

K.Arsenjans, J.Ķipsna (zinātniskais vadītājs)

Latvijas transporta attīstības problēmas

Transportam piemīt izšķiroša nozīme valsts saimniecības attīstības veicināšanā un tautas labklājības celšanā. Tikai noteikta standarta transporta infrastruktūra un transporta līdzekļi nodrošina tautsaimniecības konkurētspēju un veido bāzi tālākai ekonomikas attīstībai. Vispirms transportam ir milzīga ekonomiska nozīme kā jebkuras ražošanas organiskam posmam, uzņēmumu specializācijā un kooperācijā, apmaiņā, tirdzniecībā un integrācijā ar citu valstu tautsaimniecību.

Latvijas deviņdesmito gadu transporta politiku lielā mērā ietekmē politiskās un ekonomiskās izmaiņas Eiropā: PSRS sabrukums, Latvijas Republikas neatkarības atjaunošana un Austrumu Eiropas atvēršana Rietumiem. Šo izmaiņu rezultātā Latvijā strauji izmainījušās transporta plūsmas un pārvaldājumu struktūra. Šajā situācijā nav iespējams izmantot novecojošo mehānismu regulēšanas politiku. Būs nepieciešams transporta attīstības plānošanas gaitā saskaņot investīciju un regulēšanas politikas pasākumus. Kompleksās transporta attīstības politikas ietvaros Sacima un Valdība jau ir pieņēmusi veselu virkni likumdošanas aktu un institucionālo noteikumu, kas samazina iejaukšanās mērogus transporta sektorā un izveido priekšnoteikumus un apstākļus konkurencei šajā sektorā. Tas viss veicina transporta sektora funkcionēšanas efektivitātes palielināšanos.

Transporti ir viena no visnozīmīgākajām tautsaimniecības nozarēm valstī. Šajā nozarē strādā apmēram 90 tūkstoši cilvēku. Tautsaimniecības sadalījumā transports un sakari bieži ir apvienoti, to nodarbināto īpatsvars tautsaimniecībā 1990.gadā bija 7,5% un 1995.gadā jau 8,8%. Ar transportu ir cieši saistītas vesela virkne citu nozaru, tostarp enerģētika, lauksaimniecība, transporta mašīnbūve, tirdzniecība, noliktavu saimniecība u.c.

Transporta un sakaru daļa Valsts iekšzemes kopproduktā ir palielinājusies pateicoties straujai sakaru attīstībai. Tā bija 1991.gadā - 7% un 1994.gadā - 19,36%. Lauksaimniecības, rūpniecības un celtniecības daļas iekšzemes kopproduktā stipri samazinājušās. Bet transporta līdzekļu ražošana Latvijā ir samazinājusies 1995.gadā 3 reizes salīdzinot ar 1990.gadu.

Iedzīvotāju patēriņa izdevumu struktūrā transporta un sakaru daļa ir palielinājusies no 7,5% 1990.gadā līdz 7,8% 1995.gadā.

Transporta patēriņa cenu indeksi (pret iepriekšējo gadu) arī ir palielinājušies: sabiedriskajā transportā 136 - 1994.gadā un 163 - 1995.gadā. Privāttransportā tie ir attiecīgi 118 un 121.

Transporta infrastruktūra, transporta līdzekļi un pārvadāšanas process pārsvarā ir novecojis un neatbilst pasaules valstīs pieņemtajiem kvalitātes un komforta standartiem. Piemēram, Rīgas pilsētā no Valsts budžeta netiek izdalīti kapitālie ieguldījumi sabiedriskajam transportam un pilsētas pašvaldības orientējas uz pilsētas pasažieru transporta pašapmaksāšanos. Dotācijas transporta ekspluatācijas izdevumiem un parka atjaunošanai tiek izdalītas tikai no pilsētas budžeta. Dotāciju deficīts 1994.gadā bija 22,3% - transporta ekspluatācijas izdevumos un 90,8% - parka atjaunošanā.

Lai stāvokli uzlabotu, notiek politiska, ekonomiska un likumdošanas rakstura aktivitātes. To rezultātā jau ir sākusies valsts garantētu ārvalstu kredītu piešķiršana transporta infrastruktūras attīstībai, jo no mūsu valsts budžeta transporta minimālo vajadzību apmierināšanai var tikt izdalīta tikai neliela daļa. Īpaši jāuzsver, ka autoceļu saimniecības finansēšana pēdējo 5 gadu laikā samazinājusies 10 reizes. Transporta un sakaru kapitālieguldījumu daļa palielinājusies no 9,1% - 1990.gadā līdz 32% - 1995.gadā no kapitālieguldījumu kopapjoma.

Slikto autoceļu dēļ tautsaimniecībā rodas zaudējumi vairāku miljonu latu apmērā, ātrāk nolietojas autotransporta līdzekļi, palielinās degvielas patēriņš, pazeminās autoceļu satiksmes drošība un palielinās vides piesārņojums.

Nākotnē tiek prognozēta autotransporta līdzekļu skaita palielināšanās, izejot no šādas tendences - par vienu gadu (1995./1994.g.) kravas auto skaits palielinājās 1,16 reizēs, autobusu skaits - 1,16 reizes un vieglo automobiļu - 1,32 reizes. Transporta līdzekļu īpatsvars importa kopvērtībā 1994.gadā bija 6,7% un 1995.gadā jau 8%. Tikai importēto vieglo automobiļu skaits par vienu gadu palielinājās 3,16 reizes. Tātad kustības intensitāte uz autoceļiem un autoceļu noslogojums arī palielināsies, kas, savukārt, izraisīs jau tā slikto autoceļu nolietošanās paātrināšanos.

Nolietoto dzelzceļu un autoceļu dēļ arvien vairāk samazinās transporta līdzekļu kustības ātrums, tiek bojāti transporta līdzekļi.

Transporta līdzekļu parks arvien vairāk nolietojas, kļūst ekoloģiski bīstamāks un tuvojas krīzes situācijai. To liecina automobiļu tehniskās apkopes un remonta realizācijas apjoma palielināšanās 1995.gadā 25 reizes, salīdzinot ar 1990.gadu un 2,8 reizes salīdzinot ar 1994.gadu.

Svarīgi ir turpināt ekonomiskās un strukturālās reformas transportā. Vislielākā vērība ir jāvelta transporta valsts finansu un fiskālajai (nodokļu un tarifu) politikai, jo tā virza un regulē transporta nozares darbību un attīstību.

Parasti ekonomiski grūtos laikos valstī par pirmo upuri kļūst infrastruktūras attīstības finansēšana, bieži vien tālāk pieņāk kārta ekspluatācijas, remonta, uzturēšanas un apkalpošanas izmaksām. Šāda tendence vērojama arī Latvijā.