

Luminor

Mobilitāte Latvijā šodien un rīt

Pēteris Strautiņš

2019. gada 5.aprīlis



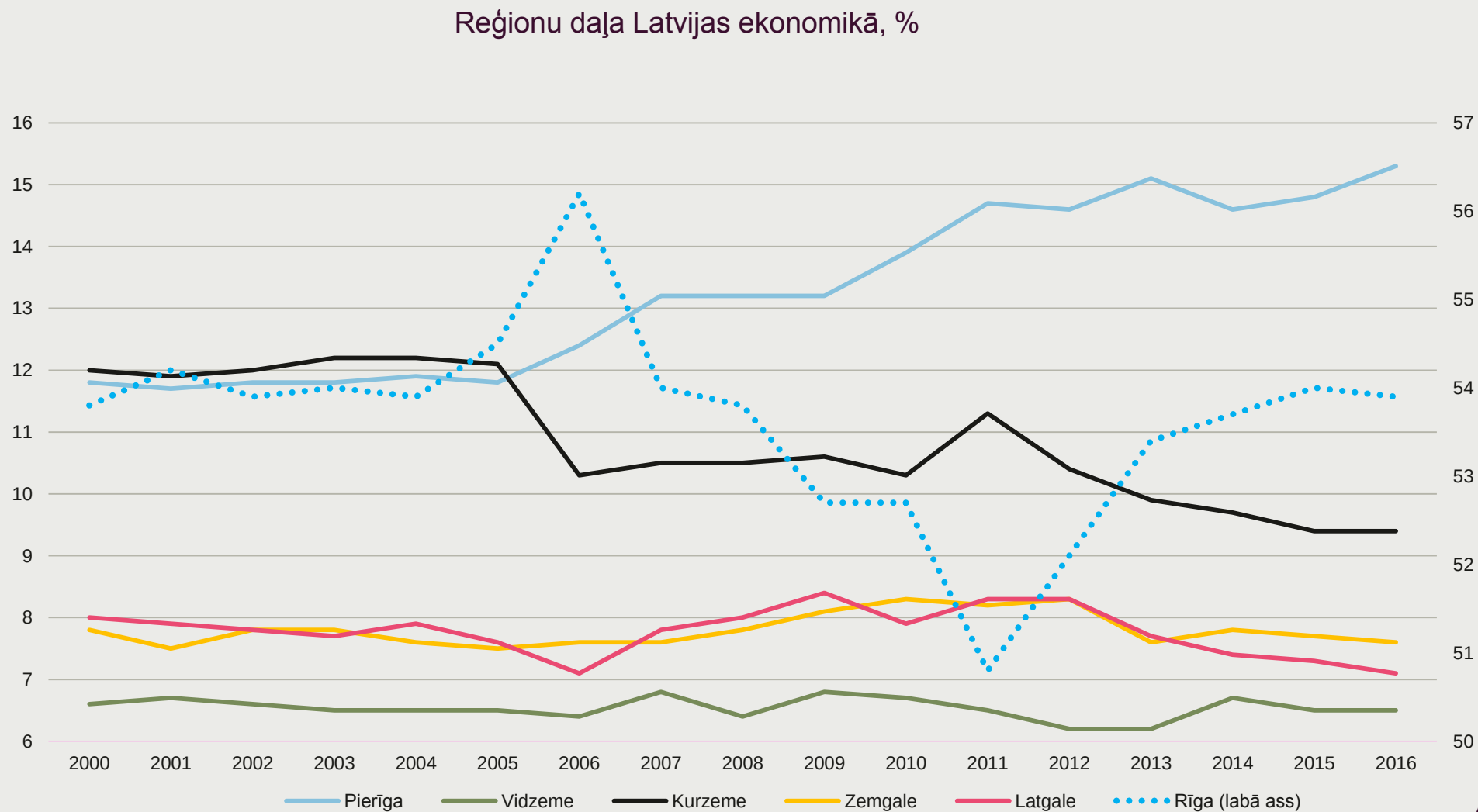
Galvenās tēmas

- Mobilitāte un Latvijas reģionu ekonomika
- Nozares un to pieprasījums pēc transporta pakalpojumiem
- Iedzīvotāju skaita un izvietojuma izmaiņas nākotnē
- Pārdomas par tehnoloģiju izmaiņām



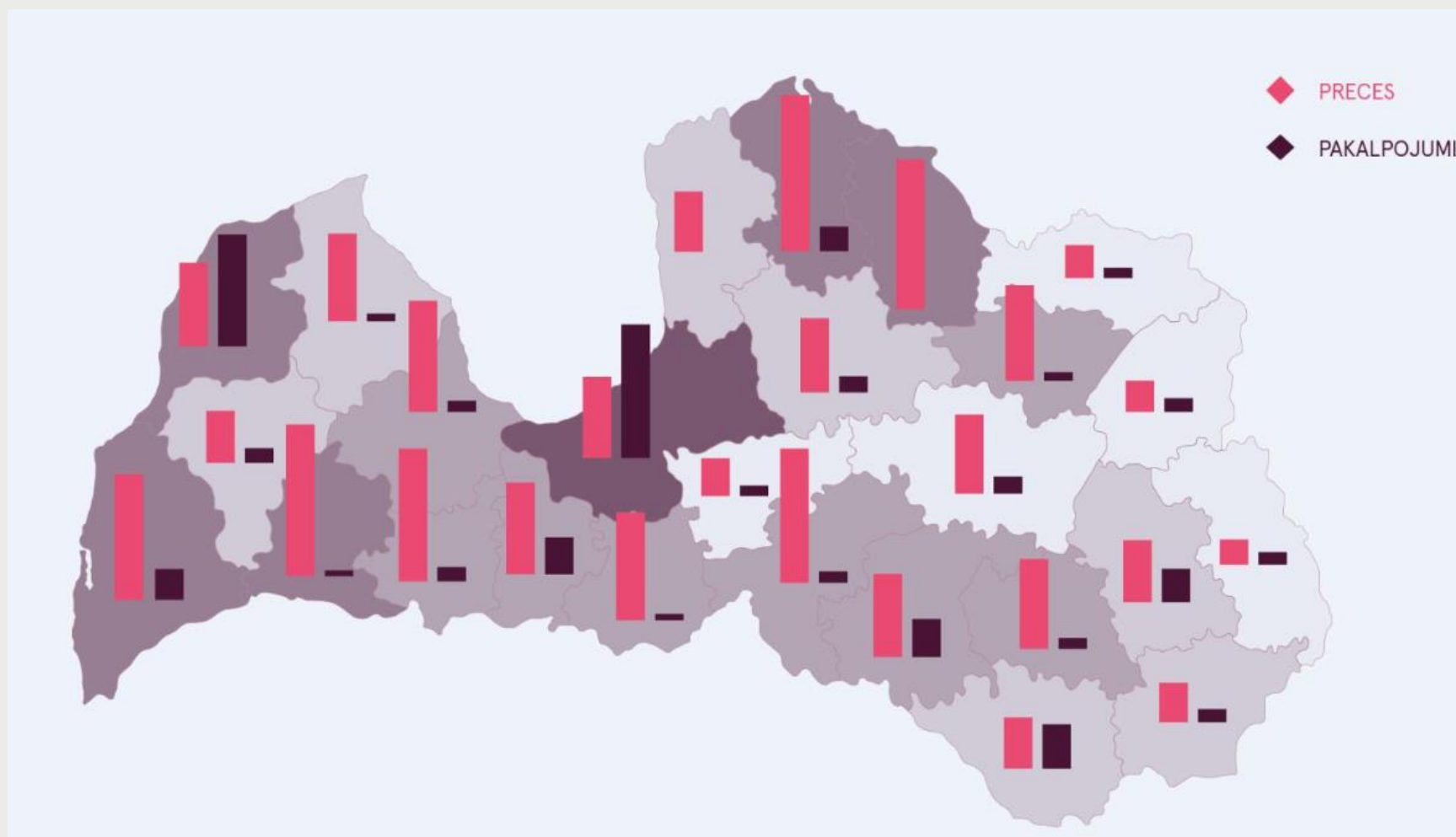
Kā mobilitāti ietekmēs
ekonomikas attīstība
un otrādi

Lielrīgas daļa Latvijas ekonomikā palielinās un palielināsies



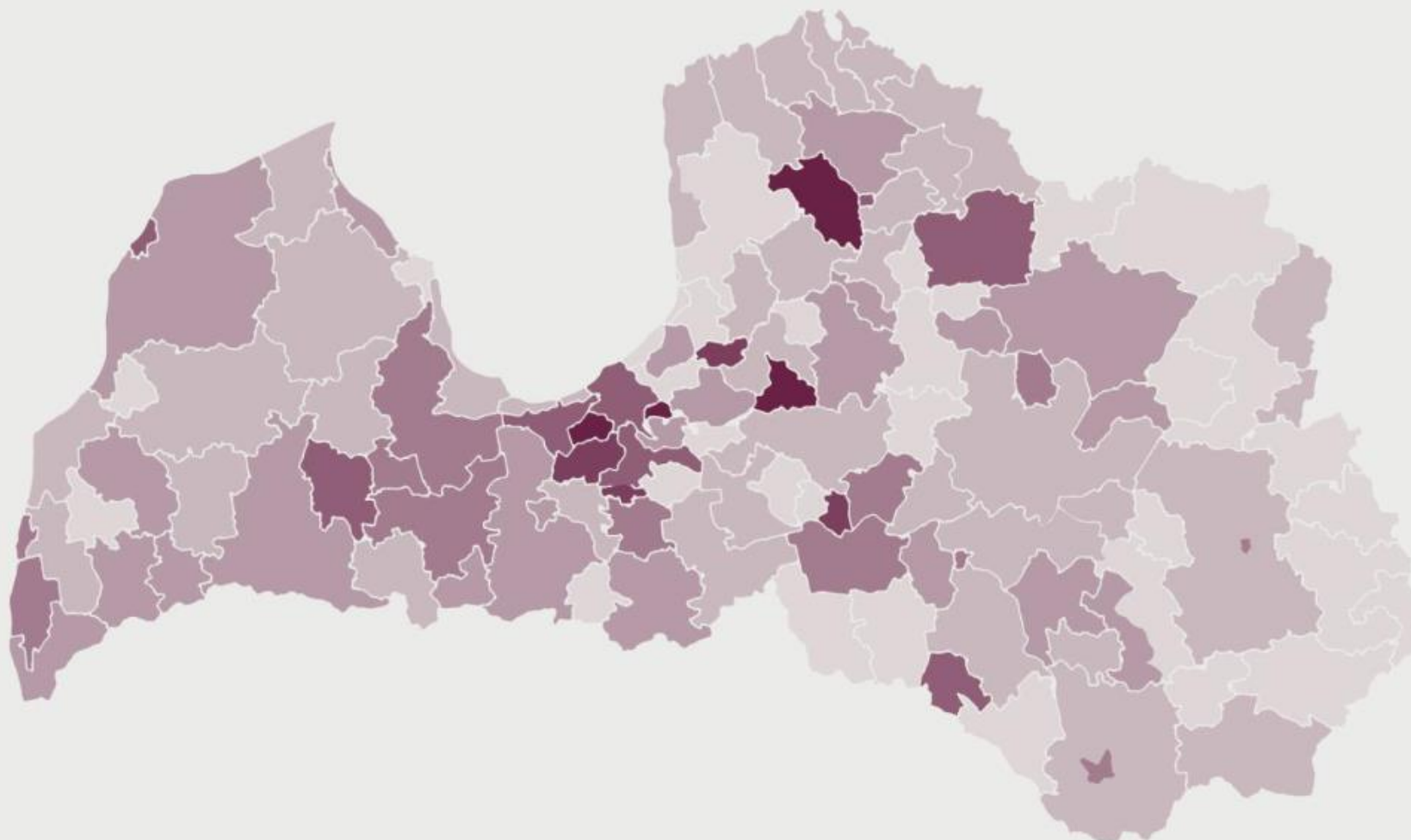
Reģionu attīstība būs atkarīga no to eksportspējas

Luminor pētījumā aptverto eksporta nozaru uzņēmumu maksātās algu uz vienu iedzīvotāju, rajonu dalījums



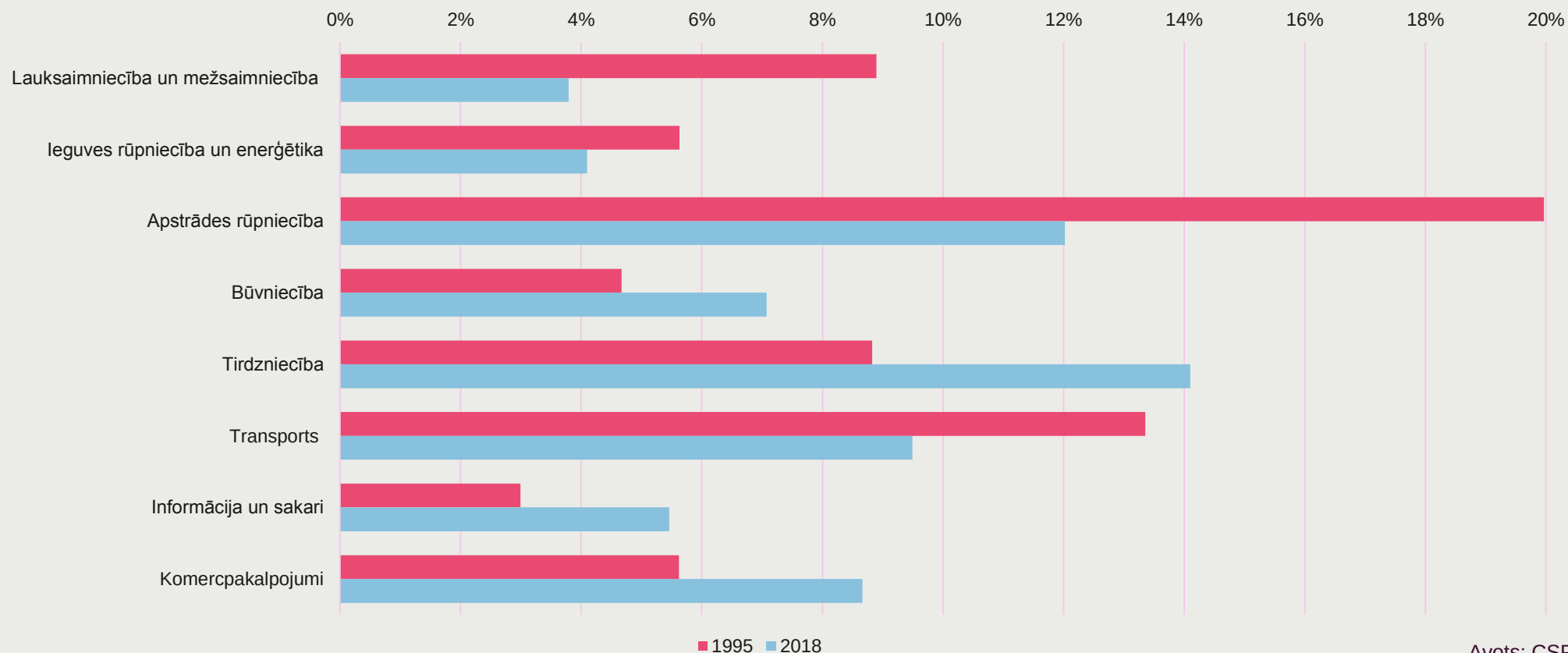
Šādi tas izskatās novadu griezumā

Reģionu daļa Latvijas ekonomikā, %



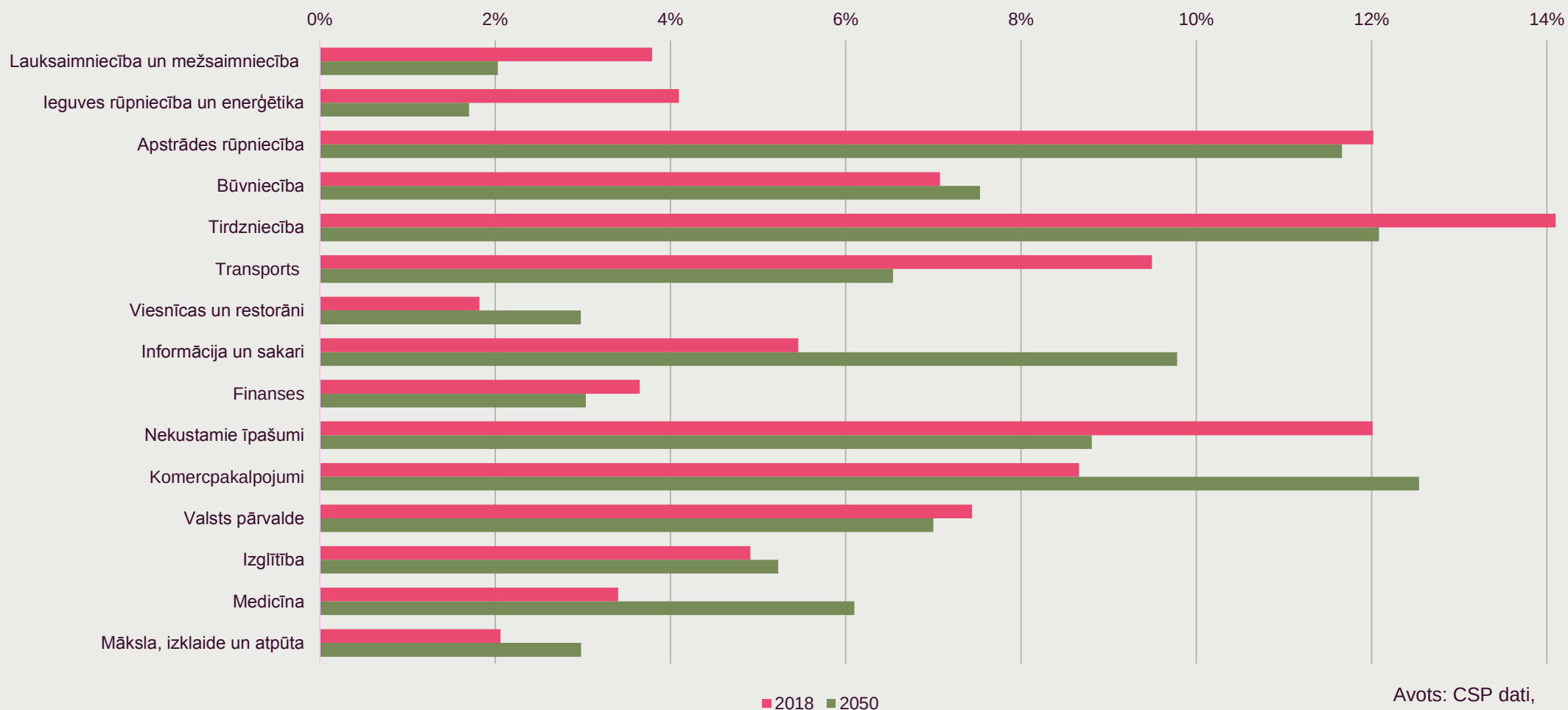
Transporta pakalpojumus visvairāk patērējošo nozaru un paša transporta daļa ekonomikā sarūk

Nozaru daļa kopējā pievienotajā vērtībā 1995. un 2018.gadā



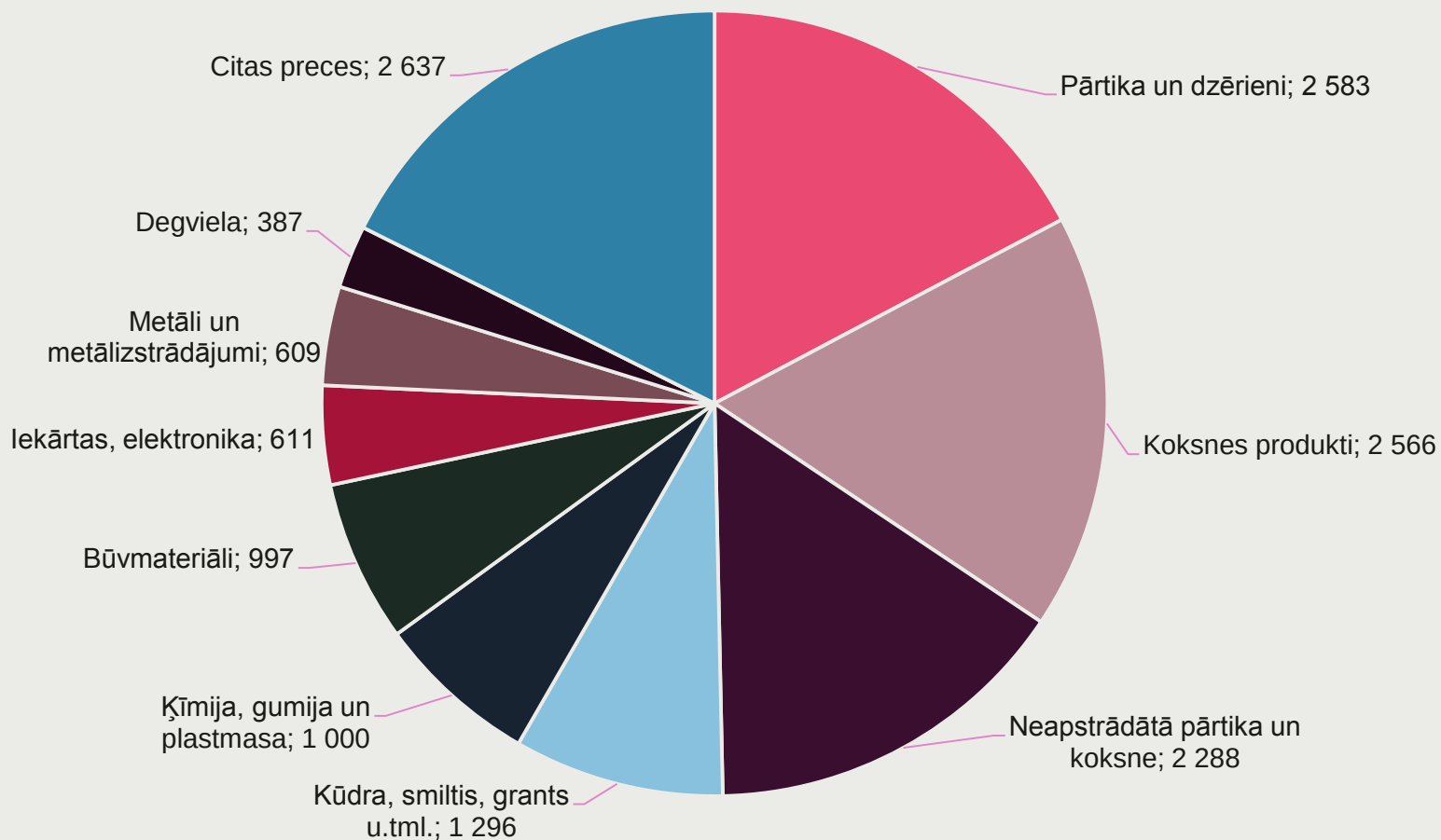
Pusizglītoti minējumi par nozaru struktūru līdz 2050.gadam

Nozaru daļa kopējā pievienotajā vērtībā 2018.gadā un prognozes par 2050.gadu



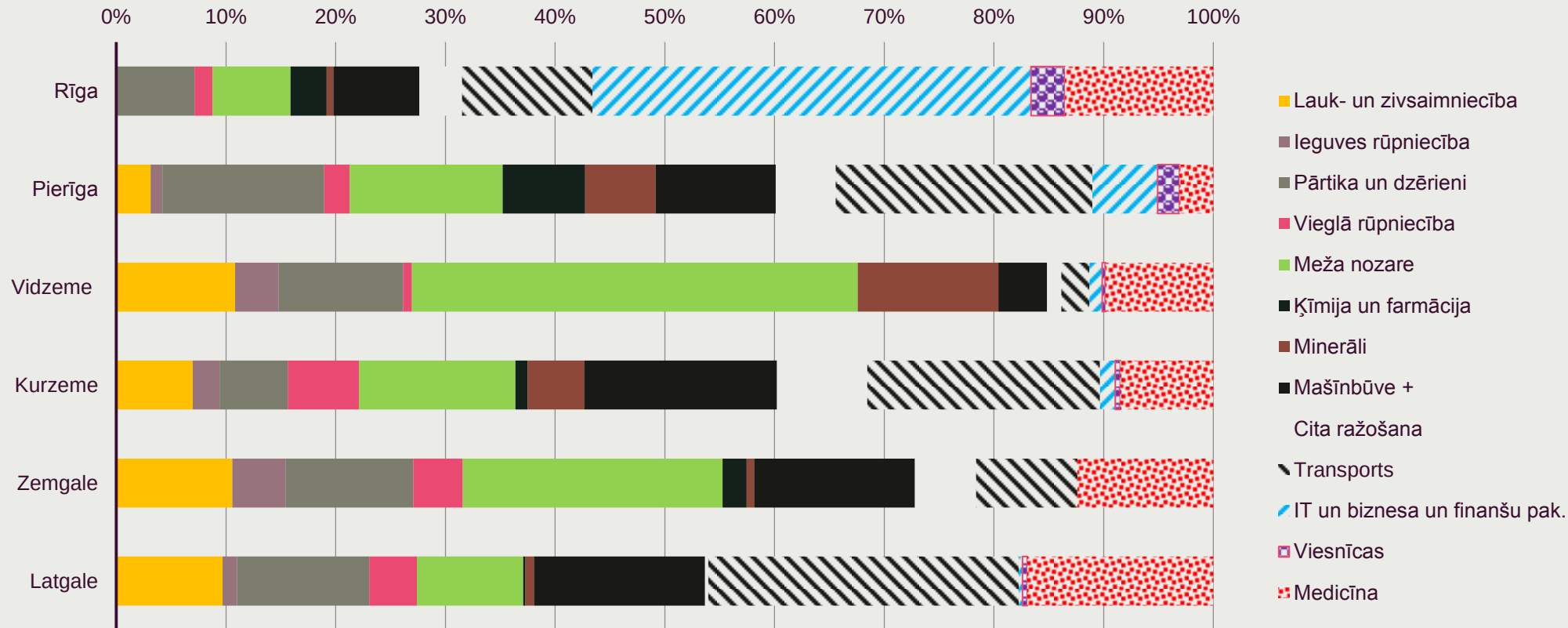
Kāpēc transportam svarīga ir ekonomikas struktūra un tās izmaiņas?

Preču pārvadājumi ar autotransportu, miljonos tonnkilometru 2017. gadā



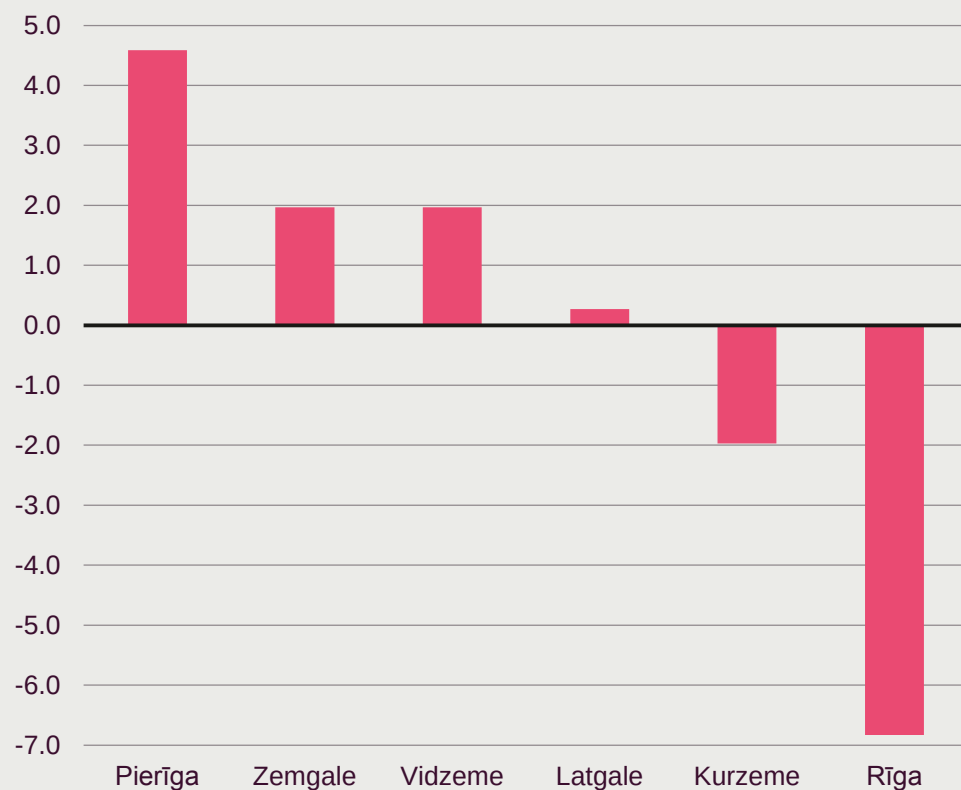
Latvijas reģionu ekonomikas specializējas

Vērtējums par dažādu reģionu eksporta (uz pārējo pasauli un pārējo Latviju) struktūru, balstīts uz aplēsēm par to maksātajām algām, 2017. gads

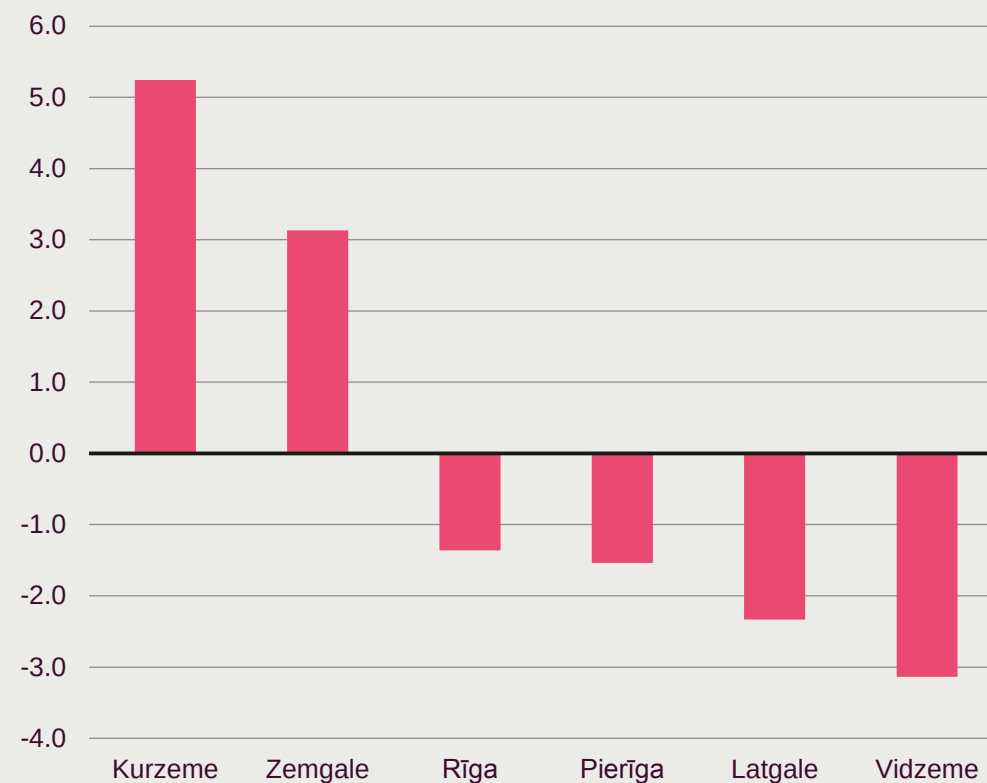


Nozares «ceļo» pa Latviju

Reģionu daļas apstrādes rūpniecībā,
izmaiņas 2000. – 2016. gadā, pp

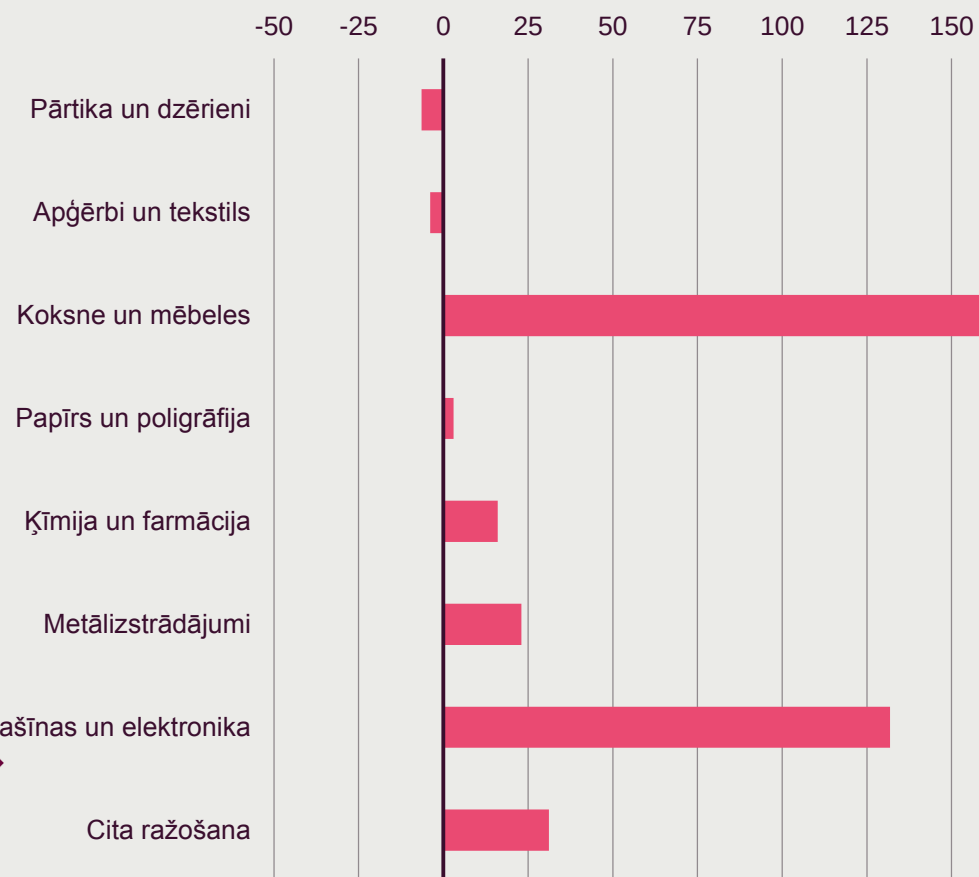


Reģionu daļa lauksaimniecībā un mežsaimniecībā,
izmaiņas 2000. – 2016. gadā, pp

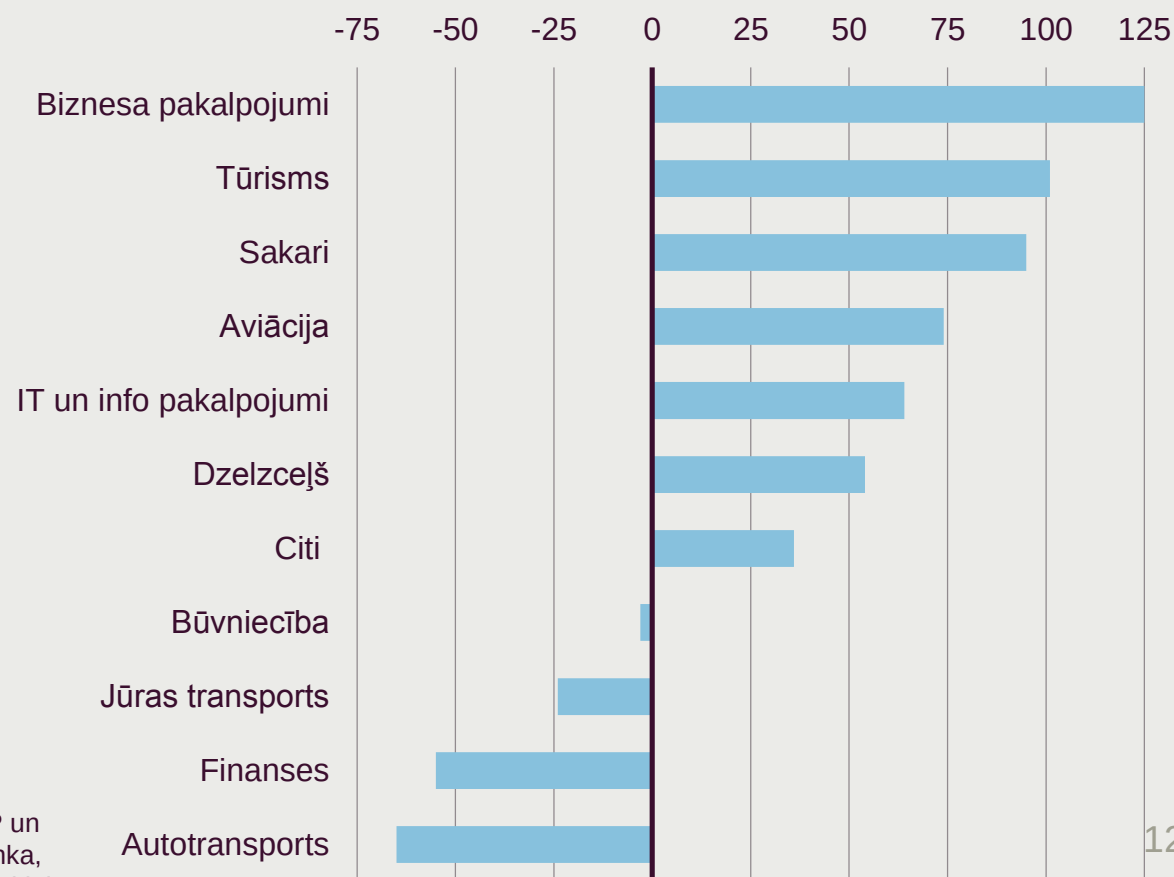


Eksporta dinamikas momentfoto – apjomu izmaiņas pērn

Apstrādes rūpniecības eksporta izmaiņas 2018. gadā, mEUR

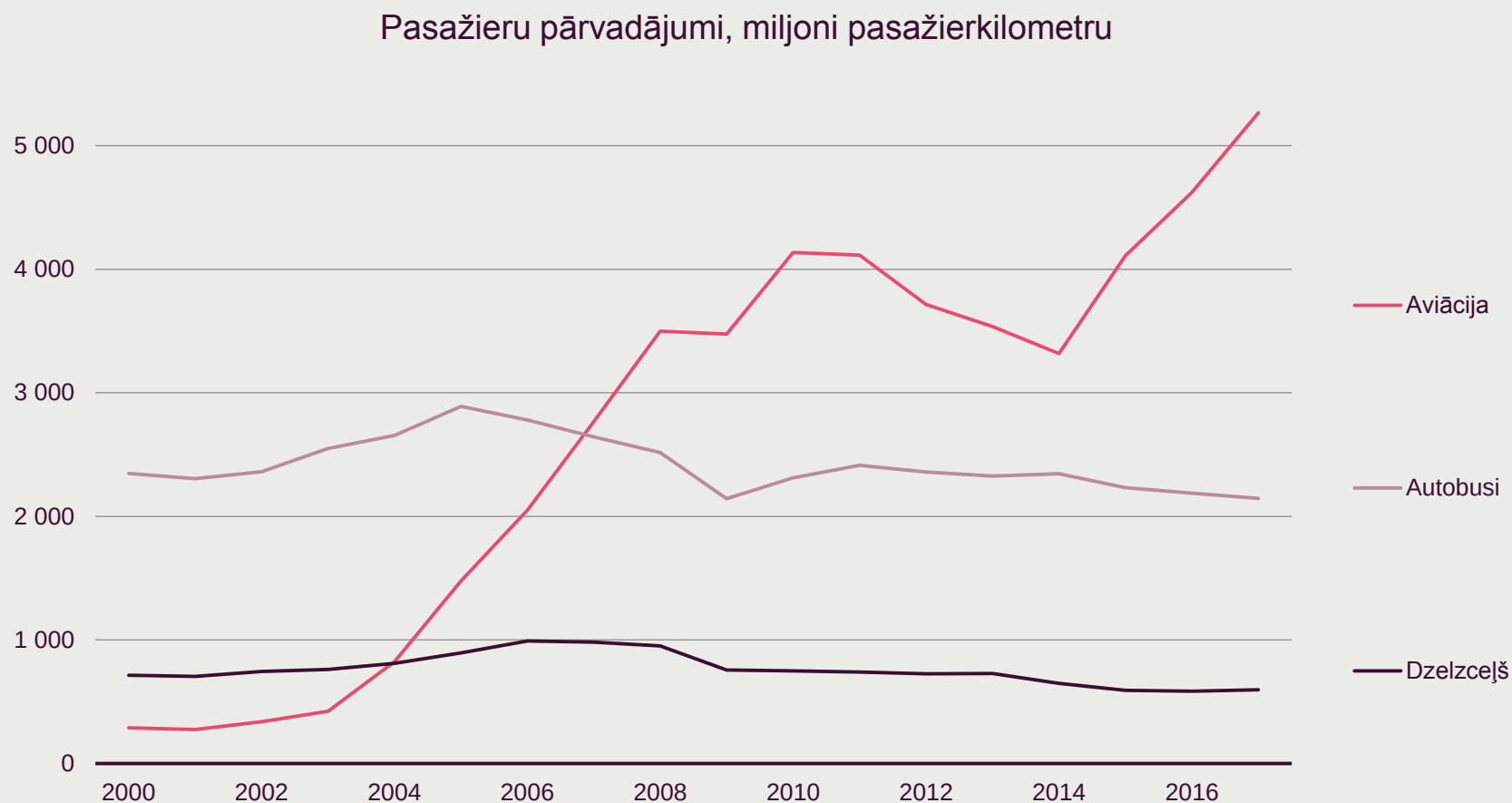


Pakalpojumu eksporta izmaiņas 2018. gadā, mEUR



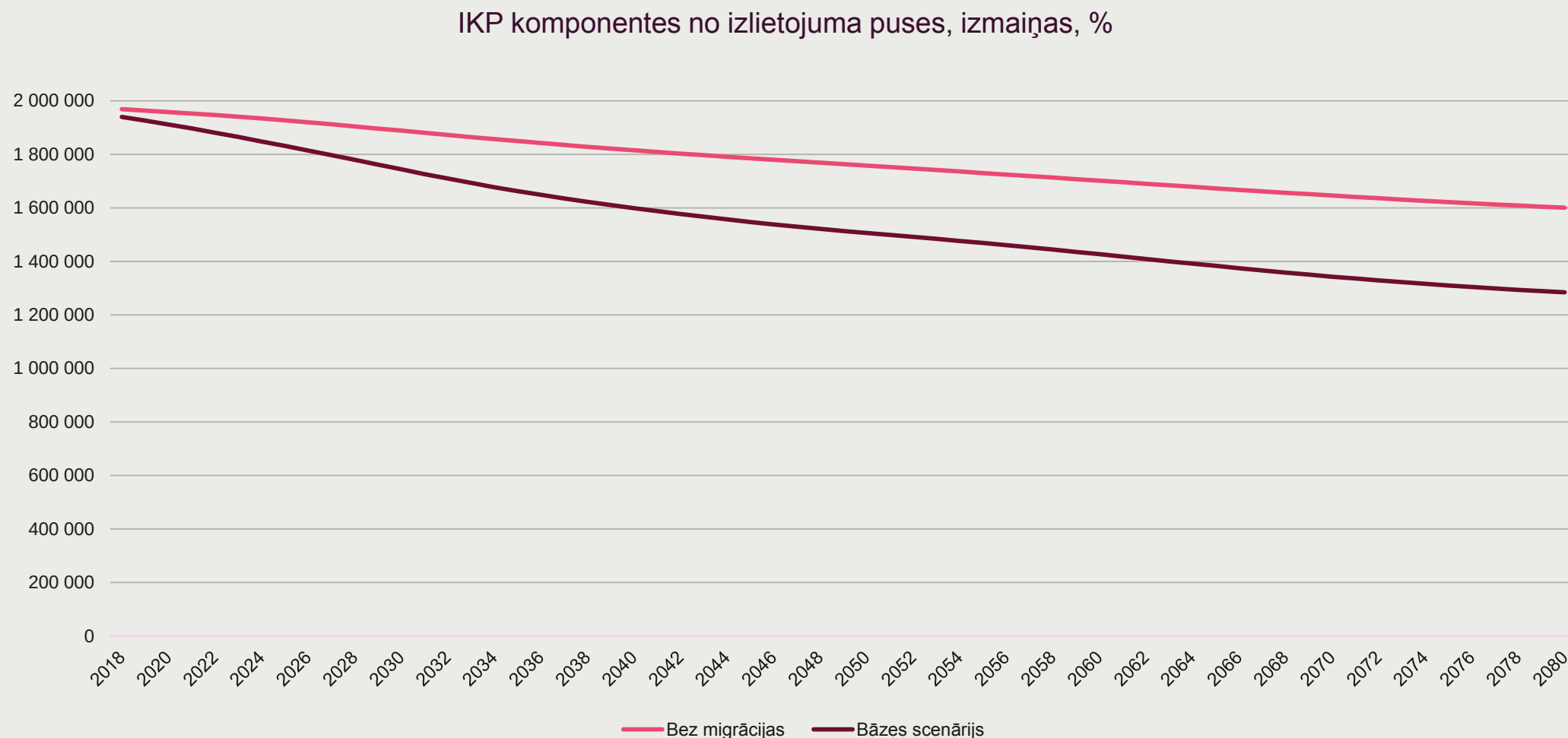
Avots: CSP un
Latvijas banka,
Luminor aprēķini

Tauta pulcējas ap Rīgu, kurā eksportu «baro» lidosta



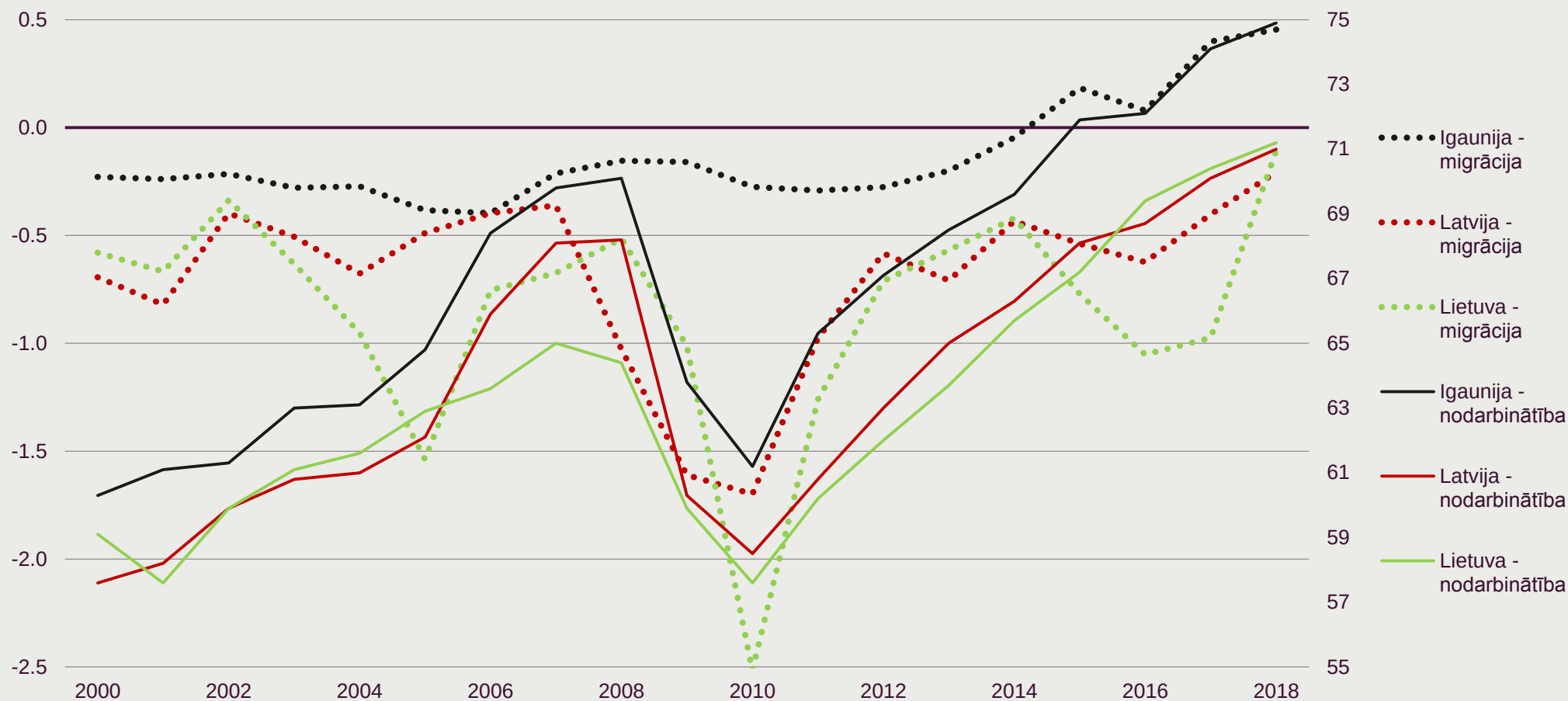
Demogrāfija un reģioni

Eurostat scenārijs zīmē apokalipsi, bet to nevajag uztvert nopietni



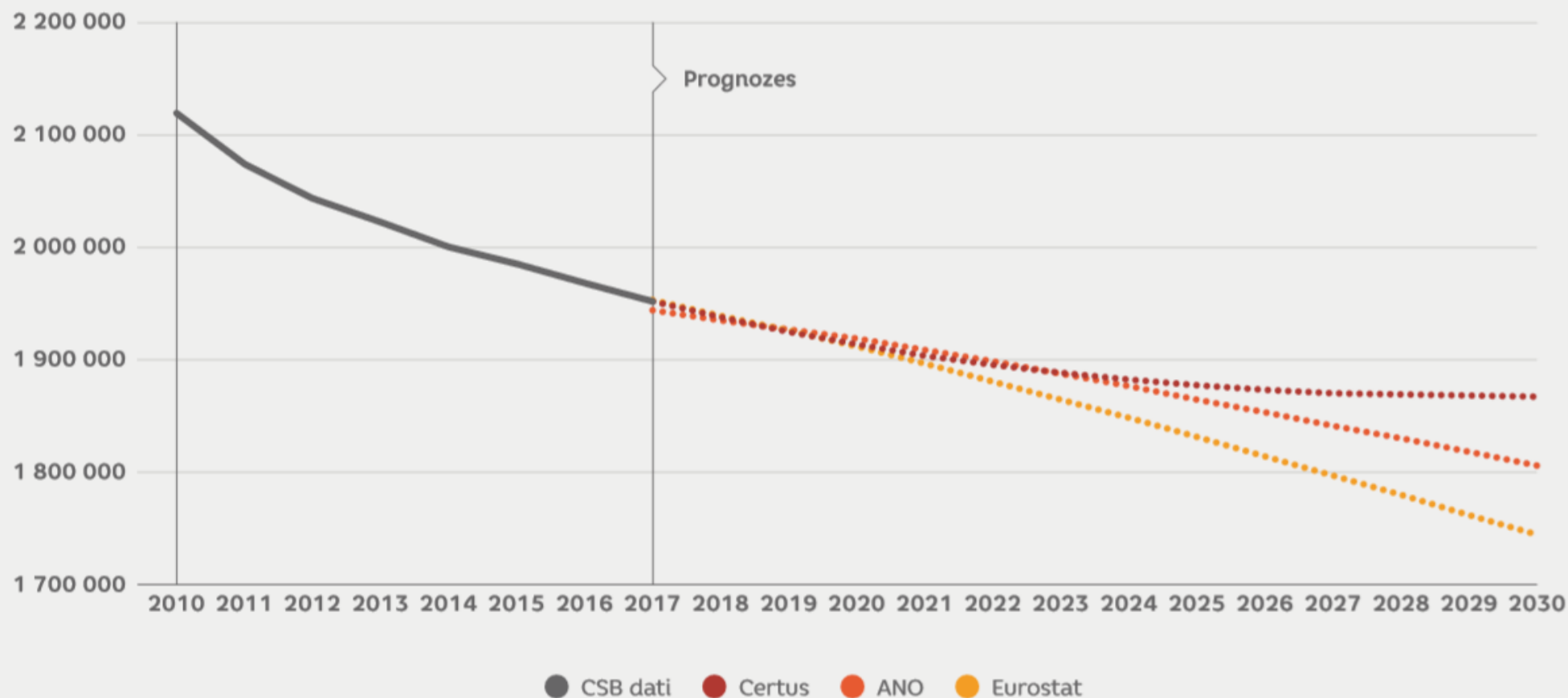
Nodarbinātības līmenis signalizē par neto emigrācijas beigām

Ārējās migrācijas balance (kreisā ass) un nodarbinātības līmenis 15-64 gadus vecajiem Baltijas valstīs (labā ass), %



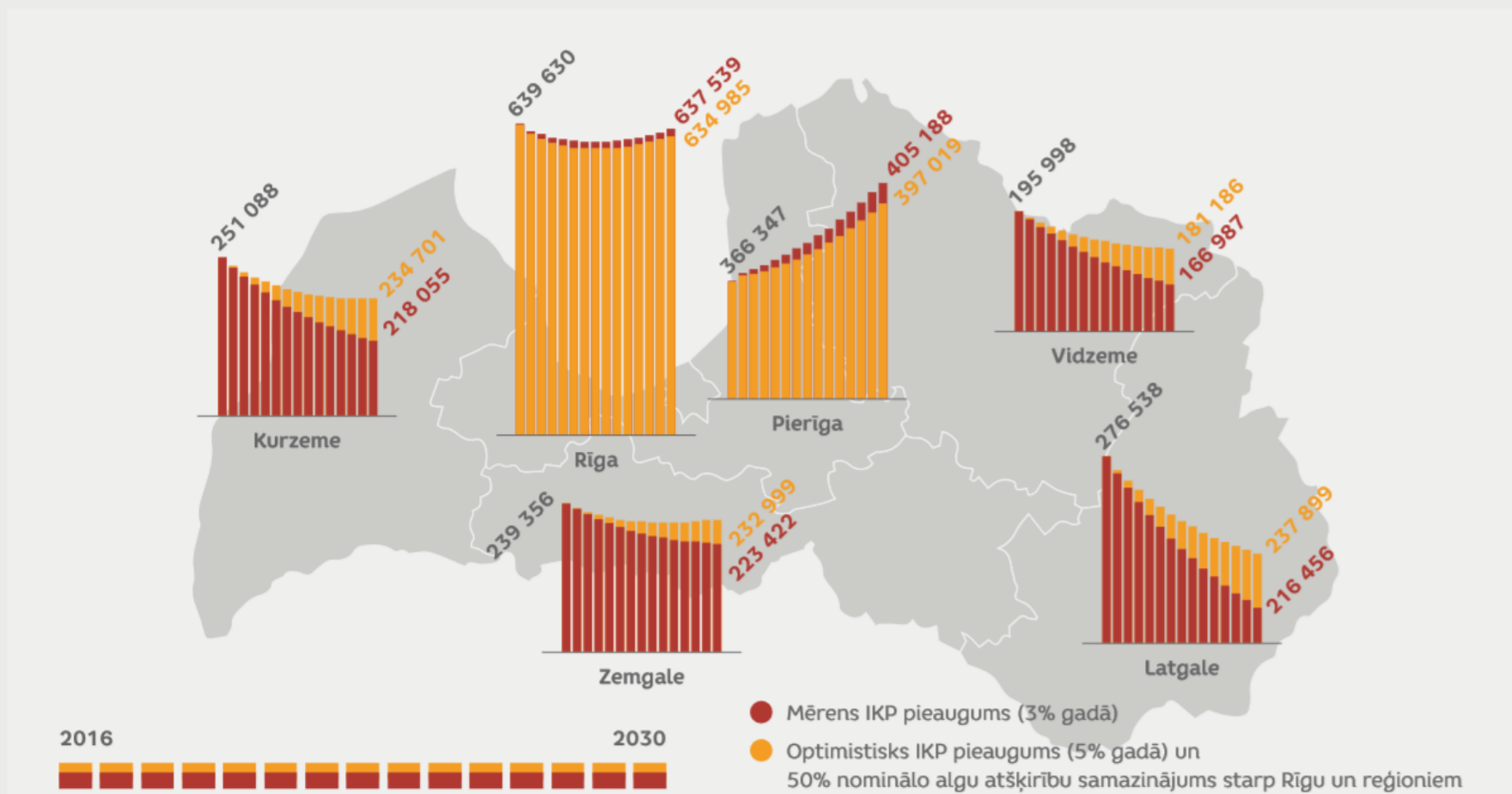
Ir ticama Certus domnīcas prognoze, kas pieņem, ka migrācijas plūsma kļūs pozitīva

Certus Domnīcas, ANO un Eurostat prognozes par iedzīvotāju skaitu Latvijā līdz 2030.gadam



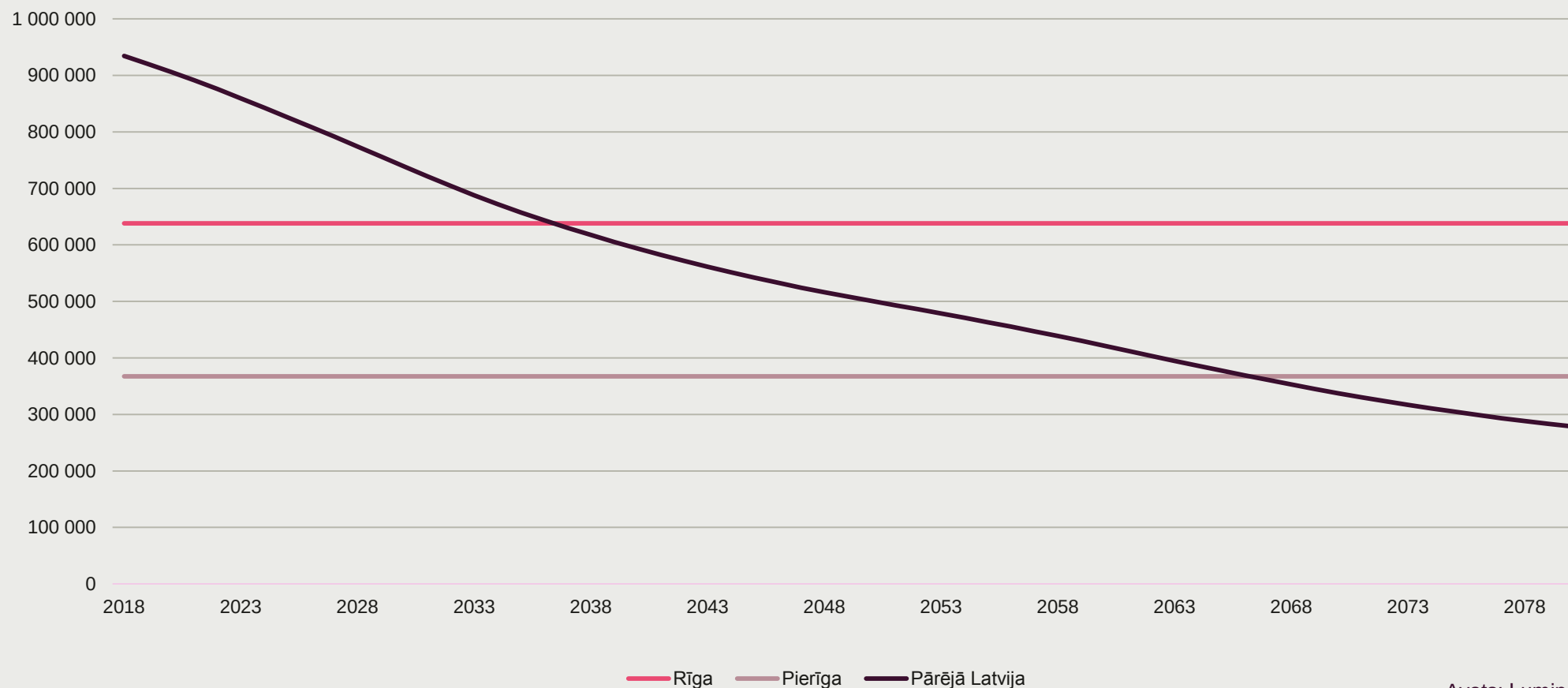
Certus arī prognozē arī krasu iedzīvotāju skaita diverģenci reģionos, kam var piekrist

Certus prognozes par iedzīvotāju skaitu reģionos no 2016.gada līdz 2030.gadam

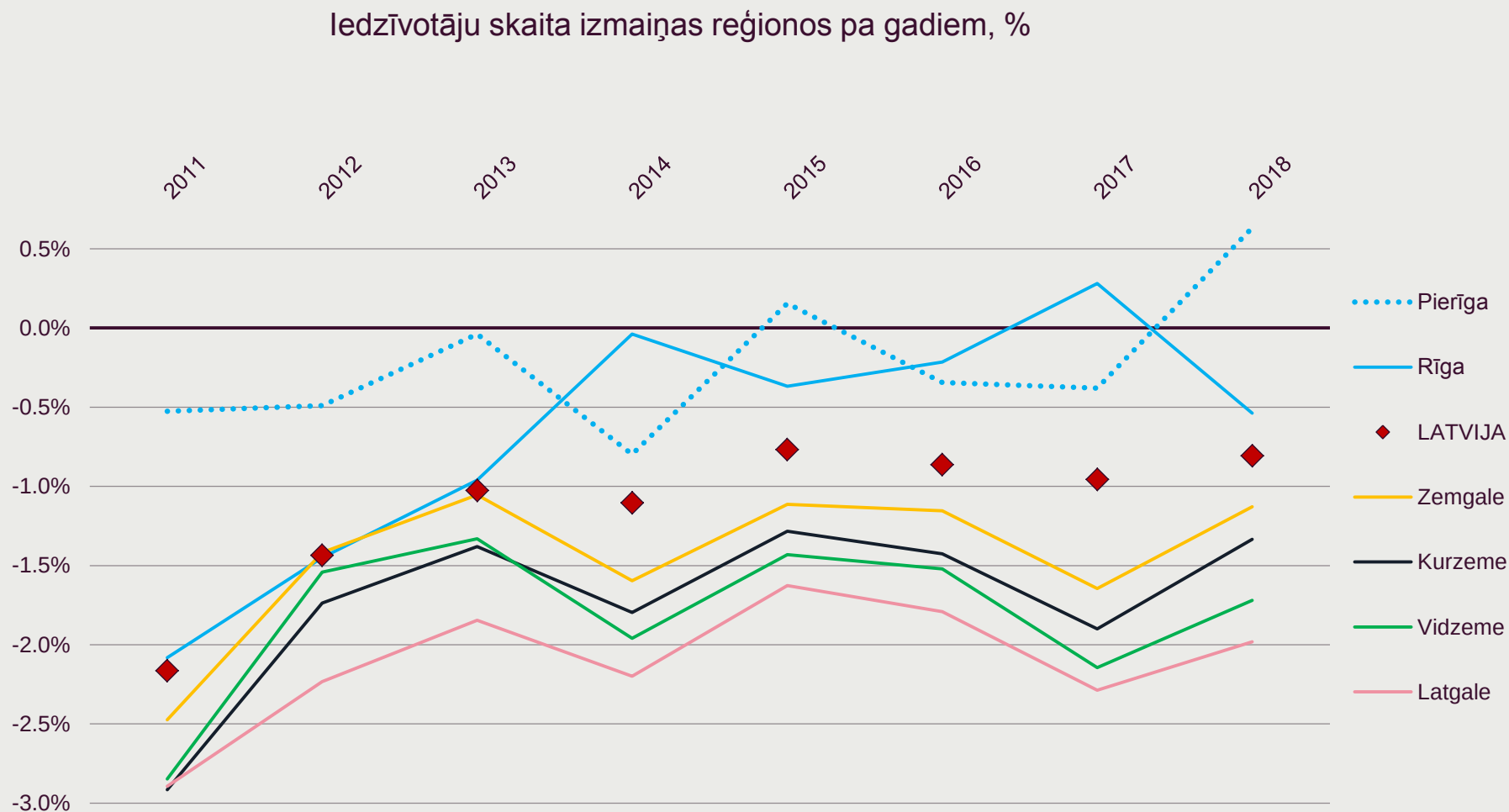


Prāta spēlīte – pieņemsim, ka *Eurostat* iedzīvotāju skaita prognoze izrādās pareiza, bet Rīgā un Pierīgā iedzīvotāju skaits nemainās

Pieņēmumi par iedzīvotāju skaitu nākotnē



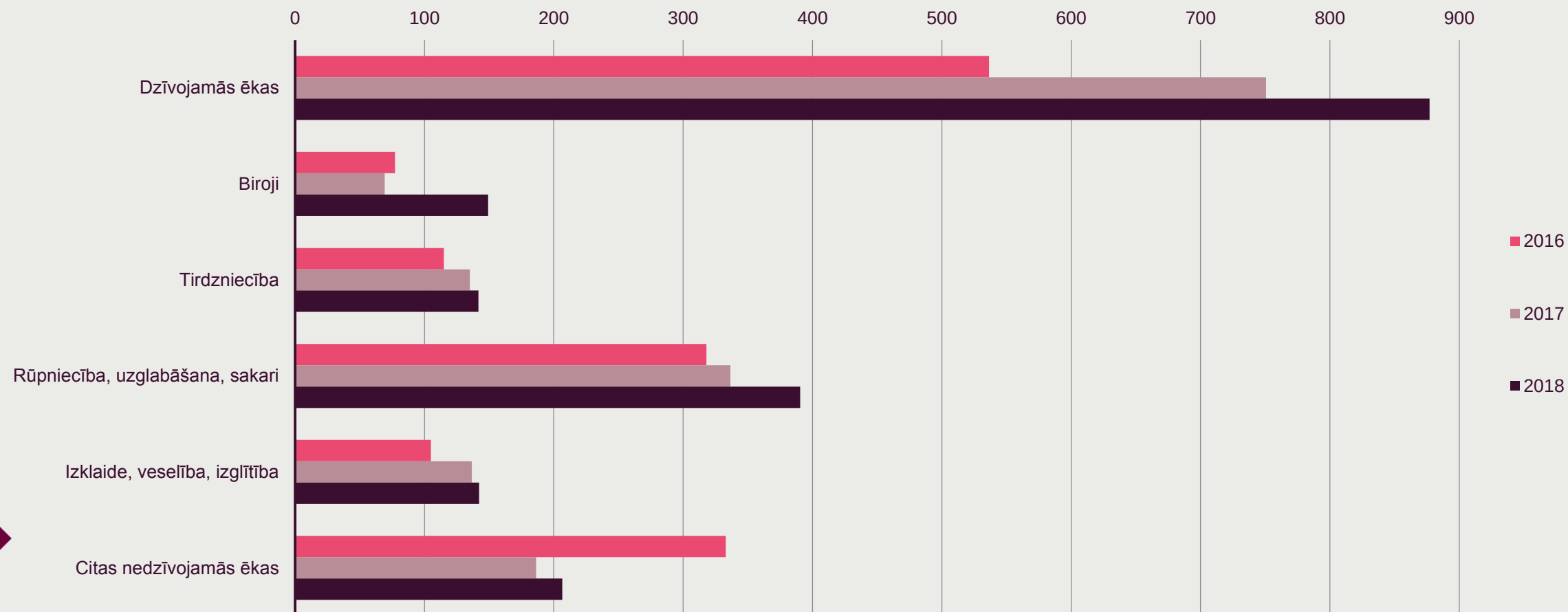
Iepriekšējais slaidis ir *Eurostat* prognožu absurda ilustrācija.
Taču nav šaubu, ka daudzviet depopulācija turpināsies



Būvatļauju dati prognozē nozares attīstību un tautas staigāšanu

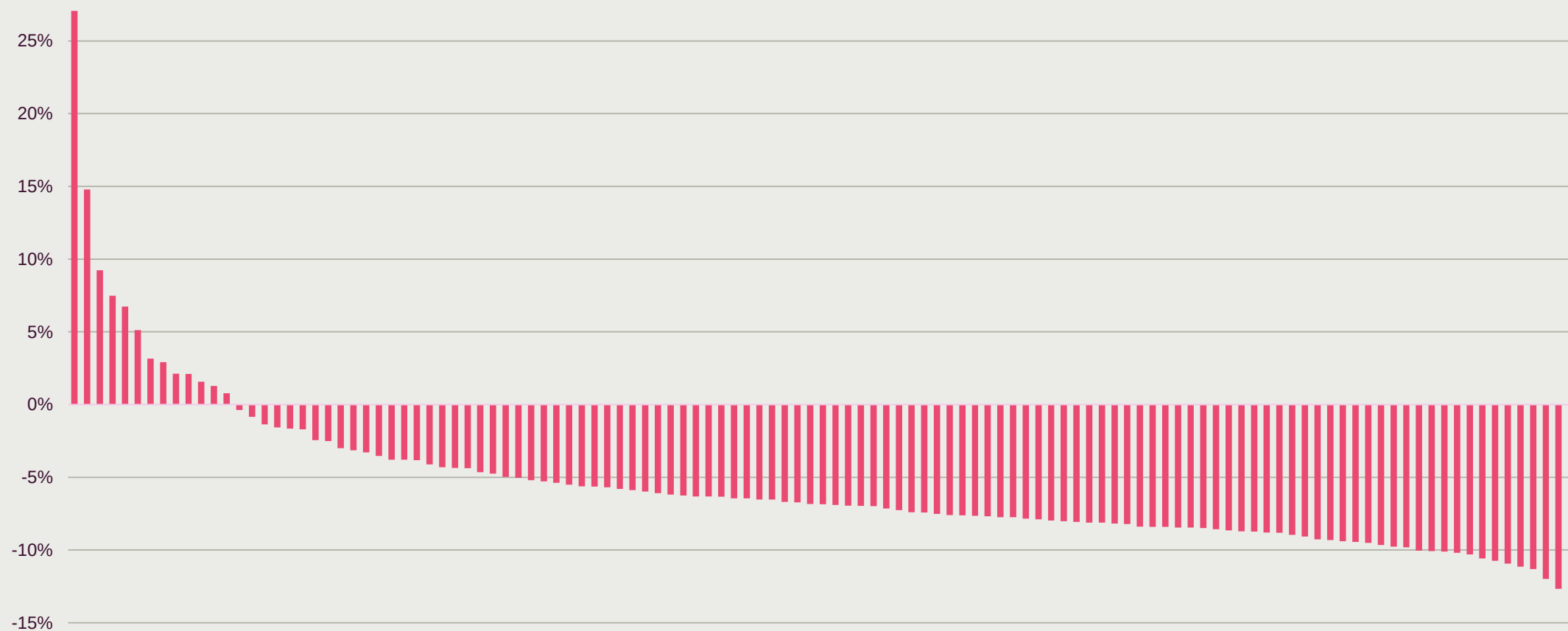
Kopējais pieaugums:
+ 8.7% 2017.gadā
+ 18.1% 2018.gadā

Izsniegtās būvatļaujas, tūkstoši kvadrātmetru



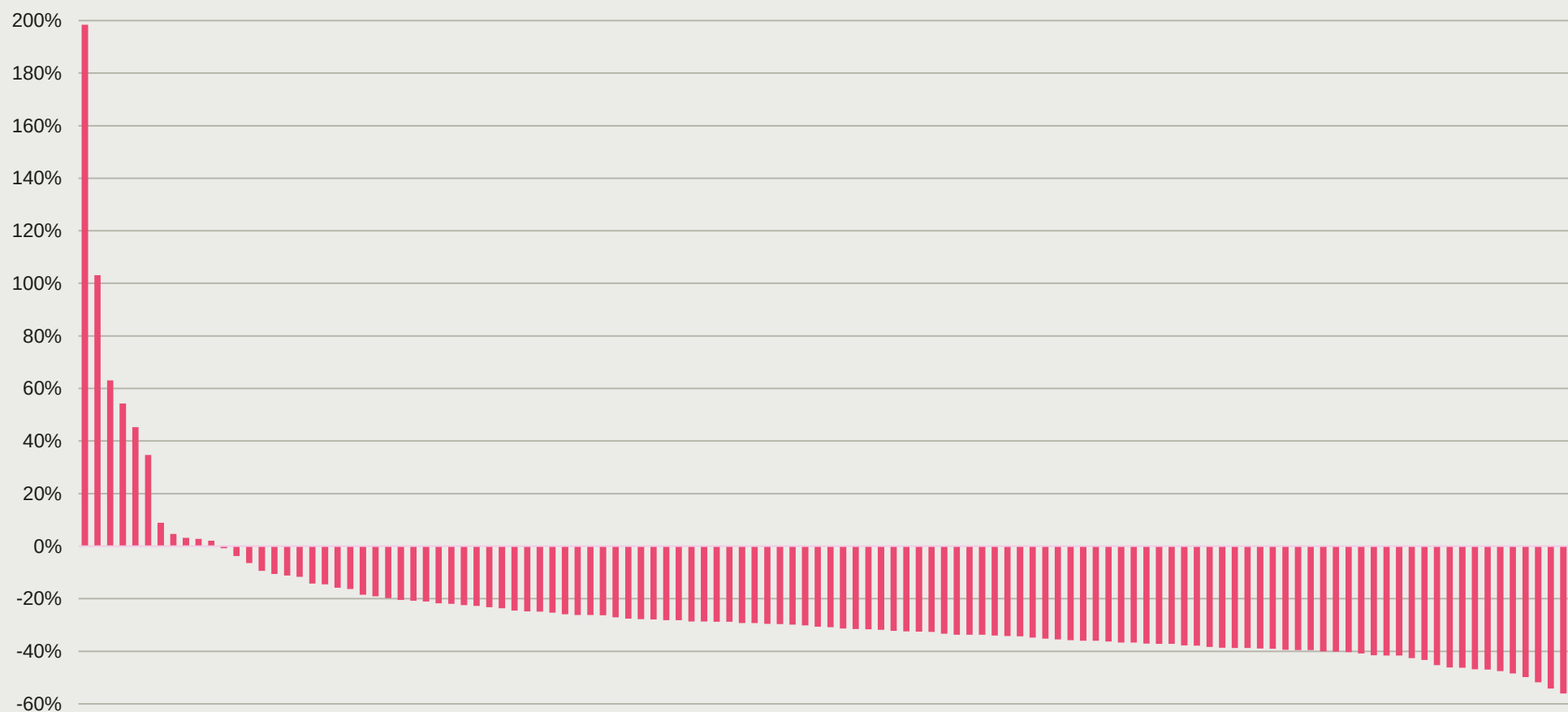
Iedzīvotāju skaita izmaiņas lielajās pilsētās un novados četros gados

Iedzīvotāju skaita izmaiņas 2014. – 2018.gadā visās pašvaldībās, %



Sevišķi asām izjūtām – kā mainījies iedzīvotāju skaits 28 gados

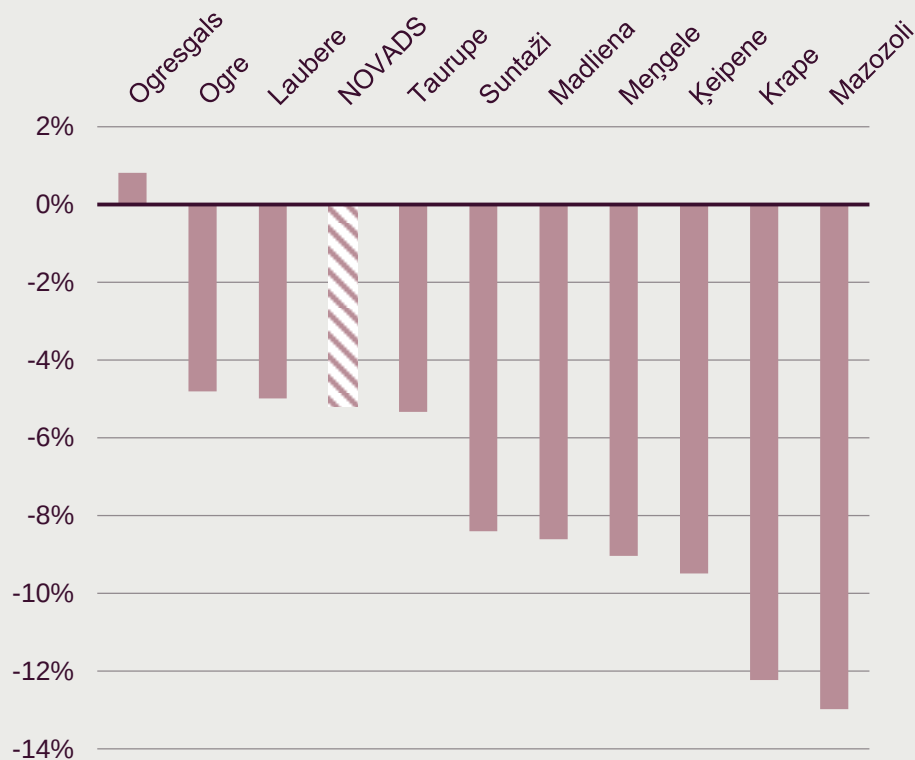
Iedzīvotāju skaita izmaiņas lielajās pilsētās un novados 1990. - 2018. gadā, %



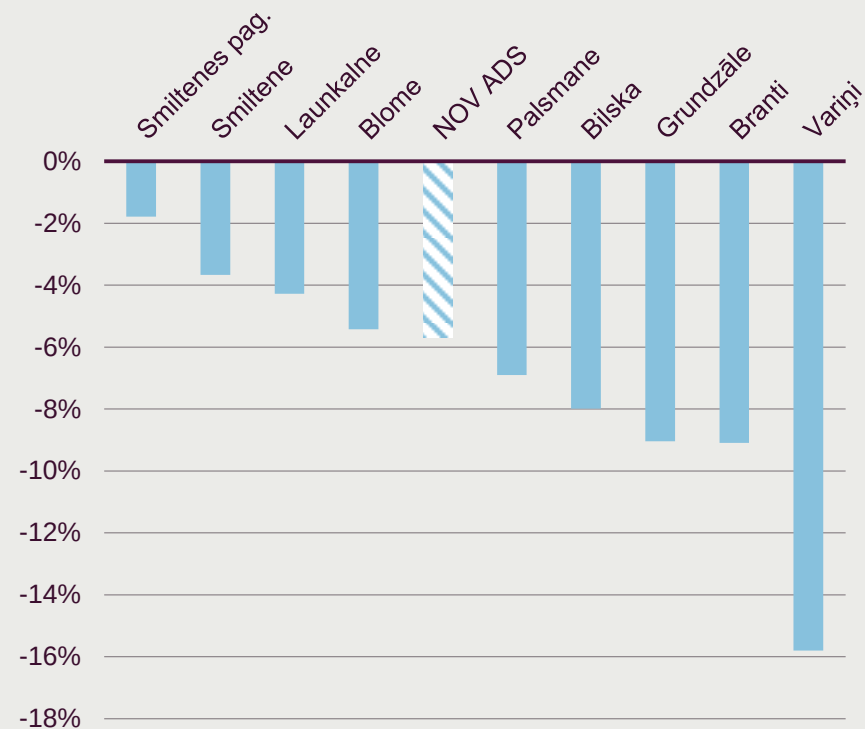
Svarīgas detaļas – kontrasti novadu ietvaros

Iedzīvotāju skaita izmaiņas atsevišķu novadu pilsētās un pagastos 2014.-2018. gadā, %

Ogres novads

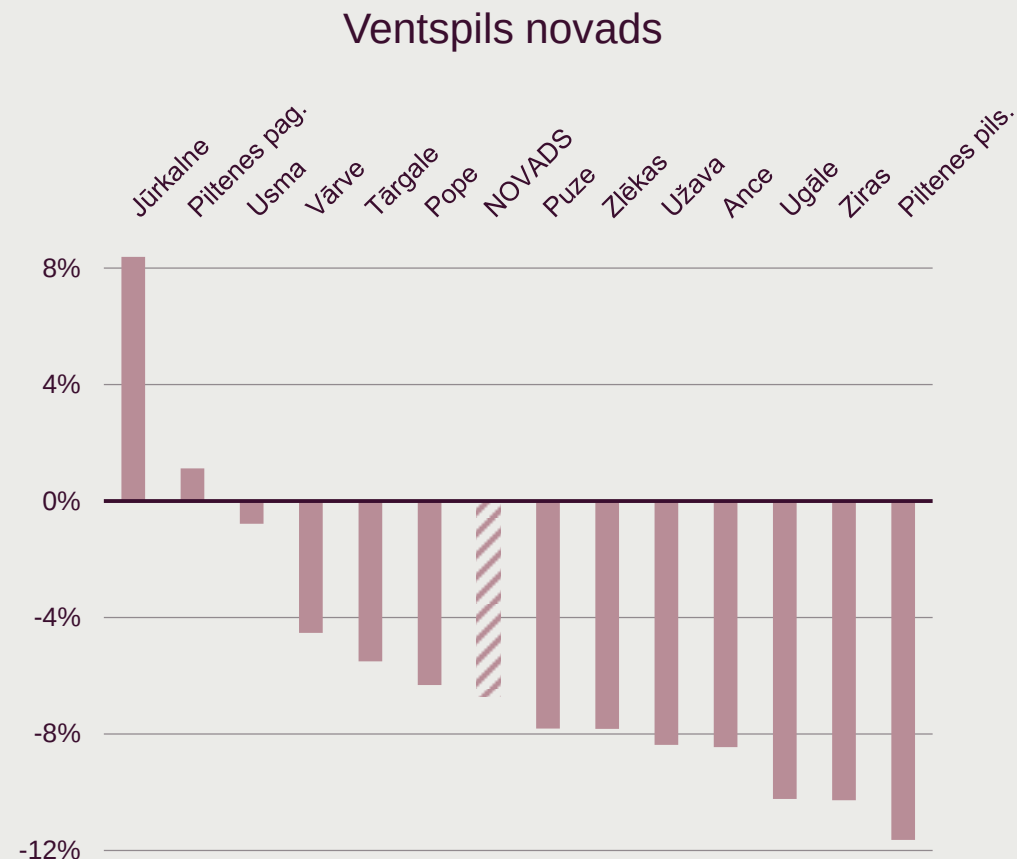
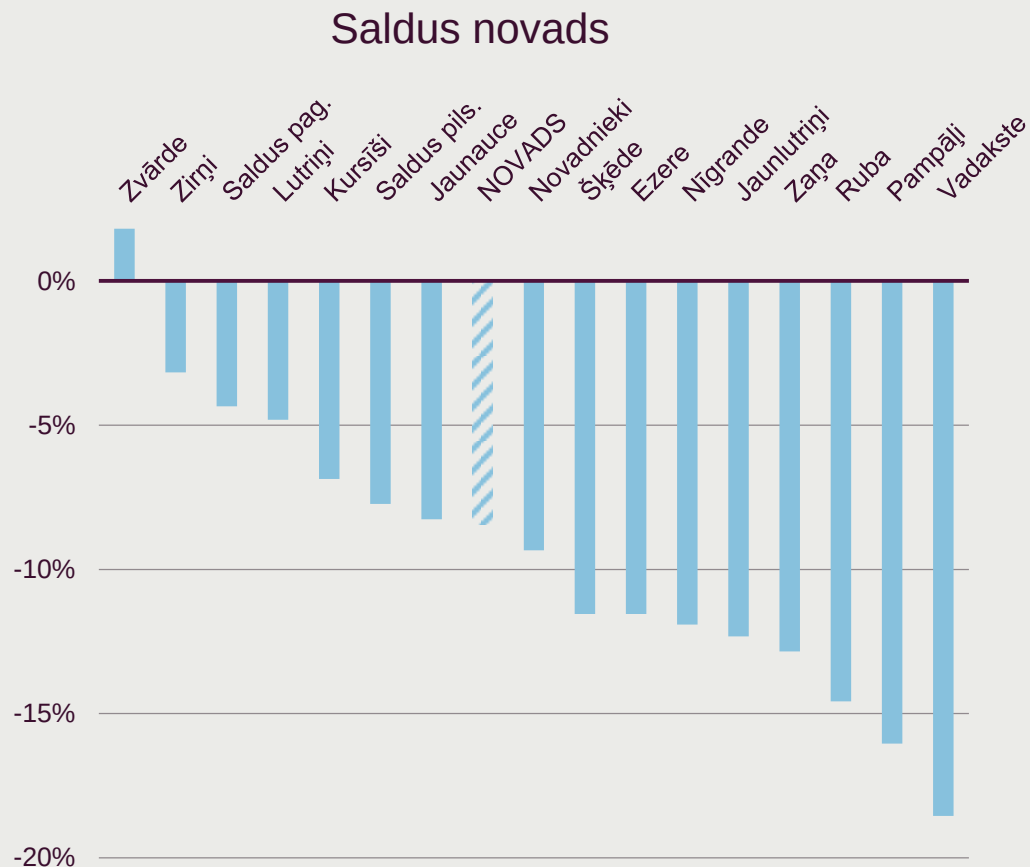


Smiltenes novads



Kurzemē kontrasti ir vēl lielāki, tie arī parāda, ka ekonomika nav vienīgais faktors

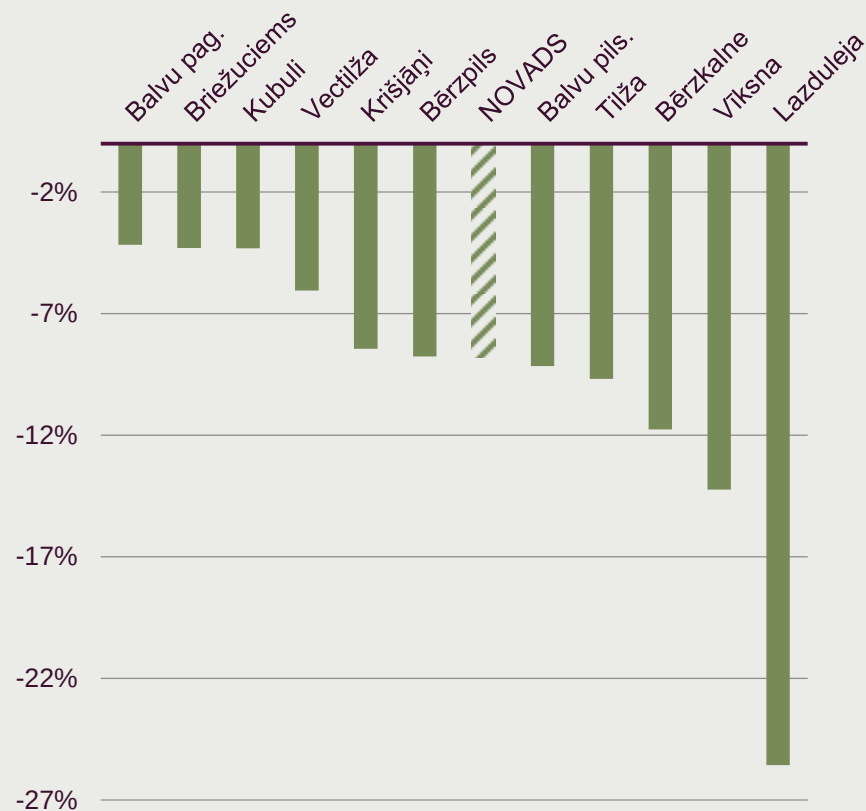
Iedzīvotāju skaita izmaiņas atsevišķu novadu pilsētās un pagastos 2014.-2018. gadā, %



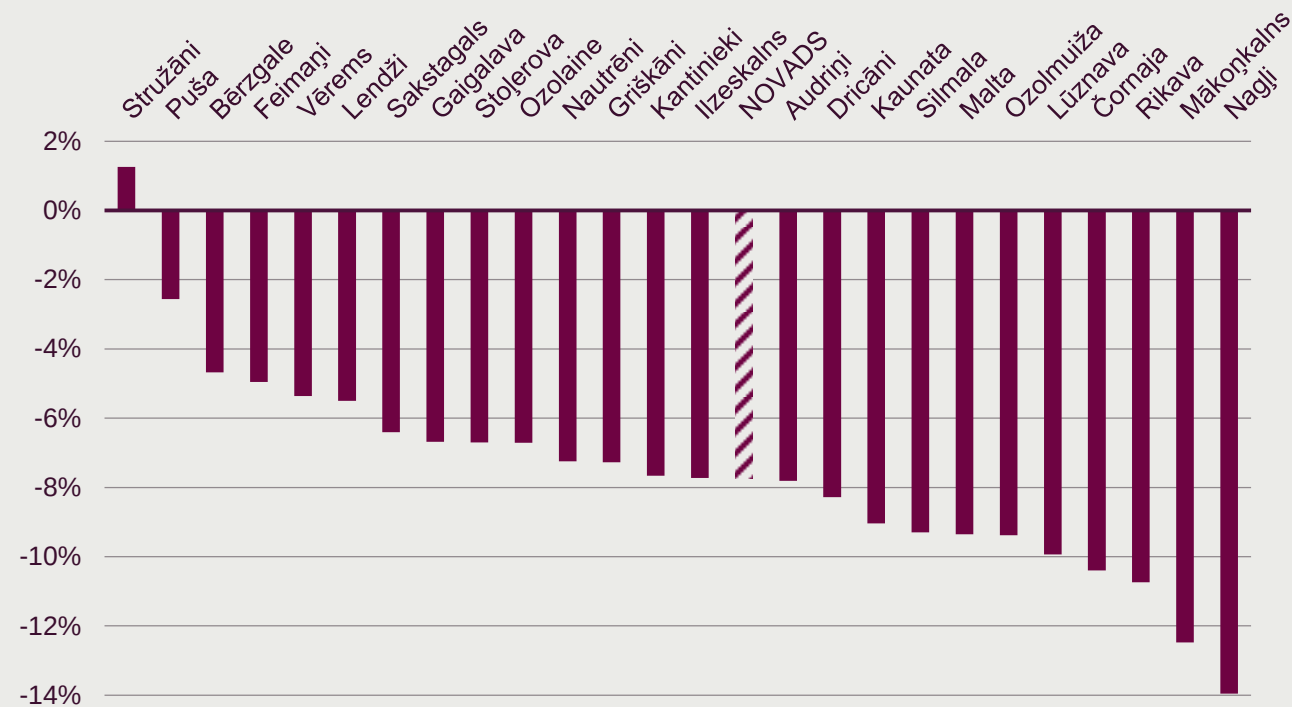
Vislielākie kontrasti ir Latgalē

Iedzīvotāju skaita izmaiņas atsevišķu novadu pilsētās un pagastos 2014-2018, %

Balvu novads



Rēzeknes novads

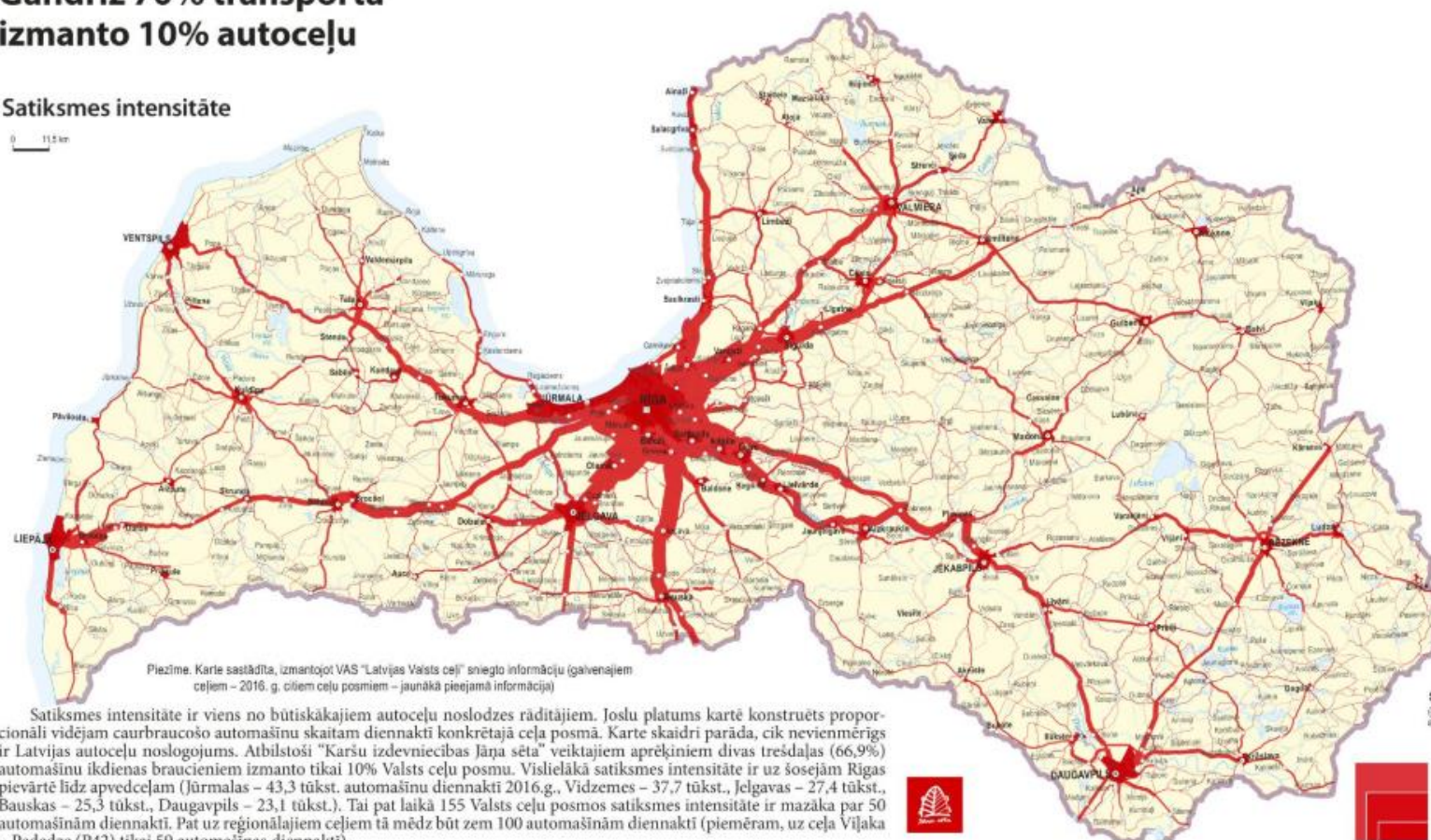


Nozares speciālisti šo noteikti jau zina ...

Gandrīz 70% transporta izmanto 10% autoceļu

Satiksmes intensitāte

0 11,5 km



Avots: Latvijas Valsts ceļi

Politiskās izvēles un to cenas

Kāpēc tik garš stāsts par nozaru struktūru un demogrāfiju?

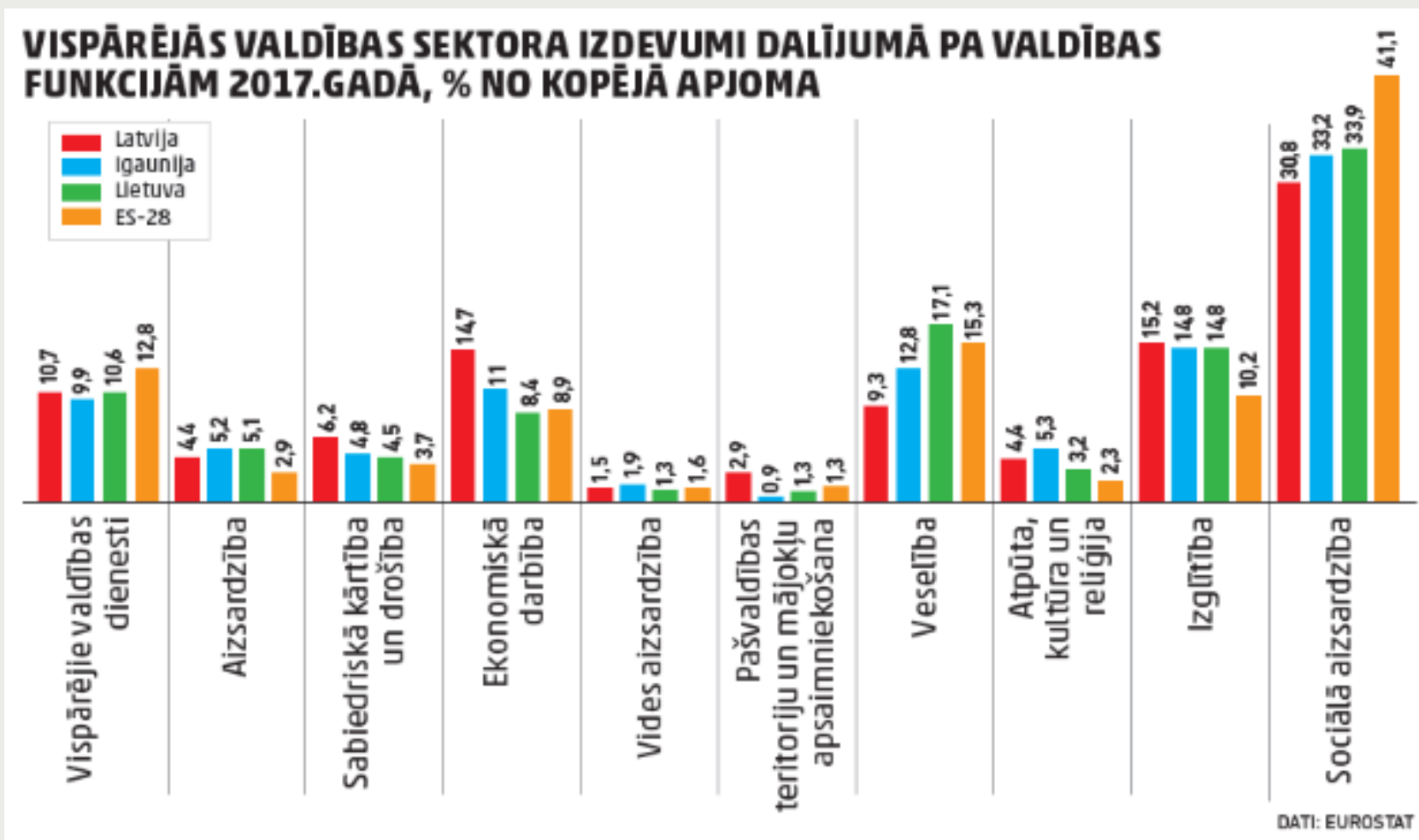
Ceļu veidi un to rekonstrukcijas/būvniecības izmaksas



Galvenie politikas jautājumi

- Cik lielā mērā labu ceļu esamība var ietekmēt reģionu attīstību?
 - Viena atbilde – tie ir nepieciešami, bet ar tiem nepietiek. Ir daudz tukšu māju arī ļoti labu ceļu malā.
 - Nevajadzētu cerēt, ka kaut kur attīstība sāksies tikai tāpēc, ka uzbūvēs labu ceļu. No otras puses, tas nozīmē, ka valstij ir īpaši liela atbildība par to, lai labu ceļu trūkums nenobendētu ilgtspējīgus attīstības centrus.
- Pat sarūkot reģionu iedzīvotāju skaitam, ceļus tur vajadzēs. Kam tieši?
 - Lielu daļu Latvijas eksporta veido koksnes un pārtikas pārstrādes produkti
 - Diez vai būs politiska atbalsta radikālai urbanizācijas paātrināšanai
 - Kam par ceļiem būs jāmaksā un cik daudz – valstij vai mežsaimniecībai un lauksaimniecībai?
- Valstij būs jānosaka prioritātes
 - Daļa ceļu tīkla agri vai vēlu nonāks pašvaldību un/vai resursu nozaru uzņēmumu pārziņā
 - Ievērojot to, kādas būs valsts budžeta iespējas un kādā stāvoklī ir ceļi, kas savieno reģionu pilsētas, pat ierobežota mērķu klāsta sasniegšana prasīs lielu piepūli

Šis grafiks nav laba ziņa par iespēju tuvākajā nākotnē strauji palielināt naudu ceļiem



Avots: Jānis Hermanis, LDDK

Skatoties no ekonomiskā skatu punkta, svarīgāks jautājums par ceļu seguma kvalitāti valstī kopumā var būt to caurlaidība Rīgā

- Lielrīga veido ~70% no Latvijas IKP
- Sagaidu, ka urbanizācija turpināsies
 - Tas nav tikai darba jautājums. Izglītība, atpūtas, tīklošanās iespējas
 - Līdzīgu komforta līmeni lielpilsētā var sasniegt ar mazāku enerģijas patēriņu
- Vai darbs no attāluma var būt risinājums?
 - Iespējas pārraidīt kvalitatīvu attēlu un skaņu jau ir ļoti augsta, vai tālākiem uzlabojumiem būs praktiska nozīme?
 - Darbs nav tikai informācijas nodošana. Klātbūtnei ir liels emocionālais efekts, tai skaitā spēja ietekmēt rīcību
- Ikdienas pārvietošanās veids pilsētās – individuāli, kopā vai kaut kas pa vidu
 - Apdzīvotības blīvuma pieaugums Rīgas robežās un jo īpaši centra zonā var veicināt pārvietošanās ar kājām, divriteni, sabiedrisko transportu
 - Tai pašā laikā daļa cilvēku izmantos iespēju dzīvot privātmājās, ko sniedz valsts zemais kopējais iedzīvotāju blīvums

Iespējams, ka visefektīvākais transportlīdzeklis ir:



Galvenās domas

- Ar preču ražošanu un pārvadāšanu saistītā ekonomikas daļa samazināsies. Augs «bezsvara» nozaru īpatsvars, tajā pašā laikā dabas resursus iegūstošās un pārstrādājošās nozares saglabās nozīmīgu lomu eksportā.
- Iedzīvotāju skaits Latvijā kopumā stabilizēsies, bet lielākajā daļā teritorijas turpinās strauji samazināties.
- Atšķirībā no pārējās ekonomiski svarīgās infrastruktūras, autoceļi Latvijā ir diezgan sliktā stāvoklī. Tātad tie varētu būt svarīgs pudeles kakls, vismaz dažviet.
- Transporta attīstībai pieejamie resursi būs ierobežoti, jādomā, kā precīzi sasniegt preču ekonomikai svarīgos mērķus.
- Lai arī daudzviet sliktais ceļu seguma stāvoklis rada lielu ekonomisko kaitējumu, atļaušos izteikt minējumu, ka no vēl lielāka cena ir sastrēgumiem Lielrīgā, kas rada ap 70% IKP.
- Daudzus apvidus pat perfekti ceļi nevar glābt no lejupslīdes, taču noteikti ir vietas, kur ieguldījumiem infrastruktūrā var būt liela atdeve. *Luminor* veiktais reģionu eksporta mērījums varētu būt viens no ceļa rādītājiem.
- Nākotnē būs nepieciešams daļu no pašreizējiem valsts un pašvaldību ceļiem pārvērst par lauksaimniecības un mežsaimniecības ceļiem. Te arguments ir gan fiskālā telpa, gan taisnīgums – nodokļu maksātājiem nav jāsubsidē zemju lielīpašnieki.

Paldies!