

**IZMAKSU IEGUVUMU ANALĪZES PĀRRĒĶINS
KOHĒZIJAS FONDA PROJEKTAM
2002/LV/16/P/PT/008**

**„VIA BALTICA AUTOCEĻA UZLABOŠANA. SAULKRASTU
APVEDCEĻA BŪVNIECĪBA UZ LATVIJAS VALSTS
GALVENĀ AUTOCEĻA A1 NO 21,05KM (LILASTE) LĪDZ
4,057 KM (SKULTE)”**

ZIŅOJUMS

PASŪTĪTĀJS: FINANŠU MINISTRIJA

IZPILDĪTĀJS: SIA DEA BALTIKA

RĪGA, 2009.GADA SEPTEMBRIS

deabaltika

SATURS

SAĪSINĀJUMI	3
IEVADS	4
1. METODIKA	5
2. FAKTORI, KURU REZULTĀTĀ PROJEKTA ĪSTENOŠANAS GAITĀ RADUŠĀS ATŠĶIRĪBAS	7
2.1. PROJEKTA LAIKA PLĀNA IETEKME	7
2.2. MAKROEKONOMISKIE FAKTORI	8
2.2.1. <i>Būvniecības izmaksu un darba samaksas pieaugums</i>	8
2.2.2. <i>Valūtas kursa izmaiņas</i>	10
2.3. SATIKSMES UN AR TĀS DROŠĪBU SAISTĪTIE RĀDĪTĀJI	12
2.3.1. <i>Satiksmes intensitāte un tās sadalījums starp veco A1 ceļu un jauno A1 apvedceļu</i>	12
2.3.2. <i>Laika izmaksas</i>	14
2.3.3. <i>Automašīnu ekspluatācijas izmaksas</i>	16
2.3.4. <i>Ceļu satiksmes negadījumi</i>	18
2.4. CEĻU UZTURĒŠANAS IZMAKSAS.....	19
3. UZŅĒMUMA IZDEVUMU UN IEŅĒMUMU ANALĪZE	21
3.1. PLĀNOTO UN FAKTISKO IEŅĒMUMU UN IZDEVUMU ANALĪZE	21
3.2. NĀKOTNES DARBĪBAS PROGNOZES	25
4. AKTUALIZĒTA FINANŠU UN EKONOMISKĀ ANALĪZE	27
4.1. PIEŅĒMUMI UN PRECIZĒJUMI	27
4.2. FINANŠU ANALĪZES AKTUALIZĀCIJA	32
4.3. EKONOMISKĀS ANALĪZES AKTUALIZĀCIJA	33
5. KOHĒZIJAS FONDA ATBALSTA LIKMES MODELĒŠANA	35
5.1. LIKMES MODELĒŠANA	35
5.2. JŪTĪGUMA ANALĪZE	38
SECINĀJUMI	40
PIELIKUMI	45

SAĪSINĀJUMI

CSNg – ceļu satiksmes negadījumi

CSP – LR Centrālā statistikas pārvalde

GVDI – satiksmes gada vidējā diennakts intensitāte

FM – finanšu memorands par ISPA palīdzības piešķiršanu

FMG – finanšu memoranda grozījumi

ISPA – ES pirmsiestāšanās finanšu instruments

KF – Kohēzijas fonds

PPV – projekta pieteikuma veidlapa

PV – tagadnes vērtība

TEP – tehniski ekonomiskais pamatojums, ekonomiskā un finanšu analīze

VAS – Valsts akciju sabiedrība

IEVADS

Saskaņā ar Pakalpojuma līgumu ID Nr. FM 2008/KF-18, kas noslēgts starp LR Finanšu ministriju un SIA „DEA Baltika” (turpmāk tekstā – Konsultants), Konsultanta speciālisti laika posmā no 2009.gada 13.jūlija līdz 7.septembrim veica Kohēzijas fonda līdzfinansētā projekta 2002/LV/16/P/PT/0068 „Via Baltica autoceļa uzlabošana. Saulkrastu apvedceļa būvniecība uz Latvijas valsts galvenā autoceļa A1 no 21,05km (Lilaste) līdz 4,057 km (Skulte)” (turpmāk tekstā – Projekts) izmaksu ieguvuma analīzes (turpmāk tekstā – IIA) pārrēķinu.

IIA pārrēķina ietvaros Konsultants ir veicis šādas darbības saskaņā ar tehnisko specifikāciju un tehniskā piedāvājuma darba izpildes aprakstu:

- izvērtējis Projekta pieteikuma izstrādes laikā (2002.gadā) sagatavoto tehniski ekonomisko pamatojumu, tai skaitā, finanšu un ekonomisko analīzi un salīdzinājis to ar faktiskajiem datiem un aktualizētajām prognozēm;
- salīdzinājis tehniski ekonomiskajā pamatojumā izmantotos makroekonomiskos rādītājus ar faktiskajiem rādītājiem;
- identificējis faktorus, kuru rezultātā Projekta īstenošanas gaitā radušās atšķirības finanšu plūsmā;
- novērtējis un aktualizējis Projekta rezultātā sabiedrībai gūtos sociālekonomiskos labumus;
- novērtējis VAS „Latvijas Valsts ceļi” (turpmāk tekstā – Uzņēmums) plānotos un faktiskos izdevumus un ieņēmumus, analizējis tā izdevumu un ieņēmumu plūsmu Projekta īstenošanas laikā un salīdzinājis plānotos un faktiskos ieņēmumus un izdevumus Projekta īstenošanas laikā un Projekta novērtējuma periodā;
- divos veidos modelējis Kohēzijas fonda atbalsta likmi Projektam un veicis tā izmaksu ieguvumu analīzes pārrēķinu ar aktualizētajiem datiem;
- sagatavojis precizētu Projekta finanšu analīzi, t.sk. finanšu ekonomisko analīzi;
- sagatavojis šo ziņojumu, kas ietver visus iepriekš minēto darba uzdevumu rezultātus un saturiski sastāv no piecām nodaļām saskaņā ar tehniskās specifikācijas 2.7.punkta prasībām, secinājumiem katras nodaļas beigās, kā arī to apkopojuma ziņojuma beigās un sešiem pielikumiem.

Projekta izmaksu un ieguvumu aktualizācija ir veikta saskaņā ar Uzņēmuma Metodiskajiem norādījumiem autoceļu projektu izdevumu/ieguvumu ekonomiskai novērtēšanai, kas izstrādāti 2006.gadā (turpmāk tekstā – metodika).

1. METODIKA

1. Dokumentu kvalitatīvā analīze:

1.1. Projekta sākotnējā dokumentācija:

- tehniski ekonomiskais pamatojums, ekonomiskā un finanšu analīze, 2002.gads, izpildītājs: PRO VIA/COWI;
- ISPA Projekta pieteikuma veidlapa (turpmāk tekstā – PPV), 2002.gads;
- finanšu memorands (turpmāk tekstā – FM) par ISPA palīdzības piešķiršanu, 2002.gads;
- finanšu memoranda grozījumi (turpmāk tekstā – FMG), 2006.gads.

1.2. Projekta ieviešanas dokumentācija:

- Projekta naudas plūsma pa gadiem 2001.-2009.;
- Projekta noslēguma ziņojums ar pielikumiem, 2009.gads.

1.3. cita VAS „Latvijas Valsts ceļi” dokumentācija:

- satiksmes intensitātes pieauguma prognozes, 2006.gads un papildinājums ņemot vērā 2008.gada intensitātes datus;
- metodiskie norādījumi autoceļu projektu izdevumu/ieguvumu ekonomiskai novērtēšanai, izstrādājis „Ceļu projekts”, 2006.gads.

2. Intervijas ar šādiem Uzņēmuma darbiniekiem:

- Tālis Straume, Valdes priekšsēdētājs;
- Ināra Pavlovska, Stratēģijas daļas vadītāja;
- Jānis Melnalksnis, Iepirkumu daļas vadītājs (bijušais Projekta vadītājs);
- Jānis Šmits, Līgumu daļas projektu asistents;
- Ilona Dzepuka, Galvenā grāmatvede;
- Vladislavs Nartišs, Ceļu pārvaldīšanas un uzturēšana pārvaldes Uzturēšanas plānošanas daļas vadītājs;
- Ģirts Rijkuris, Ceļu pārvaldīšanas un uzturēšana pārvaldes Centra reģiona Rīgas nodaļas vadītājs.

3. Intervija un informācija no LR Satiksmes ministrijas Investīciju departamenta Kohēzijas fonda un Eiropas komunikāciju tīklu projektu uzraudzības nodaļas vecākās referentes Gintas Keišas.

4. Makroekonomiskās statistikas analīze balsoties uz LR Centrālās statistikas pārvaldes datiem.

5. Uzņēmuma finanšu pārskatu analīze pamatojoties uz BO VAS „Latvijas Autoceļu direkcija” 2002. – 2003.gada pārskatiem un budžetu un VAS „Latvijas valsts ceļi” 2004. – 2008.gada pārskatiem.

6. Izmaksu ieguvumu analīzes pārrēķins un Kohēzijas fonda likmes modelēšana saskaņā ar šādām divām metodēm:

- 6.1. Guide to the Cohesion Fund 2000-2006, European Commission, 2000. Note for the Attention of the Heads of the Units DG Regio., European Commission, Brussels, 01.08.2003, REGIO.A.3./A.F. D(2003) 230771” līdzfinansējuma apjoma aprēķināšanas kārtību (turpmāk tekstā – 2000.gada metode);
 - 6.2. 04.12.2007. pieņemtajiem MK noteikumiem Nr. 836 „Noteikumi par darbības programmas „Infrastruktūra un pakalpojumi” 3.5.1.1 aktivitāti „Ūdenssaimniecības infrastruktūras attīstība aglomerācijās ar cilvēku ekvivalentu lielāku par 2000” (turpmāk tekstā – 2007.gada metode).
7. **Kohēzijas fonda atbalsta likmes modelēšana** Projektam ar iepriekšminētajām metodēm šādiem diviem datu variantiem:
- 7.1. sākotnējā TEP dati;
 - 7.2. aktualizētās IIA dati.

2. FAKTORI, KURU REZULTĀTĀ PROJEKTA ĪSTENOŠANAS GAITĀ RADUŠĀS ATŠĶIRĪBAS

Lai identificētu faktorus, kuru rezultātā Projekta īstenošanas gaitā radušās atšķirības, Konsultants izvērtēja Projekta sākotnējo un ieviešanas dokumentāciju un salīdzināja tajā sniegto informāciju ar faktiskajiem datiem un aktualizētajām prognozēm. Konsultants ir noteicis četras galvenās faktoru kategorijas, kuras ir par pamatu vērā ņemamām atšķirībām Projekta plānotajā finanšu plūsmā un sociālekonomiskajos ieguvumos:

1. Projekta laika plāns;
2. valsts makroekonomiskie rādītāji;
3. ar satiksmi un tās drošību saistītie rādītāji;
4. ceļu uzturēšana.

2.1. Projekta laika plāna ietekme

Projekta visu trīs posmu faktiskā būvniecība notika vēlāk nekā sākotnēji plānots. Tabula 1 sniedz pārskatu par Projekta būvniecības līgumu plānotajiem un faktiskajiem izpildes laikiem.

Tabula 1 Projekta posmu būvniecības līgumu plānotie un faktiskie izpildes laiki

	Plāns saskaņā ar FM	Fakts, saskaņā ar Noslēguma Ziņojumu
1.posma būvniecība	01.08.2003.– 30.11.2004.	26.07.2005.-24.09.2007.
2.posma būvniecība	01.06.2004. – 30.09.2005.	26.07.2005.-24.09.2007.
3.posma būvniecība	01.04.2005. – 01.07.2007.	02.12.2005.-26.09.2007.

Avots: FM, ISPA PPV un Projekta Noslēguma ziņojums

Būvniecības kavēšanās galvenie iemesli ir Eiropas Komisijas papildu prasību ieviešana būvniecības iepirkuma konkursa materiālos, kā arī tas, ka 1.posma būvniecības konkursā visi iesniegtie cenu piedāvājumi pārsniedza pasūtītāja plānoto budžetu. Tā rezultātā, lai nodrošinātu līguma izpildes iekļaušanos termiņos, 1. un 2.posma būvniecības iepirkumi tika apvienoti vienotā iepirkuma konkursā un darbu izpildes līgumā. Attiecīgi var uzskatīt, ka 1.posma būvniecības līgums tika noslēgts aptuveni divus gadus, bet otrā posma – aptuveni vienu gadu vēlāk nekā plānots, t.i., 26.07.2005. 3.posma būvniecības līgums tika noslēgts ar aptuveni astoņu mēnešu novēlošanos, t.i., 02.12.2005.

Augstāk minētās darbu uzsākšanas kavēšanās dēļ būvdarbi tika īstenoti laika posmā no 2005. līdz 2007.gadam, kas sakrīt ar laiku, kad Latvijā bija vērojams visstraujākais būvniecības izmaksu un darba samaksas pieaugums. Tas radīja atšķirības Projekta finanšu plūsmā – radās to nobīde laikā un izmaksas pieauga. Tā rezultātā FMG tika pagarināts Projekta noslēguma termiņš par vienu gadu līdz 31.12.2008. un palielināts izmaksu apjoms. Termiņu ziņā Projekts uzskatāms par veiksmīgi pabeigtu, savukārt izmaksu ziņā sadārdzinājums ir bijis vēl lielāks nekā plānots FMG. Projektā radītie sadārdzinājumi sīkāk aprakstīti nākamajā sadaļā.

Projekta laika plāna izmaiņu ietekmē:

- EK papildu prasību ieviešanas būvniecības iepirkuma konkursa materiālos dēļ, kā arī dēļ nepieciešamības izsludināt atkārtotu iepirkumu 1.posma būvniecībai aizkavējās būvniecību līgumu noslēgšanas un darbu uzsākšanas termiņi, kā rezultātā būvdarbi tika veikti laika posmā no 2005. līdz 2007.gadam, kad Latvijā bija vērojams visstraujākais būvniecības izmaksu un darba samaksas pieaugums;
- novēloto būvniecības līgumu noslēgšanas un strauji augošo izmaksu dēļ tika parakstīti FMG, pagarinot Projekta noslēguma termiņu, kā arī attiecināmo un kopējo izmaksu apjomu;
- termiņu ziņā Projekts uzskatāms par veiksmīgi pabeigtu, savukārt izmaksu ziņā sadārdzinājums ir bijis vēl lielāks nekā plānots FMG.

2.2. Makroekonomiskie faktori

Trīs galvenie makroekonomiskie rādītāji, kas būtiski ietekmējuši Projekta īstenošanu ir:

1. būvniecības izmaksu pieaugums;
2. darba samaksas pieaugums;
3. valūtas kursa izmaiņas.

Būvniecības izmaksu un darba samaksas pieaugums skatāms kopējā kontekstā.

2.2.1. Būvniecības izmaksu un darba samaksas pieaugums

Tabula 2 Plānotās un faktiskās Projekta investīcijas miljonos eiro

Rādītāji	Kohēzijas fonda finansējums	% pieaugums pret sākotnēji plānoto	Attiecinā mās izmaksas	% pieaugums pret sākotnēji plānoto	Kopējās izmaksas	% pieaugums pret sākotnēji plānoto
Sākotnēji plānotais saskaņā ar FM un ISPA PPV, 2002.gads	30,79	-	41,05	-	48,81	-
FM grozījumi, 2006.gads	40,03	30%	53,37	30%	124,00	154%
Fakts pēc SM naudas plūsmas, 2009.gads	40,03	30%	94,80	131%	131,23	169%

Avots: PPV, FM un FMG, Projekta naudas plūsma pa gadiem 2001.-2009., Konsultanta aprēķini

Kā parāda Tabula 2 valsts ekonomikas izaugsmes stimulētais kopējais cenu pieaugums un īpaši būvniecības izmaksu un darba algu palielinājums laikā no 2005. līdz 2007.gadam ir radījis tiešu ietekmi uz Projekta sadārdzinājumu vairāk kā divkārtīgā apmērā - no 41,1 miljona eiro, kas tika paredzēti kā attiecināmie izdevumi sākotnējā FM, līdz 94,8 miljoniem eiro, kas atbilst faktiski veikto izdevumu kopsummai jaunā apvedceļa trīs posmu būvniecībā un būvuzraudzībā.

Tabula 3 un Tabula 4 apliecina, ka būvdarbu veikšanas laiks no 2005. līdz 2007.gadam sakrīt ar laiku, kad vērojams visstraujākais būvniecības izmaksu un darba samaksas pieaugums Latvijā. Šo trīs gadu laikā būvniecības izmaksas transporta objektiem kumulatīvi pieaugušas par aptuveni 75%.

Tabula 3 Patēriņa cenu pārmaiņas gada beigās vidēji pret iepriekšējo gadu, %

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
2,5	1,9	2,9	6,2	6,7	6,5	10,1	15,4

Avots: CSP

Tabula 4 Būvniecības izmaksu izmaiņas pret iepriekšējo gadu transporta objektiem, %

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
-4,2	-3,5	-1,6	5,9	16,6	20,3	24,4	13,8

Avots: CSP

Papildus kopējam būvniecības izmaksu pieaugumam, nelabvēlīgu iespaidu uz Projektu atstāja arī darba algu pieaugums Latvijā, kā to parāda Tabula 5, laika posmā no 2005.-2007.gadam kumulatīvais darba algu pieaugums bija aptuveni 90%.

Tabula 5 Ikgadējais neto darba samaksas pieaugums no 2001.-2008.gadam pret iepriekšējo gadu,%

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Darba samaksa vispārīgi	8,5	11,3	9,1	26,4	23,1	31,6	20,7
Darba samaksa būvniecībā	3	13,5	9,4	21	32	34	18

Būvniecības izmaksu un darba samaksas pieaugums ir radījuši šādas būtiskas izmaiņas Projekta īstenošanā:

- Projekta attiecināmās izmaksas pieaugušas par 131% no 2002.gadā plānotajiem 41,05 miljoniem eiro līdz 94,80 miljoniem eiro, kas atbilst faktiskajām būvniecības un būvuzraudzības izmaksām pēc SM 2009.gada datiem. Saskaņā ar 16.08.2006. parakstītajiem FMG attiecināmo izmaksu sadārdzinājums tikai līdz 53,37 miljoniem eiro jeb sadārdzinājums aptuveni 30% apmērā tiek līdzfinansēts no Kohēzijas fonda ar atbalsta likmi 75%. Pārējais attiecināmo izmaksu sadārdzinājums pieskaitāms izmaksām, kas netiek līdzfinansētas no Kohēzijas fonda un tiek pilnībā segtas no valsts budžeta līdzekļiem. Valsts budžets pilnībā sedz arī neattiecināmās

izmaksas, to sadārdzinājumu un Latvijas puses līdzfinansējumu attiecināmajām izmaksām;

- Projekta kopējās izmaksas augušas vēl straujāk – par 169% no plānotā 48,81 miliona eiro 2002.gadā līdz faktiskajiem 131,23 miljoniem eiro - nekā attiecināmās izmaksas. Tas ir skaidrojams ar to, ka neattiecināmās izmaksas, augušas straujāk nekā attiecināmās izmaksas. Straujāks neattiecināmo izmaksu pieaugums radies tādēļ, ka lielāks izmaksu pieaugums ir bijis tieši neattiecināmo izmaksu pozīcijās – „projektēšana”, „esošā A1 caur Saulkrastiem rekonstrukcijas izmaksas” un „esošā A1 caur Saulkrastiem būvuzraudzības izmaksas”. Savukārt tādas neattiecināmo izmaksu pozīcijas, kā „zemes iegāde” augušas lēnāk nekā attiecināmās izmaksas;
- attiecināmo un kopējo izmaksu pieaugums izveidojies iepriekš aprakstīto makroekonomisko faktoru ietekmē – sakarā ar novēloto būvniecības līgumu noslēgšanu, faktisko būvdarbu veikšanu laika posmā no 2005. līdz 2007.gadam, kad Latvijā visstraujāk sadārdzinājās kopējais patēriņa cenu līmenis, kā arī transporta objektu būvniecības izmaksas un darba samaksa.

2.2.2. Valūtas kursa izmaiņas

2002.gadā sagatavotajā ISPA PPV izmantotais valūtas kurss ir 1 EUR = 0,558 LVL (04.03.2002.). Izmantojot šādu valūtas kursu aprēķinātās Projekta attiecināmās izmaksas ir 22,91 miljons latu. Savukārt FMG saskaņotās attiecināmās izmaksas un saskaņā ar LR Satiksmes ministrijas Projekta naudas plūsmas tabulu aprēķinātās faktiskās Projekta attiecināmās izmaksas ir attiecīgi 37,51 miljons latu un 66,63 miljoni latu, jo to aprēķinā izmantots Latvijas Bankas noteiktais fiksētais valūtas kurss 1 EUR = 0,702804 LVL (spēkā no 01.01.2005.). Tas nozīmē, ka latos aprēķinātais Projekta izmaksu sadārdzinājums, kas ir apstiprināts FMG, ir 64 % apmērā, kamēr tas pats sadārdzinājums aprēķināts eiro vienībās ir tikai 30 %. Tajā pat laikā latos aprēķinātais izmaksu sadārdzinājums faktiskajām attiecināmajām izmaksām saskaņā ar SM Projekta naudas plūsmas tabulu pret sākotnēji plānotajām ir 191 % apmērā, kamēr tas pats sadārdzinājums aprēķināts eiro vienībās ir 131 %. Līdzīga dinamika, tikai vēl straujāka, ir vērojama arī Projekta kopējām izmaksām.

Tabula 6 Plānotās un faktiskās Projekta investīcijas eiro un latos, attiecināmās izmaksas

Rādītāji	milj. EUR	% pieaug. pret sāk. plānoto	milj. LVL	% pieaug. pret sāk. plānoto
Sākotnēji plānotais saskaņā ar FM un ISPA PPV, 2002.gads (1 EUR = 0,558 LVL)	41,05	-	22,91	-
FMG, 2006.gads (1 EUR = 0,702804 LVL)	53,37	30%	37,51	64%

Rādītāji	milj. EUR	% pieaug. pret sāk. plānoto	milj. LVL	% pieaug. pret sāk. plānoto
Fakts pēc SM naudas plūsmas, 2009.gads (1 EUR = 0,702804 LVL)	94,80	131%	66,63	191%

Avots: PPV, FM un FMG, Projekta naudas plūsma pa gadiem 2001.-2009., Konsultanta aprēķini

Tabula 7 Plānotās un faktiskās Projekta investīcijas eiro un latos, kopējās izmaksas

Rādītāji	milj. EUR	% pieaug. pret sāk. plānoto	milj. LVL	% pieaug. pret sāk. plānoto
Sākotnēji plānotais saskaņā ar FM un ISPA PPV, 2002.gads (1 EUR = 0.558 L VL)	48,81	-	27,24	-
FMG, 2006.gads (1 EUR = 0.702804 LVL)	124,00	154%	87,15	220%
Fakts pēc SM naudas plūsmas, 2009.gads (1 EUR = 0.702804 LVL)	131,23	169%	92,23	239%

Avots: PPV, FM un FMG, Projekta naudas plūsma pa gadiem 2001.-2009., Konsultanta aprēķini

Valūtas kursa izmaiņu ietekmē:

- salīdzinot FMG ar sākotnēji plānoto, latos izteiktās Projekta īstenošanas attiecināmās izmaksas sadārdzinājušās par 64%, kamēr tas pats sadārdzinājums aprēķināts eiro vienībās ir tikai 30%;
- salīdzinot faktiskos datus pēc LR Satiksmes ministrijas naudas plūsmas ar sākotnēji plānoto, latos izteiktās Projekta īstenošanas attiecināmās izmaksas sadārdzinājušās par 191%, kamēr tas pats sadārdzinājums aprēķināts eiro vienībās ir 131 %;
- līdzīga dinamika, tikai vēl straujāka, ir vērojama arī Projekta kopējo izmaksu sadārdzinājumam.

2.3. Satiksmes un ar tās drošību saistītie rādītāji

2.3.1. Satiksmes intensitāte un tās sadalījums starp veco A1 ceļu un jauno A1 apvedceļu

Sākotnējā TEP ekonomiskās analīzes vajadzībām tika izmantoti satiksmes intensitātes skaitīšanas dati. Skaitīšana tika veikta no 1996. līdz 2000.gadam septiņos A1 ceļa punktos. Tālākās satiksmes intensitātes prognozes tika balstītas uz datiem par automašīnu skaitu Eiropas valstīs. Izmantotās pieauguma prognozes parāda Tabula 8.

Tabula 8 Prognozētais ikgadējais satiksmes intensitātes pieaugums

2002-2007	2007-2012	2012-2017	2017-2022
5%	3%	1,4%	0,4%

Avots: Sākotnējais TEP

Aktualizētajos aprēķinos Konsultants ir izmantojis faktiskos satiksmes intensitātes datus līdz 2008.gadam ieskaitot, bet par prognozes pamatu ir ņemts Uzņēmuma sniegtais satiksmes intensitātes pieauguma no 2006.-2030.gadam vidējais pieauguma scenārijs. Tas paredz šādas satiksmes intensitātes pieauguma prognozes pa gadiem – skat. Tabula 9.

Tabula 9 Satiksmes intensitātes pieauguma prognozes gadā, vidējais pieauguma scenārijs

2006-2010	2011-2015	2016-2020	2021-2025	2026-2030
4%	3,5%	3%	2,5%	1%

Avots: Uzņēmums

Tabula 10 sniedz kopsavilkumu par faktisko satiksmes intensitāti attiecīgajos ceļa posmos 2007. un 2008.gadā, t.i., periodā, kad sākās reālā automašīnu plūsma sadalījumā pa veco A1 ceļu (turpmāk tekstā – vecais A1) un jauno A1 apvedceļu (turpmāk tekstā – jaunais A1). Neskatoties uz to, ka izmantotās satiksmes intensitātes pieauguma prognozes, t.i., procenti aktualizētajā IIA ir vidēji lielāki, tomēr aktualizētie izejas dati – 2008.gada faktiskā satiksmes intensitāte, kurai tiek piemērots procentuālais pieaugums, ir par 25% mazāki nekā sākotnējā TEP prognozētie 2008.gada dati. Aktualizētajās prognozēs tas rada mazāku vecā un jaunā A1 ceļu kopējo lietotāju skaitu, kas savukārt tālākajos aprēķinos ievērojami ietekmē Projekta ekonomiskos ieguvumus.

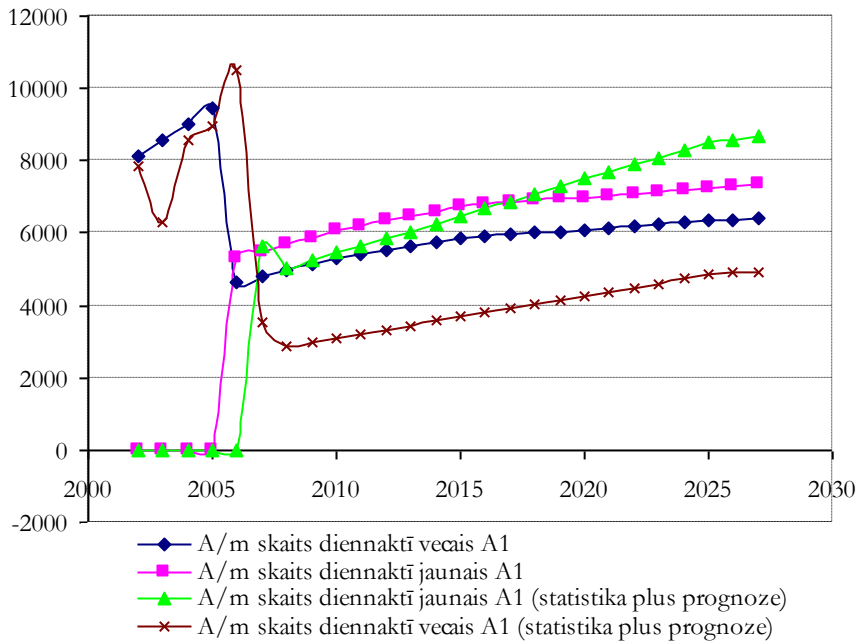
Tabula 10 Satiksmes gada vidējā diennakts intensitāte (GVDI), automašīnu skaits diennaktī uz vecā un jaunā A1, 2007. un 2008.gads

	Sākotnējā TEP prognozes	Statistika pēc fakta	Sākotnējā TEP prognozes	Statistika pēc fakta
	2007	2007	2008	2008
Vecais A1	4786	3540	4956	2874
Jaunais A1	5489	5641	5685	5039
KOPĀ	10275	9181	10641	7913

Avots: Sākotnējais TEP, Uzņēmuma statistika par 2007. un 2008.gadu

Grafiks 1 atspoguļo sākotnējā TEP aprēķinos un izmaksu – ieguvumu analīzes aktualizācijā izmantoto satiksmes intensitāti un tās sadalījumu starp veco A1 un jauno A1 visā Projekta dzīves ciklā no 2002.-2027.gadam. Informācija tabulas veidā ir iekļauta 1.pielikumā.

Grafiks 1 Satiksmes gada vidējā diennakts intensitāte (GVDI), automašīnu skaits diennaktī uz vecā un jaunā A1, 2002.-2027.gads



Avots: Sākotnējais TEP, Uzņēmuma statistika par 2007. un 2008.gadu, Satiksmes intensitātes pieauguma prognozes, 2006.gads un papildinājums ņemot vērā 2008.gada intensitātes datus, Konsultanta aprēķini.

Saskaņā ar aktualizētajiem 2007. un 2008.gada statistikas datiem un piemēroto izaugsmes prognozi veikto aprēķinu iegūtie rezultāti liecina, ka kopumā satiksmes intensitāte Projekta dzīves ciklā uz vecā A1 ir ievērojami mazāka nekā bija prognozēta sākotnējā TEP. Savukārt intensitāte uz jaunā A1 ir aptuveni līdzīga kā plānots sākotnējā TEP. Grafiks 1 parāda, ka sākot ar 2017.gadu satiksmes intensitāte uz jaunā A1 pat nedaudz pārsniegs sākotnēji prognozēto.

Šeit jāatzīmē, ka Konsultants pieņem, ka gada vidējā diennakts intensitāte vecajā A1 ir puse no tās, kas 13,030km (Saulkrastu apvedceļa sākums) iebrauc iekšā vecajā A1 uz Saulkrastu pilsētu, t.i., tiek pieņemts, ka satiksmes dalībnieku galamērķi vecā A1 ietvaros ir vienmērīgi sadalīti visa vecā A1 garumā starp visiem satiksmes dalībniekiem kopumā.

Sekojoši pēc aktualizētajiem datiem kopējā satiksmes intensitāte (skatot veco un jauno A1 kopā) ir mazāka nekā sākotnējā TEP plānotā. Tas nozīmē, ka kopumā mazāk satiksmes dalībnieku gūs labumu no Projekta ieguvumiem nekā bija plānots sākotnējā TEP. Projekta ieguvumi, kurus tieši ietekmē satiksmes intensitāte, ir sekojoši:

- laika izmaksu ietaupījums;
- auto ekspluatācijas izmaksu un
- ceļa satiksmes negadījumu skaita samazinājums.

Detalizētāks apraksts par šo ieguvumu izmaiņām saskaņā ar aktualizēto satiksmes intensitāti un tās prognozēm ir sniegts nākamajās ziņojuma sadaļās.

Satiksmes intensitātes izmaiņu ietekmē:

- satiksmes kopējā (vecā plus jaunā A1 ceļu) gada vidējā diennakts intensitāte ir mazāka nekā bija plānots sākotnējā TEP. Galvenokārt tas skaidrojams ar mazāku faktisko intensitāti uz vecā A1 nekā tika plānots. Intensitāte uz jaunā A1 ir aptuveni vienāda ar plānoto;
- saskaņā ar aktualizētajiem datiem kopumā mazāk satiksmes dalībnieku gūs labumus no Projekta ieguvumiem.

2.3.2. Laika izmaksas

Sākotnējā TEP ir sniegtas ceļa lietotāju laika izmaksas sekojošā griezumā un gados:

Tabula 11 Satiksmes dalībnieku īpatsvars un laika izmaksas eiro par ceļā pavadītu stundu

	Īpatsvars kopējā satiksmē, %	2002	2010	2020
Pasažieru auto, business, EUR/h	33	11,76	17,37	28,29
Pasažieru auto, izklaide, EUR/h	43	1,66	2,45	4,00
Kravas auto vadītājiem, EUR/h	24	4,52	6,68	10,88

Avots: Sākotnējais TEP

Uzņēmuma metodikā laika izmaksas ir dotas citādā griezumā nekā sākotnējā TEP:

Tabula 12 Satiksmes dalībnieku īpatsvars un braucēju (visu kopējās) laika izmaksas, lati par ceļā pavadītu stundu

Braucēju (visu kopējās) izmaksas	Īpatsvars kopējā satiksmē, %	2006
Vieglie auto, Ls/h	73	3,29
Autobusi, Ls/h	2	12,43
Kravas auto, Ls/h	25	3,87

Avots: Uzņēmuma metodika, 2006.gads

Konsultants uzskata, ka 2006.gada metodikas dati ir precīzāki, jo tie ir nesēnāki, kā arī sniedz ieskatu par autobusus braucošo kopējām laika izmaksām, kas nav iekļautas sākotnējā TEP. Lai aktualizētie un sākotnējā TEP dati būtu salīdzināmi, tos nepieciešams izteikt kā vidējos svērtos visiem satiksmes dalībniekiem, vienādā valūtā, izmantojot attiecīgā laika posma valūtas kursu,

un indeksēt uz vienu gadu¹. Konsultanta veikto attiecīgo aprēķinu rezultāti ir apkopoti nākamajā tabulā.

Tabula 13 Vidējās svērtās automašīnas laika izmaksas, lati par ceļā pavadītu stundu 2006.gada cenās

	2006
Sākotnējais TEP, Ls/h	3,90
Aktualizācija, Ls/h	3,61

Avots: Konsultanta aprēķins

Sākotnējā TEP aprēķinos pieņemtas lielākas laika izmaksas, kas nozīmē, ka pārējiem faktoriem paliekot nemainīgiem, ekonomiskais ieguvums ar aktualizētajiem datiem būs mazāks nekā sākotnēji plānotais.

Zemāk esošā Tabula 14 sniedz ieskatu laika izmaksu ekonomisko ieguvumu vērtībā pie 5% diskonta likmes. Konsultants ir aprēķinājis diskontētu laika izmaksu tagadnes vērtību uz 2002.gadu, lai iegūtais rezultāts būtu salīdzināms ar sākotnējā TEP datiem. Detāls laika izmaksu ekonomisko ieguvumu aprēķins iekļauts 2.pielikumā.

Tabula 14 Uz 2002.gadu diskontētās laika izmaksu tagadnes vērtības pie 5% diskonta likmes, miljoni latu

	Sākotnējā TEP vidējais vērtējums	Aktualizācija
Laika izmaksu PV 2002.gadā pie 5% diskonta likmes	23,97	16,62

Avots: Sākotnējā TEP dati, Konsultanta aprēķins

Kā redzams, lielāka laika izmaksu ekonomiskā ieguvuma tagadnes vērtība – 23,97 miljoni latu - ir sākotnējā TEP datos (vidējais vērtējums), kas skaidrojams ar to, ka tā aprēķinos tika izmantotas gan lielākas laika izmaksu vērtības, gan pieņemta lielāka satiksmes intensitāte nekā tā ir aktualizētajā IIA. Izmantojot aktualizētos datus par satiksmes intensitāti un laika izmaksām, tagadnes vērtība ir mazāka – 16,62 miljoni latu.

Laika izmaksu par ceļā pavadīto stundu izmaiņu ietekmē:

- vidējās svērtās ceļā pavadītā stundas izmaksas izteiktas latos 2006.gada cenās ir samazinājušās no Ls 3,90 sākotnējā TEP līdz Ls 3,61 pēc to aktualizācijas saskaņā ar Uzņēmuma metodiku;
- minēto laika izmaksu izmaiņu, kā arī faktiskās satiksmes plūsmas aktualizācijas ietekmē ir mainījusies arī laika izmaksu ietaupījuma ekonomisko ieguvumu tagadnes vērtība no 23,97 miljoniem latu sākotnējā

¹ Indeksācijai tiek izmantots 2006.gads, jo Uzņēmuma metodikā dati ir doti šā gada cenās. Līdz ar to salīdzināmības nolūkos arī sākotnējā TEP datus Konsultants ir pārrēķinājis 2006.gada cenās. Lai pārvērstu sākotnējā TEP datus no latiem uz eiro, Konsultants izmantojis valūtas kursu 0.558 LVL/EUR, kas bija spēkā sākotnējā TEP izstrādē. Sekojošs princips piemērots arī nākamajās ziņojuma sadaļās, veicot citu ieguvumu aktualizāciju.

TEP uz 16,62 miljoniem latu. Tas nozīmē, ka saskaņā ar aktualizētajiem datiem projekta ekonomiskie ieguvumi no laika izmaksu ietaupījuma būs mazāki nekā sākotnēji plānotie, kas skaidrojams ar iepriekšminēto – aktualizācijā ir samazinājušās vidējās svērtās ceļā pavadītā stundas izmaksas un katra satiksmes dalībnieka ieguvums no ceļā ietaupītās stundas būs mazāks nekā plānotais. Šis samazinājums rada negatīvu ietekmi uz kopējo Projekta ekonomisko ieguvumu.

2.3.3. Automašīnu ekspluatācijas izmaksas

Sākotnējā TEP par automašīnu ekspluatācijas izmaksām sniegti sekojoši dati:

Tabula 15 Sākotnējā TEP automašīnu ekspluatācijas izmaksas, eiro uz automašīnas-km

Ceļa klase	Automašīnu tips	Īpatsvars kopējā satiksmē, %	2002	2005	2010	2020
2-3	<500	76	0,12	0,14	0,18	0,29
	500-850	24	0,16	0,19	0,24	0,39
	850-1750		0,27	0,31	0,40	0,65
	>1750		0,49	0,56	0,72	1,17
<500	76		0,13	0,15	0,19	0,30
3	500-850	24	0,17	0,20	0,25	0,41
	850-1750		0,28	0,32	0,41	0,67
	>1750		0,50	0,58	0,74	1,20
	<500		76	0,16	0,19	0,24
5-6	500-850	24	0,22	0,26	0,33	0,54
	850-1750		0,37	0,42	0,54	0,88
	>1750		0,66	0,76	0,98	1,59

Avots: Sākotnējais TEP

Piemērojot spēkā esošo Uzņēmuma metodiku, ir aktualizētās automašīnu ekspluatācijas izmaksas. Tās ir aprēķinātas faktiskajai satiksmes intensitātei, kāda bija un ir vecajam A1 pirms un pēc Projekta un kāda ir jaunajam A1. Rezultāti ir apkopoti zemāk esošajā tabulā.

Tabula 16 Aktualizētās automašīnas ekspluatācijas izmaksas, latos uz automašīnas-km, 2006.gada cenās

Automašīnas tips	Īpatsvars kopējā satiksmē, %	Vecais A1		Jaunais A1
		Pirms Projekta	Pēc Projekta	Pēc Projekta
Vieglās	73	0,256	0,211	0,173
Autobuss	2	0,718	0,606	0,533
Kravas	25	0,663	0,542	0,466

Avots: Uzņēmuma metodika un statistika, Konsultanta aprēķins

Kā redzams no augstāk esošajām tabulām, tad diemžēl sākotnējā TEP norādītās autoceļu kategorijas, automašīnu tipi un atbilstošās auto ekspluatācijas izmaksas neatbilst tam datu griezumam, kādā auto ekspluatācijas izmaksas nosakāmas saskaņā ar šobrīd spēkā esošo Uzņēmuma metodiku. Tāpēc aktualizācijā izmantojamie dati nav tieši salīdzināmi ar sākotnējiem un tos nepieciešams pārreķināt pēc iespējas salīdzināmākā veidā.

Salīdzinājuma rezultāts auto ekspluatācijas izmaksu ietaupījumiem pirms un pēc Projekta ar sākotnējā TEP un aktualizētajiem datiem sniegts tabulā zemāk.

Tabula 17 Vidējais svērtais auto ekspluatācijas izmaksu ietaupījums kopā pa visiem automašīnu tiem 2006.gada cenās, latos uz automašīnas-km

	Sākotnējais TEP	Aktualizācija
Auto ekspluatācijas izmaksu ietaupījums uz vecā A1, Ls/auto-km	0,000	0,066
Auto ekspluatācijas izmaksu ietaupījums uz jaunā A1, Ls/auto-km	0,024	0,114

Avots: Konsultanta aprēķins

Redzams, ka izmaksu ietaupījums par vienu nobraukto automašīnas-km ir lielāks aktualizētajos datos. Tā kā ik gadu pa jauno un veco autoceļu tiek nobraukti daudzi desmiti miljoni auto kilometru, tad aktualizētā ekonomiskā ieguvuma tagadnes vērtība ir ievērojami lielāka nekā sākotnējā TEP plānotā. Detāls automašīnu ekspluatācijas izmaksu ekonomisko ieguvumu aprēķins ir iekļauts 3.pielikumā.

Tabula 18 Uz 2002.gadu diskontētas automašīnu ekspluatācijas izmaksu tagadnes vērtības pie 5% diskonta likmes, miljoni latu

	Sākotnējais TEP	Aktualizācija
Automašīnu ekspluatācijas izmaksu PV pie 5% diskonta likmes	17,24	91,73

Avots: Sākotnējā TEP dati, Konsultanta aprēķins

Automašīnu ekspluatācijas izmaksu izmaiņu ietekmē:

- vidējais svērtais automašīnu ekspluatācijas izmaksu ietaupījums kopā pa visiem automašīnu tiem 2006.gada cenās latos uz vienu nobraukto automašīnas-km aktualizētajos datos salīdzinājumā ar sākotnējo TEP ir pieaudzis no Ls 0,000 uz Ls 0,066 vecajam A1 un no Ls 0,024 uz Ls 0,114 jaunajam A1;
- minēto ietaupījumu izmaiņu rezultātā ievērojami mainījusies arī automašīnas ekspluatācijas izmaksu ietaupījuma ekonomisko ieguvumu tagadnes vērtība no 17,24 miljoniem latu sākotnējā TEP uz 91,73 miljoniem latu saskaņā ar aktualizāciju. Vairāk kā pieckārtīgais tagadnes vērtības

pieaugums aktualizācijā skaidrojams ar iepriekšminēto ietaupījuma pieaugumu vidējām svērtajām automašīnas ekspluatācijas izmaksām. Tā kā ik gadu pa jauno un veco autoceļu tiek nobraukti daudzi desmiti miljoni auto kilometru, tad aktualizētā ekonomiskā ieguvuma tagadnes vērtība ir ievērojami lielāka nekā sākotnējā TEP plānotā. Šis pieaugums atstāj ievērojamu pozitīvu ietekmi uz Projekta kopējo ekonomisko ieguvumu un lietderību.

2.3.4. Ceļu satiksmes negadījumi

Tabula 19 sniedz salīdzinājumu starp ceļu satiksmes negadījumu izmaksām, kuras tika pieņemtas sākotnējā TEP un tām, kas tiek izmantotas IIA aktualizācijā saskaņā ar Uzņēmuma metodiku.

Tabula 19 Ceļu satiksmes negadījumu izmaksas 2006.gada cenās, Ls

	Sākotnējais TEP	Aktualizācija
Materiāli zaudējumi	1 726	1 470
Ievainots cilvēks	38 380	3 850
Bojā gājis cilvēks	219 958	252 000

Avots: Sākotnējais TEP un Uzņēmuma metodika

Sākotnējā TEP materiālo zaudējumu izmaksas ir nedaudz lielākas, bet bojā gājušā cilvēka izmaksas – nedaudz mazākas. Savukārt ievainota cilvēka izmaksas atšķiras desmitkārtīgi, t.i., sākotnējā TEP tās ir lielākas.

Lai noskaidrotu aktualizēto datu ietekmi uz ceļa satiksmes negadījumu skaita samazinājuma radītiem Projekta ieguvumiem, Konsultants ir veicis ekonomiskā ieguvuma pārrēķinu izmantojot aktualizētos datus par ceļu satiksmes negadījumu izmaksām. Tiek pieņemts, ka negadījumu skaita samazinājums uz vecā un jaunā A1 ceļiem aktualizētajos datos ir tāds pats, kā sākotnējā TEP, t.i., kā to parāda tabula zemāk. Šāds pieņēmums izvēlēts, jo situācijai pēc Projekta statistika vēl neuzrāda vērā ņemamas tendences (pagājis ir pārāk mazs laiks kopš jaunā A1 nodošanas ekspluatācijā).

Tabula 20 Negadījumu skaits uz 1 miljonu automašīnas-km

Pirms Projekta			Pēc Projekta		
ar materiālajiem zaudējumiem	ar ievainotajiem	ar bojā gājušajiem	ar materiālajiem zaudējumiem	ar ievainotajiem	ar bojā gājušajiem
0,74	0,27	0,08	0,52	0,19	0,05

Avots: Sākotnējais TEP

Ceļa satiksmes negadījumu skaita samazinājuma radīto Projekta ieguvumu aprēķina rezultāti ir redzami tabulā zemāk. Detāls ceļu satiksmes negadījumu skaita samazinājuma ekonomisko ieguvumu aprēķins ir iekļauts 4.pielikumā.

Tabula 21 Uz 2002.gadu diskontētas ceļu satiksmes negadījumu skaita samazinājuma tagadnes vērtības pie 5% diskonta likmes, miljoni latu

	Sākotnējais TEP	Aktualizācija
CSNg skaita samazinājumu PV pie 5% diskonta likmes	5,06	7,06

Avots: Sākotnējā TEP dati, Konsultanta aprēķins

Ceļu satiksmes negadījumu skaita un to izmaksu izmaiņu ietekmē:

- mainījušās CSNg izmaksas sākotnējā TEP datiem salīdzinājumā ar datiem, kuri aktualizēti saskaņā ar Uzņēmuma metodiku. 2006.gada cenās izteiktās materiālo zaudējumu izmaksas samazinājušās no Ls 1726 uz Ls 1470, ievainoto cilvēku izmaksas samazinājušās no Ls 38 380 uz Ls 3850, bet bojā gājušā cilvēka izmaksas pieaugušas no Ls 219 958 uz 252 000;
- minēto izmaiņu rezultātā mainījusies CSNg skaita samazinājuma ekonomisko ieguvumu tagadnes vērtība no 5,06 miljoniem latu sākotnējā TEP uz 7,06 miljoniem latu saskaņā ar aktualizāciju. Šis pieaugums rada pozitīvu ietekmi uz Projekta kopējo ekonomisko ieguvumu un lietderību.

2.4. Ceļu uzturēšanas izmaksas

Sākotnējā TEP nav sniegts ceļu uzturēšanas izmaksu aprēķins vai kādi citi izejas dati, kā piemēram, izmantotās uzturēšanas izmaksas par vienu ceļa km. Ir pieejami tikai ieguvumu kopējie aprēķini pa gadiem un to tagadnes vērtības. Līdz ar to nav iespējams rekonstruēt sākotnējā TEP izejas datus to salīdzināšanai ar aktualizētajiem.

Vecā un jaunā A1 ceļu uzturēšanas izmaksu pārrēķinam Konsultants ir izmantojis Uzņēmuma metodiku tādā veidā, kā to rāda Tabula 22. Kā redzams, Projektā veikto uzlabojumu dēļ samazinās vecā A1 uzturēšanas izmaksas, taču ievērojami lielākā apmērā nepieciešami līdzekļi no jauna uzbūvētā A1 ceļa uzturēšanai. Līdz ar to kopējā ietekme uz Projekta finanšu ieguvumu tagadnes vērtību būs negatīva, t.i. rodas papildus izdevumi attiecībā uz uzturēšanas izmaksām.

Tabula 22 Aktualizētais uzturēšanas izmaksu aprēķins 2006.gada cenās uz vienu km gadā, Ls

	Ls/km gadā
Vecā A1 uzturēšanas izmaksas pirms Projekta, kopā, t.sk.:	28 600
Ikdienas	15 000
Periodiskās	13 600
Vecā A1 uzturēšanas izmaksas pēc Projekta, kopā, t.sk.:	25 000

Ikdienas	13 000
Periodiskās	12 000
Ietaupījums no vecā ceļa uzturēšanas izmaksām	3 600
Ietaupījums no jaunā A1 uzturēšanas izmaksām, kopā, t.sk.:	- 25 000
Ikdienas	- 13 000
Periodiskās	- 12 000

Avots: Konsultanta aprēķins, Uzņēmuma metodika

Salīdzinājumu starp sākotnējā TEP aprēķināto un aktualizētu finanšu zaudējumu uzturēšanas izmaksu izmaiņu dēļ sniedz Tabula 23 zemāk. Kā redzams, tad finanšu zaudējuma tagadnes vērtība ir ievērojami lielāka aktualizētajos datos, kas varētu liecināt par sākotnējā TEP pārlietu optimistiskiem pieņēmumiem attiecībā uz uzturēšanas izmaksu apjomu. Detāls ceļu uzturēšanas izmaksu izmaiņu ekonomisko ieguvumu aprēķins ir iekļauts 5.pielikumā.

Tabula 23 Uz 2002.gadu diskontētas ceļu uzturēšanas izmaksu izmaiņu tagadnes vērtības pie 5% diskonta likmes, miljoni latu

	Sākotnējais TEP	Aktualizācija
Ceļa uzturēšanas izmaksu izmaiņu PV	-0,18	-10,69

Avots: Sākotnējā TEP dati, Konsultanta aprēķins

Ceļu uzturēšanas izmaksu izmaiņu ietekmē:

- saskaņā ar Uzņēmuma metodiku aktualizētajos datos papildus izmaksas, kas rodas uzturot jauno A1, ievērojami pārsniedz Projekta radīto uzturēšanas izmaksu ietaupījumu vecajam A1, t.i. papildus izmaksas uz vienu km gadā Ls 25 000 apmērā pret ietaupījumu Ls 3 600 apmērā;
- ceļa uzturēšanas izmaksu radīto zaudējumu tagadnes vērtība pieaug no -0,18 miljoniem latu sākotnējā TEP uz -10.69 miljoniem latu saskaņā ar aktualizāciju.

3. UZŅĒMUMA IZDEVUMU UN IEŅĒMUMU ANALĪZE

3.1. Plānoto un faktisko ieņēmumu un izdevumu analīze

Uzņēmuma plānoto un faktisko ieņēmumu un izdevumu analīze ir veikta, salīdzinot tā ikgadējos budžetos sniegto informāciju ar revidētajos VAS „Latvijas valsts ceļi“ gada pārskatos sniegto informāciju, kas nepieciešamības gadījumā ir attiecīgi pārgrupēta, lai būtu savstarpēji salīdzināma. Aplūkots laika periods ir 2002. līdz 2008.gads. Šajā periodā Uzņēmumā ir bijušas strukturālas izmaiņas.

2004.gada oktobrī tika veikta BO VAS „Latvijas Autoceļu direkcija“ reorganizācija, uz tās bāzes izveidojot VAS „Latvijas Valsts ceļi“ un VAS „Ceļu inženieri“, kā rezultātā BO VAS „Latvijas Autoceļu direkcija“ tika izslēgta no Uzņēmumu reģistra un reģistrēta kā kapitālsabiedrība VAS „Latvijas Valsts ceļi“, līdz ar to kļūstot par uzņēmumu ienākuma nodokļa maksātāju.

Saskaņā ar Uzņēmuma galvenās grāmatvedes sniegto informāciju, reorganizācija būtiski neietekmēja attiecīgo Uzņēmumu gada darbības rezultātus, līdz ar to ir izdarīts pieņēmums, ka BO VAS „Latvijas Autoceļu direkcija“ un VAS „Latvijas Valsts ceļi“ attiecīgo pārskata gadu budžeti un revidētie gada pārskati ir salīdzināmi. Tamdēļ 2002. un 2003.gada analīzē ir izmantoti BO VAS „Latvijas Autoceļu direkcija“ attiecīgo gadu budžeti un revidētie gada pārskati, savukārt, sākot ar 2004.gadu analīzē ir izmantoti VAS „Latvijas Valsts ceļi“ ikgadējie budžeti un attiecīgie revidētie gada pārskati.

Tā kā līdz BO VAS „Latvijas Autoceļu direkcija“ reorganizācijai 2004.gada oktobrī rezerves fonda aprēķins tika sagatavots pēc izmaksu apgrozījuma metodes, savukārt pēc reorganizācijas VAS „Latvijas Valsts ceļi“ peļņas vai zaudējumu aprēķins tika sagatavots pēc perioda izmaksu metodes, lai nodrošinātu šīs informācijas salīdzināmību gadu griezumā, šīs analīzes veikšanas mērķiem rezerves fonda aprēķins ir pārgrupēts no apgrozījuma izmaksu metodes uz perioda izmaksu metodi.

Tabula 24 Uzņēmuma peļņas vai zaudējumu aprēķinu kopsavilkums, tūkstošos latu

	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002
Neto apgrozījums	9 690	8 313	6 867	5 836	5 289	4 116	3 074
Pārējie uzņēmuma saimnieciskās darbības ieņēmumi	35	34	30	42	11	0	0
Materiālās izmaksas	-548	-469	-441	-406	-257	-109	-114
Personāla izmaksas	-7 226	-6 110	-4 497	-3 473	-3 259	-2 240	-1 826
Pamatlīdzekļu un nemateriālo ieguldījumu nolietojums un norakstīšana	-439	-445	-448	-432	-399	-274	-305
Pārējās saimnieciskās darbības izmaksas	-1 506	-1 257	-1 304	-1 190	-1 220	-1 143	-819
Procentu ieņēmumi/(izmaksas) un tamlīdzīgi ieņēmumi/(izmaksas)	14	9	0	13	-1	-5	-4
Peļņa vai zaudējumi pirms nodokļiem	19	74	206	390	164	343	7
Uzņēmumu ienākuma nodoklis	16	-34	-29	-51	-37	0	0
Pārējie nodokļi	-9	-12	-7	-7	-7	-5	-3
Pārskata perioda peļņa pēc nodokļiem	25	28	170	332	119	338	4

Avots: BO VAS „Latvijas Autoceļu direkcija“ 2002. – 2003.gada pārskati, Uzņēmuma 2004. – 2008.gada pārskati

Uzņēmuma darbības specifika nosaka, ka lielākā daļa ienākumu (vairāk nekā 90%) veidojas no LR Satiksmes Ministrijai sniegtajiem pakalpojumiem, ko veido valsts autoceļu tīkla pārvalde, projektu vadība, testēšanas pakalpojumi, un tml. Katru gadu, sagatavojot ikgadējo budžetu, tiek paredzēti konkrēti sniedzamie pakalpojumi un par tiem saņemamie ienākumi. Visa Uzņēmuma saimnieciskās darbības rezultātā radušās izmaksas pamatā ir saistītas ar minēto pakalpojumu sniegšanu. Tādējādi, analizējot Uzņēmuma peļņas vai zaudējumu aprēķinu gadu griezumā, var secināt, ka gadu no gada ir palielinājies Uzņēmuma sniegto pakalpojumu apjoms, sākot no 3,07 miljoniem latu 2002.gadā līdz 9,69 miljoniem 2008.gadā. Attiecīgi ir audzis arī ar saimniecisko darbību saistīto izmaksu apmērs, kur vislielākais izmaksu pieaugums vērojams personāla izmaksās – no 1,83 miljoniem latu 2002.gadā līdz 7,23 miljoniem latu 2008. gadā. Tā kā pamatā Uzņēmuma darbība tiek finansēta no valsts budžeta līdzekļiem un nodrošina valsts funkciju izpildi attiecībā uz autoceļu pārvaldi, Uzņēmuma saimnieciskās darbības mērķis nav gūt peļņu, bet gan nodrošināt attiecīgo funkciju izpildi, līdz ar to veikt Uzņēmuma peļņas analīzi nav lietderīgi.

Tabula 25 Uzņēmuma bilances kopsavilkums, tūkstoši latu

	31.12.2008.	31.12.2007.	31.12.2006.	31.12.2005.	31.12.2004.	31.12.2003.	31.12.2002.
Nemateriālie ieguldījumi	13	31	46	78	102	183	137
Pamatlīdzekļi	2 470	2 385	2 038	1 937	1 736	1 639	959
Ilgtermiņa finanšu ieguldījumi	0	0	2	5	0	0	0
ILGTERMIŅA IEGULDĪJUMI KOPĀ	2 483	2 416	2 086	2 019	1 838	1 822	1 096
Krājumi	20	31	31	28	28	13	1
Debitori	693	400	505	357	334	87	130
Īstermiņa finanšu ieguldījumi	276	0	600	0	0	0	0
Nauda	105	869	131	592	364	708	623
APGROZĀMIE LĪDZEKĻI KOPĀ	1 094	1 300	1 268	977	725	808	754
AKTĪVI KOPĀ	3 577	3 716	3 354	2 996	2 563	2 630	1 850
Akciju vai daļu kapitāls (pamatkapitāls)	2 906	2 424	2 106	2 106	2 106	1 879	1 455
Rezerves	0	31	31	31	31	630	265
Nesadalītā peļņa	26	458	476	395	88	0	0
PAŠU KAPITĀLS KOPĀ	2 931	2 913	2 613	2 532	2 224	2 509	1 720
UZKRĀJUMI	0	237	323	281	206	74	62
Ilgtermiņa kreditori	53	68	34	33	13	0	0
Īstermiņa kreditori	593	498	384	150	120	48	67
KREDĪTORI KOPĀ	646	566	418	183	133	48	67
PASĪVI KOPĀ	3 577	3 716	3 354	2 996	2 563	2 630	1 850

	31.12.2008.	31.12.2007.	31.12.2006.	31.12.2005.	31.12.2004.	31.12.2003.	31.12.2002.
Likviditātes rādītājs	1,84	2,61	3,30	6,51	6,06	17,00	11,21
Ātrā likviditāte	1,81	2,55	3,22	6,32	5,83	16,72	11,20
Kopējie aktīvi/pašu kapitāls	1,22	1,28	1,28	1,18	1,14	1,05	1,08
Kopējās saistības/pašu kapitāls	0,22	0,28	0,28	0,18	0,15	0,05	0,08

Avots: Avots: BO VAS „Latvijas Autoceļu direkcija“ 2002. – 2003.gada pārskati, Uzņēmuma 2004. – 2008.gada pārskati, Konsultanta aprēķini

Kā redzams no bilances kopsavilkuma laika posmā no 2002. līdz 2008.gadam, Uzņēmuma aktīvi ir pieauguši no 1,85 miljoniem latu līdz 3,58 miljoniem latu, no kuriem lielāko daļu veido ilgtermiņa ieguldījumu pieaugums no 1 miljona latu līdz 2,88 miljoniem latu jeb vairāk nekā 2,2 reizes. Būtiskāko pieaugumu veido pamatlīdzekļu pieaugums, kas skaidrojams ar regulārām plānotām kapitālām investīcijām un pamatlīdzekļu, pamatā - iekārtu un mašīnu, iegādi.

Tāpat minētajā laika periodā Uzņēmumam ir saglabājies stabils pozitīvs naudas līdzekļu atlikums, kas, lai palielinātu ienesīgumu, 2006. un 2008.gadā ticis daļēji pārvērsts īstermiņa finanšu ieguldījumos.

Aplūkotajā laika periodā ir vērojams Uzņēmuma pašu kapitāla pieaugums no 1,72 miljoniem latu 2002.gada 31.decembrī līdz 2,93 miljoniem latu 2008.gada 31.decembrī, kas liecina par Uzņēmuma sekmīgu saimniecisko darbību un finansiālo stabilitāti. Tāpat minētajā periodā ir vērojams kreditoru atlikumu pieaugums, ko pamatā radījis pārējo kreditoru un uzkrāto saistību pieaugums.

Attiecībā uz finanšu rādītājiem, var konstatēt, ka tie liecina par Uzņēmuma stabilitāti aplūkotajā laika periodā – Uzņēmums uzrāda stabilu likviditāti, kā arī ļoti augstu kredītspēju – Uzņēmumam nav nekādu ārējo aizņēmumu, t.i. Uzņēmums ar saviem ienākumiem un saimnieciskās darbības naudas plūsmu nodrošina Uzņēmumu ar nepieciešamo finansējumu.

Tabula 26 Uzņēmuma faktisko naudas plūsmu kopsavilkums, tūkstošos latu

	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002
Pamatdarbības naudas plūsma	-3	623	769	847	507	735	322
Ieguldīšanas darbības neto naudas plūsma	-504	-438	-537	-597	-600	-649	-210
Finansēšanas darbības neto naudas plūsma	-8	-46	-90	-24	-250	0	0
Valūtu kursu starpība	0	-2	-3	2	-2	0	0
Neto naudas līdzekļu pieaugums/(samazinājums)	-514	137	140	228	-345	86	112
Naudas līdzekļi perioda beigās	355	869	731	592	364	708	623
Naudas līdzekļi perioda sākumā	869	731	592	364	708	623	511

Avots: BO VAS „Latvijas Autoceļu direkcija“ 2002. – 2003.gada pārskati, VAS „Latvijas valsts ceļi“ 2004. – 2008.gada pārskati

Uzņēmuma faktisko naudas plūsmu kopsavilkums atspoguļo Uzņēmuma spēju radīt pietiekamu naudas plūsmu, lai nodrošinātu tā saimniecisko un ieguldīšanas darbību. Tabula 26 parāda, ka Uzņēmuma pamatdarbība visos gados, izņemot 2008.gadu, rada pozitīvu naudas plūsmu, kas liecina par stabilitāti saimnieciskajā darbībā. Tāpat ir vērojama regulāra un stabila ieguldīšanas darbība, ko veido nemateriālo aktīvu un pamatlīdzekļu iegādes turpmākās saimnieciskās darbības nodrošināšanai. Negatīva naudas plūsma 2008.gadā norāda uz to, ka Uzņēmums iztērēja vairāk naudas līdzekļu nekā saņēma no LR Satiksmes ministrijas. Tajā pat laikā 2008.gadā Uzņēmumam bija ievērojami naudas līdzekļi gada sākumā.

Tabula 27 Uzņēmuma plānoto un faktisko ieņēmumu un izdevumu analīze, tūkstoši latu

	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002
Neto apgrozījums un pārējie saimnieciskās darbības ieņēmumi							
Plāns	9 780	8 669	6 689	5 800	5 209	4 192	3 087
Fakts	9 725	8 346	6 896	5 877	5 300	4 116	3 074
Novirze	-55	-322	207	78	91	-77	-13
Novirze, %	-0,6	-3,7	3,1	1,3	1,7	-1,8	-0,4
Materiālās izmaksas							
Plāns	-552	-458	-453	-358	-342	-110	-90
Fakts	-548	-469	-441	-406	-257	-109	-114
Novirze	3	-11	12	-48	85	1	-24
Novirze, %	-0,6	2,4	-2,6	13,3	-24,8	-0,6	26,9
Personāla izmaksas							
Plāns	-7 153	-6 377	-4 212	-3 467	-3 292	-2 195	-1 828
Fakts	-7 226	-6 110	-4 497	-3 473	-3 259	-2 240	-1 826
Novirze	-73	267	-285	-6	33	-45	2
Novirze, %	1,0	-4,2	6,8	0,2	-1,0	2,1	-0,1
Pamatlīdzekļu un nemateriālo ieguldījumu nolietojums un norakstīšana							
Plāns	-441	-486	-470	-440	-392	-350	-305
Fakts	-439	-445	-448	-432	-399	-274	-305
Novirze	1	41	22	8	-7	76	0
Novirze, %	-0,2	-8,5	-4,6	-1,9	1,7	-21,6	0,0
Pārējās saimnieciskās darbības izmaksas							
Plāns	-1 640	-1 343	-1 443	-1 346	-1 138	-1 528	-855
Fakts	-1 506	-1 257	-1 304	-1 190	-1 220	-1 143	-819
Novirze	134	87	139	157	-82	385	36
Novirze, %	-8,2	-6,4	-9,6	-11,6	7,2	-25,2	-4,2
Pārskata perioda peļņa pēc nodokļiem							
Plāns	0	0	105	192	36	0	0
Fakts	25	28	170	332	119	338	4
Novirze	25	28	65	139	82	338	4
Novirze, %			61,7	72,3	225,3		

Avots: BO VAS „Latvijas Autoceļu direkcija“ 2002. – 2003. gada pārskati un budžeti, VAS „Latvijas valsts ceļi“ 2004. – 2008.gada pārskati un budžeti, Konsultanta aprēķini

Kā redzams no sniegtās informācijas, Uzņēmuma faktiskie saimnieciskās darbības ieņēmumi visos būtiskajos aspektos atbilst plānotajiem saimnieciskās darbības ieņēmumiem.

Attiecībā uz izmaksām, gadījumos, kad ir vērojamas novirzes starp plānotajām un faktiskajām izmaksām, izņemot atsevišķus gadījumus, lielākoties ir vērojama izmaksu ekonomija. Tāpat var konstatēt, ka novirzes starp plānotajām un faktiskajām izmaksām reti pārsniedz 10% robežu, kas liecina par pietiekami precīzu budžeta sagatavošanas procedūru un saimnieciskās darbības plānošanu.

Faktiskā pārskata perioda peļņa visos aplūkotajos gadījumos pārsniedz plānotos peļņas apmērus, kas skaidrojams ar piesardzību kārtējā gada budžeta sagatavošanā un saprātīgu Uzņēmuma saimnieciskās darbības izmaksu kontroli, kas rada izmaksu ekonomiju un tādējādi ļauj palielināt Uzņēmuma pārskata perioda peļņu.

Šeit nav atsevišķi analizētie plānotie un faktiskie procentu ieņēmumi un izdevumi un nodokļu izdevumi, jo tie nav būtiski.

Apkopojot visu augstāk minēto, var secināt, ka Uzņēmuma darbība ir vērtējama kā stabila, atbilstoša izvirzītajiem mērķiem un uzdevumiem: novirzes starp budžetētajiem un faktiskajiem rādītājiem ir nebūtiskas, Uzņēmumam ir stabila naudas plūsma un likviditātes pozīcija. Jāatzīmē, ka Uzņēmuma saimnieciskā darbība ir atkarīga no LR Satiksmes ministrijas pakalpojumu pasūtījumiem un piešķirtā finansējuma. Jau sagatavojot 2009.gada budžetu VAS „Latvijas Valsts ceļi“ ir paredzēts ieņēmumu samazinājums par 1,3 miljoniem latu, salīdzinot ar 2008.gada budžetu.

Izvērtējot iepriekš aprakstīto, var secināt, ka:

- **laika posmā no 2002. līdz 2008.gadam, par kuru Konsultantam ir pieejami revidētie gada pārskati, nepastāv būtiskas atšķirības starp plānotajiem un faktiskajiem saimnieciskās darbības ieņēmumiem, savukārt atšķirības starp Uzņēmuma plānotajiem un faktiskajiem saimnieciskās darbības rezultātiem ir saistītas ar atsevišķu izmaksu pozīciju ekonomiju, nevis darbībām Projekta ietvaros, un var uzskatīt, ka šajā laika periodā Uzņēmums nav guvis nepamatotus ieņēmumus no Projekta.**

3.2. Nākotnes darbības prognozes

Uzņēmuma ieņēmumi pamatā veidojas no LR Satiksmes Ministrijas deleģēto valsts pārvaldes funkciju darbu izpildes valsts autoceļu tīkla pārvaldīšanai un ar to saistīto darbu veikšanai saskaņā ar Deleģēšanas līgumu (piemēram, 2008.gadā - 98% no visiem kopējiem ieņēmumiem). Attiecīgi visas Uzņēmuma izmaksas ir saistītas ar šo funkciju nodrošināšanu.

Jau sagatavotajā 2009.gada Uzņēmuma budžetā ir vērojams ieņēmumu samazinājums par 1,31 miljonu latu jeb 13,4% attiecībā pret 2008.gada plānotajiem ieņēmumiem un 1,26 miljoniem latu jeb 12,9% attiecībā pret 2008.gada faktiskajiem ieņēmumiem. Tas ir saistīts ar autoceļu finansējuma samazinājumu sakarā ar ekonomiskās un saimnieciskās krīzes pārvarēšanas

taupības pasākumu īstenošanu. Attiecīgi ir samazinātas arī Uzņēmuma 2009.gada plānotās izmaksas. Uzņēmuma 2009.gada budžetu parāda Tabula 28.

Tabula 28 Uzņēmuma 2009.gada budžets, tūkstoši latu

	2009
Neto apgrozījums un pārējie ieņēmumi	8 467
Materiālās izmaksas	-505
Personāla izmaksas	-6 012
Pamatlīdzekļu un nemateriālo ieguldījumu nolietojums un norakstīšana	-453
Pārējās saimnieciskās darbības izmaksas	-1 463
Procentu ieņēmumi/(izmaksas) un tamlīdzīgi ieņēmumi/(izmaksas)	4
Peļņa vai zaudējumi pirms nodokļiem	38
Uzņēmumu ienākuma nodoklis	
Pārējie nodokļi	-13
Pārskata perioda peļņa pēc nodokļiem	25

Avots: Uzņēmuma budžets 2009.gadam

Sakarā ar to, ka Uzņēmuma saimnieciskā darbība pamatā veidojas no LR Satiksmes Ministrijas deleģēto valsts pārvaldes funkciju darbu izpildes valsts autoceļu tīkla pārvaldīšanai un ar to saistīto darbu veikšanai, Uzņēmuma ieņēmumi un faktiski visa saimnieciskā darbība ir tieši atkarīga no Deleģēšanas līguma starp VAS “Latvijas Valsts ceļi” un LR Satiksmes Ministriju nosacījumiem, jo Uzņēmums praktiski neveic nekādu citu saimniecisko darbību. Savukārt, Uzņēmumam deleģēto valsts pārvaldes funkciju apmērs ir tieši atkarīgs no valstī pieejamā autoceļu finansējuma apmēra.

Sakarā ar jau veikto un arī turpmākajos gados plānoto valsts budžeta izdevumu samazinājumu, ir paredzams arī valsts autoceļu finansējuma apmēra samazinājums, kas tieši ietekmēs arī VAS “Latvijas Valsts ceļi” nākotnes ieņēmumus un veicamo funkciju apmēru, tai skaitā arī Uzņēmuma spēju nodrošināt Projektā rekonstruētā vecā A1 un uzbūvētā jaunā A1 uzturēšanu.

Ņemot vērā augstāk aprakstīto, t.i., ka Uzņēmuma saimnieciskā darbība ir tieši atkarīga no valsts autoceļu finansējuma pieejamības un LR Satiksmes Ministrijas deleģēto valsts pārvaldes funkciju apmēra, kā arī ņemot vērā patlaban valstī pastāvošo nenoteiktību:

- uzskatām, ka nav jēgpilni un ir neiespējami veikt ticamas Uzņēmuma nākotnes darbības prognozes, jo praktiski visa Uzņēmuma darbība ir atkarīga no piešķirtā valsts finansējuma. Ja nepieciešamais valsts finansējums tiks piešķirts un Deleģēšanas līgumā, kas noslēgts ar LR Satiksmes Ministriju, tiks paredzēta attiecīgo darbu veikšana, Uzņēmums spēs pildīt savas funkcijas un nodrošināt Projekta rezultātu turpmāku uzturēšanu, tas ir ikgadējo un periodisko ceļu uzturēšanu.

4. AKTUALIZĒTA FINANŠU UN EKONOMISKĀ ANALĪZE

4.1. Pieņēmumi un precizējumi

Tabula 29 Pieņēmumi un precizējumi, datu avoti un skaidrojumi

#	Nosaukums	2001	2009	Aktualizēto datu avots	Paskaidrojums
1	Projekta izvērtējuma laika periods	2002.-2027.	2002.-2027.	Konsultanta aprēķins	Saskaņā ar LR Finanšu ministrijas Vadlīnijām atbildīgajām iestādēm „Eiropas Savienības fondu projektu izmaksu efektivitātes novērtēšanas un izmaksu – ieguvumu analīzes pamatprincipi” Projekta dzīves cikla garums ceļu projektiem ir 25 gadi. Līdz ar to Projekta izvērtējuma periods ir 2002.-2027.
2	Projekta radīto finanšu ieguvumu /izdevumu apjoms				Sākotnējā izvērtējumā kā finansiālo izdevumu postenis ir norādītas uzturēšanas izmaksu izmaiņas, taču ir dots tikai kopējais izmaksu jeb papildus ceļu uzturēšanas izmaksas sakarā ar jaunā A1 izbūvi.
	jaunā A1 uzturēšanas izmaksas uz 1km Ls gadā, ikdienas	na	13 000	Uzņēmuma metodika	Aktualizētajā IIA arī ir aplēstas šīs izmaksas jeb finansiālais zaudējums sakarā ar augstākām ceļu uzturēšanas izmaksām.
	vecā A1 uzturēšanas izmaksas uz 1km Ls gadā, ikdienas	na	13 000	Uzņēmuma metodika	Aprēķina pamatā ir Uzņēmuma metodika, kas sniedz metodi un koeficientus uzturēšanas izmaksu aprēķinam 2006.gadā. Izmaksas ir indeksētas ar patērētāja cenu indeksu un makroekonomiskajām prognozēm
	jaunā A1 uzturēšanas izmaksas uz 1km Ls gadā, periodiskās pēc Projekta	na	12 000	Uzņēmuma metodika	
	vecā A1 uzturēšanas izmaksas uz 1km Ls gadā, periodiskās pēc Projekta	na	12 000	Uzņēmuma metodika	
	vecā ceļa uzturēšanas izmaksas uz 1km Ls gadā, ikdienas, pirms Projekta	na	15 000	Uzņēmuma metodika	
	vecā ceļa uzturēšanas izmaksas uz 1km Ls gadā, periodiskās, pirms Projekta	na	13 600	Uzņēmuma metodika	

3	Valūtas kurss	0,5580	0,7028	Latvijas Banka	Aktualizēto datu aprēķinam ņemti vērā faktiskie valūtu kursi atbilstošajos periodos. Savukārt sākotnējā TEP datu konvertācijai no eiro uz latiem izmantots 2002.gadā spēkā esošais valūtas kurss 0,558 LVL/EUR, kas bija spēkā sākotnējā TEP izstrādes laikā. Pamatojums šādai rīcībai - lai arī sākotnējā TEP rezultāti izteikti eiro valūtā, tad aprēķinu un izejas datu bāze ir bijuši lati, jo galvenās izmaksu un ieguvumu pozīcijas ir cieši saistītas ar ekonomisko situāciju un rādītājiem Latvijas tautsaimniecības iekšienē.
	2003. gads	na	0,6150	Latvijas Banka	2003.gadā faktiski veikto investīciju pārvēršanai no eiro uz latiem IIA.
	2004. gads	na	0,6750	Latvijas Banka	2004.gadā faktiski veikto investīciju pārvēršanai no eiro uz latiem IIA.
4	Finanšu diskonta likme	5%	5%	MK not. 419 26.06.2007.	
5	Sociālekonomisko ieguvumu/zaudējumu diskonta likme	5%	5.5%	MK not. 419 26.06.2007.	
6	Diskontētais investīciju apjoms				Konsultanta aprēķiniem par pamatu ir ņemta Projekta naudas plūsma pa gadiem 2001-2009.
	kopējais investīciju apjoms, PV uz 2002 gadu, milj. Ls	20,85	77,30	Konsultanta aprēķins	
	atbalstāmo izmaksu apjoms, PV uz 2002 gadu, milj. Ls	20,85	52,07	Konsultanta aprēķins	
7	Būvju un ceļu nolietojuma laiks, gadi	na	40	Saskaņā ar IIA metodi	Sākotnējā TEP tika pieņemts, ka iekārtu atlikusī vērtība Projekta izvērtējuma perioda beigās sastādīs 6,1 miljonu eiro. Šobrīd tiek pieņemts, ka ceļu un būvju, no kura lielākā daļa ir ceļu pamatne un segums, vidējais lietderīgais mūžs ir 40 gadi.

8	Satiksmes plūsma				Sākotnējā TEP satiksmes plūsmas aplēse balstīta uz 2002.gada datiem un prognozi. Aktualizācijā par pamatu ir ņemta Uzņēmuma satiksmes datu statistika par A1 ceļu un prognozes par satiksmes intensitāti.
	satiksmes plūsmas pieauguma ātrums '02-'07	5%	na		
	satiksmes plūsmas pieauguma ātrums '07-'12	3%	na		
	satiksmes plūsmas pieauguma ātrums '12-'17	1,4%	na		
	satiksmes plūsmas pieauguma ātrums '17-'22	0,4%	na		
	satiksmes plūsmas pieauguma ātrums '09-'10	na	4%	Uzņēmuma prognoze	
	satiksmes plūsmas pieauguma ātrums '11-'15	na	3,5%	Uzņēmuma prognoze	
	satiksmes plūsmas pieauguma ātrums '16-'20	na	3%	Uzņēmuma prognoze	
	satiksmes plūsmas pieauguma ātrums '21-'25	na	2,5%	Uzņēmuma prognoze	
	satiksmes plūsmas pieauguma ātrums '26-'27	na	1%	Uzņēmuma prognoze	
	satiksmes plūsma pa jauno A1 '08	5 685	5 039	Uzņēmuma statistika	
	satiksmes plūsma pa veco A1 '08	4 956	2 874	Uzņēmuma Statistika, Konsultanta aprēķins	Konsultants aktualizācijā pieņem, ka gada vidējā diennakts intensitāte vecajā A1 ir puse no tās, kas 13.030km (Saulkrastu apvedceļa sākums) iebrauc iekšā vecajā A1 uz Saulkrastu pilsētu, t.i., tiek pieņemts, ka satiksmes dalībnieku galamērķi vecā A1 ietvaros ir vienmērīgi sadalīti visā vecā A1 garumā starp visiem satiksmes dalībniekiem kopumā.

9	Braucēju laika izmaksas, Ls 2006.gadā					Sākotnējā TEP dotas laika ietaupījuma izmaksas autobraucējiem. Aktualizētajā aprēķinā ņemti vērā Uzņēmuma metodikā sniegtie dati par 2006.gadu, kā arī izmantotas algu un nodokļu pieaugumu prognozes nākotnes ieguvumu aplēsei.
	braucēju (visu kopējās) izmaksas, Ls/h	3,90	3,61	Konsultanta aprēķins		
	vieglais	4,15	3,29	Konsultanta aprēķins		
	autobuss	na	12,43	Konsultanta aprēķins		
	kravas	3,12	3,87	Konsultanta aprēķins		
	laika ietaupījums braucot pa jauno A1, h/reize	na	0,11	Konsultanta aprēķins		
10	Automašīnu ekspluatācijas izmaksas uz 2006.gadu					Sākotnējā TEP tika aplēstas automašīnu ekspluatācijas izmaksu atšķirības ceļa stāvokļa dēļ. Aktualizētajā aprēķinā ņemtas vērā ekspluatācijas izmaksu atšķirības 2006.gada cenās un indeksētas ar patēriņa cenu indeksa faktu prognozi. Līdztekus identificēts, ka vecā ceļa uzlabojumi arī dod ieguvumu automašīnu ekspluatācijas izdevumu samazināšanas ziņā, kas arī aplēsts saskaņā ar Uzņēmuma metodiku.
	auto ekspluatācijas izmaksu ietaupījums uz vecā A1, Ls/auto-km	0	0,066	Konsultanta aprēķins		
	auto ekspluatācijas izmaksu ietaupījums uz jaunā A1, Ls/auto-km	0,024	0,114	Konsultanta aprēķins		
	vidējais viena brauciena izmaksu ietaupījums uz jaunā A1, Ls	0,49	2,05	Konsultanta aprēķins		
	vidējais viena brauciena izmaksu ietaupījums uz vecā A1, Ls	0	1,29	Konsultanta aprēķins		
11	Ceļu satiksmes negadījumu novēršana, uz 2006.gadu					Sākotnējā TEP ir pieņemtas 2002.gada negadījumu netiešās izmaksas. Aktualizētajā aprēķinā ņemtas vērā 2006.gada izmaksas, kas ir indeksētas ar patēriņa cenu indeksu, tā faktu un prognozi.
	negadījumu skaits uz 1 miljonu auto-km, pirms Projekta, ar materiālajiem zaudējumiem	0,74	0,74	Sākotnējais TEP		
	negadījumu skaits uz 1 miljonu auto-km, pirms Projekta, ar ievainotajiem	0,27	0,27	Sākotnējais TEP		

negadījumu skaits uz 1 miljonu auto-km, pirms Projekta, ar bojā gājušajiem	0,08	0,08	Sākotnējais TEP
negadījumu skaits uz 1 miljonu auto-km, pēc Projekta, ar materiālajiem zaudējumiem	0,52	0,52	Sākotnējais TEP
negadījumu skaits uz 1 miljonu auto-km, pēc Projekta, ar ievainotajiem	0,19	0,19	Sākotnējais TEP
negadījumu skaits uz 1 miljonu auto-km, pēc Projekta, ar bojā gājušajiem	0,05	0,05	Sākotnējais TEP
negadījuma izmaksas Ls, tikai materiālās	1 725,79	1 470	Uzņēmuma metodika
negadījuma izmaksas, Ls ievainojumi	38 380,33	3 850	Uzņēmuma metodika
negadījuma izmaksas, Ls, bojā gājušie	219 958,45	252 000	Uzņēmuma metodika

4.2. Finanšu analīzes aktualizācija

Veicot Projekta finanšu analīzi ir izmantota naudas plūsmas pieeja, kurā uzskaitīti ieņēmumi un izdevumi, kas attiecināmi uz Projektu un tā rezultātiem. Finanšu analīzē iekļaujamās investīciju izmaksas (C) ir Eiropas Savienības fonda projekta kopējās attiecināmās izmaksas. Finanšu analīzē iekļaujamās investīciju izmaksas (K) ir Eiropas Savienības fonda projekta kopējās attiecināmās izmaksas bez Eiropas Savienības fonda finansējuma. Diskontēšanai izmantota 5% reālā finansiāla diskonta likme². Pilns naudas plūsmas aprēķins Projekta ietekmē aktualizētajiem datiem variantiem sniegts 6.pielikumā.

Tabula 30 Sākotnējā TEP iegūtais finanšu analīzes rezultāts

	Ar Kopienas palīdzību (FRR/K)
Finansiālā tīrā tagadnes vērtība (miljonos latu)	-17,62

Avots: Sākotnējais TEP

Izmantojot aktualizētos datus, iegūstam sekojošu vērtējumu:

Tabula 31 IIA pārrēķinā iegūtie finanšu analīzes rezultāti

	Bez Kopienas palīdzības (FRR/C)	Ar Kopienas palīdzību (FRR/K)
Finansiālā ienesīguma norma, %	-5,24	-3,08
Finansiālā tīrā tagadnes vērtība (miljonos latu)	-51,18	-31,19

Avots: Konsultanta aprēķini

Secināms, ka:

- ņemot vērā aktualizētos pieņēmumus, Projekta finanšu izdevīgums ir ievērojami zemāks nekā sākotnējā vērtējumā un precīzāk raksturo situāciju, jo infrastruktūras Projektam nav monetāru ieguvumu un Projekta investīciju apjoms ir būtiski pieaudzis;
- negatīva ienesīguma norma bez Kopienas palīdzības nozīmē, ka Projekts bez finanšu palīdzības nav dzīvotspējīgs. Savukārt, ar Kopienas palīdzību Projekts aizvien uzrāda negatīvu ienesīguma normu, kas norāda uz valsts investīciju nepieciešamību šādam projektam;

² LR Finanšu ministrijas Vadlīnijas atbildīgajām iestādēm „Eiropas Savienības fondu projektu izmaksu efektivitātes novērtēšanas un izmaksu – ieguvumu analīzes pamatprincipi”

- kopumā Projekts atbilst IIA metodes pamatnostādņem, kas nosaka, ka atbalstāmi ir projekti, kuru finanšu rādītāji ir vidēji zemi (iekšējās atdeves likme zem 5%).

4.3. Ekonomiskās analīzes aktualizācija

Ekonomisko ieguvumu analīze veikta par pamatu ņemot Projekta finanšu plūsmu un to papildinot ar ekonomiskajiem ieguvumiem. To diskontēšanai izmantota reālā sociālā likme 5,5%³. Pilns ekonomisko ieguvumu aprēķins aktualizētajiem datiem iekļauts 6.pielikumā.

Tabula 32 Sākotnējā TEP iegūtie ekonomiskās analīzes rezultāti

	Ar Kopienas palīdzību (ERR/K)
Ekonomiskā ienesīguma norma, %	15,0
Ekonomiskā tīrā tagadnes (miljonos latu) (1 LVL = 0.558 EUR)	28,65

Avots: TEP

Aktualizēto datu un pieņēmumu izvērtējumu parāda Tabula 33.

Tabula 33 Projekta ekonomiskais ieguvums atbilstoši aktualizētiem datiem

	Bez Kopienas palīdzības (ERR/C)	Ar Kopienas palīdzību (ERR/K)
Ekonomiskā ienesīguma norma, %	13,02	17,76
Ekonomiskā tīrā tagadnes vērtība (miljonos latu)	56,31	75,65

Avots: Konsultanta aprēķini

Kā redzams, saskaņā ar aktualizēto izvērtējumu, Projektam ir pozitīvs ekonomiskās ietekmes vērtējums gan bez, gan ar EK atbalsta.

Secināms, ka:

- ekonomisko ieguvumu ziņā Projekta vērtējums ir augstāks nekā sākotnēji plānotais, kas saistīts ar būtiski augtāku automašīnu ekspluatācijas izdevumu ekonomijas vērtējumu aktualizācijā;
- Projekta ekonomiskais ieguvums būtiski pārsniedz finanšu vērtējumu un liecina par ievērojamiem nefinanšu ieguvumiem sabiedrībai, kas saistās ar

³ LR Finanšu ministrijas Vadlīnijas atbildīgajām iestādēm "Eiropas Savienības fondu projektu izmaksu efektivitātes novērtēšanas un izmaksu – ieguvumu analīzes pamatprincipi"

samazinātām satiksmes dalībnieku ekonomiskajām izmaksām un uzlabotu satiksmes dalībnieku drošību un ērtību;

- kopumā Projekts atbilst IIA metodes pamatnostādnēm, kas nosaka, ka atbalstāmi ir projekti, kuru finanšu rādītāji ir vidēji zemi (iekšējās atdeves likme zem 5%), bet ekonomiskie ieguvumi ir augsti un atsver zemo finanšu atdevi.

5. KOHĒZIJAS FONDA ATBALSTA LIKMES MODELĒŠANA

5.1. Likmes modelēšana

Izvērtējumā par pamatu ir ņemtas faktiskās attiecināmās izmaksas saskaņā ar Projekta naudas plūsmu 2001.-2009.gadā 66,63 miljonu latu jeb 94,80 miljonu eiro apmērā. Konsultants ir veicis finanšu analīzes aktualizāciju un modelējis atbalsta likmi, izmantojot aktualizētās finanšu analīzes rezultātus.

Iespējamā Kohēzijas fonda līdzfinansējuma likme aprēķināta divos veidos:

- 1) atbilstoši Guide to the Cohesion Fund 2000-2006, European Commission, 2000. Note for the Attention of the Heads of the Units DG Regio., European Commission, Brussels, 01.08.2003, REGIO.A.3./A.F. D(2003) 230771” (turpmāk tekstā – 2000.gada metode);
- 2) atbilstoši 04.12.2007. pieņemtajiem MK noteikumiem Nr. 836 „Noteikumi par darbības programmas „Infrastruktūra un pakalpojumi” 3.5.1.1 aktivitāti „Ūdenssaimniecības infrastruktūras attīstība aglomerācijās ar cilvēku ekvivalentu lielāku par 2000”, kuri nosaka KF likmes aprēķināšanas kārtību 2007.-2013.gada projektiem (turpmāk tekstā – 2007.gada metode).

Šīs metodes virspusēji ir līdzīgas, bet, analizējot sīkāk, atšķiras ar divām būtiskām iezīmēm, kas ietekmē rezultātā iegūstamo atbalsta likmi:

- 1) Atbilstoši 2000.gada metodei līdzfinansējuma likme tiek noteikta kā mazākais lielums no a) MaxCRpa - maksimālās prioritārā virziena līdzfinansējuma likmes un b) R-finansējuma deficīta likmes, ko aprēķina kā:

$$R = \frac{DIC - (DNOR + DRV)}{DIC}$$

kur DIC – diskontētās projekta investīcijas;

DNOR – diskontētie projekta neto ieņēmumi;

DRV – diskontētā projekta atlikusī vērtība.

- 2) Atbilstoši 2007.gada metodei, finansējuma deficīta likmes aprēķins jāveic sekojoši:

Tīrie ieņēmumi (DNR) = (diskontēti ieņēmumi – diskontētas darbības izmaksas + diskontēta atlikusī vērtība (DNOR+DRV)) x (diskontēta ieguldījumu attiecināmo izmaksu kopsumma (DIC)/ diskontēta kopējo ieguldījumu summa atbalstāmajās darbībās (KI))

Attiecināmās izmaksas (EE) = ieguldījumu attiecināmās izmaksas (DIC) – tīrie ieņēmumi (DNR)

Finansējuma deficīta likme (R) = attiecināmās izmaksas (EE) / ieguldījumu attiecināmās izmaksas (DIC)

Apkopojot šo aprēķinu formulā iegūstam:

$$R = \frac{EE}{DIC} = \frac{DIC - DNR}{DIC} = \frac{DIC - (DNOR + DRV) \cdot \frac{DIC}{KI}}{DIC} = 1 - \frac{(DNOR + DRV)}{KI}$$

Redzams, ka no iepriekšējā perioda aprēķina formula atšķiras ar to, ka tajā tiek izšķirtas atbalstāmās izmaksas un kopējās izmaksas un tīrie ieņēmumi tiek attiecināti uz likmes aprēķinu tikai proporcionāli atbalstāmo izmaksu attiecībai pret kopējiem ieguldījumiem konkrētajā jomā.

Kohēzijas fonda ieguldījumu aprēķina kā $DA \times Max CRpa$, kur:

$Max CRpa$ - noteiktā maksimālā Kohēzijas fonda līdzfinansējuma likme (maksimālā prioritārā virziena līdzfinansējuma likme)

DA - „lēmuma summa” = $EC * R$, kur

EC - ieguldījumu attiecināmās izmaksas;

R - finansējuma deficīta likme.

Kohēzijas fonda likmi var izteikt kā Kohēzijas fonda ieguldījumu pret kopējām ieguldījumu attiecināmās izmaksām:

$$KFlikme(\%) = \frac{DA * MaxCRpa}{EC} = \frac{EC * R * MaxCRpa}{EC} = R * MaxCRpa$$

Atšķirībā no 2000.gada metodes, saskaņā ar 2007.gada metodi KF likme tiek noteikta nevis kā mazākais lielums no a) $MaxCRpa$ - maksimālās prioritārā virziena līdzfinansējuma likmes un b) R - finansējuma deficīta likmes, bet gan kā abu šo likmju reizinājums, t.i. maksimālā atbalsta intensitāte tiek piemērota tikai tai attiecināmo izmaksu daļai (EC), kas veidojas kā finansējuma deficīts. Praksē tas nozīmē, ka, ja vien projekta finansējuma deficīta likme (R) ir mazāka par 100%, tad KF likme, kas aprēķināta pēc jaunās metodes, būs mazāka, nekā aprēķinot pēc vecās metodes.

Šī IIA pārrēķina ietvaros KF atbalsta likme ir modelēta izmantojot gan sākotnējā TEP izmantotos, gan aktualizētos datus. Izmantojot prognozētās naudas plūsmas, aprēķināta KF atbalsta likme šim Projektam saskaņā ar iepriekšminētajām divām metodēm šādiem diviem datu variantiem:

1. sākotnējā TEP dati (Tabula 34);
2. aktualizētie dati (Tabula 35).

Izmantoti šādi saīsinājumi:

atb/kop = atbalstāmās izmaksas / kopējās investīcijas

DIC=diskontētās investīciju izmaksas

DNOR=diskontēti tīrie ieņēmumi

DRV=diskontēta ieguldījumu atlikusī vērtība

R =finansējuma deficīta likme

CR =kofinansējuma likme

$Max CRpa$ =noteiktā maksimālā prioritārā virziena līdzfinansējuma likme

Tabula 34 KF likmes aprēķins ar sākotnējā TEP datiem, miljonos latu, sākotnējā TEP dati

Metode	Aprēķina formula	DIC	DNOR	DRV	atb/kop	R	Max CRpa	CR
2000.gada	$CR = \text{Min}(\text{maxCR pa}; R = (DIC - DNOR - DRV) / DIC)$	20,85	- 0,18	3,41	100.00%	84,51%	75,00%	75,00%
2007.gada	$CR = \text{MaxCRpa} * (DIC - (DNOR + DRV) * \text{atb/kop}) / DIC$	20,85	- 0,18	3,41	100.00%	84,51%	75,00%	63,38%
Sākotnējā TEP metode	nav dota	20,85	- 0,18	3,41	100.00%	na	75,00%	75,00%

Avots: Konsultanta aprēķini

Tabula 35 KF likmes aprēķins ar aktualizētā IIA datiem, miljonos latu, aktualizētais IIA

Metode	Aprēķina formula	DIC	DNOR	DRV	atb/kop	R	Max CRpa	CR
2000.gada	$CR = \text{Min}(\text{maxCR pa}; R = (DIC - DNOR - DRV) / DIC)$	52,07	- 10,69	16,77	72,54%	88,33%	85,00%	85,00%
2007.gada	$CR = \text{MaxCRpa} * (DIC - (DNOR + DRV) * \text{atb/kop}) / DIC$	52,07	- 10,69	16,77	72,54%	91,53%	85,00%	77,80%

Avots: Konsultanta aprēķini

Projekta KF likmes aprēķini parāda sekojošo:

- aktualizētajam aprēķinam, rēķinot gan pēc 2000.gada metodes, gan pēc 2007.gada metodes likme sanāk lielāka (77,80-85,00%) nekā saskaņā ar FMG Projektam oficiāli piemēroto līdzfinansējuma likmi 75,00%;
- matemātiski aprēķinot attiecību starp Projektam piešķirto KF līdzfinansējumu (saskaņā ar FMG) un faktiskajām attiecināmajām izmaksām (fakts pēc SM naudas plūsmas), sanāk, ka KF līdzfinansējuma īpatsvars ir 42,22% (=28,13/66,63 miljoni latu jeb 40,03/94,80 miljoni eiro). Šāds īpatsvars ir aptuveni divas reizes mazāks nekā varētu tikt piemērots maksimālā variantā saskaņā ar aktualizēto likmes pārrēķinu, balstoties uz faktiskajām izmaksām un ieguvumiem;
- tā, kā Projektam faktiski nav nekādu ieņēmumu, tad atbalsta likme ir augstākā iespējamā un to samazina tikai ieguldījumu atlikusī vērtība Projekta izvērtējuma perioda beigās.

5.2. Jūtīguma analīze

Lai izprastu KF atbalsta likmes jutīgumu atkarībā no diskonta likmes, veikta jutīguma analīze, izvērtējot 2,5%, 5%, 8%, 10% un 12% likmes. Iegūtās atbalsta likmes parāda Tabula 36.

Tabula 36 KF atbalsta likmes jutīguma analīzes rezultāti pie dažādām diskonta likmēm ar 2000. un 2007.gada metodiku

Metode	2000.gada	2007.gada
Diskonta likme 2,5%	76,24%	70,35%
Diskonta likme 5%	85,00%	77,80%
Diskonta likme 8%	85,00%	82,58%
Diskonta likme 10%	85,00%	84,32%
Diskonta likme 12%	85,00%	85,39%

Avots: Konsultanta aprēķini

Līdztekus izvērtēts arī Projekta rezultātu jutīgums attiecībā uz ceļu uzturēšanas izdevumu izmaiņām. Modelētas situācijas, kurās uzturēšanas izmaksas pieaug par 10% un 20% un samazinās par 10% un 20% sākot ar 2009.gadu attiecībā pret plānoto. Izvērtējuma rezultātus parāda Tabula 37.

Tabula 37 KF atbalsta likmes jutīguma analīzes rezultāti pie dažādām ceļu uzturēšanas izmaksām ar 2000. un 2007.gada metodiku

Metode	2000.gada	2007.gada
Izmaksu pieaugums 0%	85,00%	77,35%
Izmaksu pieaugums +10%	85,00%	77,58%

Metode	2000.gada	2007.gada
Izmaksu pieaugums +20%	85,00%	77,77%
Izmaksu pieaugums -10%	85,00%	78,03%
Izmaksu pieaugums -20%	85,00%	78,25%

Avots: Konsultanta aprēķini

Jūtīguma analīze parāda, ka:

- diskonta likmei nav būtiskas ietekmes uz Projekta atbalsta likmes aprēķinu, kas skaidrojams ar to, ka Projektam nav tiešu ieņēmumu un līdz ar to atbalsta likme nav atkarīga no nākotnes ieņēmumu prognozēm, kuras ievērojami varētu ietekmēt diskonta likmes izmaiņas;
- ceļu uzturēšanas izmaksām nav būtiskas ietekmes uz Projekta atbalsta likmes aprēķinu, jo šīs izmaksas ir daudz mazākas par Projekta investīciju apjomu un nevar būtiski ietekmēt kopējo vērtējumu.

Kopumā Izvērtējot KF atbalsta likmju piemērošanu, jāsecina, ka:

- sākotnējā TEP izstrādes laikā netika piemērotas prasības par KF atbalsta likmes atkarību no Projekta finanšu rādītājiem, kā arī nav skaidrota un analizēta KF atbalsta likmes piemērošana;
- izmantojot 2000. un 2007.gada metodi un aktualizētos datus, KF atbalsta likme ir 85,00% pēc 2000.gada metodes un 77,80% pēc 2007.gada metodes, kas ir augstāka salīdzinājumā ar Projektam formāli piešķirto 75,00% un faktiski piemēroto 42,22%;
- diskonta likmes un autoceļu uzturēšanas izmaksu izmaiņām nav būtiskas ietekmes uz KF atbalsta likmes vērtībām ne saskaņā ar 2000.gada, ne 2007.gada metodiku.

Lai arī ar aktualizētajiem datiem un divām likmes pārrēķina metodēm iegūstamie KF līdzfinansējuma likmes apjomi ir nedaudz atšķirīgi (vienā gadījumā lielāki un otrā mazāki), vērtējot Projektam piešķirtās KF atbalsta likmes pamatotību, jāsecina, ka Projektam būtu iespējams piešķirt augstāko pieejamo finansējuma intensitāti. Līdz ar to uzskatāms, ka Projektam noteiktā atbalsta likme formāli 75,00% (faktiski 42,22%) ir pamatota.

SECINĀJUMI

1. Kohēzijas fonda līdzfinansētā projekta 2002/LV/16/P/PT/008 „Via Baltica autoceļa uzlabošana. Saulkrastu apvedceļa būvniecība uz Latvijas valsts galvenā autoceļa A1 no 21,05km (Lilaste) līdz 4,057 km (Skulte)” izmaksu ieguvumu analīzes rezultāti ir atšķirīgi, ja salīdzina 2002.gadā veikto analīzi ar aktualizēto. Sekojoši faktori ir noteikuši šīs atšķirības:
 - Projekta laika plāns;
 - valsts makroekonomiskie rādītāji;
 - ar satiksmi un tās drošību saistītie rādītāji;
 - ceļu uzturēšana.
2. Projekta laika plāna izmaiņu ietekmē:
 - aizkavējās būvniecību līgumu noslēgšanas un darbu uzsākšanas termiņi, kā rezultātā, būvdarbi tika veikti laika posmā no 2005. līdz 2007.gadam;
 - novēloto būvniecības līgumu noslēgšanas un strauji augošo izmaksu dēļ tika parakstīti FMG, pagarinot Projekta noslēguma termiņu, kā arī attiecināmo un kopējo izmaksu apjomu;
 - termiņu ziņā Projekts uzskatāms par veiksmīgi pabeigtu, savukārt izmaksu ziņā sadārdzinājums ir bijis vēl lielāks, kā plānots FMG.
3. No makroekonomiskajiem rādītājiem Projekta īstenošanu ir ietekmējuši:
 - būvniecības izmaksu pieaugums;
 - darba samaksas pieaugums;
 - valūtas kursa izmaiņas.
4. Būvniecības izmaksu un darba samaksas pieaugums ir radījis šādas būtiskas izmaiņas Projekta īstenošanā:
 - Projekta attiecināmās izmaksas pieaugušas par 131% no 2002.gadā plānotajiem 41,05 miljoniem eiro līdz 94,80 miljoniem eiro, kas atbilst faktiskajām būvniecības un būvuzraudzības izmaksām pēc SM 2009.gada datiem. Saskaņā ar 16.08.2006. parakstītajiem FMG attiecināmo izmaksu sadārdzinājums tikai līdz 53,37 miljoniem eiro jeb sadārdzinājums aptuveni 30% apmērā tiek līdzfinansēts no Kohēzijas fonda ar atbalsta likmi 75%. Pārējais attiecināmo izmaksu sadārdzinājums pieskaitāms izmaksām, kas netiek līdzfinansētas no Kohēzijas fonda un tiek pilnībā segtas no valsts budžeta līdzekļiem. Valsts budžets pilnībā sedz arī neattiecināmās izmaksas, to sadārdzinājumu un Latvijas puses līdzfinansējumu attiecināmajām izmaksām;
 - Projekta kopējās izmaksas augušas vēl straujāk – par 169% - no plānotajiem 48,81 miliona eiro 2002.gadā līdz faktiskajiem 131,23 miljoniem eiro. Straujāks pieaugums nekā attiecināmajām izmaksām skaidrojams ar to, ka neattiecināmās izmaksas, t.sk., esošā A1 rekonstrukcijas izmaksas caur Saulkrastiem, augušas straujāk nekā attiecināmās izmaksas. Tas ir skaidrojams ar to, ka neattiecināmās izmaksas, augušas straujāk nekā attiecināmās izmaksas. Straujāks neattiecināmo izmaksu pieaugums radies tādēļ, ka lielāks izmaksu pieaugums ir bijis tieši neattiecināmo izmaksu pozīcijās – „projektēšana”, „esošā A1 caur

Saulkrastiem rekonstrukcijas izmaksas” un „esošā A1 caur Saulkrastiem būvuzraudzības izmaksas”. Savukārt tādas neattiecināmo izmaksu pozīcijas, kā „zemes iegāde” augušas lēnāk nekā attiecināmās izmaksas;

- attiecināmo un kopējo izmaksu pieaugums izveidojies iepriekš aprakstīto makroekonomisko faktoru ietekmē – sakarā ar novēloto būvniecības līgumu noslēgšanu, faktisko būvdarbu veikšana laika posmā no 2005. līdz 2007.gadam sakrita ar laiku, kad Latvijā visstraujāk sadārdzinājās kopējais patēriņa cenu līmenis, kā arī transporta objektu būvniecības izmaksas un darba samaksa.

5. Valūtas kursa izmaiņu ietekmē:

- salīdzinot FMG ar sākotnēji plānoto, latos izteiktās Projekta īstenošanas attiecināmās izmaksas sadārdzinājušās par 64%, kamēr tas pats sadārdzinājums aprēķināts eiro vienībās ir tikai 30%;
- salīdzinot faktiskos datus pēc LR Satiksmes ministrijas naudas plūsmas ar sākotnēji plānoto, latos izteiktās Projekta īstenošanas attiecināmās izmaksas sadārdzinājušās par 191%, kamēr tas pats sadārdzinājums aprēķināts eiro vienībās ir 131 %;
- līdzīgi dinamika tikai vēl straujā ir vērojama arī Projekta kopējo izmaksu sadārdzinājumam.

6. Satiksmes intensitātes izmaiņu ietekmē:

- satiksmes kopējā (vecā plus jaunā A1 ceļu) gada vidējā diennakts intensitāte ir mazāka nekā sākotnējā TEP plānotā. Galvenokārt, tas skaidrojams ar mazāku faktisko intensitāti uz vecā A1 nekā tika plānots. Intensitāte uz jaunā A1 ir aptuveni vienāda ar plānoto;
- kopumā mazāk satiksmes dalībnieki gūs labumus no Projekta ieguvumiem.

7. Laika izmaksu par ceļā pavadīto stundu izmaiņu ietekmē:

- vidējās svērtās ceļā pavadītā stundas izmaksas izteiktas latos 2006.gada cenās ir samazinājušās no Ls 3,90 sākotnējā TEP līdz Ls 3,61 pēc to aktualizācijas saskaņā ar Uzņēmuma metodiku;
- minēto laika izmaksu izmaiņu, kā arī faktiskās satiksmes plūsmas aktualizācijas ietekmē ir mainījusies arī laika izmaksu ietaupījuma ekonomisko ieguvumu tagadnes vērtība no 23,97 miljoniem latu sākotnējā TEP uz 16,62 miljoniem latu. Tas nozīmē, ka saskaņā ar aktualizētajiem datiem projekta ekonomiskie ieguvumi no laika izmaksu ietaupījuma būs mazāki nekā sākotnēji plānotie, kas skaidrojams ar iepriekšminēto – aktualizācijā ir samazinājušās vidējās svērtās ceļā pavadītā stundas izmaksas un katra satiksmes dalībnieka ieguvums no ceļā ietaupītās stundas būs mazāks nekā plānotais. Šis samazinājums rada negatīvu ietekmi uz kopējo Projekta ekonomisko ieguvumu.

8. Automašīnu ekspluatācijas izmaksu izmaiņu ietekmē:

- vidējais svērtais automašīnu ekspluatācijas izmaksu ietaupījums kopā pa visiem automašīnu tipiem 2006.gada cenās latos uz vienu nobraukto automašīnas-km aktualizētajos datos salīdzinājumā ar sākotnējo TEP ir pieaudzis no Ls 0,000 uz Ls 0,066 vecajam A1 un no Ls 0,024 uz Ls 0,114 jaunajam A1;
- minēto ietaupījumu izmaiņu rezultātā ievērojami mainījusies arī automašīnas ekspluatācijas izmaksu ietaupījuma ekonomisko ieguvumu tagadnes vērtība no 17,24 miljoniem latu sākotnējā TEP uz 91,73 miljoniem latu. Vairāk kā pieckārtīgais tagadnes vērtības pieaugums aktualizācijā skaidrojams ar iepriekšminēto ietaupījuma pieaugumu vidējām svērtajām automašīnas ekspluatācijas izmaksām. Tā kā ik gadu pa jauno un veco autoceļu tiek nobraukti daudzi desmiti miljoni auto kilometru, tad aktualizētā ekonomiskā ieguvuma

tagadnes vērtība ir ievērojami lielāka nekā sākotnējā TEP plānotā. Šis pieaugums atstāj ievērojamu pozitīvu ietekmi uz Projekta kopējo ekonomisko ieguvumu un lietderību.

9. Ceļu satiksmes negadījumu skaita un to izmaksu izmaiņu ietekmē:

- mainījušās CSNg izmaksas sākotnējā TEP datiem salīdzinājumā ar datiem, kuri aktualizēti saskaņā ar Uzņēmuma metodiku. 2006.gada cenās izteiktās materiālo zaudējumu izmaksas samazinājušas no Ls 1726 uz Ls 1470, ievainoto cilvēku izmaksas samazinājušas no Ls 38 380 uz Ls 3850, bet bojā gājušā cilvēka izmaksas pieaugušas no Ls 219 958 uz Ls 252 000;
- minēto izmaiņu rezultātā mainījusies CSNg skaita samazinājuma ekonomisko ieguvumu tagadnes vērtība no 5,06 miljoniem latu sākotnējā TEP uz 7,06 miljoniem latu saskaņā ar aktualizāciju. Šis pieaugums rada pozitīvu ietekmi uz Projekta kopējo ekonomisko ieguvumu un lietderību.

10. Ceļu uzturēšanas izmaksu izmaiņu ietekmē:

- aktualizētajos datos papildus izmaksas, kas rodas uzturot jauno A1, ievērojami pārsniedz Projekta radīto uzturēšanas izmaksu ietaupījumu vecajam A1, t.i. papildus izmaksas uz vienu km gadā Ls 25 000 apmērā pret ietaupījumu Ls 3 600 apmērā;
- ceļa uzturēšanas izmaksu radīto zaudējumu tagadnes vērtība pieaug no -0,18 miljoniem latu sākotnējā TEP uz -10.69 miljoniem latu saskaņā ar aktualizāciju.

11. Laika posmā no 2002. līdz 2008.gadam, par kuru Konsultantam ir pieejami revidētie gada pārskati, nepastāv būtiskas atšķirības starp plānotajiem un faktiskajiem saimnieciskās darbības ieņēmumiem, savukārt atšķirības starp Uzņēmuma plānotajiem un faktiskajiem saimnieciskās darbības rezultātiem ir saistītas ar atsevišķu izmaksu pozīciju ekonomiju, nevis darbībām Projekta ietvaros, un var uzskatīt, ka šajā laika periodā Uzņēmums nav guvis nepamatotus ieņēmumus no Projekta.

12. Ņemot vērā to, ka Uzņēmuma saimnieciskā darbība ir tieši atkarīga no valsts autoceļu finansējuma pieejamības un LR Satiksmes Ministrijas deleģēto valsts pārvaldes funkciju apmēra, kā arī patlaban valstī pastāvošo nenoteiktību, uzskatām, ka nav jēgpilni un ir neiespējami veikt ticamas Uzņēmuma nākotnes darbības prognozes, jo praktiski visa Uzņēmuma darbība ir atkarīga no piešķirtā valsts finansējuma. Ja nepieciešamais valsts finansējums tiks piešķirts un Deleģēšanas līgumā, kas noslēgts ar LR Satiksmes Ministriju, tiks paredzēta attiecīgo darbu veikšana, Uzņēmums spēs pildīt savas funkcijas un nodrošināt Projekta rezultātu turpmāku uzturēšanu, tas ir ikgadējo un periodisko ceļu uzturēšanu.

13. Aktualizētā Projekta finansiālā tīrā tagadnes vērtība ir -31,19 miljoni latu ar Kopienas palīdzību un -51,18 miljoni latu bez Kopienas palīdzības. Ekonomiskā ienesīguma norma ar Kopienas palīdzību – -3,08%, bez – -5,24%.

14. Projekta finanšu analīze liecina, ka:

- Projekta finanšu izdevīgums ir ievērojami zemāks nekā sākotnējā vērtējumā un precīzāk raksturo situāciju, jo infrastruktūras Projektam nav monetāru ieguvumu un Projekta investīciju apjoms ir būtiski pieaudzis;
- negatīva ienesīguma norma bez Kopienas palīdzības nozīmē, ka Projekts bez finanšu palīdzības nav dzīvotspējīgs. Savukārt, ar Kopienas palīdzību Projekts aizvien uzrāda negatīvu ienesīguma normu, kas norāda uz valsts investīciju nepieciešamību šādam projektam;

- kopumā Projekts atbilst IIA metodes pamatnostādņēm, kas nosaka, ka atbalstāmi ir projekti, kuru finanšu rādītāji ir vidēji zemi (iekšējās atdeves likme zem 5%).
15. Projekta ekonomiskā tīrā tagadnes vērtība ir 75,65 miljoni latu ar Kopienas palīdzību un 56,31 miljoni latu bez Kopienas palīdzības. Ekonomiskā ienesīguma norma ar Kopienas palīdzību 17,76%, bez – 13,02%.
16. Projekta ekonomiskā analīze liecina, ka:
- ekonomisko ieguvumu ziņā Projekta vērtējums ir augstāks nekā sākotnēji plānotais, kas saistīts ar būtiski augtāku automašīnu ekspluatācijas izdevumu ekonomijas vērtējumu aktualizācijā;
 - Projekta ekonomiskais ieguvums būtiski pārsniedz finanšu vērtējumu un liecina par ievērojamiem nefinanšu ieguvumiem sabiedrībai, kas saistās ar samazinātām satiksmes dalībnieku ekonomiskajām izmaksām un uzlabotu satiksmes dalībnieku drošību un ērtību;
 - kopumā Projekts atbilst IIA metodes pamatnostādņēm, kas nosaka, ka atbalstāmi ir projekti, kuru finanšu rādītāji ir vidēji zemi (iekšējās atdeves likme zem 5%), bet ekonomiskie ieguvumi ir augsti un atsver zemo finanšu atdevi.
17. Projekta KF likmes aprēķini parāda sekojošo:
- aktualizētajam aprēķinam, rēķinot gan pēc 2000.gada metodes, gan pēc 2007.gada metodes likme sanāk lielāka (77,80-85,00%) nekā saskaņā ar FMG Projektam oficiāli piemēroto līdzfinansējuma likmi 75,00%;
 - matemātiski aprēķinot attiecību starp Projektam piešķirto KF līdzfinansējumu (saskaņā ar FMG) un faktiskajām attiecināmajām izmaksām (fakts pēc SM naudas plūsmas), sanāk, ka KF līdzfinansējuma īpatsvars ir 42,22% ($=28,13/66,63$ miljoni latu jeb $40,03/94,80$ miljoni eiro). Šāds īpatsvars ir aptuveni divas reizes mazāks nekā varētu tikt piemērots maksimālā variantā saskaņā ar aktualizēto likmes pārrēķinu, balstoties uz faktiskajām izmaksām un ieguvumiem;
 - tā, kā Projektam faktiski nav nekādu ieņēmumu, tad atbalsta likme ir augstākā iespējamā un to samazina tikai ieguldījumu atlikusī vērtība Projekta izvērtējuma perioda beigās.
18. Jūtīguma analīze parāda, ka:
- diskonta likmei nav būtiskas ietekmes uz Projekta atbalsta likmes aprēķinu, kas skaidrojams ar to, ka Projektam nav tiešu ieņēmumu un līdz ar to atbalsta likme nav atkarīga no nākotnes ieņēmumu prognozēm, kuras ievērojami varētu ietekmēt diskonta likmes izmaiņas;
 - ceļu uzturēšanas izmaksām nav būtiskas ietekmes uz Projekta atbalsta likmes aprēķinu, jo šīs izmaksas ir daudz mazākas par Projekta investīciju apjomu un nevar būtiski ietekmēt kopējo vērtējumu.
19. Kopumā Izvērtējot KF atbalsta likmju piemērošanu, jāsecina, ka:
- sākotnējā TEP izstrādes laikā netika piemērotas prasības par KF atbalsta likmes atkarību no Projekta finanšu rādītājiem, kā arī nav skaidrota un analizēta KF atbalsta likmes piemērošana;
 - izmantojot 2000. un 2007.gada metodi un aktualizētus datus, KF atbalsta likme ir 85,00% pēc 2000.gada metodes un 77,80% pēc 2007.gada metodes, kas ir augstāka salīdzinājumā ar Projektam formāli piešķirto 75,00% un faktiski piemēroto 42,22%;

- diskonta likmes un autoceļu uzturēšanas izmaksu izmaiņā nav būtiskas ietekmes uz KF atbalsta likmes vērtībām ne saskaņā ar 2000.gada, ne 2007.gada metodiku;
- lai arī ar aktualizētajiem datiem un divām likmes pārrēķina metodēm iegūstamie KF līdzfinansējuma likmes apjomi ir nedaudz atšķirīgi (vienā gadījumā lielāki un otrā mazāki), vērtējot Projektam piešķirtās KF atbalsta likmes pamatotību, jāsecina, ka Projektam iespējams piešķirt augstāko pieejamo finansējuma intensitāti. Līdz ar to uzskatāms, ka Projektam noteiktā atbalsta likme formāli 75,00% (faktiski 42,22%) ir pamatota.

PIELIKUMI

