

CERTUS
domnīca mērķtiecīgai izaugsmei



Valsts autoceļu infrastruktūras uzlabojumu ekonomiskā ietekme Latvijā

Sergejs Gubins

Saturs

Kopsavilkums	3
Ievads	4
Tūlītēja ietekme uz autoceļu būvniecības nozari	5
Tiešā un netiešā ekonomiskā ietekme	7
Plašāka ekonomiskā ietekme	9
Investīcijas autoceļu infrastruktūrā un Covid-19 pandēmija	10
Secinājumi	11
Autors	12

Kopsavilkums

Investīcijas autoceļu infrastruktūrā ne tikai nodrošina pasūtījumus vietējai būvniecības nozarei, bet arī pozitīvi ietekmē autoceļu lietotājus un stimulē Latvijas ekonomikas attīstību kopumā:



Valsts un pašvaldību budžeti katru gadu nodokļu veidā atgūst aptuveni 30 procentus no autoceļu infrastruktūras uzlabošanai piešķirtajiem līdzekļiem – 21 procentu no PVN, un 9 procentus no VSAO un IIN.



Pateicoties iespējai palielināt braukšanas vidējo ātrumu par 1 km/h valsts autoceļu remontdarbu rezultātā, autobraucēju laika ietaupījumi uz galvenajiem un reģionālajiem autoceļiem 2020. gadā lēšami aptuveni 2,1 milj. EUR lielos ieguvumos.



Kopējais valsts autoceļu lietotāju autotransporta ekspluatācijas izdevumu samazinājums, pateicoties 2020. gadā veiktajiem galveno un reģionālo autoceļu uzlabojumiem, būs vismaz 59 milj. EUR gadā.



Investīcijas valsts autoceļu infrastruktūrā 2020. gadā radīs vismaz 0,5 milj. EUR ieguvumu CO₂ emisiju samazināšanās dēļ.



Investīcijām autoceļu infrastruktūrā ir spēcīgs multiplikatora efekts. 303 milj. EUR, kas ir iztērēti ceļu remontam 2020. gadā, kopējais piensums Latvijas ekonomikai būs 818 milj. EUR

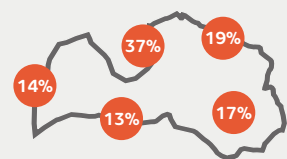
Investīcijas ceļu infrastruktūrā Covid-19 pandēmijas laikā ir pamatotas



Satiksmes dati liecina, ka pieprasījums pēc ceļojumiem atgriežas iepriekšējā līmenī, kad Covid-19 izplatība tiek kontrolēta. Pēc pavasara epidemioloģisko ierobežojumu atcelšanas satiksmes plūsma 2020. gada vasarā atgriezās līmenī, kāda tā bija pirms Covid-19 ierobežojumu ieviešanas.



Starptautiskais Valūtas fonds lēš, ka valsts ieguldījumi 1% apmērā no IKP, kas veikti paaugstinātas nenoteiktības apstākļos, 2 gadu laikā pēc ieguldījumu veikšanas var veicināt nodarbinātības pieaugumu par 1,2%, privāto ieguldījumu pieaugumu par 10% un IKP pieaugumu par 2,7%.



Ieguldījumus ceļu infrastruktūrā raksturo to plašais ģeogrāfiskais pārklājums visā valstī, kur tiek veikti būvdarbi. Aptuveni trešdaļa no visiem 2020. gada līdzekļiem ir ieguldīti Pierīgas reģionā, 13 procenti - Zemgalē, 14 procenti - Kurzemē, 19 procenti - Vidzemē un 17 procenti - Latgalē.

IEVADS

Mūsdienu autoceļu infrastruktūru veido komplicēti inženiertehniski objekti. Tās uzlabojumi izpaužas dažādos veidos, piemēram, labāka seguma kvalitāte, papildu autoceļa caurlaides spēja, drošāka satiksme, labāka satiksmes organizācija, reāllaika satiksmes informācijas nodrošināšana, ceļazīmes, viedais aprīkojums, kvalitatīvāka uzturēšana. Šādu uzlabojumu galvenais mērķis ir samazināt autovadītājiem kopējās brauciena izmaksas (angl. val., *generalized travel costs*) un mazināt ceļu satiksmes negatīvo ietekmi (piemēram, gaisa un trokšņa piesārņojums, ceļu satiksmes negadījumi) uz cilvēkiem un vidi. Kopējās brauciena izmaksas ir monetārā vērtība, ko galvenokārt veido brauciena laika izmaksas un braucienā izmantotā transportlīdzekļa

nolietojuma izmaksas.¹ Savukārt brauciena izmaksu samazināšanās stimulē saimniecisko darbību visā ekonomikas spektrā, jo zemākas brauciena izmaksas uzlabo uzņēmumu konkurētspēju un cilvēku labklājību. Līdzīgā veidā labāka interneta savienojamība sniedz ieguvumus no jauno tehnoloģiju izmantošanas ne tikai IT nozarē, bet visā tautsaimniecībā kopumā.

Šajā apskatā tiek novērtēta valsts autoceļu infrastruktūras investīciju projektu ietekme uz Latvijas ekonomiku pēdējā gadā. Lai izceltu ietekmes dažādos aspektus, remonta un būvniecības projektu rezultāti tiek analizēti laika griezumā, izdalot trīs laika posmus (skat. 1. att.).

1. attēls

Investīciju autoceļu infrastruktūrā radītie ietekmes veidi

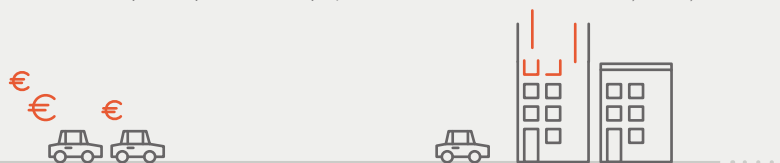
- 1. Tūlītēja ietekme** ir novērojama ceļu būvniecībā un ar to saistītajās nozarēs. Autoceļu remonts un būvniecība pati par sevi ir ekonomiskā aktivitāte, kas nodrošina pasūtījumus uzņēmumiem un darba vietas vietējiem iedzīvotājiem – ienākumus būvniecības procesā iesaistītajiem un nodokļu maksājumus valstij un pašvaldībām. Dažāda veida ceļu būvniecības projekti var tikt īstenoti vairākas nedēļas (piemēram, asfalta seguma atjaunošana) vai pat vairākus gadus (piemēram, pilnīga ceļa pārbūve).



- 2. Rezultatīvā ietekme** saistīta ar satiksmes dalībnieku ieguvumiem no realizētajiem projektiem:
 - a. Esošo satiksmes dalībnieku – kā uzņēmumu, tā privātpersonu – kopējo brauciena izmaksu samazinājums;
 - b. Ceļu satiksmes negadījumu skaita, CO₂ emisiju samazināšanās.



- 3. Ilgtermiņa ietekme** saistīta ar tautsaimniecības mēroga ekonomiskajiem ieguvumiem:
 - a. Jaunu satiksmes dalībnieku – kā uzņēmumu, tā privātpersonu – kopējo brauciena izmaksu samazinājums;
 - b. Uzņēmumu konkurētspējas uzlabošanās kopējo brauciena izmaksu samazinājuma dēļ;
 - c. Ekonomisko aktivitāšu telpiskā pārdale kopējo brauciena izmaksu izmaiņu dēļ.



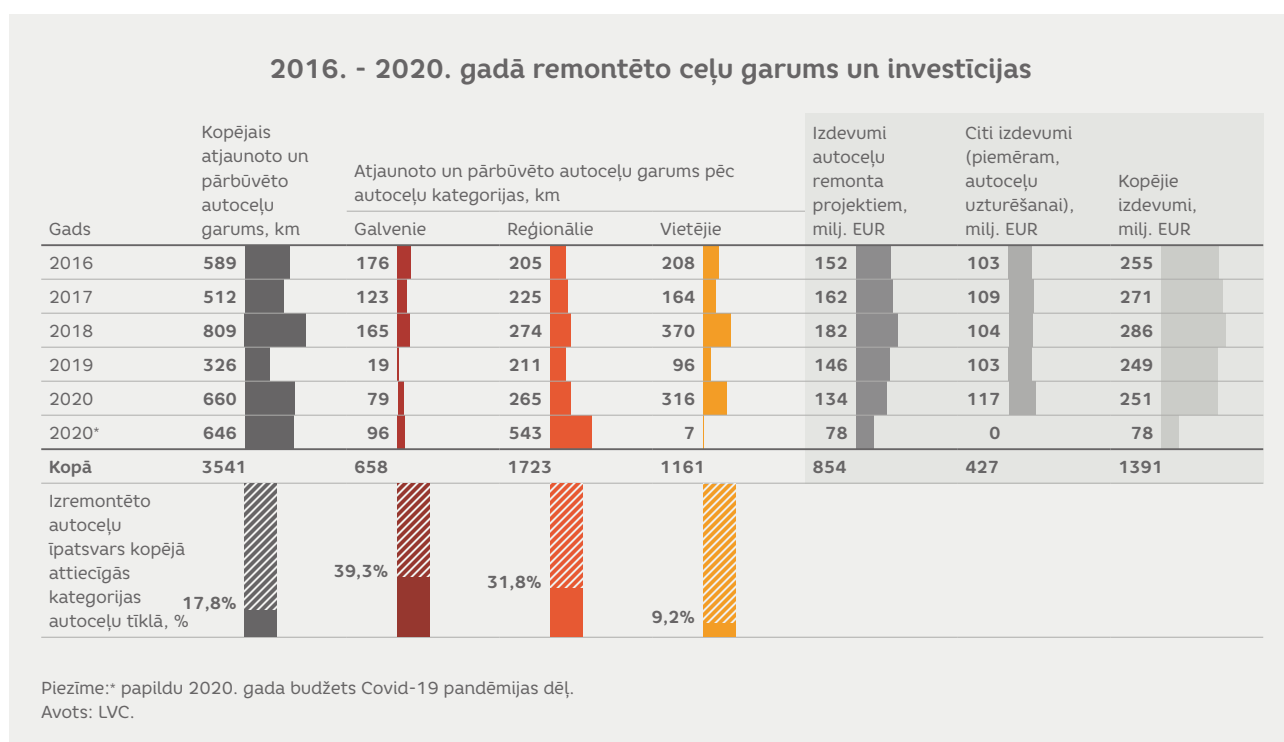
¹ Ekonomisti ir izstrādājuši dažādas metodes, lai novērtētu izmaksu komponentes naudas izteiksmē. Skat., piemēram, Small, K.A. and Verhoef, E.T., 2007. *The Economics of Urban Transportation*. Routledge, London.

TŪLĪTĒJA IETEKME UZ AUTOCEĻU BŪVNICĪBAS NOZARI

Valdība katru gadu piešķir valsts budžeta līdzekļus Satiksmes ministrijai, kura, savukārt, deleģē uzdevumu šos līdzekļus pārvaldīt VAS *Latvijas Valsts ceļi* (turpmāk – LVC) autoceļu remonta un būvdarbu iepirkumiem un VAS *Latvijas autoceļu uzturētājs* ceļu uzturēšanai. Ceļu projektiem nepieciešamo resursu apjoms ir ļoti atšķirīgs, jo daži ietver pilnīgu ceļa vai tilta pārbūvi, bet citi – tikai

asfalta seguma atjaunošanu. Pēdējo 5 gadu laikā kapitālieguldījumos ceļu infrastruktūrā tika investēti 854 milj. EUR.² 1. tabulā parādīta izdevumu struktūra pa ceļu kategorijām. Pēdējo 5 gadu laikā Latvijā ir atjaunoti vai pārbūvēti gandrīz 40 procenti visu galveno (A) autoceļu.³ Salīdzinājumam – tajā pašā laika posmā ir izremontēti tikai 9 procenti vietējās (V) kategorijas autoceļu.

1. tabula



Kopējām investīcijām ir tieša ietekme uz ceļu būvniecības nozari un tajā nodarbinātajiem.⁴ 2. tabulā redzams, ka pēdējos gados valsts autoceļu budžets atbilst aptuveni 50 procentiem nozares apgrozījuma. Ja pieņemam šādu proporciju attiecībā uz uzņēmumu un darbinieku samaksāto nodokli, tad vidēji nozares uzņēmumi maksā 24 milj. EUR gadā (jeb gandrīz 9 procentus no LVC līgumiem) VSAO un IIN nodokļu veidā. Turklāt no katra līguma uzņēmumi maksā PVN 21 procenta apmērā, vidēji gadā tie ir 58 milj. EUR. **Tādējādi valsts un pašvaldību budžeti katru gadu nodokļu veidā atgūst aptuveni 30 procentus no piešķirtajiem līdzekļiem.**

Nozarei kopumā ir raksturīga salīdzinoši augsta vidējā alga, kas ir augstāka par Latvijas vidējo, lai gan ar laiku atšķirība starp vidējo algu valstī un nozari kļūst mazāka – no 30 procentiem 2016. gadā līdz 15 procentiem 2019. gadā. Tas daļēji varētu būt saistīts ar nodarbināto skaita pieaugumu nozarē par 17 procentiem šajā laika posmā.

² Pēdējo piecu gadu laikā 30 procentus kopējā valsts autoceļu finansējuma budžeta veidoja ES fondu līdzekļi. Atšķirība starp valsts un ES fondiem šajā gadījumā ir zināmā mērā tehniska, jo katra ES valsts izvēlas, kā šos ES līdzekļus sadalīt. Būtībā tā ir līdzekļu pārlūkšana no vienas kabatas otrā.

³ A kategorijas ceļš ir valsts galvenais autoceļš, P kategorija – valsts reģionālais autoceļš, V kategorija – valsts vietējais autoceļš. A kategorijas autoceļš parasti ir plats asfaltētais ceļš ar 1+1 joslām vai ar 2+2 joslām Rīgas apkārtnē. P kategorijas autoceļi ir 1+1 joslu autoceļi ar asfalta vai dažreiz ar grants segumu, V kategorijas ceļi pārsvarā ir grants ceļi.

⁴ NACE klasifikācijas kods 4211 "Ceļu un maģistrāļu būvniecība".

2. tabula

Nozares "Ceļu un maģistrāļu būvniecība" apgrozījums, nodarbinātība un darba samaksa 2016.-2019. gadā

Gads	Nozares apgrozījums, milj. EUR	Valsts autoceļu budžeta		Vidējā bruto darba samaksa nozarē, EUR	Vidējā bruto darba samaksa Latvijā, EUR	Darbinieku skaits	Valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas, milj. EUR	Iedzīvotāju ienākuma nodokļa iemaksas, milj. EUR
		īpatsvars kopējā nozares apgrozījumā, %						
2016	436	59		1027	785	6460	25	14
2017	576	47		1075	903	6708	27	15
2018	697	41		1161	989	7182	32	17
2019	n/a	n/a		1226	1065	7535	36	19

Avots: VID (<https://www.vid.gov.lv/lv/statistika/nozaru-statistika>).

Nozarei piešķirtie līdzekļi saglabājas aprītē. 3. tabulā redzams, ka nozarē salīdzinoši maz tiek praktizēta nedeklarēto jeb tā saukto "aploksņu algu" maksāšana darbiniekiem. Nedeklarētie ienākumi ceļu būvniecības nozarē vidēji sastāda tikai 12 procentus no kopējā nozares algu fonda, kas ir ievērojami mazāk nekā ēku būvniecības nozarē un tautsaimniecībā kopumā, kur nedeklarētu ienākumu īpatsvars vidēji ir 22%.

LVC apkopotie dati liecina, ka 2020. gadā būvdarbu iepirkumos ir pieaugusi konkurence - vērojams lielāks pretendentu skaits (vidēji 5,5 pretendenti) nekā pēdējo 5 gadu laikā (vidēji 3,8 pretendenti laikā posmā no 2015. gada līdz 2019. gadam). Arī vidējās autoceļu pārbūves darbu izmaksas samazinājušās par 27 procentiem.

3. tabula

Nedeklarēto darba algas ienākumu īpatsvars ceļu un maģistrāļu būvniecības nozarē, ēku būvniecības nozarē un vidēji Latvijā 2016.-2018. gadā

Gads	Ceļu un maģistrāļu būvniecības nozare		Ēku būvniecības nozare		Vidēji Latvijā	
	īpatsvars		īpatsvars		īpatsvars	
2016	14		26		24	
2017	11		24		23	
2018	11		22		22	

Avots: VID (<https://www.vid.gov.lv/lv/statistika/nodoklu-plaisu-apmeri>).

TIEŠĀ UN NETIEŠĀ EKONOMISKĀ IETEKME

Ceļu infrastruktūras uzlabojumi tiešā veidā ietekmē pašreizējos autoceļu lietotājus, bet netieši – visu sabiedrību un vidi kopumā. Autoceļu lietotāju ieguvumi galvenokārt saistīti ar pārvietošanās laika ietaupījumiem un transportlīdzekļa nolietojuma izmaksu samazināšanos. Savukārt sabiedrības un vides ieguvumi ir saistīti ar satiksmes negadījumu skaita un CO₂ emisiju līmeņa samazināšanos.

Aprēķinus par monetārajiem ieguvumiem no 2020. gadā īstenotajiem ieguldījumiem ceļu infrastruktūrā mēs veicam, pamatojoties uz LVC metodoloģiju izmaksu un ieguvumu analīzei.⁵ Mēs sākam ar ieguvumiem, ko sniedz ietaupītais brauciena laiks, pateicoties lielākam ātrumam. LVC piedāvā statistiku par vidējo diennakts satiksmes intensitāti 2019. gadā. Mēs pieņemam, ka brauciena mērķi uz rekonstruētajiem ceļiem sakrīt ar valsts vidējiem rādītājiem. Proti, kā norāda LVC, darba (biznesa)

braucieni, braucieni uz- un no darba un braucieni brīvā laikā veido attiecīgi 43, 21 un 36 procentus no visiem braucieniem. Tas ir svarīgi, jo indivīdi atšķirīgi vērtē darba braucienā un brīvā laika braucienā ietaupīto laiku. Saskaņā ar LVC novērtējumiem, viena stunda, kas ietaupīta darba brauciena, brauciena uz- un no darba laikā un atpūtas brauciena laikā, ir pielīdzināma attiecīgi 24,09 EUR, 7,28 EUR un 10,15 EUR.⁶ Tādējādi mēs pieņemam, ka vidēji vienu brauciena stundu, kas ietaupīta brauciena laikā uz autoceļa Latvijā, vidējais autovadītājs vērtē 16 EUR apmērā jeb 0,26 EUR par katru ietaupīto brauciena minūti.

Ceļa seguma kvalitātes un drošības funkciju uzlabošana var nodrošināt vidējā ātruma palielināšanos. 1. ielikumā ir divu liela mēroga LVC projektu piemēri, kuru rezultātā, sākot ar 2021. gadu, maksimālais (vidējais) ātrums tiks palielināts no 90 km/h līdz 110 km/h.

1. ielikums

Ekonomiskie ieguvumi no maksimālā ātruma palielināšanas valsts galveno autoceļu posmos - Vidzemes šosejas "Sēnītes" posms (A2) un Jūrmalas šoseja (A10)

1,25
milj. EUR

A2

110

A10

1,44
milj. EUR

Pēc divu lielu LVC projektu pabeigšanas uz autoceļiem A2 ("Sēnīte" - 13,9 km izremontēta ceļa, 4 braukšanas joslas, 21 845 transportlīdzekļi diennaktī) un A10 (Jūrmalas šoseja, 6 km izremontēta ceļa, 6 braukšanas joslas, 43 609 transportlīdzekļi diennaktī) maksimālais ātrums vasaras sezonā (150 dienas) tiks palielināts

no 90km/h līdz 110km/h. Ja pieņemam, ka vidējais ātrums būs tuvu jaunajam maksimumam, tad, ņemot vērā pašreizējo satiksmes intensitāti, šāds pieaugums ļaus **autovadītājiem vasaras sezonā nodrošināt attiecīgi 1,44 milj. EUR un 1,25 milj. EUR ieguvumu.**

Šobrīd nav iespējams noteikt, kādas ir ātruma izmaiņas uz citiem ceļiem pēc investīciju projektu īstenošanas, jo šāda informācija netiek sistemātiski apkopota. Pieejamie dati rāda, ka vidējais ātrums bieži ir ļoti tuvu vai pat pārsniedz oficiālo ātruma ierobežojumu.⁷

Ja pieņemam, ka vidējais ātrums uz A kategorijas ceļiem, kas tika rekonstruēti 2020. gadā, bija 87 km/h, tad, ņemot vērā vairumu 2019. gada datu par satiksmes

intensitāti, vidējais ātruma palielinājums par 1 km/h, 2 km/h un 3 km/h veido autovadītāju kopējo ieguvumu 2,1 milj. eiro, 4,1 milj. eiro un 6,1 milj. eiro apmērā.

Piesardzīgas aplēses liecina, ka ātruma palielinājums par 1 km/h remontdarbu rezultātā uz A un P kategorijas ceļiem 2020. gadā nodrošināja aptuveni 2,1 milj. EUR lielu ieguvumu (1,2 milj. EUR no LVC pamatbudžeta un 0,9 milj. EUR no papildu 75 milj. EUR).

⁵ 7.3. nodaļa "Kvantificējamie sociāli – ekonomiskie ieguvumi" no "Metodiskie norādījumi autoceļu projektu izmaksu – ieguvumu analīzes sagatavošanai", LVC, 2019.

⁶ Vidējā stundas darba alga Latvijā 2019. gadā bija 6,27 EUR. Vidēji braucējs Latvijā vienu darba brauciena laikā ietaupīto brauciena stundu vērtē 10,78 EUR apmērā, brauciena uz- un no darba stundu 3,26 EUR apmērā, bet brīvā laika brauciena stundu 2,82 EUR apmērā. Vidēji automašīnas noslogojums darba braucienos un braucienos uz- un no darba ir 1,8, bet braucienos brīvā laikā - 2,9. Atbilstoši LVC metodoloģijai mēs šai summai pievienojam arī darba devēja sociālās iemaksas. Šajā analīzē mēs nešķirojam kravas un personīgos transportlīdzekļus.

⁷ LVC nodrošina reāllaika informāciju par ceļu satiksmes plūsmām noteiktos ceļa punktos visā valstī vietnē <https://lvceli.lv/traffic/index.php>.

Pateicoties labākai ceļa kvalitātei, samazinās transporta ekspluatācijas izmaksas. Mēs izmantojam LVC metodoloģiju, lai aprēķinātu ceļa uzlabojumu monetāro vērtību. Mēs nosakām, ka vidējās nolietojuma izmaksas uz tipiskiem A un P kategorijas asfaltētiem ceļiem Latvijā ir 0,23 EUR/km un 0,179 EUR/km attiecīgi pie sliktiem un labiem ceļa apstākļiem. Uz grants ceļiem šīs vērtības ir attiecīgi 0,293 EUR/km un 0,203 EUR/km.

Ceļu remonta projekti sniedz 0,053 EUR/km un 0,09 EUR/km ieguvumu uz asfalta un grants ceļiem. Ņemot vērā jaunākos datus par ceļu satiksmes intensitāti, **kopējais transportlīdzekļu nolietojuma samazinājums, pateicoties ceļu uzlabojumiem, ir 59 milj. EUR gadā (35,6 milj. EUR no LVC pamata budžeta un 23,4 milj. EUR no papildu 75 milj. EUR).**

4. tabula

Ceļu satiksmes negadījumu monetārās izmaksas pēc ievainojuma veida 2019. gadā

Ievainojuma veids	Monetārās izmaksas, EUR
Zaudējumi, ko rada vidēji viens CSNg bez cietušajiem	2 229
Zaudējumi, ka rada vidēji viens CSNg viegli ievainotais	2 986
Zaudējumi, ko rada vidēji viens CSNg smagi ievainotais	17 445
Zaudējumi, ko rada vidēji viens CSNg bojā gājušais	502 718
Zaudējumi, ko rada vidēji viens smags CSNg	38 083

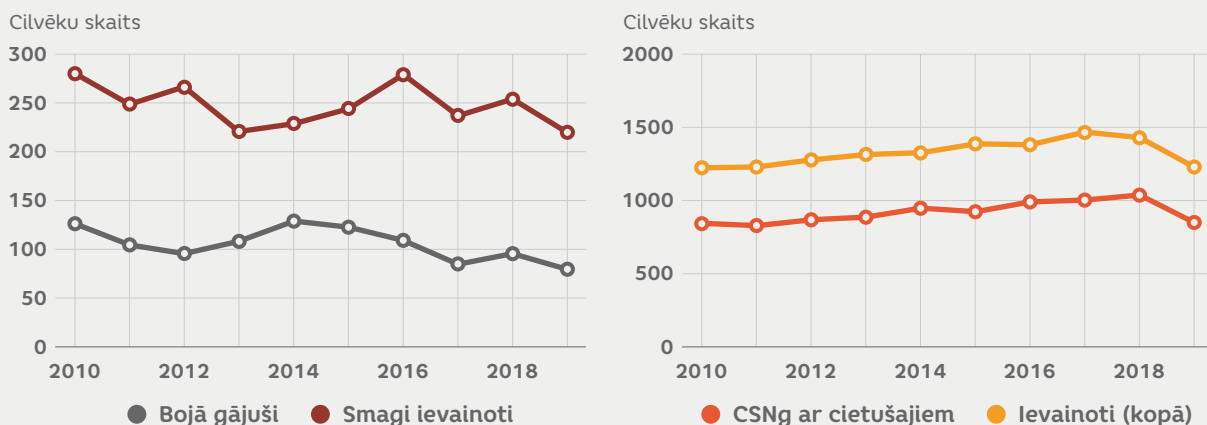
Avots: LVC.

Ceļu satiksmes negadījumu skaita samazināšanās ceļu satiksmes drošības uzlabojumu rezultātā ir liels ieguvums sabiedrībai. 2. ielikumā ir LVC projektu piemēri, kuru rezultātā ceļu satiksmes negadījumu skaits samazinājās. Balstoties uz LVC aplēsēm, 4. tabulā parādītas ar ceļu satiksmes negadījumiem saistītās izmaksas, kas ir atkarīgas no tā, cik nopietnas ir negadījumu sekas. LVC ir aprēķinājusi sabiedrības zaudējumus, kas radušies negadījumu tiešo izmaksu dēļ (ieskaitot medicīniskās izmaksas un transportlīdzekļu bojājumus) un netiešās

izmaksas saistībā ar zemāku dzīves kvalitāti un nāvi (ieskaitot darba dzīves zaudējuma diskontēto pašreizējo neto vērtību). Rezultāti liecina, ka Latvijā kopējie sabiedrības zaudējumi ceļu satiksmes negadījumu dēļ 2019. gadā bija 223 milj. EUR. Šis skaitlis bija par 3,6 milj. EUR mazāks nekā 2018. gadā. Ceļu satiksmes negadījumu izraisīto nāves gadījumu skaits uz valsts autoceļiem pēdējo gadu laikā samazinās, tomēr kopējās negadījumu izmaksas paliek nemainīgas kopējā negadījumu un ievainoto skaita dēļ (2. att.).

2. attēls

Smagi ievainoto, bojā gājušo, ceļu satiksmes negadījumos cietušo un ievainoto skaits Latvijā 2010.-2019. gadā uz valsts autoceļiem



Avots: CSDD.

2. ielikums

Ceļu satiksmes drošības uzlabojumu piemēri

Melnie punkti ir ceļa posmi, kuros bieži notiek ceļu satiksmes negadījumi.⁸ Balstoties uz datiem par satiksmes negadījumiem no 2014. līdz 2016. gadam, LVC pārbūvēja vienu tādu *melno punktu* – autoceļu A10 un P130 krustojumu, kur attiecīgajā laika posmā bija notikuši 7 ceļu satiksmes negadījumi un bija viens bojā gājušais. Tur tika izbūvēta kreisā nogriešanās josla. Pēc pārbūves negadījumu skaits samazinājās, un pēdējā oficiālajā *melno punktu* kartē šīs vietas vairs nav.

Uz Tallinas šosejas (A1) posmā no krustojuma ar Vidzemes šoseju (A2) līdz Gaujas tiltam ir pieaudzis ceļu satiksmes negadījumu skaits, pērn tie bija 42 negadījumi. Laikā no 2017. līdz 2019. gadam tur bojā gājuši pieci cilvēki, no tiem četri – frontālās sadursmēs. *Melno punktu* skaits šajā laikā ir dubultojies, un kopumā tur ir izveidojušies seši melnie punkti. Šogad notiks satiksmes organizācijas izmaiņas līdz ar ceļa marķējuma un aprīkojuma izmaiņām, kuru rezultātā vajadzētu ievērojami uzlaboties satiksmes drošībai.

Vēl viens pozitīvs ceļu uzlabojumu efekts ir CO₂ emisiju samazināšanās, jo automašīnas uz labākas kvalitātes ceļiem tērē mazāk degvielas. Lai aprēķinātu šādu samazinājumu, mēs pieņemam personīgā transportlīdzekļa vidējās īpašības, izmantojot LVC metodoloģiju. Mēs pieņemam arī to, ka ceļa uzlabošana

no sliktas kvalitātes uz labu kvalitāti samazina vidējo automašīnas degvielas patēriņu par 0,006 l/km. Saskaņā ar LVC metodiskajiem norādījumiem CO₂ emisijas cena ir 35 EUR par tonnu. **Aprēķini liecina, ka investīcijas ceļu infrastruktūrā tikai 2020. gadā vien rada 0,5 milj. EUR ieguvumu CO₂ emisiju samazināšanās dēļ.**

PLAŠĀKA EKONOMISKĀ IETEKME

Investīcijām autoceļu infrastruktūrā ir plašāka ekonomiskā ietekme, kas pārsniedz tiešo ietekmi uz būvniecības nozari un ceļu lietotājiem. Pirmkārt, tam ir spēcīgs multiplikatora efekts, saskaņā ar ESAO datiem būvniecības nozares multiplikators ir 2,7.⁹ **Tādējādi 303 milj. EUR, kas ir investēti autoceļu remontdarbos 2020. gadā, kopējais piensums Latvijas ekonomikai, ņemot vērā saistītās nozares un to izdevumus, būs 818 milj. EUR.**

Otrkārt, daudziem uzņēmumiem transporta izmaksas ir svarīga darbības sastāvdaļa. Šādu izmaksu samazināšana, t.i., lētāki un ātrāki pārvadājumi, var palielināt uzņēmuma

konkurētspēju. Tas savukārt var izraisīt biznesa paplašināšanos, lielāku peļņu, pat darbību pārvietošanu uz piemērotākām vietām.

Ceļu infrastruktūras telpiskā ietekme var būt nozīmīga. Uzņēmumi mēģina atrast kompromisu starp pievilcīgu atrašanās vietu un transporta izmaksām – ja pirmās ir augstas, tad otras parasti ir diezgan pieņemamas. Un otrādi – lēta atrašanās vieta bieži vien ir saistīta ar ilgāku darbaspēka pārvietošanos uz- un no darba vai dārgu produktu piegādi. Brauciena izmaksu samazināšana var mainīt reģionu likteni.

⁸ Par melno punktu tiek uzskatīta vieta, kur viena kilometra garumā trīs gadu laikā ir notikuši vismaz astoņi satiksmes negadījumi vai ir gājuši bojā vismaz trīs cilvēki. Savukārt krustojums par melno punktu ir uzskatāms, ja negadījumi ir notikuši 150 m rādiusā uz katru pusi.

⁹ Dati no "OECD Leontief Inverse Matrix for Latvia": https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=IOTS14_2018.

INVESTĪCIJAS AUTOCEĻU INFRASTRUKTŪRĀ UN COVID-19 PANDĒMIJA

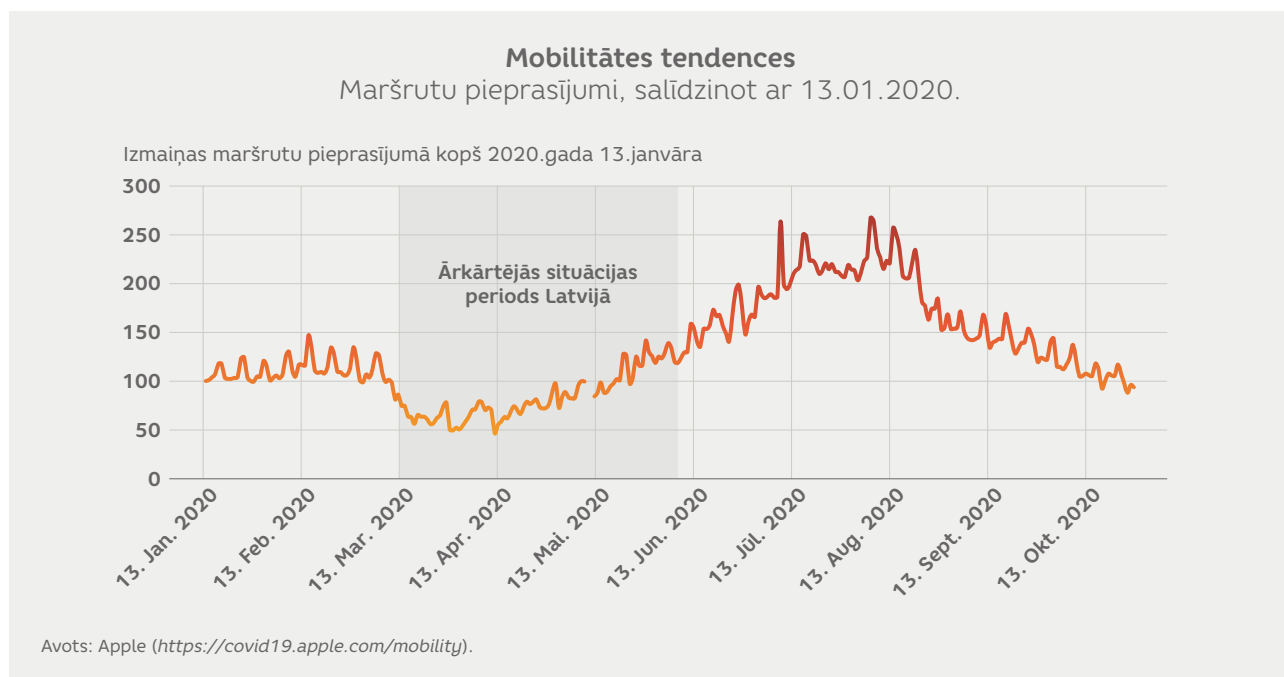
Covid-19 pandēmija rada daudz neskaidrību Latvijas ekonomikā kopumā un jo īpaši transporta nozarē. Rodas jautājums - vai valsts ieguldījumiem ceļu infrastruktūrā ir jēga pašreizējos apstākļos? Ir pamatoti iemesli uzskatīt, ka tie joprojām ir vitāli svarīgi.

- Pieprasījums pēc ceļojumiem atgriezies ierastajā līmenī drīz pēc tam, kad Covid-19 izplatība tiks kontrolēta. 3. attēlā atspoguļotie *Apple* dati par mobilitāti liecina, ka ceļojumu intensitāte (aprēķināta kā *Apple* lietotāju maršrutu pieprasījuma intensitāte) Latvijā vasaras mēnešos, kad tika atcelti ierobežojumi, diezgan ātri atgriezās līmenī, kāds tas bija pirms Covid-19. Pašreizējais kritums, sākot ar septembri, iespējams, daļēji ir saistīts ar otrā Covid-19 viļņa sekām kā Eiropā, tā arī Latvijā.

Latvijā ilgākā laika posmā vērojams līdzīgs modelis. 4. attēlā redzama stipra pozitīva saikne starp IKP un transporta pieprasījumu (aprēķināts kā vidējais autotransporta skaits diennaktī uz galvenajiem autoceļiem). Šobrīd pēdējās Latvijas Bankas prognozes liecina, ka 2020. gadā IKP kritums būs 4,7 procenti, savukārt nākamgad tiek prognozēts 5,1 procentu IKP pieaugums. Šāda prognoze nozīmē, ka ekonomika jau nākamajā gadā atgūs līmeni, kāds tas bija pirms Covid-19. Tas pats, visticamāk, attiecas arī uz transporta nozari.

- Investīcijas ceļu infrastruktūrā stimulē ekonomisko aktivitāti Latvijā. Covid-19 laika galvenā iezīme ir tā paralizējošā ietekme uz ekonomiku - vīrusu šobrīd nevar iznīdēt, tikai ierobežot tā izplatību, samazinot sociālo mijiedarbību līdz minimumam. Tas noved pie nevēlamas ekonomiskās aktivitātes samazināšanās un attiecīgi pie uzņēmumu apgrozījuma krituma, bezdarba, valsts ieņēmumu un IKP sarūkuma. Šādos apstākļos daudzi ekonomisti ir vienprātīgi, ka proaktīva valdības rīcība un ieguldījumi var un tiem vajadzētu līdzsvarot šādu negatīvo ietekmi.¹⁰ **Starptautiskais Valūtas fonds lēš, ka paaugstinātas nenoteiktības apstākļos papildu valsts investīcijas 1% apmērā no IKP var veicināt nodarbinātības pieaugumu par 1,2%, privāto ieguldījumu pieaugumu par 10% un IKP pieaugumu par 2,7% divu gadu laikā pēc ieguldījumu veikšanas.**¹¹ Svarīgi ir tas, ka pašreizējos epidemioloģiskajos apstākļos investīcijas ceļu infrastruktūrā var tikt īstenotas. Ja pilnīga izolācija, iespējams, varētu likt pārtraukt visus būvdarbus, tad mazāk stingru ierobežojumu laikā būvdarbi var turpināties.

3. attēls



¹⁰ "Public Investments for the Recovery", Starptautiskā Valūtas fonda ziņojums.

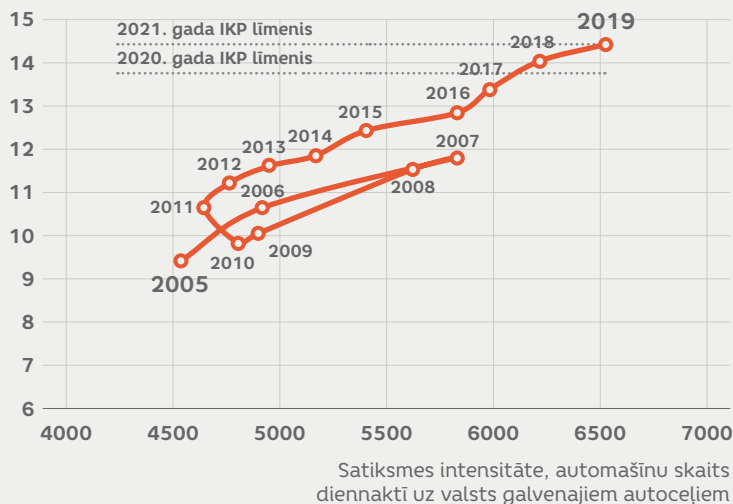
¹¹ Starptautiskais Valūtas fonds: <https://blogs.imf.org/2020/10/05/public-investment-for-the-recovery>.

- Ceļu tīkls ģeogrāfiski pārklāj visu Latviju. Kopumā aptuveni viena trešdaļa no visiem 2020. gada līdzekļiem ir ieguldīta Pierīgas reģionā (kur dzīvo puse Latvijas iedzīvotāju), 13 procenti – Zemgalē, 14 procenti – Kurzemē, 19 procenti – Vidzemē un 17 procenti – Latgalē. Tādējādi ieguldījumiem ceļu infrastruktūrā ir tendence būt sadalītiem pa dažādiem reģioniem, nevis koncentrēties ap Rīgu vai lielākajām pilsētām.
- Covid-19 krīzes laikā ceļu remonta darbu traucējošā ietekme uz transporta satiksmes plūsmu ir mazāk izteikta. Tas padara ieguldījumus ceļu infrastruktūrā vēl efektīvākus nekā parasti.

IKP uz vienu iedzīvotāju un satiksmes intensitāte uz valsts galvenajiem (A kategorijas) autoceļiem no 2005. līdz 2019. gadam

Latvijas Bankas prognozes par IKP uz vienu iedzīvotāju 2020. un 2021. gadā.

IKP uz vienu iedzīvotāju 2015. gada cenās, tūkst. EUR



Avoti: CSB, LVC, Latvijas Banka.

SECINĀJUMI

Investīcijas ceļu infrastruktūrā ir svarīgs ekonomiskās politikas elements. Sakārtots ceļu tīkls – tās ir samazinātas kopējās brauciena izmaksas, kas ir ieguvums ne tikai privātpersonām un uzņēmumiem, kas tieši izmanto ceļus, bet arī visai sabiedrībai kopumā, kas izmanto produktus, kurus ražo uzņēmumi, un nodarbina cilvēkus, kuri izmanto ceļus. Savukārt efektīva un ilgtspējīga autoceļu būvniecības nozare ļauj samazināt būvdarbu izmaksas un rada iespēju veikt lielākus uzlabojumus.

Apmēram 30 procenti no valsts budžeta līdzekļiem, kas piešķirti ceļu būvniecībai, atgriežas nodokļu veidā. Investīcijas ceļu būvniecībā 2020. gadā dod brauciena laika ietaupījumu 2,1 milj. EUR apmērā par katru 1 km/h vidējā ātruma palielinājumu, transportlīdzekļa nolietojuma izmaksu samazinājumu 59 milj. EUR apmērā, kā arī CO₂ emisiju samazinājumu 0,5 milj. EUR apmērā. Ceļu satiksmes negadījumu samazināšanās ietaupa ievērojamus līdzekļus, jo statistiski viens nenotīcis

negadījums rada sociālo labumu 0,5 milj. EUR apmērā. Investīcijām ceļu infrastruktūrā ir liels multiplikatora efekts uz visu ekonomiku. 303 milj. EUR, kas ir iztērēti ceļu remontam 2020. gadā, ir kopēja inducēta ietekme uz IKP 818 milj. EUR līmenī, ņemot vērā saistītās nozares un to izdevumus.

Ieguldījumi ceļu infrastruktūrā Covid-19 krīzes laikā ir pamatoti. Pirmkārt, pēc ierobežojumu atcelšanas braukšanas pieprasījums atgriežas iepriekšējā līmenī. Otrkārt, neseni aprēķini norāda uz valsts ieguldījumu būtisko pozitīvo ietekmi uz ekonomiku paaugstinātas nenoteiktības laikā. SVF lēš, ka papildu valsts investīcijas 1% apmērā no IKP divu gadu laikā pēc ieguldījumu veikšanas var veicināt nodarbinātības pieaugumu par 1,2 procentiem, privāto ieguldījumu pieaugumu par 10 procentiem un IKP pieaugumu par 2,7 procentiem. Turklāt vēl viena ieguldījumu ceļu infrastruktūrā salīdzinoši priekšrocība ir to plašā ģeogrāfiskā izplatība visā valstī.

AUTORS

Dr. Sergejs Gubins ir ieguvis doktora grādu ekonomikā VU (*Vrije Universiteit*) universitātē Amsterdamā. Sākot ar 2020. gada novembri Dr. Gubins ir vecākais konsultants Ilgtspējīgas attīstības komisijā Latvijas Saeimā. Pirms pievienošanās *Certus* komandai viņš ir bijis pēcdoktorantūras pētnieks *Bocconi* universitātē Milānā. Ir publicējis vairākus zinātniski pētnieciskus darbus ievērojamos transporta un pilsētas ekonomikas žurnālos par ceļu cenām, pilsētas zemes izmantošanu un informāciju tehnoloģijām transporta jomā. Dr. Gubins par saviem pētījumiem ir saņēmis vairākus apbalvojumus un stipendijas, ieskaitot Holandes valdības *Huygens* stipendiju.



Latvijas ekonomisko izaugsmi var panākt tikai ar kopīgiem spēkiem. *Domnīca Certus* veicina dialogu ar uzņēmējiem, zinātniekiem un publiskā sektora lēmumu pieņēmējiem, lai radītu attīstības idejas, kas balstītas zināšanās un pieredzē. Idejas, kas var virzīt Latviju pa mērķtiecīgas izaugsmes ceļu, sabalansējot liberālas tirgus ekonomikas attīstības principus ar pārdomātu un fokusētu valsts atbalstu Latvijas tautsaimniecības nozaru attīstībai.