tad maksimālais atbalsta apmērs būs 30 tūkstoši eiro. Savukārt, ja apmeklētāju vai dalībnieku skaits pasākumā būs no 3500 līdz 6499, tad atbalsta apjoms būs pieejams 105 tūkstošu eiro apmērā, bet maksimālo atbalstu 195 tūkstošus eiro varēs saņemt tie pasākumu organizatori, kuru pasākumā ārvalstu dalībnieku vai apmeklētāju skaits pārsniedz 6500. Šo atbalstu būs iespējams izmantot pasākumu licenču iegādei, mediju vizīdēm, pasākuma publicitātei ārvalstu medijos, kā arī citām mārketinga aktivitātēm, kuras tiešā veidā saistītas ar pasākuma norisi. Arī šo pasākumu organizatoriem jāreķinās ar valstī noteiktajiem epidemioloģiskās drošības pasākumiem.

Līdz šim Starptautiskās konkurētspējas veicināšana programmā uzņēmējiem izmaksātais atbalsta apjoms:

|            |                |
|------------|----------------|
| 2020. gadā | 1 115 070 eiro |
| 2021. gadā | 301 790 eiro   |

Plašāka informācija par programmas atbalsta nosacījumiem pieejama LIAA mājaslapā:

- <https://www.liaa.gov.lv/lv/programmas/skv-uznemejdarbiba>;
- <https://www.liaa.gov.lv/lv/programmas/skv-turisms>.

