

Avots: Dreamstime

Latvija ceļā uz Eiropas zaļā kursa īstenošanu

Šī gada rudens pasaulē un arī Latvijā nāk ar Covid-19 pandēmijas otro vilni, un par vienu no svarīgākajiem valdības uzdevumiem kļūst centieni rast līdzsvaru starp rūpēm par sabiedrības veselību un pienākumu attīstīt valsts tautsaimniecību. Vai stingrie pasākumi vīrusa izplatības ierobežošanai ietekmējuši arī enerģētikas nozari? Kāds risinājums rasts OIK problēmai? Par šiem un citiem valsts ekonomikai un enerģētikas sektoram aktuāliem jautājumiem "Enerģija un Pasaule" iztaujāja Latvijas Republikas ekonomikas ministru Jāni Vitenbergu.

– Vai, raugoties no šī gada pirmās puses pieredzes skatpunkta, Baltijas valstu un arī Latvijas enerģētikas nozare ir gatava tādiem globāliem izaicinājumiem kā Covid-19 pandēmija un spēj adekvāti atbildēt uz tiem?

Jānorāda, ka Covid-19 pandēmija nav saistīta ar krīzi enerģētikas sektorā. Tāpēc šāda veida globālie izaicinājumi nerada tiešu un būtisku ietekmi uz enerģētikas sektoru, bet skar to netieši. Vērtējot enerģētikas sektora izturību pret šāda veida globāliem izaicinājumiem, jāuzsver, ka Latvijas enerģētikas nozare ar šo izaicinājumu veiksmīgi tiek galā. Enerģētikas sektors nav saskāries ar tādu ietekmi, kas apdraudētu tā darbību. Nevar noliegt, ka ekonomiskās aktivitātes krituma rezultātā arī enerģētikas sektoru ietekmē tādi raksturlielumi kā energoresursu patēriņa kritums vai apgrozījuma kritums, taču nozare ir savlaicīgi reaģējusi uz šo izaicinājumu un ir pilnībā

pielāgojusi savu darbību jaunajai realitātei. Tas dod papildu uzticamības kredītu enerģētikas sektora spējai arī nākotnē atbildēt uz līdzīga rakstura izaicinājumiem.

– Kā Jūs vērtējat Latvijas enerģētikas nozares pašreizējo situāciju un attīstības perspektīvas laikposmā līdz 2030. gadam Eiropas Savienības (ES) un Baltijas-Ziemeļvalstu reģiona kontekstā? Kāds ir Jūsu skatījums uz Eiropas zaļā kursa politikas ietekmi Baltijas reģionā?

Latvijas enerģētikas nozares pašreizējā situācija ir novērtējama kā pietiekami laba. Esam īstenojuši daudzus svarīgus elektroenerģijas un dabasgāzes infrastruktūras uzlabošanas projektus, tai skaitā starpsavienojumu un reģionālā dabasgāzes tirgus jomā. ES noteikto starpsavienojumu mērķi 2020. un 2030. gadam jau šobrīd esam sasnieguši un pārsnieguši, tomēr mums ir jāturpina infrastruktūras efektivizācija.

Latvijas Republikas ekonomikas ministrs Jānis Vitenbergs šā gada 18. septembrī elektroniski parakstīja Latvijas Ekonomikas ministrijas un Igaunijas Ekonomikas un komunikāciju ministrijas Saprašanās memorandu par Latvijas un Igaunijas atkrastes vēja enerģijas parka kopprojektu enerģijas ražošanai no atjaunojamiem energoresursiem



Latvija enerģētikā ir diezgan pašpietiekama un droša (izņemot transporta sektoru): lielākā daļa saražotās elektroenerģijas ir vietēji ražota, bet Inčukalna pazemes gāzes krātuve dod nepieciešamo drošību gāzes nodrošinājumā. Diemžēl transporta enerģijā absolūtā dominānce ir importam.

Enerģētikas nozares attīstības plānošana ir jāskata reģiona – gan Baltijas valstu, gan Ziemeļvalstu – līmenī, lai, harmonizēti plānojot un īstenojot pasākumus, tai skaitā Eiropas zaļā kursa īstenošanai, nozares attīstību nodrošinātu pēc iespējas augstākā līmenī.

Zaļā kursa politika ir iespēja Latvijai attīstīt uzņēmējdarbību un samazināt atkarību no importētiem energoresursiem. Tomēr ilgtermiņā klimatneitralitātes mērķi rada arī riskus Latvijai. Šobrīd nav skaidrs, kādi būs nepieciešamo investīciju avoti, tādēļ Ekonomikas ministrija (EM) uzskata, ka būtu nepieciešama rūpīga risinājumu un iespēju analīze.

– Kāda, Jūsaprāt, būs Latvijas loma Baltijas valstu elektroapgādes drošuma garantēšanā nākotnē, it īpaši triju valstu enerģosistēmu sinhronizācijas maiņas projekta ietvaros? AS "Augstsprieguma tīkls" jau vairākus gadus savā ikgadējā ziņojumā brīdina par elektroapgādes jaudu nepietiekamības pieaugošo risku Latvijā un Baltijā. Kāda ir Ekonomikas ministrijas vīzija attiecībā uz elektroapgādes jaudu pietiekamības veicināšanu?

Jau šobrīd Baltijas valstu situācijā Latvija ir uzskatāma par veiksmīgu piemēru elektroenerģijas pašnodrošinājuma jomā. Atkarībā no ūdens pieteces Daugavā (un līdz ar to – no Daugavas kaskādes hidroelektrostacijās saražotā elektroenerģijas daudzuma), Latvija dažos gados ir bijusi pat elektroenerģijas neto eksporta valsts ar 100% pašnodrošinājumu (pēdējo reizi 2018. gadā). Gados, kad ūdens pietiece Daugavā ir mazāka, Latvijas pašnodrošinājums ir ne mazāks kā 85% un atlikušos 15% Latvija importē. Un no šiem 15% lielākā daļa tiek importēta no ES valstīm un tikai nepilna 1/5 daļa – no trešajām valstīm.

Protams, sinhronizācija 2025. gadā uzliks Baltijas valstīm arī papildu pienākumus, tostarp pašām nodrošināt frekvences uzturēšanas un kontroles rezerves, bet pārvades sistēmas

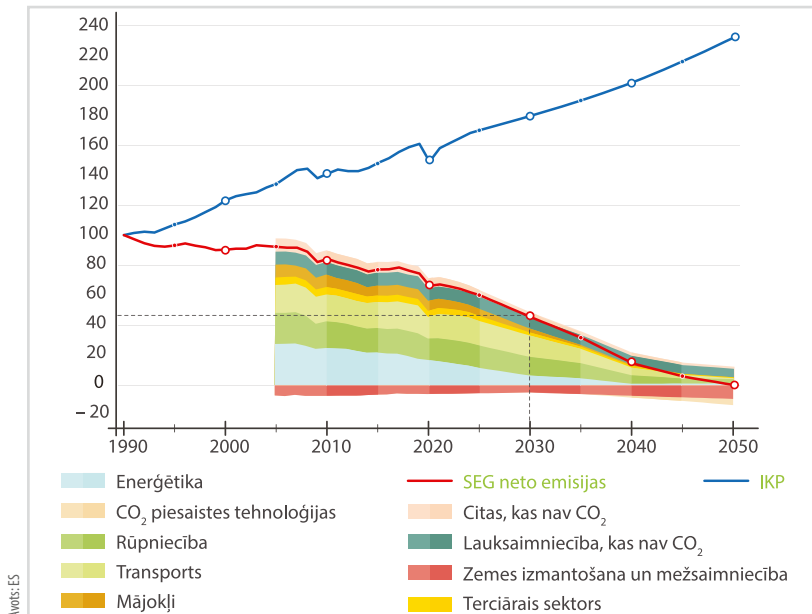
operatori strādā pie nepieciešamajiem tehniskajiem risinājumiem un mēs nesaskatām tos kā šķēršļus sinhronizācijas projekta īstenošanai. Papildus, kā to paredz "Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2030. gadam", šobrīd aktīvi strādājam pie atkrastes vēja parku attīstības scenārijiem un prognozējam līdz 800 MW jaudas pieaugumu līdz 2030. gadam. Savukārt kā nākamo lielo izaicinājumu saredzam iespēju attīstīt Latvijas elektroenerģijas starpsavienojumu ar Zviedriju.

Vienlaikus ir būtiski uzsvērt, ka svarīgs elektroapgādes drošības garants ir Rīgas termoelektrocentrāles, kuras sniedz bāzes jaudas un drošumu situācijās, kad laikapstākļu ietekmē no atjaunojamiem energoresursiem saražotās elektroenerģijas apjoms ir svārstīgs.

– Ir zināms, ka pastāv vairāki ierobežojumi iepriekš izvirzīto nacionālo mērķu (laikposmam līdz 2020. gadam) izpildei, piemēram, transporta sektors nav spējis pat pietuvoties ES noteiktajam atjaunīgo energoresursu (AER) līmenim 2020. gadā. Vai patlaban tiek domāts par papildu stimuliem, kas ļautu ātrāk "zaļināt" transporta sektoru, lai 2030. gada mērķus tomēr izdotos sasniegt?

2018. gadā atjaunojamās transporta enerģijas īpatsvars Latvijā bija 4,7%, līdz ar to neesam sasnieguši pat pusi no atjaunojamās transporta enerģijas mērķa 2020. gadam. Tomēr paredzam, ka 2019. un 2020. gadā Latvijā atjaunojamās transporta enerģijas īpatsvars nedaudz palielināsies, pateicoties arvien pieaugošam elektroenerģijas patēriņam (gan privātajos, gan komersantu transportlīdzekļos), un arī tāpēc, ka, sākot ar 2020. gadu, ir palielināts biodeģvielas piejaukuma pienākums dīzeļdeģvielai un benzīnam.

Covid-19 pandēmijas izraisītā krīze un valstī noteiktā ārkārtas situācija ir ļoti ietekmējusi transporta enerģijas patēriņu ne tikai Latvijā, bet arī citās ES dalībvalstīs. Daļā dalībvalstu praktiski pilnībā tika pārtraukta privāto transportlīdzekļu izmantošana. Latvijā šī ārkārtas situācija tāpat ir izraisījusi deģvielas patēriņa samazinājumu, tomēr mazākā apmērā nekā krīzes būtiski skartajās ES dalībvalstīs. Tāpēc šobrīd ir ļoti grūti prognozēt, kāds varētu būt atjaunojamās transporta enerģijas



Lai sasniegtu Eiropas Savienības jauno mērķrādītāju – līdz 2030. gadam siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināt par vismaz 55% salīdzinājumā ar 1990. gadu – dalībvalstīm būs nepieciešama apņēmīga rīcība visās tautsaimniecības nozarēs

īpatsvars ES kopumā vai Latvijā.

Latvijas "Nacionālajā enerģētikas un klimata plānā 2021. – 2030. gadam" transporta sektora zaļināšana ir atsevišķs rīcības virziens ar daudziem pasākumiem, kas būtu jāīsteno, lai mums izdotos sasniegt ES tiesību aktos noteikto atjaunojamās transporta enerģijas mērķus – gan atjaunojamās transporta enerģijas mērķi, gan moderno biodegvielu un biogāzes izmantošanas mērķi. Tāpat arī plāna nodokļu zaļināšanas rīcības virzienā ir iekļauti stimuli, kas varētu palīdzēt mazināt transporta darbību radīto siltumnīcefekta gāzu un gaisa piesārņojošo vielu emisijas.

Patlaban strādājām pie risinājumiem atjaunojamās transporta enerģijas – biometāna vietējās ražošanas un izmantošanas veicināšanas, lai paplašinātu Latvijā izmantotos atjaunojamās transporta enerģijas veidus, kas šobrīd ir tikai pirmās paaudzes biodegvielas un atjaunojamā elektroenerģija. Tāpat pētām arī iespējas attīstīt citus vietējos atjaunojamās transporta enerģijas veidus, tai skaitā ūdeņradi. Pirmās paaudzes šķidrā biodegviela pakāpeniski aizstājama ar otrās paaudzes moderno biodegvielu, un Latvijas zinātnieki strādā pie risinājumiem tās ražošanai. Dažādiem risinājumiem (jo īpaši bezemisiju sabiedriskā transporta attīstībai) ir iespējams ES fondu atbalsts, tādējādi nesadārdzinot transporta pakalpojumus iedzīvotājiem.

– Kāda ir elektrifikācijas nozīme AER mērķu sasniegšanā, un kurās nozarēs, Jūsaprāt, ir lielākais potenciāls Latvijā? Kādu Jūs saredzat vēja parku (t.sk. atkrastes) attīstību Latvijā?

Elektrifikācijai noteikti ir liela nozīme atjaunojamās enerģijas mērķu sasniegšanai, tomēr, attīstot elektrifikāciju, piemēram, transportā, siltumapgādē vai rūpniecībā, šo pieaugošo pieprasījumu pēc elektroenerģijas ir jānodrošina ar atjaunojamo elektroenerģiju. Vienlaikus pieaugošais pieprasījums ir jānodrošina drošā veidā, ņemot vērā esošo elektroenerģijas infrastruktūras potenciālu, kā arī elektroenerģijas infrastruktūras attīstības plānus.

Lielāko potenciālu elektrifikācijai saredzam transportā,

īpaši ceļu transportā, tomēr saprotam, ka šai elektrifikācijai būtu jābūt pakāpeniskai, sākumā galveno uzmanību pievēršot vieglajiem transportlīdzekļiem vai mazas noslodzes kravas transportlīdzekļiem. Vienlaikus, ja nepieaugs atjaunojamās elektroenerģijas īpatsvars kopējā saražotās elektroenerģijas apjomā, intensīva transporta sektora elektrifikācija nedos plānoto efektu, jo atjaunojamās transporta enerģijas apjomā elektroenerģiju varam ieskaitīt tikai tajā īpatsvarā, kāds ir Latvijā saražotais atjaunojamās elektroenerģijas īpatsvars.

Pieaugs arī elektrības apjoms siltumapgādes sektorā, aizvien vairāk izmantojot siltumsūkņus vai pārējot uz elektroenerģiju kā siltumapgādes avotu, piemēram, telpu apsildi nodrošinot ar siltajām grīdām.

Atjaunojamo elektroenerģiju nodrošinās gan vēja, gan saules enerģijas attīstība. Lielas jaudas vēja stacijas uz sauszemes uzņēmēji ir gatavi attīstīt bez subsīdijām, tāpēc ir nepieciešams novērst administratīvos šķēršļus, pie kā Ekonomikas ministrija pastāvīgi strādā. Saules enerģijas attīstībai paredzētas atbalsta programmas no dažādu ES fondu, tai skaitā atlabšanas fondu, līdzekļiem.

Latvija un Igaunija 18. septembrī parakstīja saiprašanās memorandu par Latvijas un Igaunijas atkrastes vēja enerģijas parka kopprojektu enerģijas ražošanai no atjaunojamiem energoresursiem, lai veicinātu Igaunijas un Latvijas kopīgu atkrastes vēja zonu attīstību un dotu iespēju būtēt atkrastes vēja enerģijas parkus.

Arī jūras vēja attīstībai paredzētas ES atbalsta programmas. Tās nodrošinās, ka elektroenerģijas cena, īstenojot šos projektus, varētu samazināties, nevis pieaugt.

– Aizvadītie trīs gadi ir pagājuši OIK "sāgas" ēnā. Daudz diskusiju ir veltīts jautājumam par to, vai uzsvars uz elektrību un attiecīgais cenas pieaugums ir racionālākais risinājums, ņemot vērā Latvijas kopējo energoresursu bilanci, esošo infrastruktūru un tās attīstības perspektīvas. Kāds ir Jūsu viedoklis šajā jautājumā?

Diemžēl pašreizējais atjaunojamās enerģijas atbalsta mehānisms, ko caur OIK nu jau ilgākā laika periodā finansē visa sabiedrība, ir parādījis, ka tas nav ilgtspējīgs. Šāds atbalsta modelis negatīvi ietekmē iedzīvotāju labklājību, būtiski vājina mūsu energoietilpīgo eksportējošo uzņēmumu starptautisko konkurētspēju, neveicina atjaunojamās enerģijas ražotāju interesi konkurēt brīvajā tirgū un, kas ir ne mazāk svarīgi, mazina sabiedrības uzticēšanos zaļajai enerģijai. Atgādinu, ka jaunas tiesības pārdot elektroenerģiju obligātā iepirkuma ietvaros vai saņemt garantēto maksu par elektrostacijā uzstādīto jaudu jau kopš 2012. gada netiek piešķirtas. Tādējādi valsts ir skaidri pateikusi, ka vēlas modernizēt atjaunojamās enerģijas atbalsta sistēmu, obligātā iepirkuma vietā piedāvājot tādus atbalsta risinājumus, kas nerada pārmērīgu slogu elektroenerģijas lietotājiem. Mūsu mērķis ir pakāpeniski virzīties uz atjaunojamās enerģijas ražošanu godīgas konkurences apstākļos bez tieša finansiāla atbalsta.

Mūsdienās enerģētikas sektori – elektroenerģija, siltums un transports – arvien vairāk integrējas, tādēļ enerģētikas un klimata mērķu sasniegšanā tie visi ir jāskata kompleksi un jākoncentrējas uz ekonomiski pamatotiem risinājumiem gan vēja elektroenerģijas jomā, gan arī joprojām saistībā ar biomasu

apkurē. Tāda OIK politika kā subsīdijas energoresursiem, un Ekonomikas ministrijas skatpunkta raugoties, nebija efektīva, un tāda nebūtu turpināma. Ja kādā jomā, lai pārvarētu tirgus barjeras, nepieciešams atbalsts, jākoncentrējas uz investīciju atbalstu. Jāņem vērā arī citi aspekti – reģionu attīstība, vietējo darbavietu attīstība, enerģētiskās nabadzības mazināšana.

– Ja OIK sistēmu atceļ, kā Latvija plāno izpildīt ES noteiktos klimata mērķus bez tās? Kādi atbalsta mehānismi joprojām tiek piedāvāti, lai ieinteresētu komersantus ieguldīt zaļajā enerģētikā?

Svarīgākais ir novērst šķēršļus privātām investīcijām, kas gatavas ienākt atjaunojamās enerģijas sektorā bez valsts atbalsta, pamatojoties uz tirgus principiem. Tāpēc, kur iespējams, jāpaātrina procedūras – tās ir jomas, pie kurām ministrija pastāvīgi strādā, regulāri uzklausot uzņēmēju organizācijas. Nacionālais enerģētikas un klimata plāns ietver detalizētu pasākumu kopumu, kā šos mērķus sasniegt. Tomēr, ja ES mērķi vēl tiks būtiski palielināti, tas Latvijai radīs problēmas, jo tik lielas investīciju plūsmas var nebūt pieejamas. Tāpēc Ekonomikas ministrijas nostāja ir tāda, ka jauni ES mērķi ir saistāmi ar papildu finansējuma pieprasījumu no ES fondiem.

– Kāda ir EM (Latvijas) nostāja attiecībā uz elektroenerģijas tirdzniecību ar Baltkrieviju?

Latvija vienmēr ir uzsvērusi, ka visos atomelektrostaciju projektos ir jānodrošina atbilstība augstākajiem starptautiskajiem kodoldrošības un vides aizsardzības standartiem. Ņemot vērā pēdējo mēnešu notikumus Baltkrievijā, ir radušās pamatotas bažas par to, vai Baltkrievija šobrīd var nodrošināt atomelektrostācijas projekta drošu ekspluatāciju. Tādējādi Ministru kabinets 25. augustā pieņēma lēmumu pārtraukt elektroenerģijas tirdzniecību ar Baltkrieviju, ja Astravjecas atomelektrostacija uzsāks darbu.

Vienlaikus jāuzsver, ka no trešajām valstīm (Krievijas un Baltkrievijas) Baltijas valstīs ieplūst vien aptuveni 16% no kopējā elektroenerģijas importa. Ņemot vērā to, ka elektroenerģijas tirdzniecība Baltijas valstīs norit ar biržas *Nord Pool* starpniecību, pēc fiziskajām elektroenerģijas plūsmām caur Lietuvas-Baltkrievijas elektroenerģijas starpsavienojumu nav iespējams precīzi izšķirt, cik liels elektroenerģijas apjoms tiek saņemts no Baltkrievijas un cik – no Krievijas. Vienlaikus, aplēses liecina, ka no Baltkrievijas saņemam nebūtisku daļu no kopējā trešo valstu elektroenerģijas importa un vairums no šī apjoma tiek patērēts Lietuvā, kur ir lielākais elektroenerģijas deficīts Baltijā. Tādējādi valdības lēmums pārtraukt elektroenerģijas tirdzniecību ar Baltkrieviju neradīs vērā ņemamu ietekmi nedz uz elektroenerģijas cenām Latvijā, nedz uz energoapgādes drošību.

– 2020. gadā darbu sāka apvienotais Latvijas, Igaunijas un Somijas dabasgāzes tirgus. Kā Jūs vērtējat Baltijas dabasgāzes tirgu integrācijas un izaugsmes perspektīvas?

2020. gadā izveidotais Latvijas, Igaunijas un Somijas vienošanās dabasgāzes tirgus ir uzskatāms par veiksmīgu projektu. Tas apliecina reģiona valstu spēju sadarboties, lai sasniegtu ambiciozākus mērķus, kas sniedz pozitīvu devumu ne tikai valstiskā līmenī, bet visā reģionā kopumā. Šā tirgus izveide ir pirmais šāda veida projekts ES, uz kuru visas pārējās dalībvalstis skatās kā uz labas reģionālās sadarbības piemēru. Līdzšinējie rezultāti apliecina, ka izvirzītais mērķis par vienotu reģionālo tirgu ir

bijis pareizs, tas ir padarījis šo tirgu likvidāku un noturīgāku pret ārējiem izaicinājumiem. Tiesa gan, sākotnējais mērķis bija vienots četru valstu gāzes tirgus, kas ietvertu ne tikai Latviju, Igauniju un Somiju, bet arī Lietuvu, kas dažādu iemeslu dēļ nepievienojās šim tirgum sākotnējā procesā. Taču darbs pie reģionālā gāzes tirgus nav noslēdzies, jo visas iesaistītās puses ir paudušas gatavību turpināt sarunas, lai galarezultātā mēs nonāktu pie četru valstu reģionālā gāzes tirgus risinājuma. Turklāt, ja skatāmies tālākā nākotnē, tad nākamais attīstības solis būtu reģionālā tirgus izplešanās vēl plašākā mērogā, piemēram, ietverot arī Poliju. Svarīgi ir tas, lai līdzšinējie panākumi un progress triju valstu tirgus izveides procesā neapsiktu, bet turpinātos arī nākotnē, izmantojot šo pozitīvo lādiņu, kas apliecina, ka izvēlētais tirgus integrācijas ceļš ir pareizs.

– Vai Ekonomikas ministrija saskata potenciālu gāzes un AER sinerģijai Latvijā un Baltijas valstīs tuvākajos gadu desmitos? Kā Jūs vērtējat zaļā ūdeņraža perspektīvas? Ja vērtējat pozitīvi, lūdzu, konkretizējiet jomas, kurās šis potenciāls ir visaugstākais. Ja ne, lūdzu, pamatojiet kāpēc.

Šai sinerģijai pie noteiktiem nosacījumiem ir potenciāls, taču šis virziens būtu jāturpina analizēt, lai nonāktu pie ekonomiski ilgtspējīgākā risinājuma. Latvijā kopumā ir labi attīstīta gāzes infrastruktūra, kura ir veidota, balstoties uz citiem faktiskajiem apstākļiem un nākotnes perspektīvām. Patlaban prognozes liecina, ka, lai gan gāzes patēriņš nākotnē, visdrīzāk, būs ar lejupejošu tendenci, tomēr gāze arī tuvākajos gados saglabās nozīmīgu lomu energosistēmā. Tajā pašā laikā jānorāda, ka klasiskā gāzes infrastruktūras izmantošana transformēsies. Tāpēc lielākais nākotnes izaicinājums būs šīs infrastruktūras pielāgošana *zaļā kursa* izaicinājumiem, tādiem kā biogāzes, sintētisko gāzu ūdeņraža integrācija gāzapgādes tīklā. Papildus infrastruktūras pielāgošanas izaicinājumam, nevar aizmirst arī par AER īpatsvara palielināšanu kopējā energobilancē, kas ir būtisks priekšnoteikums zaļā ūdeņraža ražošanai un sistēmu tālākai integrācijai.

– Kāda ir EM nostāja attiecībā uz inovatīvo servisu – patēriņa reakcijas agregācijas attīstības vīziju Latvijā?

Inovācijas ir jebkuras izaugsmes pamatā, un Ekonomikas ministrija vienmēr raugās pozitīvi uz jaunu tirgus dalībnieku parādīšanos tirgū, jo tas veicina konkurenci un efektīvu tirgus darbību. Jau šā gada sākumā Ministru kabinets apstiprināja pamata regulējumu attiecībā uz agregatoriem. Jāatzīst gan, ka šobrīd agregācijas koncepts Baltijas valstīs ir tik jauns, ka no vietējo tirgus dalībnieku puses nav bijusi izteikta interese par pieprasījuma reakcijas pakalpojumu un ir novērojama zināma neizpratne par agregatoru darbības principiem, jo temats tiešām ir visnotaļ komplicēts. Tomēr Ekonomikas ministrija šobrīd aktīvi strādā pie regulējuma attīstības, lai, atbilstoši Elektroenerģijas tirgus direktīvas prasībām, Latvijā efektīvi varētu darboties gan tā saucamie saistītie, gan neatkarīgie agregatori. Vienlaikus, jāņem vērā, ka, tā kā agregatoru darbības modelis ir balstīts uz elektroenerģijas patēriņa samazinājumu (vai pārvirzi uz citu dienas stundu), tad tie potenciāli var radīt neplānotas izmaksas citiem tirgus dalībniekiem. Tādējādi būtisks ir kompensācijas mehānisms, pie kā šobrīd Latvija aktīvi strādā sadarbībā ar pārējām Baltijas valstīm.

– Paldies par sarunu un veiksmi darbā! E&P