

PEP LNK 2019. gada nogalē: par Latvijas NEKP 2030 un elektroauto nākotni



Aizvadītā gada 12. decembrī Latvijas Zinātņu akadēmijas (LZA) Senāta zālē noritēja Pasaules Enerģijas padomes Latvijas Nacionālās komitejas (PEP LNK) un LZA Fizikas un tehnisko zinātņu nodaļas kopīgā paplašinātā sēde, kas bija veltīta Latvijas "Nacionālā enerģētikas un klimata plāna 2021.–2030. gadam" (NEKP 2030) izstrādes jautājumiem un elektromobilitātes attīstībai pasaulē.

Ar prezentācijām uzstājās un uz klātesošo jautājumiem atbildēja AS "Latvenergo" valdes priekšsēdētājs, PEP LNK viceprezidents Āris Žīgurs un Latvijas Republikas Ekonomikas ministrijas Enerģijas tirgus un infrastruktūras departamenta direktors Edijs Šaicāns. Par Latvijas enerģētikas nozares nākotni, tostarp transporta sektora dekarbonizācijas scenārijiem, diskutēja arī PEP LNK prezidents profesors Namejs Zeltiņš, SIA "ITERA Latvija" prezidents, PEP LNK viceprezidents Juris Savickis, AS "Augstsprieguma tīkls" valdes loceklis Gatis Junghāns, PEP LNK revidents profesors Andris Krēsliņš, AS "Rīgas Siltums" valdes priekšsēdētājs Normunds Talcis un citi interesenti.

Par Latvijas enerģētiku NEKP 2030 kontekstā

Latvijas Republikas Ekonomikas ministrijas Enerģijas tirgus un infrastruktūras departamenta direktors **Edijs Šaicāns** prezentācijā "Nacionālais enerģētikas un klimata plāns 2021.–2030. gadam: enerģētikas izaicinājumi" skaidroja NEKP 2030 uzbūves principus un uzsvēra svarīgākos pasākumus, kas iekļauti šajā plānā. NEKP 2030 ir ļoti komplicēts dokuments, kurā raksturota gan enerģētikas nozares esošā situācija, gan nākotnes perspektīvas. Tā izstrādes procesā nācās meklēt kompromisus, cenšoties saskaņot politiskos mērķus ar objektīvām enerģētikas realitātēm un to dinamikas prognozēm.

E. Šaicāns atgādināja, ka jaunajiem mērķiem bija jābūt ambiciozākiem par tiem, kas tika izvirzīti iepriekšējā plānā laikposmam līdz 2020. gadam, līdz ar to visos plānotajos pasākumos bija jāievieš princips "energoefektivitāte vispirms" (*energy efficiency first*). Latvijai, tāpat kā citām ES dalībvalstīm, nebija lielas izvēles NEKP 2030 pamatmērķu noteikšanā. Siltumnīcefekta gāzu emisiju (SEG) samazināšanas un oglekļa dioksīda (CO₂) piesaistes nodrošināšanas mērķi ir noteikti ES tiesību aktos, arī energoefektivitātes obligātais mērķis jauniem enerģijas ietaupījumiem ir noteikts saskaņā ar direktīvajos dokumentos ietvertu metodi. Tā rezultātā 2030. gada saistošais mērķis vairāk nekā divas reizes pārsniedz laikposmam līdz 2020. gadam noteiktos rādītājus. Atjaunīgās enerģijas īpatsvara mērķi ir jāpiedāvā pašām dalībvalstīm, ņemot vērā obligātos atjaunīgās enerģijas īpatsvara mērķus transportā un siltumapgādē.

Problēmas nav paredzamas vien saistībā ar tā dēvēto "starp-savienojumu mērķi", kas visām ES dalībvalstīm ir vienāds

un Latvijai labvēlīgs, jo Latvija gan atsevišķi, gan kopā ar citām Baltijas valstīm to jau ir pārpildījusi vairākkārtīgi.

Galvenais, kā rezumēja E. Šaicāns, nākamajā desmitgadē ir enerģētikas "zaļās domāšanas" strauvē *nezaudēt galvu* un saglabāt racionālu skatījumu uz enerģētikas izaugsmes tehniskajām, ekonomiskajām un politiskajām noteiksmēm. Savā prezentācijā viņš uzsvēra tos izaicinājumus, ar kuriem Latvijas enerģētikai būs neizbēgami jāsaskaras NEKP 2030 īstenošanas gaitā: nodokļu sistēmas "zaļināšana"; transporta sektora dekarbonizācija; problēmas elektroenerģētikas, energoapgādes drošuma un siltumapgādes (aukstumapgādes) jomā.

Nodokļu "zaļināšana", energoapgādes drošums un ilgtspējīgs transports

Lai arī visi minētie uzdevumi ir vienlīdz nozīmīgi 2030. gada enerģētikas un energoefektivitātes mērķu sasniegšanai, tomēr daži no tiem ir komplicētāki nekā citi. Tāda ir, piemēram, nodokļu sistēmas "zaļināšana", kas potenciāli aptver ne tikai enerģētikai un būvenerģētikai tuvās jomas, bet arī citus tautsaimniecības segmentus. Šobrīd, NEKP 2030 realizācijas sākumpunktā, no "zaļās" ekonomikas viedokļa raugoties, Latviju raksturo gan neefektīvas un reālo ekonomisko ietekmi neatspoguļojošas diferencētas nodokļu likmes, gan enerģētikas un SEG emisiju avotiem nepietiekami piemēroti nodokļu atvieglojumi un atbrīvojumi. Valsts nodokļu politika kopumā neveicina klimata pārmaiņu ierobežošanas pasākumu īstenošanu.

Starp transporta sektora dekarbonizācijas galvenajiem izaicinājumiem jāmin novecojis autoparks, kurā dominē ar



Foto: J. Brendis

PEP LNK prezidents profesors Namejs Zeltiņš atklāj paplašināto valdes sēdi, kas veltīta Latvijas "Nacionālā enerģētikas un klimata plāna 2021.–2030. gadam" izstrādes jautājumiem un elektromobilitātes attīstībai pasaulē

dīzeļdegvielu darbināmi transportlīdzekļi, nenozīmīgs AER un elektroenerģijas patēriņš transportā un ļoti bieža, intensīva privātā autotransporta izmantošana. Transporta emisiju samazinājums visā ES vēsturiski ir bijis problemātisks jautājums. Arī Latvijā alternatīvo degvielas veidu (tostarp saspīstās un sašķidrīnātās dabasgāzes (CNG un SDG), kā arī elektromobilitātes) izmantošana vēl ir tikai sākuma stadijā, un runāt par to kā nozīmīgu transporta sektora dekarbonizācijas faktoru pagaidām vēl nevar. Tomēr nākamajā desmitgadē ir kardināli jāmainās ES "spēles noteikumiem" ne tikai autotransporta degvielas jomā, bet visā autotransporta nozarē, lai izdotos sasniegt ambiciozo 2030. gada transporta sektora dekarbonizācijas mērķi (14%) – par spīti tam, ka nav sasniegts daudz pieticīgākais 2020. gada mērķis (10%).

Elektroenerģētikā un energoapgādes drošuma jomā referents minēja šādus svarīgākos problēmjautājumus: enerģijas importa atkarība no trešajām valstīm un ģenerējošo jaudu pietiekamība; neizmantojams potenciāls elektroenerģijas ražošanai no ne-emisiju tehnoloģijām; zema sabiedrības līdzdalība enerģijas ražošanā; ilgs atmaksāšanās periods, ražojot enerģiju pašpatēriņam; neattīstīta Baltijas valstu savstarpējo starpsavienojumu infrastruktūra un kapacitāte; enerģētiskā nabadzība.

Svarīgi atzīmēt, ka Latvijā energoapgādes drošuma jautājums nākamajā desmitgadē iegūs jaunu skanējumu, jo, līdz ar Baltijas valstu energosistēmu sinhronizācijas zonu maiņu 2025. gadā, kardināli mainīsies elektroenerģētikas sektora uzbūves, ekspluatācijas drošības un stabilitātes nodrošinājuma principi. Baltijas valstu elektroenerģijas pārvades sistēmas operatoriem (PSO) nāksies uzņemties lielu daļu atbildības gan par uzstādīto jaudu pietiekamību, gan par energosistēmu

frekvences regulēšanu. Tas nozīmē, ka daudzas funkcijas, kas šobrīd gulstas uz lielo Krievijas un Baltkrievijas PSO pleciem, nodrošinot arī Baltijas valstu energosistēmu frekvences stabilitāti, pāries Latvijas, Igaunijas un Lietuvas PSO atbildības jomā. Līdz ar to rūpēm par tirgū konkurētspējīgu ģenerējošo jaudu portfeļa veidošanu nāks klāt arī rūpes par šī tirgus ikdienas funkcionēšanas tehnisko stabilitāti un ilgtspēju.

Šis jautājums tieši sasauca ar energodefīcīta pārvarēšanas un transporta dekarbonizācijas tematiem. Baltijas valstīm, vismaz sākotnējā periodā pēc 2025. gada, varētu būt grūti nodrošināt energosistēmas stabilitāti, taču paredzams, ka pieaugs elektroenerģijas patēriņa apjoms, ja vismaz daļēji (uz elektrotransporta rēķina) īstenosies ieceres transporta sektora dekarbonizācijas jomā.

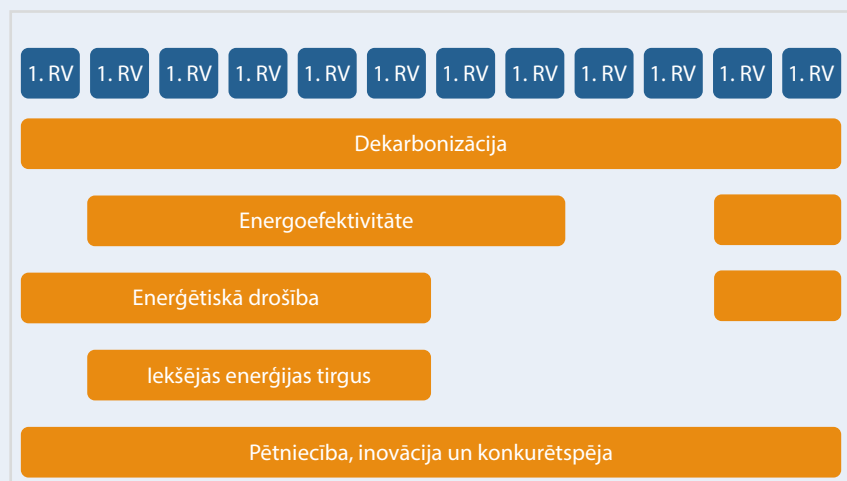
Siltumapgādes un aukstumapgādes problēmas

E. Šaicāns uzsvēra šādus nākamajā desmitgadē pārvaramos izaicinājumus siltumapgādes jomā (tostarp centralizētajā siltumapgādē (CSA) un aukstumapgādē): novecojušas CSA katlumājas un siltumtīkli; siltumapgādes decentralizācija; nepietiekama jaunu patērētāju pieslēgšanās CSA; neefektīva un nepietiekama AER izmantošana siltumapgādē; centralizētas aukstumapgādes trūkums; lokāla aukstumapgāde, kurā dominē individuāli telpu dzesēšanas risinājumi.

Latvija ieņem trešo vietu Eiropā aiz Islandes un Lietuvas pēc to iedzīvotāju skaita, kuriem siltums tiek nodrošināts ar CSA.

NEKP 2030 mērķu sasniegšanai noteikti šādi rīcības virzieni:

- ēku energoefektivitātes uzlabošana;
- energoefektivitātes uzlabošana un AER tehnoloģiju izmantošanas veicināšana siltumapgādē un aukstumapgādē un rūpniecībā;
- ne-emisiju tehnoloģiju izmantošanas veicināšana elektroenerģijas ražošanā;
- ekonomiski pamatotas enerģijas pašražošanas un pašpatēriņa veicināšana;



Plānā noteikto rīcības virzienu sasaiste ar Eiropas Enerģētikas savienības dimensijām un to mērķiem

- energoefektivitātes uzlabošana, alternatīvo degvielu un AER tehnoloģiju izmantošanas veicināšana transportā;
- enerģētiskā drošība, enerģētiskās atkarības mazināšana, pilnīga enerģijas tirgu integrācija un infrastruktūras modernizācija;
- atkritumu un notekūdeņu apsaimniekošanas efektivitātes uzlabošana un SEG emisiju samazināšana, resursu efektīva izmantošana un SEG emisiju samazināšana lauksaimniecībā;
- ilgtspējīga resursu izmantošana un SEG emisiju samazināšana CO₂ piesaistes palielināšana zemes izmantošanas, zemes izmantošanas maiņas un mežsaimniecības sektorā;
- fluorēto siltumnicefektu gāzu (F-gāzu) izmantošanas samazināšanas veicināšana;
- nodokļu sistēmas "zaļināšana" un draudzīguma pievilcīguma energoefektivitātei un AER tehnoloģijām uzlabošana;
- sabiedrības informēšana, izglītošana un izpratnes veicināšana.

Avots: NEKP 2030, Ekonomikas ministrija

Savukārt CSA pamatā jābūt efektīvai un ilgtspējīgai siltumenerģijas ražošanai. Diemžēl šobrīd mūsu valstī vairāk nekā 60% katlumāju uzstādīto iekārtu ekspluatācijas ilgums pārsniedz 15 gadus (vidējais optimālais kalpošanas ilgums – 10 gadi).

Problēmas rada arī relatīvi lieli siltuma zudumi siltumapgādes pārvades un sadales tīklos Latvijā. Vidējie siltuma zudumi šajos tīklos 2018. gadā sasniedza 11,7%. Lielākā daļa CSA sistēmu ir būvētas pirms vairāk nekā 25 gadiem, un atsevišķos posmos siltuma zudumi ir visai ievērojami. Piemēram, Jēkabpilī siltuma zudumi sasniedz 14%, Daugavpilī – 15,7%. Lai gan Latvijā ir samērā augsts CSA pieslēgto klientu skaits, šobrīd novērojamas aktīvas siltumapgādes sektora decentralizācijas tendences, līdz ar to arvien palielinās lokālās un individuālās siltumapgādes īpatsvars.

Neefektīva AER izmantošana kā CSA sistēmās, tā lokālajā un individuālajā siltumapgādē ir viena no būtiskām nozares problēmām, ko nākamajos desmit gados būs nepieciešams pārvarēt. Šobrīd AER resursu jomā visos Latvijas siltumapgādes segmentos dominē koksnes biomasas; salīdzinoši ļoti neliels siltumapgādes apjoms tiek nodrošināts, izmantojot biogāzi. Koksnes biomasas ir nozīmīgākais vietējais kurināmais, kuru Latvijā izmanto gan CSA, gan īpaši individuālajā siltumapgādē. 2018. gadā mūsu valstī darbojās 306 katlumājas, kurās kā kurināmo izmanto koksnes biomasu. Savukārt individuālajā siltumapgādē koksnes biomasas veido gandrīz 80% no māsaimniecībās izmantotajiem energoresursiem. Lai arī koksnes biomasas ir atjaunojams vietējais resurss, kura izmantošana nebūt nav ierobežojama vai kā citādi "apkarojama", tomēr šī mūsu valstī tradicionālā enerģijas avota neefektīva izmantošana rada visai iespaidīgas SEG emisijas un tādā – uzliek papildu slogu ekoloģijai.

Tikmēr tā dēvētās "ne-emisiju tehnoloģijas" tiek izmantotas nepietiekami. Piemēram, individuālajā un lokālajā siltumapgādē vien nelielā apjomā tiek izmantoti saules kolektori un siltumsūkņi.

Tāpat arī elektroenerģijas kā siltuma avota izmantošana ir niecīga – 2018. gadā tikai 0,1% no visa Latvijā ģenerētā siltuma tika saražots, izmantojot elektroenerģiju.

Lai gan klimata pārmaiņu ietekmē ir būtiski palielinājusies gada vidējā gaisa temperatūra un arī vasaras sezonas vidējā gaisa temperatūra, Latvijā praktiski neeksistē centralizētās aukstumapgādes (CA) joma. CA ir vienkāršs, drošs un komfortabls noslēgta cikla process, kas rada mazu vides piesārņojumu, tomēr mūsu valstī telpu dzesēšanai parasti tiek izmantotas tradicionālās kondicionēšanas iekārtas, kas, tāpat kā jebkura energoierīce, rada papildu slodzi pilsētas infrastruktūrai un lokālu risinājumu gadījumā rada papildu CO₂ izmešus un trokšņu fonu. Tāpēc arī CA jomā nākamajos desmit gados būtu nepieciešams panākt zināmu progresu – vismaz mēģināt realizēt kādu no projektiem, lai nodemonstrētu CA sistēmas objektīvās priekšrocības.

E-mobilitāte pasaulē, Eiropā un Latvijā: ko varam sagaidīt

Ar elektromobilitātes konceptu un šīs jomas attīstības perspektīvām Latvijā un Eiropas Savienībā (ES) sēdes dalībniekus iepazīstināja AS "Latvenergo" valdes priekšsēdētājs, PEP LNK viceprezidents **Āris Žigurs**. Viņa prezentācija "Elektromobilitāte: attīstība šobrīd un nākotnes tendences" aptvēra plašu nozares attīstības un ar to saistīto jautājumu spektru.

Elektromobilitātes attīstība ir viens no perspektīvākajiem un straujāk augošajiem transporta sektora dekarbonizācijas virzieniem, kam, atsaucoties uz asociācijas *Eurelectric* prognozēm, laikposmā līdz 2050. gadam paredzama svarīga loma ne tikai vieglā autotransporta un dzelzceļa, bet arī smagā un jūras (upju) transporta segmentos. *Eurelectric* prognozē, ka



Foto: J. Brends

Ekonomikas ministrijas Enerģijas tirgus un infrastruktūras departamenta direktors Edijs Šaicāns stāsta par NEKP 2030 aktualitātēm

ap 2050. gadu Eiropā 63% visu transportlīdzekļu kā enerģijas avotu varētu izmantot elektrību. Visstraujākais pieaugums, no praktiski 0 šobrīd līdz 93%, paredzams vieglajā autotransportā, tam seko kravas automašīnu pārvadājumi ar pieaugumu no 0 līdz 43%. Mazāka izaugsme tiek paredzēta dzelzceļa jomā – no 70 līdz 94%, jo daudzās Eiropas valstīs jau šobrīd vairāk nekā 50% dzelzceļu ir elektrificēti. Vismazākais pieaugums, no 0 līdz 11%, gaidāms jūras transportā, kur elektromobilitātes niša varētu būt īsi jūras pārvadājumi ar nelieliem pasažieru/kravas un pasažieru prāmjiem.

Daudzās Eiropas valstīs jau tagad tiek publicētas ieceres pārtraukt benzīna un dīzeļdegvielas automašīnu tirdzniecību, vienlaikus ierobežojot šo transportlīdzekļu izmantošanu lielajās pilsētās. Pioniere un absolūtā lidere šajā jomā ir Norvēģija, kas paziņojusi, ka, sākot no 2025. gada, valstī tiks pārdotas tikai jaunas automašīnas ar elektrisko vai hibrīda dzinēju, savukārt aizliegums izmantot ar tradicionālajām degvielām darbināmas automašīnas valsts galvaspilsētas Oslo ielās stāsies spēkā 2030. gadā. No tradicionālo degvielu automašīnu tirdzniecības 2030. gadā pilnībā plāno atteikties Zviedrija, Dānija, Nīderlande, Slovēnija un Īrija, 2032. gadā – Skotija, 2040. gadā – Francija un Lielbritānija.

Arī ES lielākie autoražotāji pievēršas elektromobilitātei

Transporta dekarbonizācijas virzienā tieši elektromobilitātes segmentā lielākā vai mazākā intensitātē strādā teju visi vadošie pasaules un ES autoražotāji, un daudzas kompānijas izvirza visai ambiciozus mērķus jau tuvāko piecu gadu periodam.

"Volvo" koncerns līdz 2025. gadam apņēmis panākt elektroauto ražošanas īpatsvaru 50% apjomā. "Nissan" līdz 2020.

gadam apņēmis palielināt tā dēvēto "nulles emisiju auto" apjomu līdz 20% no pārdoto automašīnu apjoma. "Daimler" auto klāstā līdz 2025. gadam 15–25% no pārdotā apjoma jābūt pilnībā elektrificētiem automobiļiem, savukārt "Volkswagen" piedāvājumā 2025. gadā elektroauto jāveido vismaz 25% no pārdotā apjoma. "Audi" koncerns līdz 2025. gadam gatavojas realizēt ap 800 000 elektroauto un hibrīdauto, kas veido apmēram 50% no šī ražotāja jauno automobiļu pārdošanas apjoma. "BMW" mērķi ir pieticīgāki: tikai ap 15–25% no 2025. gadā pārdotā apjoma būs elektroauto vai uzlādējami hibrīdauto. Tomēr tendence ir skaidra – elektromobilitāti praktiski visi autoražotāji uzskata par vienu no perspektīvākajiem nākotnes transporta attīstības virzieniem.

Tomēr, lai elektromobilitāte kļūtu vēl konkurētspējīgāka un interesantāka Eiropas, tostarp Baltijas valstu, autobraucējiem, nepieciešams uzlabot un paplašināt pieejamos autouzlādes pakalpojumus. Patlaban vērojama izteikti nevienmērīga uzlādes infrastruktūras izveide dažādos ES reģionos – to raksturo kaut vai fakts, ka no 144 000 elektroauto uzlādes punktiem, kas darbojas ES teritorijā, 76% atrodas vien četrās valstīs: Nīderlandē, Vācijā, Francijā un Lielbritānijā. Piemēram, Vācijā un Lielbritānijā elektroauto uzlāde pieejama attiecīgi 27 459 (11,9 uzlādes punkti uz 100 km) un 19 076 uzlādes punktos (4,5 uzlādes punkti uz 100 km), turpretī Latvijā, Lietuvā un Igaunijā tikai 296 (0,5 uzlādes punkti uz 100 km), 153 (0,2 uzlādes punkti uz 100 km) un 395 (0,7 uzlādes punkti uz 100 km) uzlādes punktos.

Direktīva par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (2014/94/ES) rekomendē, ka ir nepieciešams viens uzlādes punkts uz 10 automašīnām. Ja turpmākos gados izaugsme turpināsies tādā pašā tempā, tad varam prognozēt, ka Latvijā 2030. gadā elektrisko automašīnu skaits jau tuvosies 40 tūkstošiem. 2030. gadā uzlādes punktu skaitam ES valstīs būtu jāpieaug vismaz līdz 2,8 miljoniem un apmēram 4 tūkstošiem no tiem vajadzētu darboties Latvijā.

Jaudu pietiekamība un uzlādes infrastruktūras attīstība

Izskatot prognozēm par elektromobilitātes paredzamo straujo izaugsmi ES, bieži rodas jautājumi: kā būs ar jaudu pietiekamību arvien augošā elektroauto parka uzturēšanai un vai neradīsies problēmas ar automašīnu uzlādi? Kā prognozē AS "Latvenergo", jaudu pietiekamību elektromobilitātei tieši ietekmēt nevajadzētu. Paredzams, ka 75–80% elektroauto īpašnieku izvēlēsies regulāri veikt automašīnas uzlādi mājās, izmantojot 2–11 kW jaudas pieslēgumus. Viedās ierīces iedzīvotāji biežāk uzlādē tajās diennakts stundās, kad ir zemāka elektroenerģijas cena, līdz ar to var paredzēt, ka 2030. gadā mājās veiktā autouzlāde radīs vienlaicīgu jaudas pieprasījuma pieaugumu līdz 200 MW naktī.

Paredzams arī, ka 20–25% autobraucēju uzlādēs savus elektroauto dienā, publiskā telpā ārpus mājas, izmantojot uzlādes punktus ar vidējo jaudu 22 kW. Piemēram, ja 2030. gadā vienlaicīgi būs aizņemti 75% uzlādes punktu, tad dienas laikā jaudas pieprasījums pieaugtu par salīdzinoši nelielu apjomu, ap 60 MW. Saskaņā ar pašreizējām aplēsēm 2030. gadā Latvijā būs ap 36 500 elektroauto, kuru ikgadējais elektroenerģijas patēriņš veidos ap 0,1 TWh. Salīdzinājumam, ja viss valsts autoparks tiktu pārveidots par elektroauto, tad ikgadējais elektroenerģijas patēriņa kāpums būtu daudz ievērojamāks, sasniedzot 3 TWh jeb apmēram 45% no Latvijas pašreizējā vidējā ikgadējā elektroenerģijas patēriņa.

Runājot par uzlādes punktu attīstības perspektīvām ES un Latvijā, Ā. Žīgurs norādīja, ka patlaban dominē divas uzlādes infrastruktūras izveides stratēģijas, kas orientētas uz pārklājumu un patēriņu. Tās atšķiras tādejādi, ka uz pārklājumu orientētā pieeja balstās servisa pieejamības nodrošinājumā pat tajos reģionos, kur pieprasījuma rādītāji pagaidām nav īpaši augsti, savukārt uz patēriņu orientētā pieeja kā attīstības prioritāti izvirza pašreizējo un tuvākā nākotnē prognozēto pieprasījumu. Patlaban ar uzlādes infrastruktūras attīstību galvenokārt nodarbojas trīs ieinteresētās puses – autoražotāji un to apvienības, energokompānijas un jaunie pakalpojumu sniedzēji jeb elektromobilitātes servisa uzņēmumi un katra no tām izvēlas savu uzlādes infrastruktūras paplašināšanas stratēģiju. Latvijā tiek izmantotas abas stratēģijas: pirmo pieeju pārstāv Ceļu satiksmes drošības direkcija, bet otro – energokompānijas, piemēram, AS "Latvenergo".



No kreisās: Ā. Žīgurs, A. Krēsliņš, N. Talcis, G. Junghāns



Priekšplānā no kreisās: A. Krasņikovs, J. Savickis; otrajā rindā no kreisās: L. Zemīte, A. Mutule



No kreisās: L. Zemīte, M. Balodis, G. Valdmanis

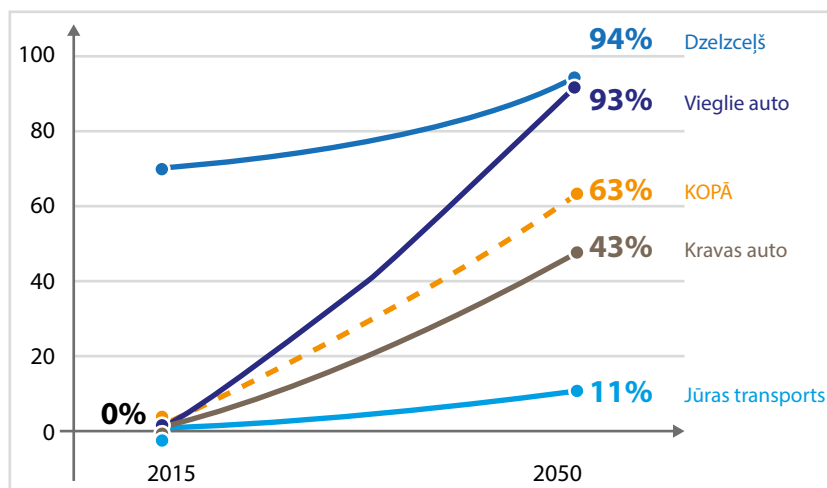
Vajag ne tikai ideoloģisku, bet arī praktisku pamudinājumu

Latvijā un Baltijā, kā atzina Ā. Žīgurs, elektromobilitātes straujākai attīstībai ir nepieciešams ne tikai ideoloģisks, bet arī "taustāms" pamudinājums – proti, elektroauto cenu samazinājums, lai arvien vairāk autobraucēju, izvērtējot jaunu spēkratu iegādes iespējas, palūktos šajā virzienā. Pagaidām šī niša Baltijas reģionā uzskatāma par visai ekskluzīvu, jo elektroauto ir salīdzinoši dārgi, un šajā jomā vēl nav izveidojies lietotu auto tirgus. Tādējādi lielākās cerības šīs jomas "uzrāvienam" nākamajās desmitgadēs saistās ar akumulācijas tehnoloģiju attīstību un akumulatoru izmaksu samazinājumu, kas ietekmēs elektroauto cenu kritumu un radīs labākus to ekspluatācijas parametrus (lielāku nobraukumu ar pilnu akumulatora uzlādi). Diemžēl citi atbalsta pasākumi elektromobilitātes veicināšanai īpašu labumu nesniedz: piemēram, 5000 EUR (vai pat nedaudz lielāka) dotācija jauna elektroauto iegādei, ko piedāvā vairākās ES valstīs, būtiski neveicina to popularitāti un pārdošanas apjoma pieaugumu, jo šī dotācija, salīdzinot ar jauna elektroauto iegādes izmaksām, ir neliela. Vismaz pagaidām tā nestimulē privāto auto īpašniekus nomainīt vecās tradicionālo degvielu automašīnas pret jauniem elektromobiļiem.

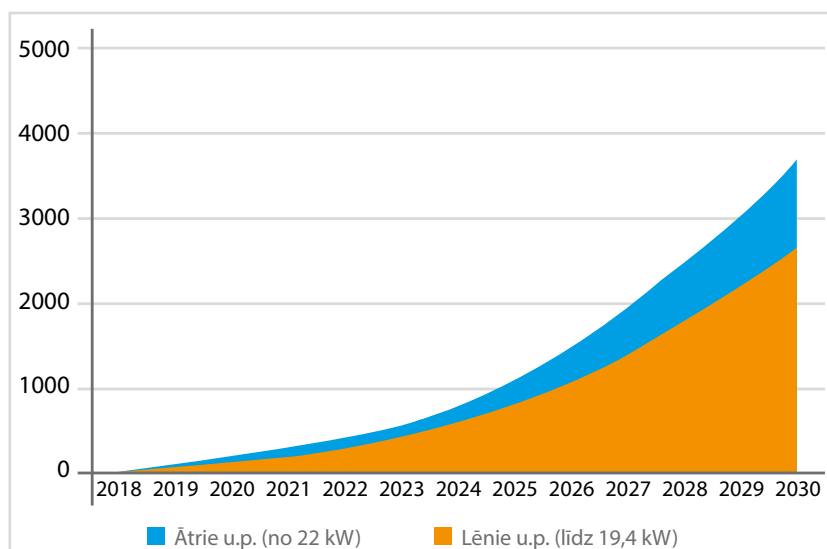
Tāpēc atliek cerēt uz akumulācijas tehnoloģiju tālāku pilnveidi un izmaksu samazinājumu. Jau laika periodā no 2010. līdz 2018. gadam bija vērojams ļoti straujš akumulatoru izmaksu kritums – no 1150 ASV dolāriem uz 1 vienību kWh līdz 176 ASV dolāriem uz 1 vienību kWh (jeb 6,5 reizes), tomēr, lai padarītu elektroauto pievilcīgākus un tirgū konkurētspējīgākus, to izmaksām vēl ievērojami jāsamazinās. Tas nozīmē, ka jāklūst lētākiem arī akumulatoriem. No ES skatpunkta, autoindustrijas segmentā jābeidz dominēt akumulatoru tehnoloģiju avotam – Austrumāzijas valstīm. Pretējā gadījumā visa elektroauto ražošana ES turpinās būt pilnībā atkarīga no akumulatoru piegādēm no trešajām valstīm.

Tādējādi, lai nodrošinātu ES elektromobilitātes izrāviena nākamo soli, Eiropas Komisija 2019. gada 9. decembrī apstiprināja atbalsta programmu pašmāju elektroauto akumulatoru ražotājiem. Programmas ietvaros paredzēts sniegt atbalstu akumulatoru ražotājiem septiņās dalībvalstīs (17 uzņēmumu konsorcijs), investējot izpētē un inovācijās visos akumulatoru dzīves cikla posmos. Eiropas Komisija cer, ka tās finansētās aktivitātes 3,2 miljardu EUR apjomā papildinās privātas investīcijas ap 5 miljardu EUR apjomā.

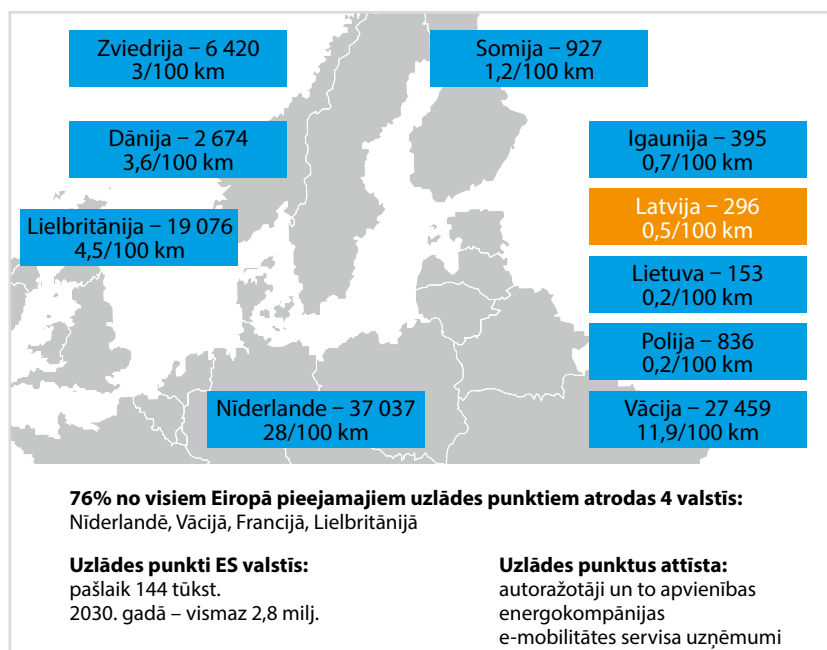
Leo Jansons



Eurelectric vizija – transporta elektrifikācija



Infrastruktūras ekspansijas prognoze Latvijai – publiskie uzlādes punkti



Publiskie uzlādes punkti 2018. gadā