

Pētījums

Rīgas pilsētas attīstības perspektīvas starptautiskā kontekstā

Pasūtītājs
Rīgas domes Pilsētas attīstības departaments

Izpildītājs
SIA “Projektu centrs”

Rīga, 2004

Satura rādītājs

Anotācija.....	4
Ievads.....	5
1. Pilsētu salīdzinošā analīze	6
1.1. Pilsētu ģeogrāfiskā novietojuma un telpiskās struktūras īpatnības, un attīstības tendences	7
1.1.1. Rīga.....	8
1.1.2. Tallina	9
1.1.3. Viļņa	10
1.1.4. Helsinki.....	12
1.1.5. Stokholma	13
1.1.6. Kopenhāgena	14
1.1.7. Varšava	15
1.1.8. Amsterdama.....	16
1.1.9. Dublina	17
1.1.10. Pilsētu salīdzinājuma pārskats un secinājumi.....	18
1.2. Pilsētu loma attiecīgās valsts tautsaimniecības attīstībā.....	22
1.3. Pilsētu rādītāju salīdzinājums ar Rīgas rādītājiem.....	26
2. Rīgas pilsētas ekonomiskās attīstības prognozes līdz 2018. gadam.....	32
2.1. Rīgas pilsētas ilgtermiņa ekonomiskās attīstības optimistiskais un pesimistiskais scenārijs līdz 2018. gadam	32
2.2. Galveno sociāli ekonomisko rādītāju prognozes Rīgas pilsētā līdz 2018.gadam.....	39
2.2.1. Iekšzemes kopprodukts (IKP).....	39
2.2.2. Nozaru pievienotā vērtība.....	41
2.2.3. Nodarbinātība	43
2.2.4. Izglītība	47
2.2.5. Vidējā darba alga	49
3. Rīgas pilsētas ekonomisko konkurētspēju ietekmējošie faktori	52
4. Rīgas pilsētas ekonomiskās attīstības tempi salīdzinājumā ar pētījumā apskatīto pilsētu attīstības tempiem	58
5. Investīciju vide Rīgā, priekšlikumi tās uzlabošanai un investīciju piesaistes veicināšanai.....	61
6. Latvijas dalības Eiropas Savienībā iespējamā ietekme uz Rīgas pilsētas telpisko struktūru.....	67
7. Potenciālie Rīgas ekonomiskās konkurētspējas dzinējspēki perspektīvā līdz 2018. gadam globalizācijas, Eiropas Savienības, Baltijas jūras reģiona u.c. faktoru ietekmes kontekstā.....	71
Secinājumi un ieteikumi	73

Pielikumi.....	76
P1. attēls - Rīgas plāns.....	77
P2. attēls - Rīgas novietojums un telpiskā struktūra reģionālā skatījumā	78
P3. attēls - Tallinas plāns	79
P4. attēls - Tallinas novietojums un telpiskā struktūra reģionālā skatījumā.....	80
P5. attēls - Viļņas plāns	81
P6. attēls - Viļņas novietojums un telpiskā struktūra reģionālā skatījumā	82
P7. attēls - Helsinku plāns	83
P8. attēls - Helsinku novietojums un telpiskā struktūra reģionālā skatījumā.....	84
P9. attēls - Stokholmas plāns	85
P10. attēls - Stokholmas novietojums un telpiskā struktūra reģionālā skatījumā.....	86
P11. attēls - Kopenhāgenas plāns	87
P12. attēls - Kopenhāgenas novietojums un telpiskā struktūra reģionālā skatījumā.....	88
P13. attēls - Varšavas plāns	89
P14. attēls - Varšavas novietojums un telpiskā struktūra reģionālā skatījumā.....	90
P15. attēls - Amsterdamas plāns.....	91
P16. attēls - Amsterdamas novietojums un telpiskā struktūra reģionālā skatījumā	92
P17. attēls - Dublinas plāns	93
P18. attēls - Dublinas novietojums un telpiskā struktūra reģionālā skatījumā.....	94
P1. tabula - Pilsētu telpiskā struktūra un izmantošana	95
P2. tabula - Pilsētu salīdzinājums valsts kontekstā.....	96
P3. tabula - Sociāli ekonomiskie pilsētu un valstu rādītāji uz 1996. gadu	97
P4. tabula - Sociāli ekonomiskie pilsētu un valstu rādītāji uz 2002. gadu	98
P5. tabula - Ekspertu aptaujas anketa	99
Izmantotie informācijas avoti	100

Anotācija

Pētījums "Rīgas pilsētas attīstības perspektīvas starptautiskā kontekstā" ir izstrādāts pēc Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta pasūtījuma, pamatojoties uz noslēgto līgumu DA-04-196-li (2004.gada 29.jūnijā) ar SIA "Projektu centrs".

Atbilstoši Rīgas domes Pilsētas attīstības departamenta uzstādījumam pētījums tika izstrādāts Rīgas attīstības programmas ietvaros, kas ir viena no Rīgas attīstības plāna 2006.-2018.gadam galvenajām sastāvdaļām. Jaunais Rīgas attīstības plāns būs konceptuāls dokuments, kas iezīmēs pilsētas attīstības galvenos mērķus un uzdevumus, kā arī noteiks izmantošanas prasības Rīgas pilsētas administratīvo robežu ietvaros no 2006. līdz 2018. gadam.

Izstrādātā pētījuma mērķis ir iegūt analītisku pārskatu par Rīgas pilsētas ekonomikas lomu lokālā un starptautiskā līmenī, kā arī dot ieteikumus Rīgas pilsētas ekonomiskās konkurētspējas attīstībai līdz 2018.gadam.

Pētījuma gala ziņojuma struktūra un saturs ir izveidots atbilstoši līgumam pievienotā darba uzdevuma prasībām, kur pamatnosacījums bija veikt Rīgas salīdzinošo analīzi starptautiskajā kontekstā pēc dažādiem sociāli ekonomiskajiem rādītājiem, salīdzinot tos ar identiskiem rādītājiem vairākās (8) citās Eiropas Savienības pilsētās¹, kuras teorētiski ir *līdzvērtīgas*² un tādējādi *lietderīgi* salīdzināmas ar Rīgu. Papildus datu analīzei ir izstrādātas prognozes Rīgas ekonomiskajai attīstībai, kā arī sniegti priekšlikumi Rīgas ekonomiskās attīstības veicināšanai, raugoties uz Rīgas lomu starptautiskajā kontekstā.

Pētījuma gala ziņojuma garums ir 102 lappuses, no kurām 75 ir pētījuma pamatdaļa, bet 27 – pielikumi un izmantoto informācijas avotu saraksts. Tas satur 6 tabulas un 50 attēlus, no kuriem 30 ir diagrammas, bet 19 kartoshēmas un 1 cita veida attēls.

Pētījums ir izstrādāts MS Windows ME (daļēji arī MS Windows XP) vidē, teksta rakstīšanai izmantojot MS Word, statistikas datu matemātiskai apstrādei un analīzei MS Excel programmu, bet attēlu apstrādei Adobe Photoshop 5.0 un Ulead Photo Express 4.0 datorprogrammas.

¹ Tallina, Viļņa, Helsinki, Stokholma, Kopenhāgena, Varšava, Amsterdama, Dublina

² Par pamatu *līdzvērtīgumam* ir bijuši sekojoši nosacījumi - novietojums, pilsētas lielums (platība un iedzīvotāju skaits), statuss un sadarbības saites ar Rīgu

Ievads

Rīgas pilsētas attīstības plānošanai nākotnē nozīmīga loma ir pilsētas sociāli ekonomiskās attīstības perspektīvām gan lokālā, gan starptautiskā kontekstā. Tikai balstoties uz precīziem datiem un to analīzi, var kvalitatīvi definēt mērķus, uzdevumus un projektus pilsētas attīstībai, kā arī dot vadlīnijas teritorijas plānojumam.

Risinot pilsētas attīstības plānošanas jautājumus, mūsdienās ikvienai pilsētai neatkarīgi no tās lomas un statusa kādas konkrētas valsts apdzīvojuma sistēmā ir jāraugās pāri ne tikai savām pilsētas administratīvajām, bet arī valsts apdzīvojuma sistēmas robežām. Tas ir nepieciešams, lai, pārņemot pieredzi no attīstītāku valstu pilsētām, varētu veiksmīgāk plānot pilsētas attīstību un izvairītos no citviet pilsētplānošanā pieļautajām kļūdām. Turklāt lielajām pilsētām tas ir vēl nozīmīgāk, jo apdzīvojuma jeb urbānās sistēmas sniedzas pāri valstu robežām, pastiprinās sadarbība un konkurence pārnacionālu urbāno sistēmu lielāko pilsētu – metropoļu starpā, starp kurām mēs vēlamies ierindot arī Rīgu.

Pamatojoties uz šādu skatījumu, ir izstrādāts šis pētījums, kura mērķis ir iegūt analītisku pārskatu par Rīgas pilsētas ekonomikas lomu lokālā un starptautiskā līmenī, kā arī dot ieteikumus Rīgas pilsētas ekonomiskās konkurētspējas attīstībai līdz 2018.gadam.

Pētījums ir izstrādāts pielietojot dažādas informācijas apstrādes kvalitatīvās un kvantitatīvās metodes. Pielietotās metodes balstījās uz literatūras avotu, statistisko datu un kartogrāfisko materiālu analīzi. Pētījuma izstrādes ietvaros tika pielietota arī interviju metode, kas bija nepieciešama veicot situācijas prognozēšanu pēc ekspertu metodes. Tādējādi, pamatojoties uz sagatavoto aptaujas anketu, tika veiktas 8 intervijas ar dažādiem izvēlētajiem ekspertiem, kuri sniedza savu viedokli par potenciālo Rīgas pilsētas attīstību perspektīvā līdz 2018.gadam.

Balstoties uz izvēlēto metodiku, pētījums tika veikts secīgi pa savstarpēji pakārtotiem posmiem, kas attiecīgi atspoguļojas pētījuma satura struktūrā un informācijas izklāstā. Vispirms tika analizēti dažādi zemes izmantošanas un sociāli ekonomiskie rādītāji, to dinamika, kā arī pilsētu teritorijas un attīstības plānošanas virzība 9 apskatāmajās pilsētās. Tas deva plašu informatīvo bāzi tālākai datu analīzei un interpretācijai, attiecinot to uz Rīgas pilsētu – tās attīstību ilgtermiņa skatījumā gan telpiskās, gan ekonomiskās attīstības jomā. Darba gaitā tika veiktas prognozes dažādiem Rīgas sociāli ekonomiskajiem rādītājiem, izvērtēti pilsētas ekonomisko konkurētspēju ietekmējošie faktori, perspektīvie Rīgas attīstības dzinējspēki, investīciju vide un potenciālā Eiropas Savienības ietekme uz Rīgas pilsētas attīstību tuvākajā nākotnē. Pētījuma nobeigumā ir izklāstīti būtiskākie secinājumi un sniegti ieteikumi, kurus būtu lietderīgi ņemt vērā, plānojot Rīgas pilsētas tālāko attīstību un gatavojot jauno Rīgas attīstības plānu 2006.-2018. gadam.

1. Pilsētu salīdzinošā analīze

Šīs pētījuma nodaļas uzdevums ir sniegt salīdzināmu informāciju par izvēlētajām pilsētām (Rīga, Tallina, Viļņa, Helsinki, Stokholma, Kopenhāgena, Varšava, Amsterdamā un Dublina)³, kā arī veikt iegūtās informācijas (t.sk. datu) vispārēju analīzi, lai pēc iespējas objektīvāk varētu tikt izvērtēta Rīgas attīstība un perspektīvas starptautiskajā kontekstā.

Salīdzinājuma veikšanai galvenokārt tiek izmantoti dažādi sociāli ekonomiskie dati, vērtējot gan konkrēto pilsētu lomu valstī, gan savstarpēji starp pašām pilsētām. Par teritoriālajām atskaites un analīzes vienībām tiek ņemtas pilsētas to administratīvajās robežās, tāpēc atsevišķa sadaļa tiek veltīta pašu pilsētu kā telpisku vienību aprakstam, tās attiecīgi arī savstarpēji salīdzinot.

1.1. nodaļas izstrādei tiek izmantoti dati no P1. tabulas, kā arī atbilstošo pilsētu attīstības plānošanas dokumenti, bet 1.2. nodaļas izstrādei – P2., P3. un P4. tabulu dati, kas attiecīgi ievietoti pētījuma pielikumā.

1.1. attēls

Pētījuma aptvertās pilsētas Eiropas politiskajā kartē



*Avots: Attēls papildināts, izmantojot karšu apgāda „Jāņa Sēta” kartes pamatni.

³ Skatīt 1.1. attēlu

1.1. Pilsētu ģeogrāfiskā novietojuma un telpiskās struktūras īpatnības, un attīstības tendences

Saskaņā ar pilsētu jeb urbānās ģeogrāfijas pamatnostādņēm (Williams and Brunn, 1993, Pacione, 2001, Johnston, 2000) pilsētām ir divi galvenie raksturlielumi – vieta un situācija. *Vieta* apzīmē pilsētas atrašanās vietu, ar to domājot dažādus fizģeogrāfiskos, ģeoloģiskos, klimatiskos un citus parametrus, kā piemēram reljefs, iežu sastāvs, gaisa temperatūra u.tml. Savukārt *situācija* apraksta šīs pilsētas novietojumu pret citiem objektiem vai pilsētām, tādējādi pozicionējot tās atrašanās vietu telpā. Situāciju apraksta, piemēram, ar dažādiem sasniedzamības rādītājiem (distance, laiks u.c.) vai pozicionējot pilsētu sociāli ekonomiskajā telpā pēc atbilstošiem indikatoriem.

Vēl pat līdz XX. gadsimta pirmajai pusei pilsētas atrašanās vieta un vēl jo vairāk dabas faktori tika uzskatīti par noteicošajiem faktoriem pilsētas attīstībai. Šo uzskatu zinātniski dēvēja par environmentālismu (angl. – *environmentalism*). Taču mūsdienās, galvenokārt pateicoties telekomunikāciju un informācijas tehnoloģiju attīstībai, pilsētu atrašanās vietai ir samazinājusies izšķirošā nozīme tās attīstības veicināšanai. Tā vietā ļoti būtisku lomu spēlē izglītība, kvalificēts darbaspēks un informācijas tehnoloģijas (Pacione, 2001). Tomēr nedrīkst aizmirst arī par fiziskā novietojuma faktoriem, jo prasmīga šo nosacījumu izmantošana (piemēram, kravu tranzīts) var sniegt ļoti lielu ieguldījumu jebkuras apdzīvotās vietas, tai skaitā arī metropoles, attīstībā.

Pilsētu ģeogrāfijas zinātne ir pierādījusi, ka pilsētas var tikt pētītas gan kā objekti plašākā apdzīvoto vietu sistēmā, gan arī kā sistēmas pašas par sevi (Pacione, 2001).

Pirmajā gadījumā galvenā uzmanība tiek pievērsta apdzīvoto vietu hierarhijai jeb savstarpējai pakārtotībai un mijiedarbībai. Piemēram, Rīga ir izteikts centrs Rīgas reģiona un arī nacionālajā līmenī, taču Baltijas jūras reģiona līmenī Rīgai būtiski nākas konkurēt ar kaimiņvalstu metropolēm, kamēr Eiropas Savienības pilsētu tīklā Rīgas loma ir vēl nebūtiskāka. Lai šo nozīmi palielinātu, Rīgai ir jāspēj sevi pozicionēt un izcelt vismaz vienā specifiskā jomā, tādējādi veicinot arī pilsētas attīstību kopumā.

Otrajā gadījumā, pētot pilsētas kā sistēmas, galvenā uzmanība tiek pievērsta pašas pilsētas iekšējai telpiskajai uzbūvei un sociāli ekonomiskajai funkcionēšanai. To ir iespējams darīt arī salīdzināmās vērtībās, jo, neskatoties uz to, ka katra pilsēta ir unikāla kā vienību kopums, tām tomēr ir daudz un dažādas kopīgas pazīmes. Tāpēc, izmantojot vienotus indikatorus, ir iespējams veikt pilsētu savstarpējo salīdzināšanu, t.sk. arī telpiskās uzbūves un zemes izmantošanas jomā.

1.1.1. Rīga

Rīgas pilsētas ģeogrāfiskās koordinātes ir 56°56' Z pl., 24°6' A gar. Rīga atrodas Baltijas jūras Rīgas jūras līča D piekrastē pie Daugavas ietekas jūrā. Sakarā ar to, ka Rīga atrodas galvenokārt Piejūras zemienes Rīgavas līdzenumā, pilsētas reljefs ir ļoti līdzens, pārsvarā nepārsniedzot 10 metrus absolūtā augstuma. Klimats Rīgā ir mēreni silts un mitrs, stipri jūtama Atlantijas okeāna mēreno platumu gaisa masu (ciklonu) un jūras ietekme.

Rīgas pilsētas⁴ kopējā platība ir 307,2 km², un vairāk nekā pusi pilsētas teritorijas aizņem sauszemes dabas teritorijas kopā ar dabiskās virszemes ūdens sistēmām – 54,2%. Rīgas teritorija ir bagāta ar upēm, attekām, kanāliem, ezeriem un dīķiem. Visi hidroloģiskie objekti kopā aizņem vairāk nekā 16% no pilsētas platības. Daugavas vidējais platums Rīgā pie tiltiem ir ap 700 m un dziļums >6 m, tādējādi nodrošinot labus kuģošanas apstākļus, kas attiecīgi rada priekšnosacījumus ostas attīstībai. Ziemas periodā osta ir aizsalstoša, un tās darbības nodrošināšanai nepieciešams atbrīvot kuģu ceļu no ledus.

Neskaitot ūdeņu platību, dabas teritorijas Rīgā aizņem 113 km², kas ir 43% no pilsētas sauszemes kopplatības. Pilsētā atrodas arī lieli mežu masīvi, no kuriem lielākie sasniedz 10 km², valsts nozīmes dabas liegumi, parki un arī estētiski mazvērtīgākas dabas teritorijas. Jāatzīmē, ka zaļās teritorijas pilsētā izvietojušās izteikti perifēriāli, ar dažiem izņēmumiem arī pilsētas centrālajā daļā. Starp šādiem unikāliem veidojumiem ir atzīmējams zaļais bulvāru loks kas ieskauj Vecrīgu.

Dzīvojamās teritorijas Rīgā aizņem 26% no sauszemes platības, un tās ir izvietojušās diezgan koncentrēti pilsētas centrālajā daļā, kā arī abpus pilsētas dzelzceļa lokam un gar Daugavas krastiem. Iedzīvotāju blīvums Rīgā ir 2837 cilv./km².

Kopumā pilsētas telpiskā struktūra vērtējama kā monocentriska ar vairākiem vāji attīstītiem apakšcentriem, kas galvenokārt kalpo kā guļamrajoni. Pilsētas monocentriskumu pastiprina esošais transporta tīkls, kurš sasaisti starp abām pilsētas daļām (starp Daugavas kreiso un labo krastu) nodrošina tikai pilsētas centrālajā daļā – 3 tilti automašīnām un 1 vilcieniem. Ielu tīkls kopumā vērtējams kā nepilnvērtīgi attīstīts, jo trūkst lieli iekšējie pilsētas apvedceļi un jauni šķērsojumi pār Daugavu pilsētas perifēriālajās daļās, kas uzlabotu transporta sistēmu. Ceļi un ielas Rīgā aizņem 25 km², kas ir 10% no pilsētas sauszemes platības.

Pilsētai raksturīgas plašas industriālās zonas gar un ap dzelzceļu, taču nereti šīs teritorijas tiek nepilnvērtīgi izmantotas un infrastruktūra tajās ir novecojusi. Rīgā atrodas arī Rīgas brīvosta ar kopējo teritoriju 73,4 km², kas aizņem teritorijas abpus Daugavai no upes grīvas līdz pat pašam pilsētas centram. Nākotnē plānojama Rīgas brīvostas teritorijas robežu maiņa,

⁴ Skatīt P1. un P2. attēlus.

intensificējot ostas vajadzībām tās teritorijas, kuras atrodas tuvāk Daugavas grīvai, savukārt piešķirot pilsētas vajadzībām zemes, kas kā brīvostas teritorija atrodas pilsētas centrālajā daļā.

Papildus tiek plānota pilsētas decentralizācija, attīstot arī citus pilsētas centrus, tādējādi atslogojot esošo pilsētas centru un veicinot vietējo apkaimju daudzfunkcionālu attīstību.

Starptautiskā līmenī kā nozīmīgs faktors pilsētas attīstībai ir minama starptautiskās lidostas “Rīga” esamība, kura atrodas pilsētas pievārtē un nodrošina labu sasaisti ar daudzām Eiropas un citām metropolēm. Rīgu šķērso vairāki būtiski autoceļi, piemēram, Via Baltica (E67), nodrošinot sasaisti ar Tallinu, Kauņu, Varšavu un tālāk jau ar Berlīni. Via Baltica transporta koridors ir daļa no Trans-Eiropas transporta koridora Nr.1 kā arī TINA⁵ transporta tīkla sastāvdaļa. Via Baltica ir jāuztver kā Rīgas pilsētas reģiona galvenā autoceļu saite uz Centrāleiropu. Tranzīta jomā ļoti būtisks ir Austrumu-Rietumu transporta koridors no Maskavas caur Rīgu uz Ventspili, kas arī ir TINA transporta tīkla sastāvdaļa un Trans-Eiropas transporta koridora Nr.9 atzars. Rīga ir arī svarīgs dzelzceļa mezgls, nodrošinot kravu transportu no kaimiņu austrumu tirgiem un Rietumeiropu. Nākotnē perspektīvs varētu būt “Rail Baltica” pasažieru ātrgaitas dzelzceļa projekts, kas nodrošinātu kvalitatīvu ātrgaitas satiksmi no Baltijas valstīm līdz Rietumeiropai. Neskatoties uz to, ka Rīga atrodas Eiropas Savienības A perifērijā, tai ir lieliskas iespējas sevi attīstīt kā nozīmīgu centru starp Krievijas un Eiropas Savienības tirgiem.

1.1.2. Tallina

Tallina ir Igaunijas Republikas galvaspilsēta. Tās ģeogrāfiskās koordinātes ir 59°26' Z pl., 24°44' A gar. Tallina atrodas Baltijas jūras Somu līča D piekrastē – faktiski pie atklātas jūras. Atrašanās Ziemeļigaunijas piejūras zemienē norāda uz salīdzinoši līdzeno reljefu, lai gan atsevišķi pauguri paceļas dažus desmitus metru virs jūra līmeņa. Klimats līdzīgi kā Rīgā Tallinā ir mēreni silts un mitrs, stipri jūtama jūras ietekme.

Tallinas⁶ platība ir 158 km², no kuras 32 km² jeb 20% aizņem zaļās teritorijas, taču kopumā aptuveni 1/3 no visas Tallinas teritorijas ir atklāta neattīstīta telpa. Zaļās teritorijas Tallinā ir izvietojušās galvenokārt pilsētas nomalēs un ap ūdeņiem. Pilsētas centrālajā daļā zaļumu ir salīdzinoši maz, lai gan šaura zaļā zona ieskauj gandrīz visu vecpilsētu.

Iedzīvotāju blīvums pilsētā ir 2513 cilv./km². Dažāda lieluma dzīvojamie rajoni ir izkārtoti pamīšus pa visu pilsētu, bet raksturīgi, ka lielie dzīvojamie masīvi atrodas galvenokārt industriālo teritoriju tuvumā pilsētas A daļā un arī DR daļā. Pašreiz 90% no mājokļiem ir dzīvokļi un tikai 10% savrupmājas. Mazstāvu dzīvojamā apbūve atrodas galvenokārt pilsētas

⁵ TINA – Eiropas Komisijas iniciatīva transporta maģistrāļu tīkla noteikšanai Centrāleiropā

⁶ Skatīt P3. un P4. attēlus.

nomalēs un uz R no vecpilsētas. Atbilstoši Tallinas teritorijas plānojumam ir plānots attīstīt jaunus dzīvojamos rajonus pilsētā, un jo izteikti teritorijās tuvu pie ūdeņiem. Pieūdens teritoriju attīstība kopumā tiek vērsta uz publiski atvērtu komerciālo zonu, tai vietām mijoties ar dzīvojamajām zonām.

Tallinā ir samazinājušās rūpnieciskās teritorijas, taču to vietu galvenokārt ieņem dažāda tipa darījumu un pakalpojumu iestādes. Tradicionāli Tallinā ir viena izteikta rūpnieciskā zona pilsētas DA daļā, taču pastāv arī vairākas mazākas rūpnieciskās zonas, kas atrodas vai nu dzelzceļu tuvumā vai arī blakus ostas teritorijām.

Tallinā ir izteiktas 3 ostas darbības zonas, no kurām divas ir izteiktas tirdzniecības ostas, bet 1 pasažieru pārvadājumu osta ar vairākiem termināliem.

Tallinai ir attīstīts lielceļu tīkls, izņemot pilsētas ZR daļu, kurai galvenokārt raksturīgas ostas un ražošanas rakstura funkcijas. Izvērsti arī dzelzceļa tīkla pārklājums. Tallinas pievārtē atrodas starptautiska lidosta.

Starp telpiska rakstura lietām lokālā līmenī Tallinā tiek plānots īpaši attīstīt pilsētas centru, kurš lielā mērā būs kā plaša gājēju zona un centrālā vieta biznesa un pakalpojumiem, kā arī sabiedriskā transporta mezgls. Otrkārt tiek plānots atvērt publisku pieeju pie jūras piekrastes pilsētas centrālajā daļā. Ir plānots attīstīt arī jaunus ceļu un transporta mezglus, jo savukārt starptautiskā līmenī Tallina plāno sevi attīstīt par nozīmīgu loģistikas mezglu gan A-R, gan Z-D virzienā. Tallinai nav izteikti spēcīga metropoles areāla ar tai pieguļošiem satelītcentriem – mazākām pilsētām, taču ļoti strauji tiek attīstītas saites ar kaimiņos (~80 km) esošo Helsinku pilsētu, tādējādi veidojot tā saucamo dvīņu pilsētu „Talsinki”, kuras nosaukums atvasināts no abu pilsētu nosaukumiem. Tādējādi Tallina iegūst papildus finanšu resursus un arī zināšanas, kamēr Helsinki var piesaistīt lētāku darbaspēku, un mēģināt izvietot resursietilpīgus uzņēmumus Tallinā, kur ir salīdzinoši zemākas finansiālās prasības.

1.1.3. Viļņa

Viļņa ir Lietuvas Republikas galvaspilsēta. Tās ģeogrāfiskās koordinātes ir 54°41' Z pl., 25°16' A gar. Viļņa atrodas Lietuvas DA daļā Neris upes ielejā starp Dzūkijas, Augštaitijas un Medininku augstienēm. Attālums no Baltijas jūras piekrastes pārsniedz 300 km. Ainaviski Viļņa ir ļoti bagāta pilsēta, kur pauguri mijas ar upes ielejām un zaļajām zonām. Klimats ir nedaudz kontinentālāks nekā Rīgā vai Tallinā, tajā pašā laikā ziemas nemēdz būt bargas, bet vasaras ir izteikti siltas.

Viļņas⁷ platība ir 401 km², taču jāatzīmē, ka dažādos informācijas avotos šis rādītājs ir nedaudz atšķirīgs. Būtiski atzīmēt to, ka 1996. gadā Viļņas teritorija tika palielināta no 287 līdz 394 km², bet 1999. gadā vēl par 7 km², pievienojot Grigiškes rajonu. Viļņas kā pilsētas sauszemes teritorija, ņemot vērā iedzīvotāju skaitu (553 000), ir ļoti liela, jo ūdens platības aizņem tikai 4 km², kas ir 1% no pilsētas kopplatības. Tādējādi arī iedzīvotāju blīvums Viļņā ir salīdzinoši zems – tikai 1393 cilv./km².

Galvenokārt pateicoties robežu paplašināšanai, Viļņa ir ļoti zaļa pilsēta, kur zaļās teritorijas aizņem 44% no pilsētas kopplatības, turklāt ¾ no šīm teritorijām ir meži. Tajā pat laikā Viļņai trūkst kvalitatīvu un sakārtotu mežaparku, kā arī pludmaļu. Neraksturīgi pilsētām, 22% no Viļņas teritorijas ir lauksaimniecībā izmantojamās zemes, bet 21% - mežsaimniecībā izmantojamās zemes, kas tādējādi norāda uz ļoti neviendabīgo un kontrastējošo Viļņas pilsētas zemju izmantošanas struktūru.

Saskaņā ar Viļņas attīstības plānu prioritāte pilsētas apbūves attīstībai tiek likta uz jau esošajām apbūvētajām teritorijām, intensificējot zemes izmantošanu un palielinot apbūves blīvumu šajās teritorijās. Neskatoties uz šādu deklarēto politiku, jauni dzīvojamie kvartāli ir izbūvēti vairākās teritorijās (piemēram, Gineitiške, Paviļione u.c.), kuras iepriekš ir tikušas izmantotas lauksaimnieciskām vajadzībām. Bijušās rūpnieciskās teritorijas, kuras atrodas tuvu pilsētas centram (piemēram, Naujamiestī), ir uzsāktas pārveidot par komerciāla vai dzīvojama rakstura teritorijām. Rūpniecības vajadzībām tiek atvēlētas galvenokārt teritorijas pilsētas DR (Kuprijoniške) un DA (Lentvario) daļā.

Kopumā Viļņas apdzīvojuma struktūra ir relatīvi izkliedēta, ar daudziem atstatus stāvošiem daudzstāvu ēku dzīvojamajiem masīviem. Savukārt pilsētas centrālā daļa (Senamiestis) ir ļoti kompakta. Vietējā līmenī transporta tīkls ir uzskatāms par vidēji attīstītu, taču līdzīgi kā Rīgā iztrūkst kvalitatīvu pilsētas apvedceļu, un ceļu tīkls ir nepārskatāms. Viļņā ir starptautiska lidosta, taču kopumā Viļņas sasniedzamība ir vērtējama kā ne pārāk laba, jo iztrūkst tiešu savienojumu ar Eiropas transporta tīkla ceļiem. Nepieciešami arī uzlabojumi dzelzceļa jomā.

Reģionālā un starptautiskā līmenī Viļņa savu attīstību cieši saista ar Kauņu. Tādējādi tiek izstrādāti dažādi plāni kā veicināt šo divu pilsētu savstarpējo sadarbību, veidojot vienotu sociāli ekonomisko telpu gar savienojošo transporta koridoru. Šo *dubulto* pilsētu Lietuvā dēvē par *Dipolis*.

⁷ Skatīt P5. un P6. attēlus.

1.1.4. Helsinki

Helsinki ir Somijas Republikas galvaspilsēta. Tās ģeogrāfiskās koordinātes ir 60°11' Z pl., 24°55' A gar. Helsinki ir izvietojusies uz pussalas un daudzām salām Somijas jūras līča piekrastē. Atšķirībā no Baltijas valstu galvaspilsētām Helsinki atrodas uz Baltijas kristāliskā vairoga, tādējādi pilsētas struktūra un apbūves īpatnības ir pilnīgi savādākas, ko nosaka cietie, kristāliskie ieži.

Pilsētas struktūrai raksturīgs policentriskums, kuru lielā mērā nosaka fizģeogrāfiskie apstākļi – salas, ūdens teritorijas un reljefa saposmojums. Kopējā Helsinku⁸ platība ir 686 km², taču sauszemes platība ir tikai 186 km² jeb 27%. Tāpēc Helsinki tās administratīvajās robežās uzskatāmi par ne pārāk lielu pilsētu, kuru gan morfoloģiski papildina uz R esošā Espoo, un uz Z esošā Vantaa pilsēta. Tādējādi Helsinku metropoles reģions ir būtiskākais attīstības centrs visā Somijā.

Helsinki ir arī ļoti zaļa pilsēta, jo 35% no pilsētas sauszemes teritorijas ir atklātā zaļā telpa, turklāt zaļās teritorijas caurvij visu pilsētas struktūru. Tāpēc Helsinki sevi mēdz dēvēt arī par *dārzu pilsētu*.

Nemot vērā tikai sauszemes teritoriju, iedzīvotāju blīvums Helsinkos ir vidējs – 2984 cilv./km². Dzīvojamās teritorijas aizņemt 21% no pilsētas sauszemes platības, un lielākā daļa iedzīvotāju (85%) dzīvo daudzdzīvokļu namos. Tajā pat laikā Helsinkos nav nolaistu, nesakārtotu dzīvojamo rajonu.

Pilsētas struktūra balsta labi izplānots, pārskatāms ceļu un ielu tīkls (8% no sauszemes teritorijas), kuru metropoles reģiona ietvaros papildina divi apvedceļi loka veidā, attiecīgi nodrošinot ļoti labu sasniedzamību visa metropoles reģiona ietvaros.

Helsinku piepilsētā Vantaa atrodas nozīmīga starptautiskā lidosta, kura nodrošina tiešos reisus ne tikai Somijas un Eiropas Savienības ietvaros, bet arī ar Tālo austrumu pilsētām.

Helsinkos atrodas vairākas ostas. Pasažieru osta atrodas gan pilsētas centrā, gan netālu no tā pilsētas DR, savukārt tirdzniecības ostas termināli izvietoti galvenokārt Helsinku DR un ZA.

Rūpniecības teritorijas atrodas pārsvarā pilsētas periferiālajās zonās. Turklāt ir raksturīga tendence, ka bijušās rūpnieciskās teritorijas tie transformētas par darījumu un pakalpojumu teritorijām (piemēram, Ruoholahti). Jaunās pilsētas attīstības zonas galvenokārt koncentrējas gar pieūdus teritorijām.

⁸ Skatīt P7. un P8. attēlus.

1.1.5. Stokholma

Stokholma ir Zviedrijas Karalistes galvaspilsēta. Tās ģeogrāfiskās koordinātes ir 59°19' Z pl., 18°3' A gar. Stokholma ir izvietojusies uz 15 salām starp Mēlara ezeru un Baltijas jūru. Tāpat kā Helsinkos arī Stokholmā atsedzas Baltijas kristāliskais vairogs.

Stokholmas⁹ kā pilsētas struktūra ir ļoti kompleksa, neskatoties uz salīdzinoši nelielo pilsētas platību – 216 km². Pilsētu caurvij ūdens šaurumi starp salām, kā arī līči, kopumā aizņemot 13% no Stokholmas teritorijas. Zaļā zona aizņem 75 km² jeb 40% no pilsētas sauszemes teritorijas, un šīs zaļās teritorijas galvenokārt ir plašas parku zonas, kas izvietojušās gan tuvu pilsētas centram, gan perifērijā. Zaļā zona pilnībā iztrūkst tikai Stokholmas vecpilsētā un tās tiešā tuvumā, kur vēsturiski ir izveidojusies ārkārtīgi blīva apbūve. Arī kopumā iedzīvotāju blīvums Stokholmā ir augsts – 3989 cilv./km².

Līdzīgi kā Helsinkiem arī Stokholmas pilsētas robežas dabā ir grūti pamanāmas, jo morfoloģiski pilsēta ir saplūdusi ar daudzām mazākām satelītpilsētām, veidojot izvērstu, taču policentrisku pilsētas telpisko un funkcionālo struktūru.

Lielu teritoriju (25%) no Stokholmas sauszemes aizņem ceļi un ielas, ko var izskaidrot ar izvērsto transporta tīklu, kas savieno visas pilsētu veidojošās teritorijas. Autoceļu tīkls pilsētas līmenī ir ļoti sarežģīts, taču reģionālā līmenī satiksme ir lieliski noorganizēta. Lielisku papildinājumu autoceļu tīklam Stokholmā sniedz dzelzceļš un metro, kas savieno visas lielākās Stokholmas piepilsētas ar tās centru.

Policentriskā Stokholmas apdzīvojuma struktūra gar galvenajiem transporta koridoriem ir veidojusies lielā mērā pateicoties metro būvniecībai, kas aizsākās pēc 1945.gada. Atbilstoši izveidotajām metro stacijām, veidojās arī vietējie attīstības centri. Policentriskas attīstības politika Stokholmā joprojām tiek atbalstīta, attīstot gan jaunus zinātnes, gan rūpnieciskos centrus. XX. gadsimta nogalē ļoti aktivizējās mājokļu celtniecība, jo trūka dzīvojamās platības dēļ palielinātā imigrantu pieplūduma. Paralēli jaunu mājokļu būvniecībai norisinājās jau esošo daudzstāvu dzīvojamo masīvu rekonstrukcija, veidojot mūsdienīgāku un cilvēkiem draudzīgāku pilsētvidi.

Rūpnieciskās teritorijas Stokholmā ir izvietotas relatīvi haotiski, taču tām visām ir lieliska sasaiste ar dzelzceļu. Stokholmā ir arī vairākas ostas – gan tirdzniecības, gan pasažieru osta, un kopumā ūdenstransports spēlē lielu lomu Stokholmas kopējā transporta sistēmā un saiknē ar ārpasauli.

Nākotnes attīstības perspektīvā Stokholma lielu uzsvāru liek gan uz tās policentrisku attīstību, gan ciešāku sadarbību visās jomās Stokholmas funkcionālā reģiona jeb aglomerācijas ietvaros. Stokholmas metropoles reģionā dzīvo 1,9 miljoni iedzīvotāju, kas Stokholmu ierindo

starp lielākajām Baltijas jūras reģiona metropolēm. Papildus liela uzmanība tiek pievērsta agrāko industriālo teritoriju revitalizācijai, un jo sevišķi teritorijās, kas atrodas tuvu pilsētas centram.

1.1.6. Kopenhāgena

Kopenhāgena ir Dānijas Karalistes galvaspilsēta. Tās ģeogrāfiskās koordinātes ir 55°40' Z pl., 12°34' A gar. Kopenhāgena atrodas Zēlandes salas ZA un uz Amageras salas pie Ēresuna jūras šauruma, kas ir galvenais savienojošais jūras posms starp Baltijas jūru un Ziemeļjūru.

Kopenhāgenas pilsēta¹⁰ kā administratīva teritorija ir ļoti maza – tikai 88 km², no kuriem 3 km² ir ūdens teritorijas, taču kopā ar Kopenhāgenas metropoles reģionu tā veido vienotu, labi izplānotu urbāno telpu, kura raksturojas ar tā saucamo pirkstveida plānojumu. Attiecīgi visa Kopenhāgenas pilsētas un tai pieguļošo teritoriju attīstība norisinās galvenokārt gar galvenajām transporta maģistrālēm 5 svarīgākajos virzienos. Transporta maģistrāļu mugurkaulu veido dzelzceļš, gar kuru ir norisinājusies un joprojām norisinās urbāno centru attīstība. Tādējādi urbānajiem centriem tiek nodrošināta maksimāli laba sasniedzamība, tajā pat laikā sekmīgi saglabājot plašas dabas teritorijas starp attīstītajiem urbānajiem koridoriem.

Kopenhāgena ir ne tikai liels tirdzniecības centrs Baltijas jūras reģionā, bet arī lielākais transporta mezgls Skandināvijas savienojumā ar Rietumeiropu, un lielākais gaisa satiksmes mezgls visā Baltijas jūras reģionā.

Zaļā zona Kopenhāgenā veido 20% no sauszemes teritorijas, kas nav pārāk augsts rādītājs, taču šeit jāņem vērā Kopenhāgenas pilsētas nelielā teritorija un tās vēsturiskā telpiskā uzbūve ar ļoti augstu apbūves blīvumu. Pat ceļi un ielas aizņemt lielāku teritoriju (26%) nekā zaļās teritorijas.

Iedzīvotāju blīvums Kopenhāgenā ir visaugstākais no apskatāmajām pilsētām – 5873 cilv./km². Dzīvojamās teritorijas turklāt aizņemt gandrīz pusi (46%) no visas Kopenhāgenas sauszemes teritorijas. Nākotnē ir plānots attīstīt jaunus jauktus dzīvojamos rajonus, lai tādējādi uzlabotu situāciju mājokļu jomā Kopenhāgenā. Jaunu rajonu attīstība tiek pirmkārt atbalstīta gar jau esošajiem transporta koridoriem, lai attiecīgi nodrošinātu labas sasniedzamības iespējas. Pamīšus ar dzīvojamiem rajoniem tiek plānots attīstīt arī darījumu teritorijas, lai veidotos maksimāli funkcionāla pilsētvide, kas pēc iespējas minimālāk ietekmētu dabas vidi. Papildus jaunu darījumu un dzīvojamo teritoriju attīstībai, liels uzsvars tiek likts arī uz agrāko rūpniecisko un militāro teritoriju revitalizāciju. Tiek plānota arī pieūdens teritoriju attīstība.

⁹ Skatīt P9. un P10. attēlus.

¹⁰ Skatīt P11. un P12. attēlus.

Galvenais plānošanas mērķis Kopenhāgenā ir veidot labi funkcionējošu tirdzniecības, ražošanas un pakalpojumu centru, kā arī attīstīt iedzīvotājiem pievilcīgu dzīvesvidi, balstoties uz ilgtspējīgu urbāno un transporta struktūru.

1.1.7. Varšava

Varšava ir Polijas Republikas galvaspilsēta. Tās ģeogrāfiskās koordinātes ir 52°12' Z pl., 21°2' A gar. Varšava atrodas Polijas vidienē, Mazovijas zemienē, Vislas upes krastos.

Varšavas¹¹ platība ir 494 km², taču, ņemot vērā lielo iedzīvotāju skaitu (1,6 miljoni), šāda teritorija nav uzskatāma par ļoti lielu. Attiecīgi iedzīvotāju blīvums ir salīdzinoši augsts – 3382 cilv./km². Varšavas pilsēta ir attīstījusies par lielu un nozīmīgu ekonomiskās attīstības metropoli visas Austrumeiropas mērogā, taču pilsēta saskaras ar ļoti daudz un dažādām sociāli ekonomiskās attīstības problēmām.

Pilsētas struktūra ir ļoti kompakta un tā ir izpletusies visos virzienos. Tajā pat laikā Varšavai ir izdevies saglabāt lielu īpatsvaru zaļo teritoriju, kas kopumā veido 38% no visas pilsētas teritorijas. Zaļās zonas ir daudzveidīgas un izvietotas nevienmērīgi, taču kopumā tiek caurausta visa pilsēta (tai skaitā arī pilsētas centrālā daļa).

Dzīvojamās teritorijas aizņem 15% no Varšavas kopplatības, un tik pat daudz vietas aizņem ceļi un ielas. Transporta tīkls Varšavā nav vēl pilnvērtīgi attīstīts, jo iztrūkst pilsētas apvedceļa, ja ir nepieciešamība šķērsot Vislas upi. Tādējādi visa satiksme virzās caur pilsētas centru vai teritorijām, kas tuvas tam.

Sakarā ar rūpniecības pagrimumu, liela daļa rūpniecisko teritoriju, kas kopumā aizņemt 28 km², netiek efektīvi izmantotas – tās tiek izmantotas kā noliktavas vai arī ir pamestas. Tāpēc Varšavas attīstības stratēģijā uzmanība tiek vērsta uz šādu bijušo un nefunkcionējošo industriālo teritoriju revitalizāciju, pielāgojot šādas teritorijas tirgus prasībām – galvenokārt darījumu apbūvei.

Līdzīgi kā citviet pasaulē pilsētas attīstība tuvākajā nākotnē tiek saistīta nevis ar atklāto telpu un neurbanizēto vidi, bet gan ar jau urbanizētās vides modernizāciju, kā arī jau attīstīto teritoriju intensīvāku izmantošanu. Savukārt tālākās nākotnes perspektīvā attīstībai tiek plānoti arī jauni zemesgabali.

¹¹ Skatīt P13. un P14. attēlus.

1.1.8. Amsterdamā

Amsterdamā ir Nīderlandes Karalistes galvaspilsēta. Tās ģeogrāfiskās koordinātes ir 52°22' Z pl., 4°53' A gar. Amsterdamā atrodas Nīderlandes vidusdaļā 40 km no Ziemeļjūras. No ģeogrāfiskā viedokļa būtiski atzīmēt, ka Amsterdamā atrodas zem jūras līmeņa, un pilsētas reljefs ir ļoti līdzens. Pilsētai raksturīgs mērens jūras klimats ar lielu nokrišņu daudzumu un maigām ziemām.

Amsterdamas¹² platība ir 219 km², no kuriem 53 km² (24%) ir ūdens platības. Pilsētas sauszemes platība laika gaitā tiek palielināta, atkarojot jaunas sauszemes platības no jūras. Amsterdamai ir ļoti savdabīga pilsētas struktūra, un jo sevišķi tās vēsturiskajā daļā, kura sastāv no lokveida kanāliem, tiltiem, ielām un blīvas 4-stāvu apbūves.

Zaļā zona Amsterdamā ir relatīvi niecīga – tikai 7% no sauszemes platības, taču to zināmā mērā kompensē vēsturiskā kanālu sistēma. Ceļi un ielas veido 8% no Amsterdamas teritorijas, un kopumā transporta sistēma ir vērtējama kā ļoti attīstīta. Par to liecina kaut vai fakts, ka Amsterdamā ir 254 satiksmei izmantojami tilti, no kuriem 217 ir parastie, bet 37 izgriežamie vai paceļamie tilti. Pilsētā ir gan iekšējais apvedloks, gan ārējais apvedloks, tādējādi nodrošinot labu sasniedzamību jebkurai vietai Amsterdamā.

Iedzīvotāju blīvums Amsterdamā ir 4432 cilv./km², un dzīvojamā zona aizņem 30% no sauszemes teritorijas. Lai iedzīvotājiem tiktu uzlabota dzīves vide, Amsterdamai ir aktuāls mājokļu jautājums. Piemēram, pašreiz Amsterdamā norisinās divu 1960.-jos gados celtu daudzstāvu dzīvojamo rajonu likvidācija, jo tajos ir dzīvokļi ar platību, kas mazāka par 70 m² un vispārējā šo ēku kvalitāte ir neatbilstoša mūsdienu standartiem. Tajā pat laikā tiek celti jauni jauktas apbūves dzīvojamie rajoni un atkarotas zemes no jūras Amsterdamas austrumos Ijburgā. Tur no jūras tiek atkarota zeme 100 ha platībā, lai izveidotu jaunu dzīvojamo rajonu, kurā būtu arī dažādas citas funkcijas. Pašreiz daļa no plānotās apbūves jau ir realizēta, un daudzas ģimenes jau uzsāk savu dzīvi šajā jaunajā rajonā. Turpmākajos 15 gados Ijburgā tiks uzbūvēti vairāk nekā 35 000 mājokļu, tādējādi nodrošinot Amsterdamas pieprasījumu pēc jaunām dzīvojamām platībām.

Amsterdamas struktūrplāna galvenais mērķis ir veidot kompaktu pilsētu, kurā būtu jaukta tipa apbūve un dažāda veida zemes izmantošana, lai neveidotos „izmirušie” rajoni nakts vai dienas laikā. Pilsētas centrā ir saglabājama tam raksturīgā 4-stāvu apbūve, taču arī vēsturiskajā apbūvē ir pieļaujami moderni arhitektūras elementi, tādējādi dažādojot un bagātinot pilsētvidi. Biroju centru attīstība tiek virzīta galvenokārt gar lielākajiem autoceļiem, un vēl jo vairāk pilsētas apvedceļa tuvumā. Tirdzniecības osta savukārt ir aizvirzīta prom no tās tradicionālās

¹² Skatīt P15. un P16. attēlus.

atrašanās vietas pie vēsturiskā centra daudz tuvāk jūrai, tādējādi iegūstot jaunas publiski pieejamas teritorijas, tajā pat laikā neapgrūtinot ostas darbību.

Lielas pārmaiņas ir skārušas arī agrākās ostas teritorijas ar noliktavu tipa ēkām. Daudzas no šīm ēkām ir saglabātas, piešķirot tām tirdzniecības, darījumu vai ražošanas funkcijas, taču kopumā ir izveidots jaukta tipa dzīvojamais rajons, kur pamīšus dzīvo cilvēki ar absolūti dažādiem ienākumu līmeņiem un sociālo statusu. Tādējādi Amsterdamā mēģina organizēt veiksmīgāku sabiedrības integrāciju un izvairīties no tās noslāņošanās, lai neveidotos rajoni ar bīstamu sociālo vidi. Pašreiz gan šādi rajoni vēl ir liela problēma – tie ir daudzstāvu dzīvojamo ēku rajoni pilsētas pievārtē, kuros galvenokārt dzīvo iebraucēji no bijušajām Nīderlandes kolonijām. Vizuālais un tehniskais šo ēku stāvoklis pārsvarā ir labāks nekā Rīgā, taču sociālais klimats un kārtība ir ļoti slikta.

Amsterdamā savu attīstību un plānošanu saista kopā ar aglomerāciju, kurā tā ietilpst – Randstati. Attiecīgi liela uzmanība tiek pievērsta visa pilsētas funkcionālā reģiona attīstībai.

1.1.9. Dublina

Dublina ir Īrijas Republikas galvaspilsēta. Tās ģeogrāfiskās koordinātes ir 53°20' Z pl., 6°16' R gar. Dublina atrodas Īrijas A, Īrijas jūras piekrastē un caur to plūst Lifi upe. Tādējādi Dublina ir izteikta ostas pilsēta un pēc struktūras ir līdzīga Rīgai, tikai ar daudz vienkāršāku apbūvi un mazākiem iekšējiem ūdensceļiem.

Dublinas¹³ platība ir 118 km², taču pilsēta ir cieši saplūdusi ar piepilsētām, tādējādi veidojot vienotu morfoloģisko Dublinas metropoles reģionu jeb Dublinas aglomerāciju. Zaļā zona Dublinā aizņem tikai 12% teritorijas, un lielāko daļu teritorijas veido monotona, blīva dzīvojamā apbūve, tādējādi apgrūtinot arī transporta sistēmas funkcionēšanu. Iedzīvotāju blīvums Dublinā ir 4208 cilv./km². Salīdzinājumā ar Rīgu apdzīvotums Dublinā ir izteikti ekstensīvs. Lielākā daļa iedzīvotāju dzīvo mazstāvu savrupmājās un rindu mājās, kas salīdzinoši vienmērīgi aizņem visu pilsētas teritoriju.

Dublinā pašreiz tiek izstrādāts jauns pilsētas attīstības plāns, ar kura palīdzību tiek mēģināts dažādot zemes izmantošanu, par būtiskākajiem pilsētas attīstības stratēģijas elementiem uzskatot:

- Pilsētas centra paplašināšana un konsolidēšana kā vienotai vienībai,
- Piepilsētu un vietējo apkaimju lomas palielināšana un galveno attīstības centru identificēšana tajos,
- Īpašas attīstības teritorijas pilsētā.

¹³ Skatīt P17. un P18. attēlus.

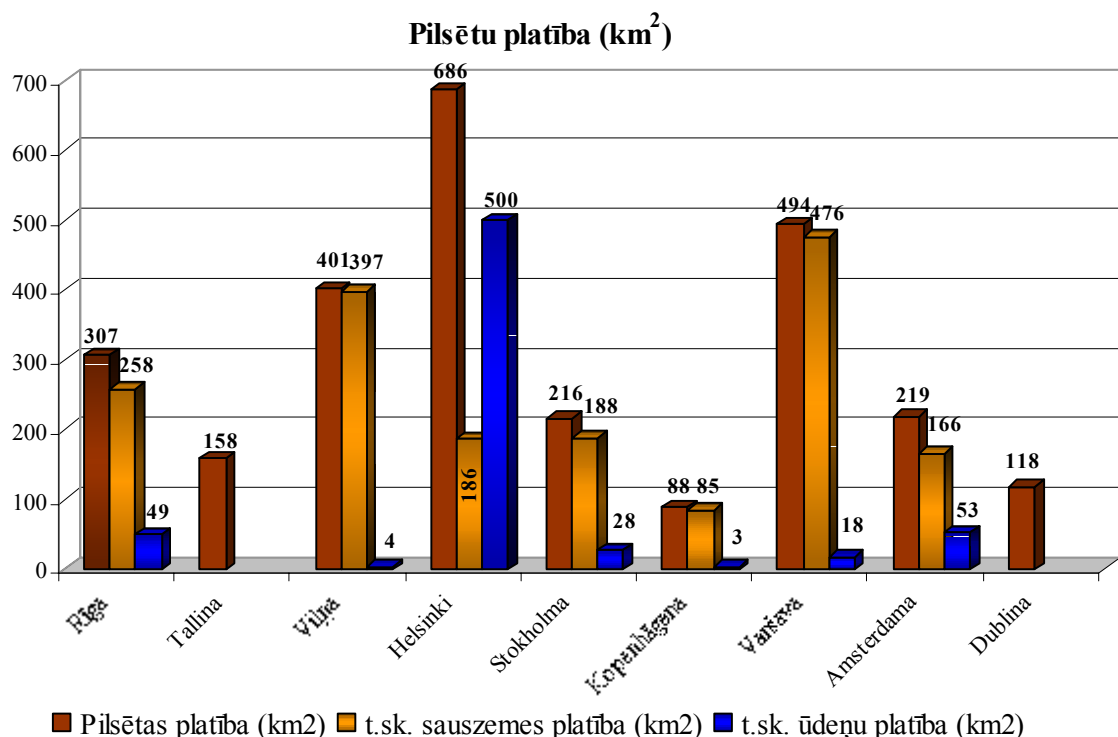
Organizējot dzīvojamo apbūvi, tiek mēģināts veidot jauktu apdzīvojumu tādējādi, ka dažādu sociālo grupu (pēc ienākumu līmeņa) mājokļi atrodas pamīšus vienā teritorijā. Tādā veidā ir iecerēts panākt veiksmīgāku sabiedrības integrāciju un izvairīties no sociāli nelabvēlīgiem rajoniem, kuri parasti saskaras ar lielām attīstības problēmām.

Dublīnas attīstības procesā projektu realizāciju bieži apgrūrina pilsētas kultūrvēsturiskais slānis (vēl pat no vikingu iekarotāju laikiem) un lielais skaits (9500) kultūrvēsturisko pieminekļu, taču pēc kārtīgas arheoloģiskās inventarizācijas attīstības projekti parasti var tikt turpināti. Kopumā Dublīna pašreiz atgādina lielu būvlaukumu, kur masveidā tiek pārbūvēti veseli rajoni, būvētas jaunas biroju un viesnīcu ēkas, mājokļi, ieviestas tramvaju līnijas u.t.t., tādējādi padarot viduvējo provinciālo pilsētu par modernu un nozīmīgu lielpilsētu ar Eiropas nozīmi (Īrija ir otrs lielākais datoru programmatūras eksportētājs pasaulē un 70% no visa Īrijas IT sektora atrodas tieši Dublīnas pilsētā).

1.1.10. Pilsētu salīdzinājuma pārskats un secinājumi

Katra no apskatītajām pilsētām izceļas citu vidū ar kādu sev raksturīgo telpisko struktūru un dažādu īpašību kombināciju, taču kopumā pilsētas ir uzskatāmas par savstarpēji salīdzināmām, jo ir ar nosacīti līdzīgu funkcionālo raksturu, platību (ja ņem vērā ne tikai administratīvos, bet arī morfoloģiskos pilsētas robežu kritērijus) un ģeogrāfisko novietojumu Eiropā mērenajos platuma grādos (maksimālā amplitūda ir 8 platuma grādi), un visas pilsētas ir sava apkārtējā reģiona un valsts metropoles¹⁴.

1.2. attēls



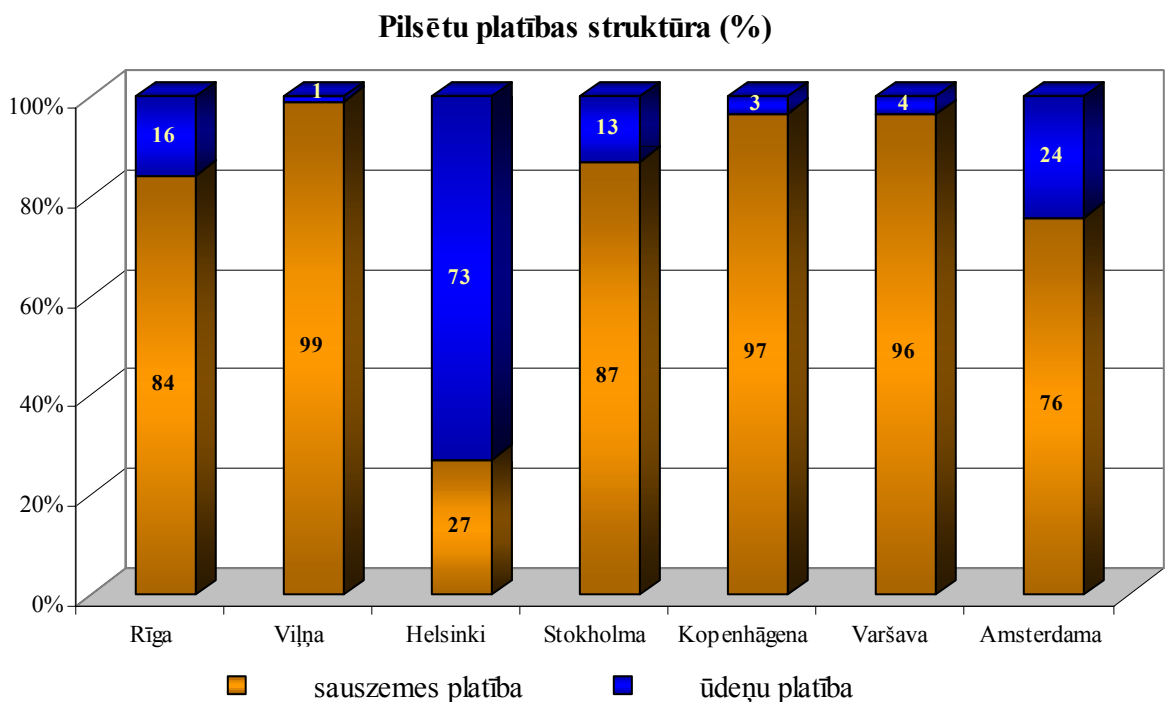
¹⁴ Izvērsta statistiskā informācija par apskatīto pilsētu telpisko struktūru un zemes izmantošanu P1. tabulā.

*Avots: P1. tabulas dati

1.2. attēlā uzskatāmi parādīts pilsētu salīdzinājums pēc to administratīvās teritorijas platības. Jāsecina, ka pilsētu administratīvās platības ir ļoti atšķirīgas, un šis rādītājs nestāsta neko par pilsētas telpisko struktūru vai attīstības iespējām. Šeit daudz būtiskāk ir atzīmēt, ka visas apskatītās pilsētas (izņemot Viļņu) morfoloģiski aizņem lielāku teritoriju nekā to oficiālā platība, tādējādi veidojot centralizētu (Dublina, Rīga, Varšava) vai policentrisku (Stokholma, Helsinki, Kopenhāgena) aglomerāciju.

Salīdzinot pilsētas pēc to platības, jāņem vērā arī ūdens teritoriju īpatsvars¹⁵, jo attiecīgi ir savādāk jāvērtē pārējie dati, kas attiecas uz pilsētas zemes izmantošanas veidiem. Īpaši būtiski to ir ievērot pilsētās, kur ūdens teritorijas aizņem ievērojamu daļu pilsētas, kā piemēram, Helsinkos, Amsterdamā, Stokholmā un Rīgā. Kopumā Rīga jāvērtē kā ar ūdens teritorijām bagāta pilsēta, taču atšķirībā no Stokholmas, Helsinkiem un Amsterdamas ūdens teritorijas netiek pietiekoši intensīvi izmantotas.

1.3. attēls



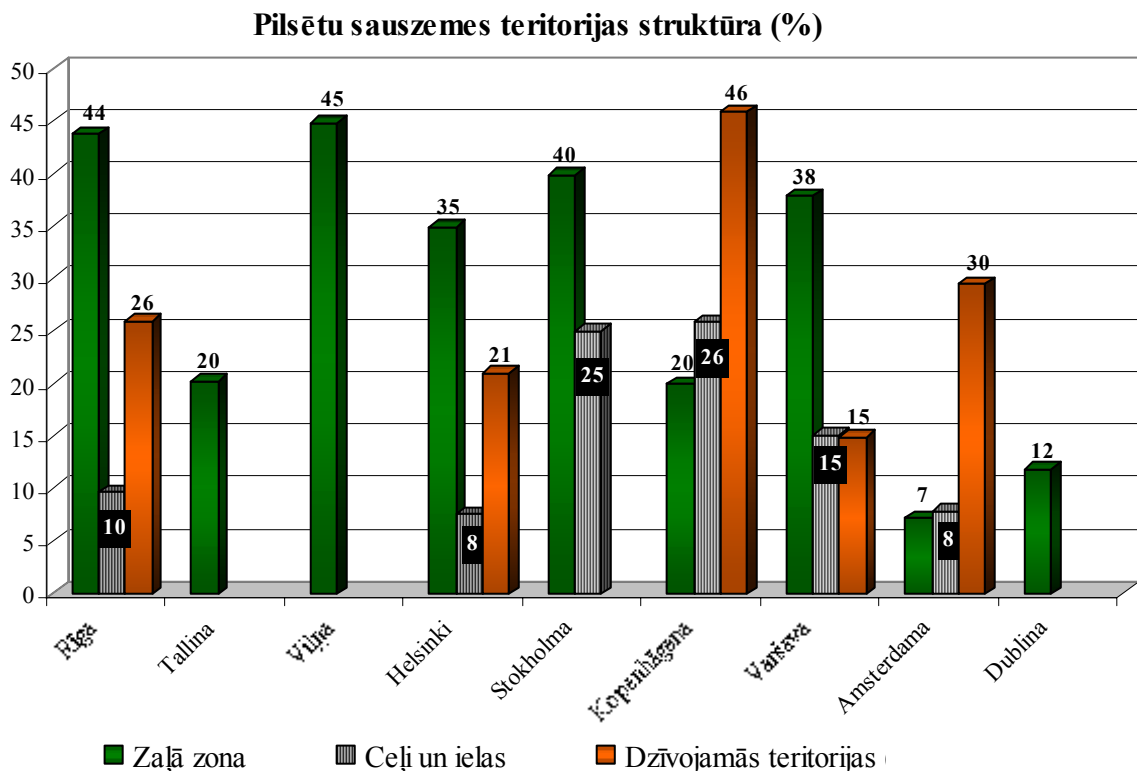
*Avots: P1. tabulas dati

Pilsētu sauszemes teritorijas struktūra tiek attēlota 1.4. attēlā, kurš atspoguļo relatīvi būtiskas atšķirības. Rīga jāvērtē kā ļoti zaļa pilsēta uz pārējo pilsētu fona, un, ņemot vērā, ka Viļņas platība ir ļoti liela un daudz teritorijas aizņem lauksaimniecības un mežsaimniecības zemes, Rīga kopā ar Stokholmu būtu uzskatāmas par viszaļākajām pilsētām minēto pilsētu

¹⁵ Skatīt 1.3. attēlu

grupā. Papildus jāatzīmē arī lielu parku teritoriju atrašanās pilsētas centrā, kas citās pilsētās ir salīdzinoši liels retums. Ceļu un ielu aizņemtā platība nebūtu uzskatāma par būtisku attīstības rādītāju, jo, neskatoties uz salīdzinoši nelielu ceļu un ielu īpatsvaru Amsterdamā (8%) un lielo īpatsvaru Stokholmā un Kopenhāgenā (attiecīgi 25% un 26%), sasniedzamība visās trijās pilsētās ir ļoti laba. Transporta tīkli ir augsti attīstīti visās ekonomiski attīstītajās pilsētās (Amsterdama, Stokholma, Kopenhāgena un Helsinki), kamēr bijušā Austrumu bloka pilsētās un Dublinā satiksmes infrastruktūras attīstības līmenis vērtējams kā vidējs vai nepilnīgs.

1.4. attēls

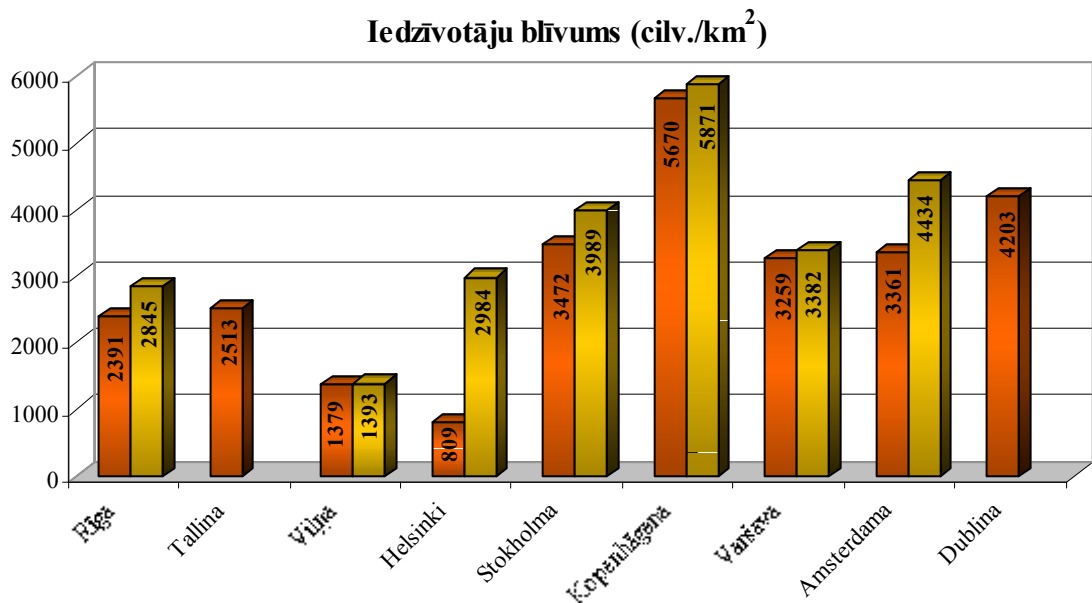


*Avots: P1. tabulas dati

Dzīvojamo teritoriju īpatsvars pilsētās ir atšķirīgs, un galvenokārt tas saistāms ar pilsētas vēsturiski izveidojušos apdzīvojuma struktūru un pilsētas kopējo platību. Tāpēc Amsterdamā un Kopenhāgenā šis rādītājs ir ļoti augsts (30% un 46%), bet Rīgā salīdzinoši zemāks – 26%.

Iedzīvotāju blīvums¹⁶ attiecībā uz pilsētu sauszemes teritorijām ir līdzīgs visām pilsētām, un tas svārstās ap 3000 cilvēku un 1 km². Izņēmums ir tikai Viļņa, kur pateicoties plašajai ekstensīvi izmantotajai teritorijai iedzīvotāju blīvums ir tikai nepilni 1400 cilv./ km², kā arī Kopenhāgenai, kur šis rādītājs ir ļoti augsts (gandrīz 5900 cilv./ km²), jo pilsētai raksturīga ļoti blīva apbūve dēļ mazās platības.

¹⁶ Skatīt 1.5. attēlu



■ Iedzīvotāju blīvums (cilv./km² pilsētas kopplatības) ■ Iedzīvotāju blīvums (cilv./km² sauszemes platības)

*Avots: P1. tabulas dati

Pamatojoties uz veikto pilsētu novietojuma un telpiskās struktūras analīzi, kā arī pilsētu telpiskās attīstības tendencēm un plāniem, ir iespējams izdarīt vairākus būtiskus secinājumus, kurus būtu lietderīgi ņemt vērā, izstrādājot jauno Rīgas attīstības plānu:

- 1) Pilsētas ar policentrisku telpisku un funkcionālu uzbūvi (Stokholma) un spēcīgu metropoles reģionu (Helsinki, Kopenhāgena, Amsterdamā) ir ekonomiski attīstītākas par monocentriskām pilsētām;
- 2) Tiek mēģināts stiprināt vietējo rajonu identitāti, veidojot tos kā attīstības centrus ar dažādām funkcijām;
- 3) Tirdzniecības ostu teritorijas tiek virzītas prom no pilsētu centriem, lai turpinātu savu attīstību tuvāk atklātai jūrai un ļautu attīstīt pieūdus teritorijas pilsētas centrālajā daļā kā atraktīvu publisko ārtelpu ar augstvērtīgu dzīvojamo un darījumu apbūvi.
- 4) Būtiska loma tiek atvēlēta transporta infrastruktūras modernizēšanai, lai veicinātu pilsētu kā loģistikas un tirdzniecības centru attīstību.
- 5) Pilsētas telpiskā un ekonomiskā attīstība tiek vērsta uz jau esošo urbanizēto teritoriju intensificēšanu un apbūves blīvuma palielināšanu, tādējādi pēc iespējas mazāk aizskarot dabas teritorijas;
- 6) Pamestās vai neefektīvi izmantotās industriālās zonas tiek pārveidotas galvenokārt par jauktām darījumu – ražošanas tipa teritorijām;
- 7) Liela uzmanība tiek pievērsta ciešai sadarbībai visa pilsētas metropoles reģiona ietvaros, plānojot metropoles reģionu kā vienotu teritoriāli funkcionālo vienību.

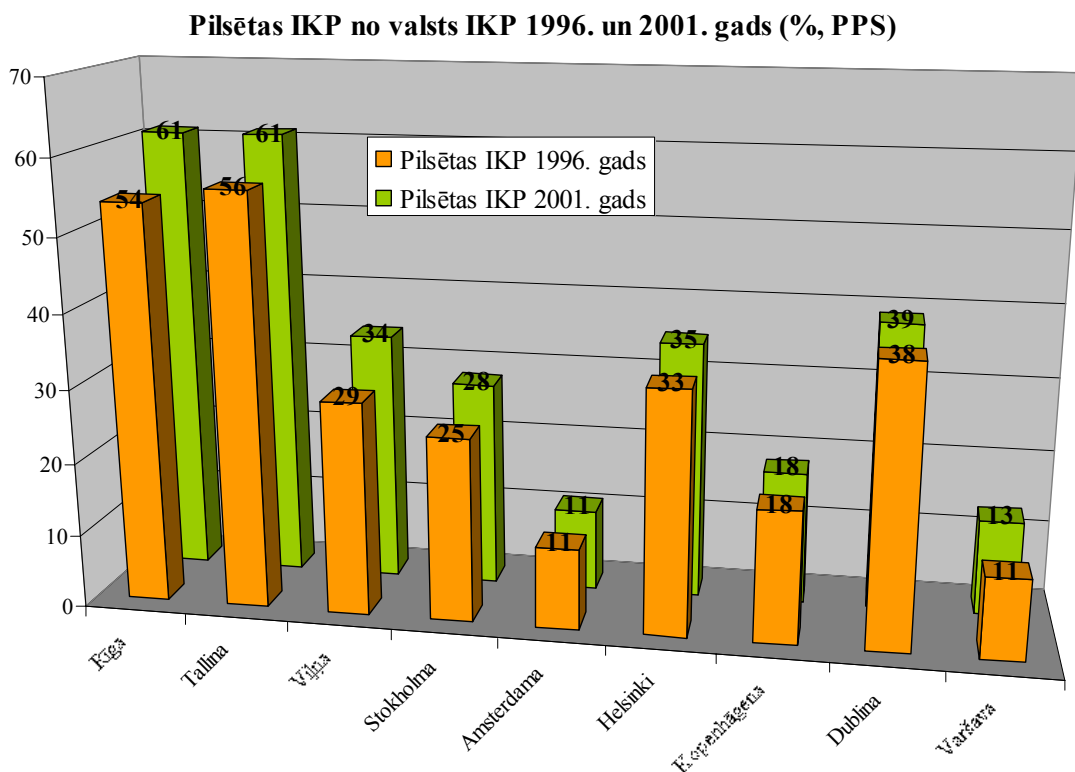
1.2. Pilsētu loma attiecīgās valsts tautsaimniecībā

Pilsētu loma attiecīgās valsts tautsaimniecības attīstībā ir būtisks rādītājs, lai varētu izdarīt pilnvērtīgu Rīgas pilsētas attīstības perspektīvas salīdzinājumu starptautiskā kontekstā. Šie rādītāji ļauj padziļināti analizēt ne tikai citu valstu pilsētu lomu šo valstu tautsaimniecības attīstībā, bet arī dod iespēju daudz objektīvāk izvērtēt Rīgas izaugsmes potenciālu valsts un starptautiskajā līmenī.

Ar nolūku iegūt plašus un salīdzināmus datus tika savākta statistiskā informācija, kura ir atspoguļota attēlos 1.6., 1.7. un 1.8. Pamatojoties uz šiem datiem, ir iespējams veikt dažādu pilsētu rādītāju analīzi par pilsētu lomu attiecīgās valsts tautsaimniecības attīstībā.

Rīgas pilsētas attīstības perspektīva starptautiskā kontekstā ir lielā mērā atkarīga no citu, darba uzdevumā noteikto, pilsētu attīstības tendencēm un to lomas attiecīgās valsts tautsaimniecībā. Viens no būtiskākajiem rādītājiem, kurš ir jāapskata, lai analizētu apskatāmo pilsētu lomu valsts tautsaimniecībā ir pilsētas iekšzemes kopprodukta (IKP) salīdzinājums ar valsts IKP.

1.6. attēls



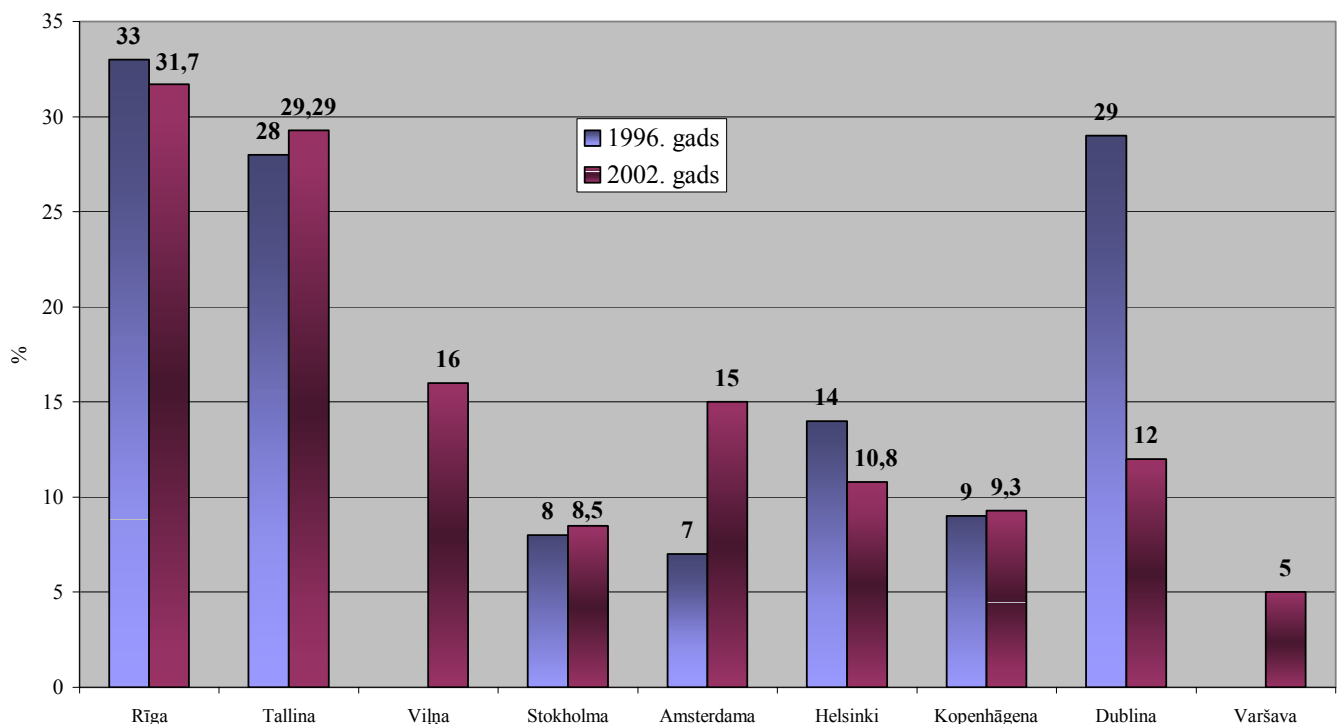
*Avots: P2. tabulas dati

Kā redzams 1.6. attēlā, tad gandrīz visās apskatāmajās pilsētās pilsētu IKP laika posmā no 1996. līdz 2001. gadam bija pieaudzis. Tiesa šis pieaugums nevienā no pilsētām nav atzīmējams kā straujš, tieši otrādi, tādās pilsētās kā Amsterdamā, Helsinki, Kopenhāģena,

Dublina un Varšava šis rādītājs ir audzis ļoti nebūtiski vai arī ir novērojama zināma stagnācija. Tas norāda, ka teritoriāli šo valstu tautsaimniecības attīstība notiek salīdzinoši vienlīdzīgi un šīs pilsētas nav attiecīgo valstu straujas izaugsmes centri. Neskatoties uz salīdzinoši mēreno pilsētas IKP izaugsmi Rīgā un Tallinā, viennozīmīgs ir fakts, ka šo valstu tautsaimniecībā šīs pilsētas ir galvenie tautsaimniecības un ekonomisko aktivitāšu centri, kas nenoliedzami atstāj negatīvu iespaidu uz vienmērīgu šo valstu teritorijas attīstību. Būtiski ir arī piebilst, ka šīs valstis ir mazākās pēc iedzīvotāju skaita no apskatāmajām un to vēsturiskā attīstība saistās ar ļoti intensīviem industrializācijas posmiem.

1.7. attēls

Iedzīvotāju skaits pilsētā no valsts kopējā iedzīvotāju skaita 1996. un 2001. gads (%)

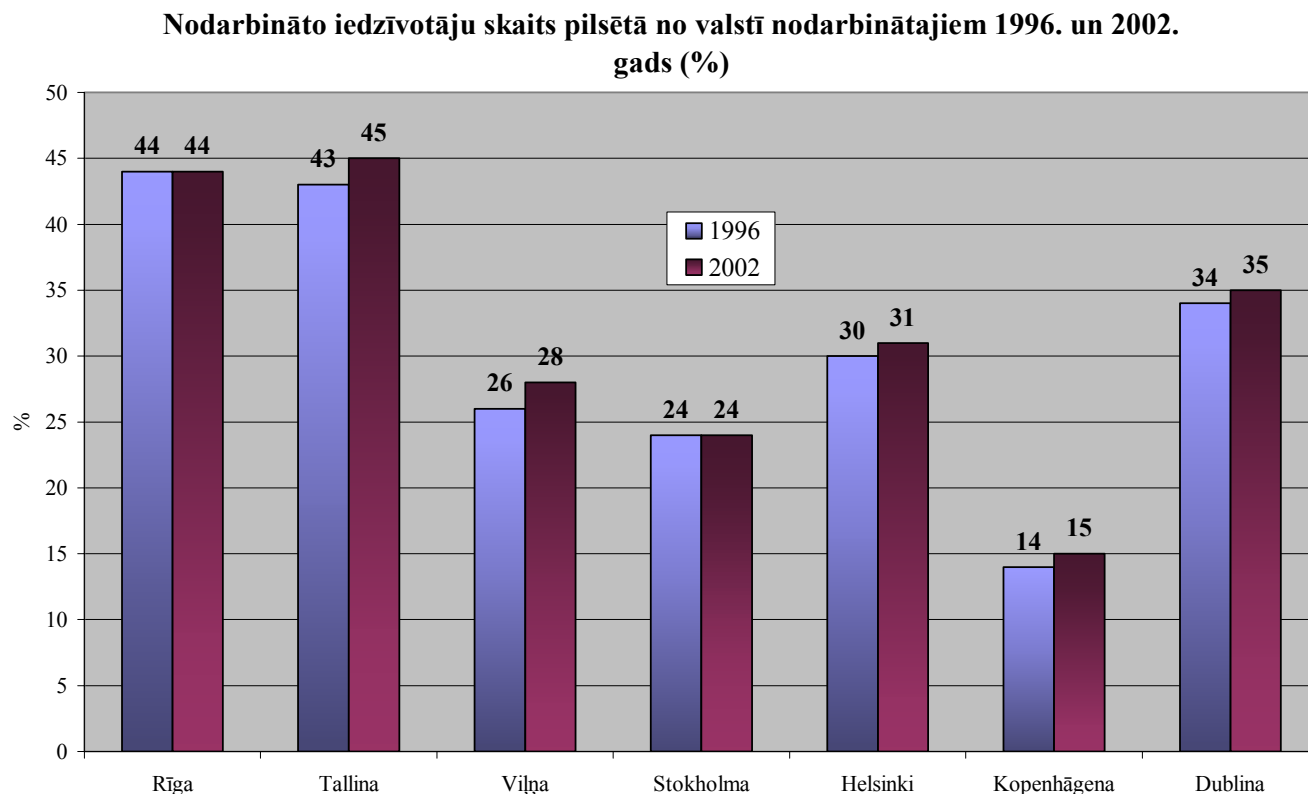


*Avots: P2. tabulas dati

Līdzīgas kopsakarības arī atklāj 1.7. attēls, kur ir redzams, ka Rīga un Tallina piesaista arī salīdzinoši lielu visas valsts iedzīvotāju skaitu. Jāatzīmē, ka no apskatāmajām pilsētām, par kurām ir pieejama pilnvērtīga informācija, Rīga, Helsinki un Dublina izceļas ar iedzīvotāju skaita samazināšanos. Ja Rīgā šis samazinājums ir salīdzinoši neliels, tad Helsinkos un Dublinā tas ir ievērojams. To var skaidrot gan ar dažādām teritoriāli administratīvajām izmaiņām, gan ar suburbanizācijas vai kontrurbanizācijas procesa norisi šajās valstīs. Jāpievērš arī uzmanība faktam, ka pilsētās, kurās 1996. gadā koncentrējas salīdzinoši liels visas valsts iedzīvotāju skaits – Rīgā, Tallinā un Dublinā, nākošo 5 gadu laikā, līdz 2001. gadam, ir norisinājušies atšķirīgi procesi. Proti, Tallina ir nedaudz palielinājusi savu iedzīvotāju skaitu, turpretī Rīgā šis

rādītājs ir samazinājies, savukārt Dublinā tas ir ļoti būtiski krities. Šajā gadījumā iemesli šādiem procesiem Dublinā ir jau aprakstīti, taču Tallinas un Rīgas gadījumā ir jāatzīmē, ka Tallina ir turpinājusi palielināt savas metropoles iedzīvotāju skaitu, tajā pat laikā Rīgā tas ir samazinājies. Tas liek secināt, ka no pilsētas viedokļa iedzīvotāju skaita pieaugums stiprina tās konkurētspēju starptautiskā mērogā, taču būtiski konfliktē ar valsts līdzsvarotas teritoriālās attīstības mērķiem, kas ilgtermiņā var radīt būtisku sociālo spriedzi valstī kopumā, palielinoties dominējoša urbānā centra nozīmei salīdzinājumā ar pārējo valsts teritoriju.

1.8. attēls



*Avots: P2.tabulas dati

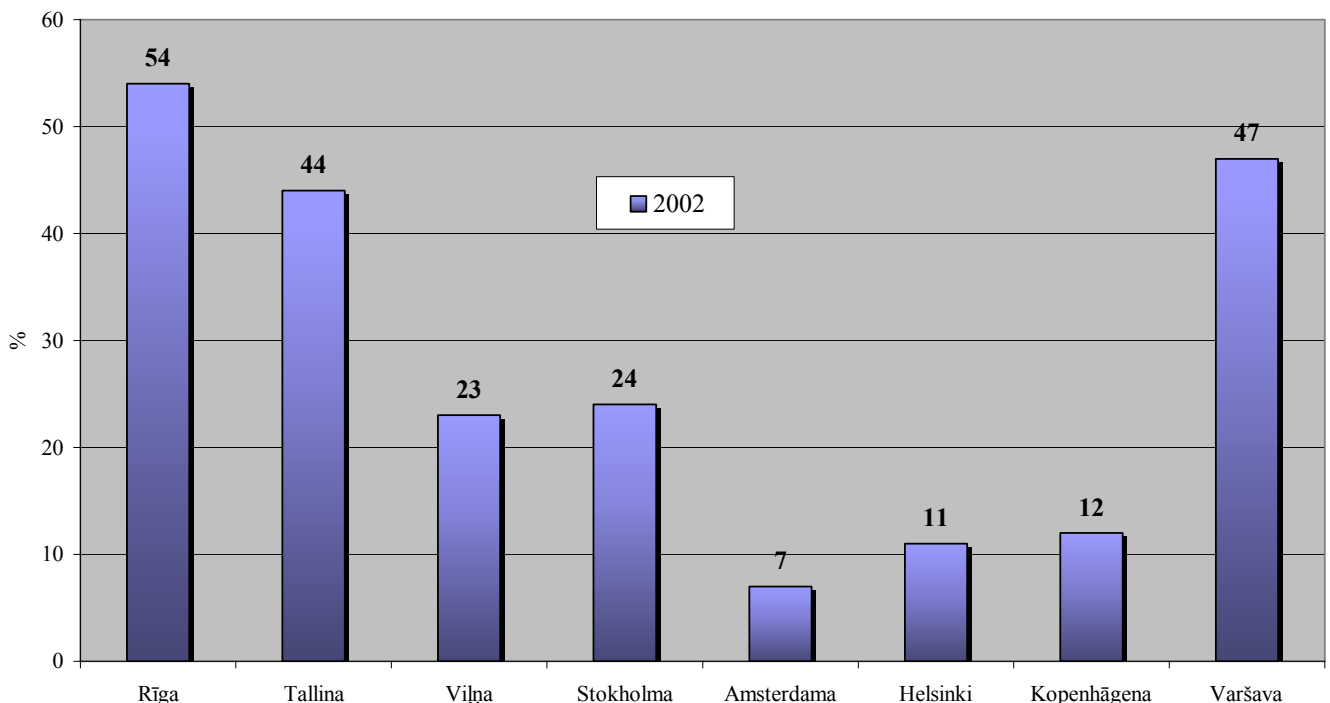
Apskatot nodarbināto skaitu pilsētā no attiecīgā rādītāja valsts līmenī¹⁷, ir jāatzīmē, ka pilsētas, kuras proporcionāli nodarbina ļoti lielu iedzīvotāju skaitu ir Rīga, Tallina un Dublinā. Ja Tallinā un Dublinā šis rādītājs laika posmā no 1996. līdz 2001. gadam ir nedaudz pieaudzis, tad Rīgā ir novērojama zināma stagnācija. Rīgas un Dublinas gadījumā salīdzinājums ar 1.7. attēlu ļauj izdarīt secinājumu, ka, neskatoties uz iedzīvotāju skaita samazinājumu šajās pilsētās, tās ir saglabājušas nozīmīga valsts nodarbinātības centra statusu, turpretī Tallinā var norādīt uz pozitīvu korelāciju starp iedzīvotāju un nodarbināto skaita pieaugumu. Būtiski ir atzīmēt, ka nozīmīgi nodarbinātības centri Baltijas jūras reģionā neskatoties uz salīdzinoši mazo iedzīvotāju skaitu pilsētā no kopējā valsts iedzīvotāju skaita, ir Helsinki un Stokholma.

¹⁷ Skatīt 1.8. attēlu

Savukārt 1.9. attēls norāda uz apskatāmo pilsētu lomu valstī reģistrēto uzņēmumu kontekstā. Šajā ziņā nenoliedzamas līderes ir Rīga, Tallina un Varšava, kur šis rādītājs svārstās robežās no 54% Rīgā un 44% Tallinā. Jāatzīmē, ka Viļņā šis rādītājs ir salīdzinoši zemāks. Šim faktam būtu jāpievērš liela uzmanība, jo visas šīs valstis ir pārejas ekonomikas valstis un šādu tendenci varētu skaidrot kā kopīgu iezīmi pārejas tipa valstīm, taču šis fakts norāda uz citu tendenci, proti, Rīgas, Tallinas un Varšavas gadījumā šīs valstis pārejas periodā ir kļuvušas par visas valsts uzņēmējdarbības centriem, būtiski iedragājot uzņēmējdarbības attīstības perspektīvas pārējā valsts teritorijā. Tajā pat laikā pārējo pilsētu rādītāji norāda uz salīdzinoši vienmērīgāku uzņēmējdarbības sadalījumu šo valstu teritoriālajā kontekstā.

1.9. attēls

**Pilsētā reģistrēto uzņēmumu skaits no kopējā valstī reģistrēto uzņēmumu skaita
2002. gads (%)**



*Avots: P2. tabulas dati

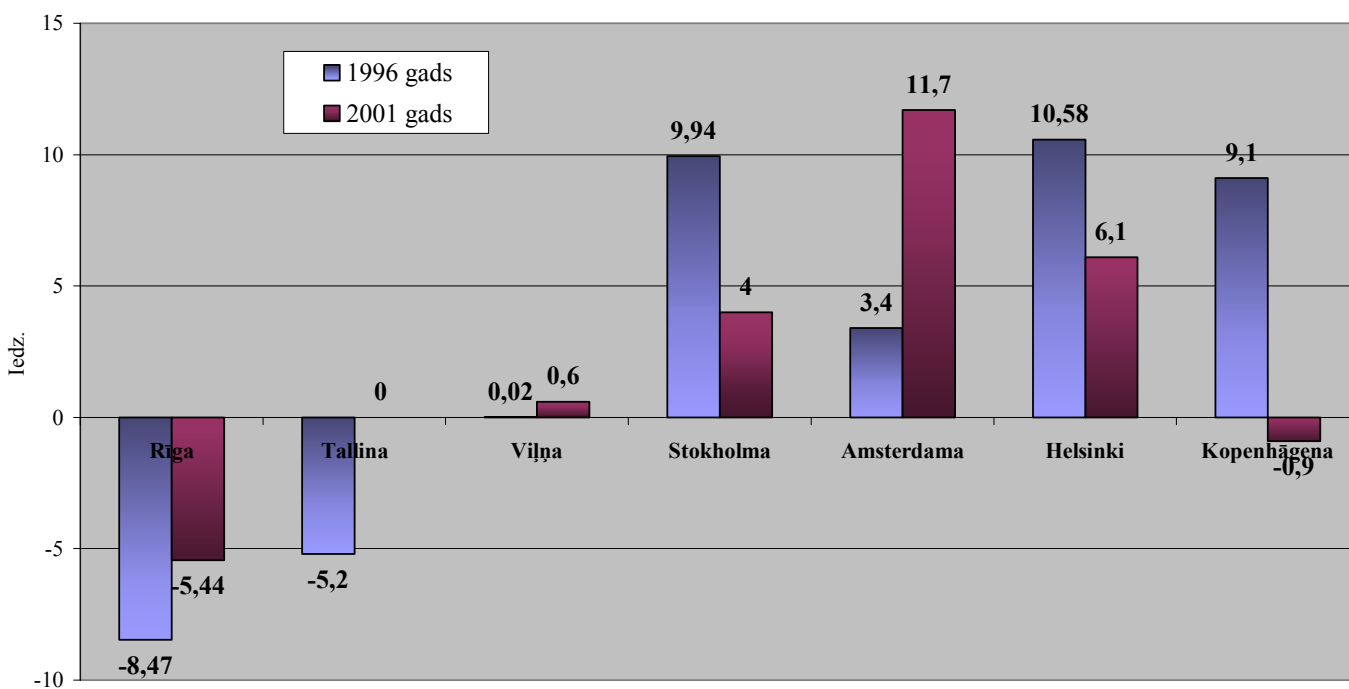
Kopumā var secināt, ka apskatāmo pilsētu loma attiecīgo valstu tautsaimniecībā nav viennozīmīgi vērtējama. Rīga un Tallina būtu jāizdala kā pilsētas, kuras viennozīmīgi dominē nacionālajā (attiecīgi Latvijas un Igaunijas) tautsaimniecībā. Tāpat apskatīto statistikas datu analīze norāda uz atšķirībām starp valsts un pilsētas attīstības interesēm. Pilsētas, pateicoties salīdzinošai uzņēmumu, iedzīvotāju un nodarbināto koncentrācijai, būtiski ceļ savu konkurētspēju starptautiskā kontekstā, darbojoties kā galvenie ekonomiskie centri valsts līmenī. Tajā pat laikā šāda tendence norāda uz ļoti nevienmērīgu valsts tautsaimniecības attīstību valsts teritoriālajā kontekstā, kas perspektīvā rada būtiskas valsts reģionālās attīstības atšķirības un perspektīva var radīt sociālo spriedzi valstī kopumā.

1.3. Pilsētu rādītāju salīdzinājums ar Rīgas rādītājiem

Pilsētu rādītāju salīdzinājums ar Rīgas rādītājiem turpina 1.2. nodaļā uzsākto analīzi, veicot atsevišķu statistikas datu papildus izpēti, kā arī apskatot atsevišķu specifisku datu salīdzinājumu pilsētu līmenī.

1.10. attēls

Migrācijas saldo salīdzinājums 1996. un 2001. gads (skaits uz 1000 iedz.)



*Avots: P3. un P.4. tabulu dati

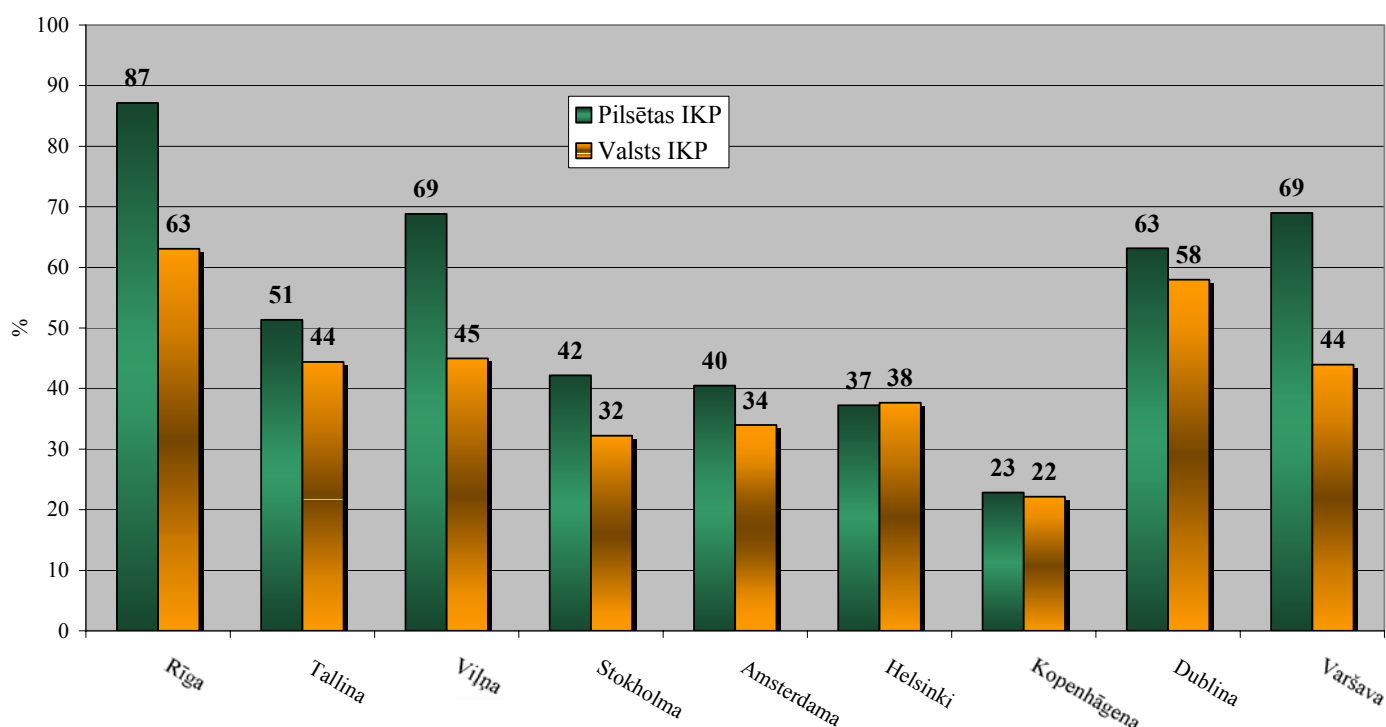
Iepriekšējā nodaļā jau tika apskatītas iedzīvotāju skaita izmaiņu tendences darba uzdevumā minētajās pilsētās. Iedzīvotāju migrācijas saldo salīdzinājums laika posmā no 1996. līdz 2002. gadam sniedz papildus ieskatu šo tendenču analīzē. 1.10. attēlā apskatāmajās pilsētās ir notikuši atšķirīgi procesi migrācijas kontekstā. No pieejamiem datiem ir redzams, ka negatīvs migrācijas saldo 1996. gadā ir bijis tikai Rīgā un Tallinā, taču 2001. gadā šāda tendence ir novērojama tikai Rīgā un Kopenhāgenā (Tallinai salīdzināms rādītājs par 2001. gadu nebija pieejams, taču kopējais iedzīvotājus skaita pieaugums Tallinā ļauj izdarīt secinājumu, ka šis rādītājs Tallinā 2001. gadā varētu būt bijis ar pozitīvu tendenci). Ja Rīgai šāds process ir raksturīgs jau kopš 1990.-jiem gadiem, tad Kopenhāgenai šī ir jauna tendence, turklāt kritums ir bijis ļoti straujš. Savukārt Helsinki un Stokholma raksturojas ar būtisku migrācijas samazinājumu apskatāmajā laika posmā. Kopumā var secināt, ka migrācijas procesi apskatāmajās pilsētās norisinās atšķirīgi, papildus tie ir jāskata dabiskā pieauguma kontekstā, taču patreiz pilnvērtīga šādu datu salīdzināšana pilsētu līmenī nav iespējama, jo ir novērojamas

būtiskas atšķirības statistiskās informācijas apkopošanas principos dažādās pilsētās, kas noved pie salīdzināmu datu trūkuma.

Kā viens no galvenajiem rādītājiem apskatot valstu attīstības tendences pasaulē, tiek izmatots IKP. Šī rādītāja analīze dažādos griezumos sniedz būtisku ieguldījumu analizējot valstu attīstību. Līdzīgi šis rādītājs ir izmantojams veicot salīdzinošu Rīgas analīzi starptautiskā kontekstā pilsētu līmenī. Tāpēc turpmākajā darba sadaļā plaši tiks izmantota IKP rādītāju analīze apskatāmo pilsētu un valstu kontekstā.

1.11. attēls

IKP izaugsme laika posmā no 1996.-2001. gadam (EUR, PPS)



*Avots: P3. un P.4. tabulu dati

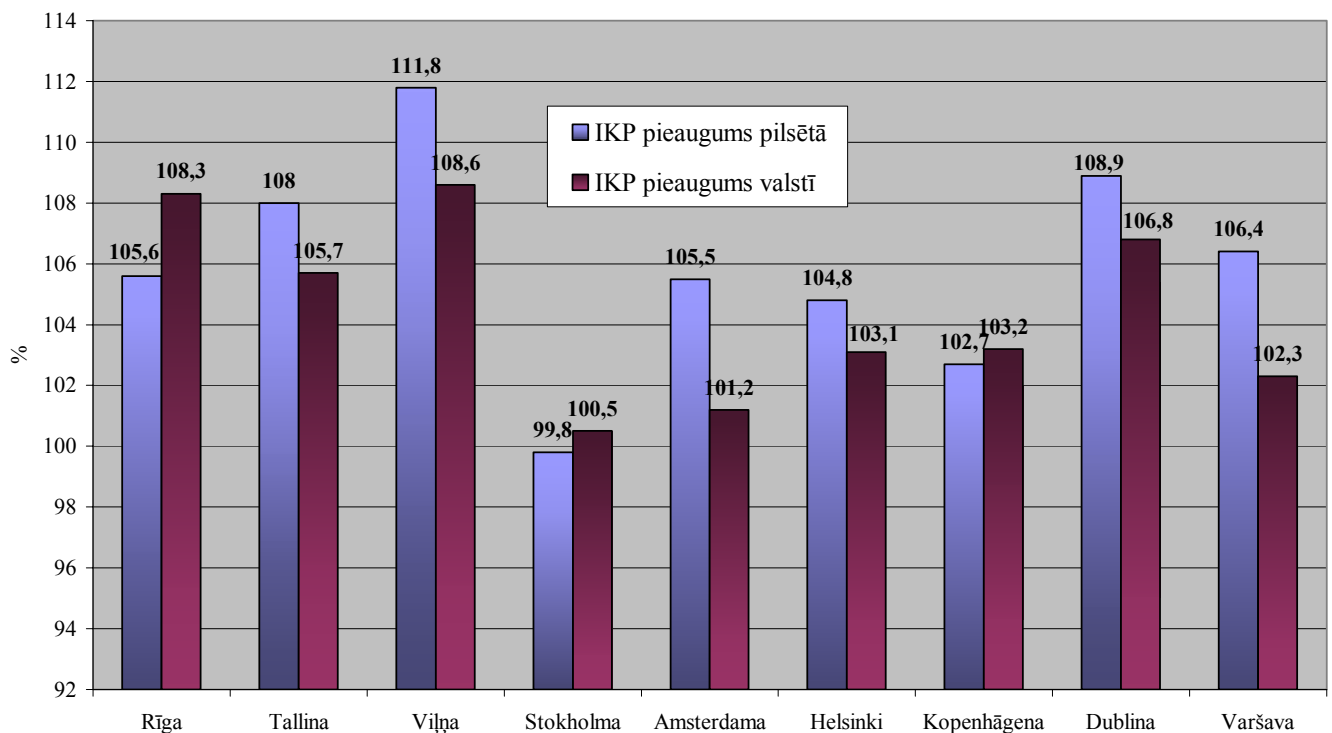
1.11. attēls parāda būtisku tendenci, proti, gandrīz visās apskatāmajās pilsētās (izņemot Helsinkus) IKP izaugsme laika posmā no 1996. līdz 2001. gadam ir notikusi straujāk nekā attiecīgajā valstī. Protams, pozitīvi ir vērtējams fakts, ka gan valstī, gan arī pašā Rīgā kopumā ir notikusi visstraujākā IKP izaugsme salīdzinājumā ar pārējām apskatāmajām pilsētām. Šī izaugsmes starpība Latvijā starp Rīgu un pārējo teritoriju ir vērtējam kā viena no lielākajām, kas norāda uz jau minēto (skatīt – 1.2. nodaļu) sociālās spriedzes risku nākotnē. Tiesa šāda tendence ir raksturīga arī pārējām apskatāmajām pārejas tipa valstīm (arī Īrijai, kura nevar šobrīd tikt vērtēta kā pārejas tipa valsts, taču, kura raksturojas ar noturīgi strauju IKP izaugsmi jau ilgākā laikā posmā), kur sevišķi izceļas Rīga, Viļņa un Tallina. Starp pilsētām ir novērojams, ka visstraujākā izaugsme ir notikusi tieši Rīgā, kas nenoliedzami izskaidro arī

Rīgas dominanti nodaļā 1.2. apskatītajos ekonomiskajos rādītājos. Papildus tas liecina par salīdzinoši augsto Rīgas konkurētspēju piesaistīt investīcijas, kā arī uzticamību potenciālo investoru acīs.

IKP izaugsmes salīdzinājums galvaspilsētā un valstī 2001. gadā¹⁸ norāda uz kādu būtisku tendenci, kuru nav bijis iespējams fiksēt iepriekš apskatītajos tautsaimniecības rādītājos. IKP izaugsme Rīgā, Stokholmā un Kopenhāgenā šajā apskatāmajā gadā ir notikusi lēnāk nekā attiecīgajā valstī. Ja Stokholmas un Kopenhāgenas gadījumā jau iepriekš ir novērojama salīdzinoši lēnāka valsts un pilsētu attīstība kopumā, papildus šīs nav pārejas tipa ekonomikas valstis, kas neļauj vilkt tiešas paralēles ar IKP attīstību Rīgā un Latvijā (kas ir pārejas tipa valsts), tad Rīgas gadījumā šis rādītājs liek izdarīt būtiskus secinājumus. Proti, Rīgas IKP attīstības tempi ir mazāki salīdzinājumā ar valsts IKP izaugsmes tempiem. Šis ir būtisks fakts, kura papildus analīze un priekšlikumi situācijas uzlabošanai ir ietverti 3. nodaļā. Tāpat šis rādītājs atšķiras no attiecīgajiem rādītājiem citās apskatāmajās pārejas tipa valstīs un pilsētās (Tallina, Viļņa, Varšava). Jāatzīmē arī, ka abas pārejas Baltijas valstu galvaspilsētas Tallina un Viļņa uzrāda straujākus izaugsmes tempus, kur Viļņa sasniedz ļoti augstus rādītājus. Šāds fakts liecina, ka Rīga ir iespējams nozīmīgu ekonomisku pārmaiņu priekšā, kuru analīzei ir nepieciešama papildus padziļināta izpēte.

1.12. attēls

IKP izaugsmes salīdzinājums galvaspilsētā un valstī. 2001. gads.



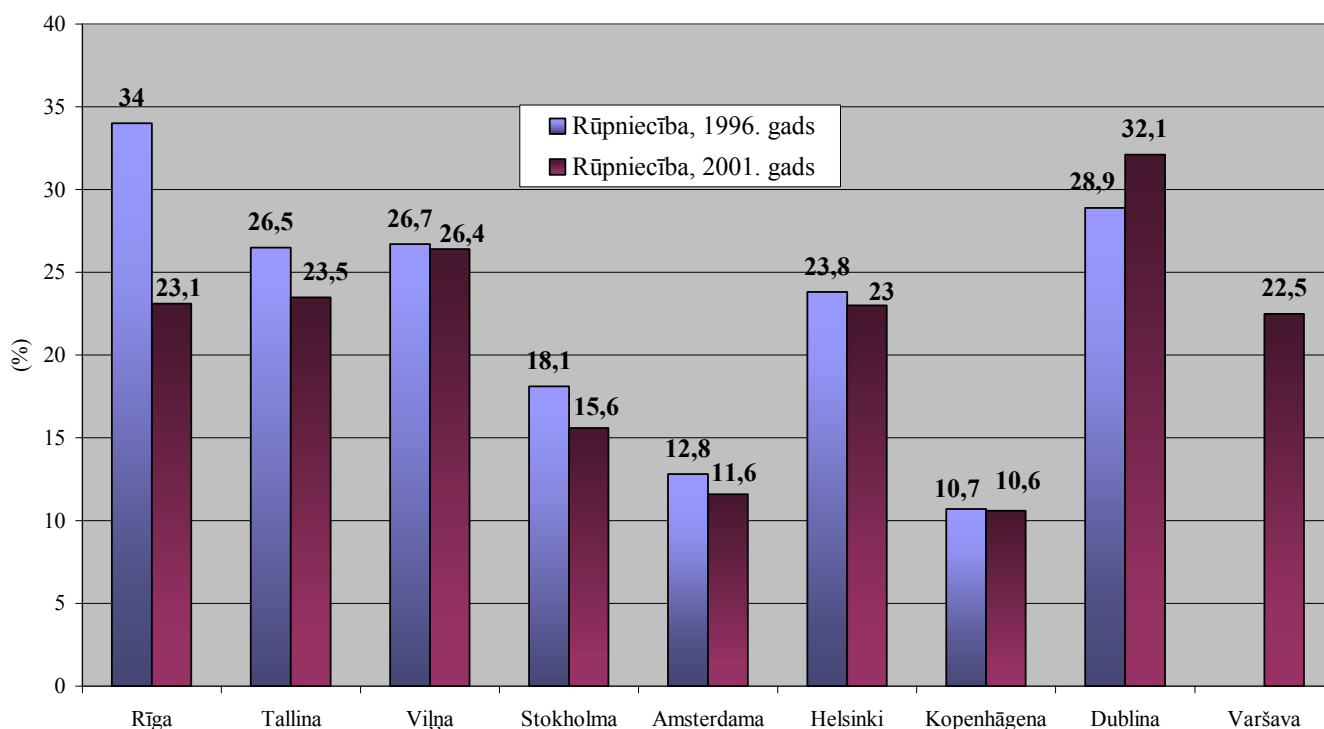
*Avots: P3. un P.4. tabulu dati

¹⁸ Skatīt 1.12. attēlu

Apskatot pievienotās vērtības struktūru salīdzināmajās pilsētās tiek atsevišķi izdalīti rūpniecības un pakalpojumu sektori. Lauksaimniecības sektors šajā sadaļā nav apskatīts, jo šis sektors pilsētu ekonomikā ir salīdzinoši ļoti maz pārstāvēts un būtiski neietekmē mūsdienu pilsētas attīstību.

1.13. attēls

Rūpniecība no kopējās pievienotās vērtības struktūras 1996. un 2001. gads (%)



*Avots: P3. un P.4. tabulu dati

Informācija 1.13. attēlā norāda uz salīdzinošu rūpniecības īpatsvara kritumu Baltijas valstu pilsētās pievienotās vērtības struktūrā. To var saistīt ar šo valstu un arī pilsētu pielāgošanos tirgus ekonomikai, kur tradicionāli ļoti liels ir pakalpojumu sektora īpatsvars. Jāatzīmē, ka 1996. gada rūpniecības īpatsvars Rīgā ir visaugstākais no šajā periodā apskatāmo pilsētu rādītājiem. Rīgas iepriekš piedzīvotā smagā industrializācija, kurai seko strauja izaugsme un pielāgošanās tirgus ekonomikas apstākļiem, var tikt skatīta kā galvenais iemesls rūpniecības īpatsvara kritumam pievienotās vērtības struktūrā.

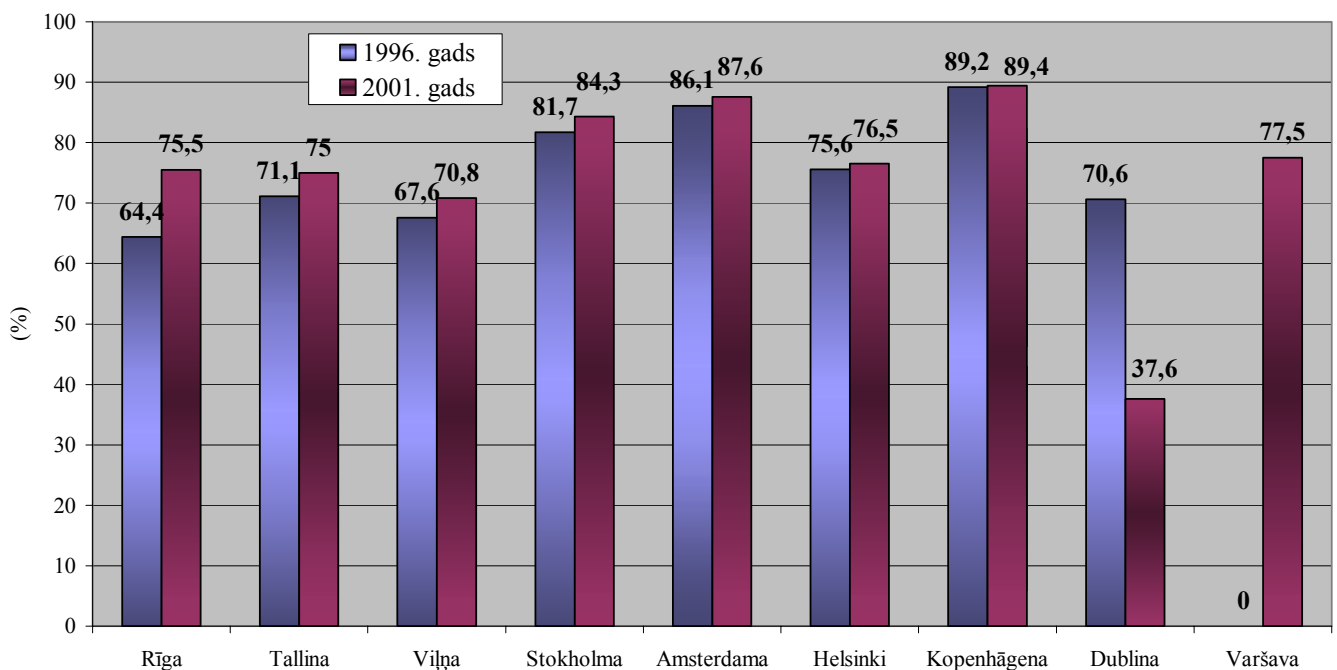
Kopumā nav iespējams vilkt kādas kopējas paralēles apskatāmo pilsētu rūpniecības īpatsvara attīstības tendencēs pievienotās vērtības struktūrā. Tam par iemeslu var minēt gan atšķirīgās apskatāmo valstu un pilsētu attīstības tendences, gan atšķirīgo vēsturisko attīstību, gan arī atšķirīgo apskatāmo pilsētu specializāciju dažādās ekonomikas nozarēs (tā piemēram Rīgai ir raksturīgas labi attīstītas apstrādājošās rūpniecības nozares, bet savukārt Helsinkiem

par pamatu augstajam rūpniecības īpatsvaram pievienotās vērtības struktūrā var minēt specializāciju informācijas un komunikācijas tehnoloģiju ražošanā, kas ir uzskatāmas par nozarēm ar augstu pievienoto vērtību).

Tendences, kuras ir aprakstītas 1.13. attēlā, tiek arī atspoguļotas 1.14. attēlā. Šis fakts nav pārsteidzošs, jo kopējās pievienotās struktūras kontekstā pastāv mijiedarbība starp dažādu sektoru attīstības tendencēm. Proti, izmaiņas kādā sektorā kopējās pievienotās struktūrā atspoguļojas ar proporcionālām izmaiņām citos sektoros. Jāpievērš uzmanība faktam, ka lielākā daļa no pilsētām raksturojas ar pakalpojumu dominanti kopējā pievienotās vērtības struktūrā. Tas ir loģisks iznākums, jo 3. nodaļā tiek aprakstītas galvenās nozares, kas nosaka pilsētu lomu un konkurētspēju mūsdienu ekonomikā. Šīs nozares pārsvarā tieši ir pakalpojumu sektora nozares, līdz ar to arī loģiski ir 1.14. attēla rādītāji.

1.14. attēls

Pakalpojumi no kopējās pievienotās vērtības struktūras 1996. un 2001. gads (%)



*Avots: P3. un P.4. tabulu dati

Papildus samērā pārsteidzoši ir Dublinas rādītāji¹⁹, kur pakalpojuma sektora īpatsvars ir krities. To var raksturot ar salīdzinoši augsto rūpniecības īpatsvaru pilsētas kopējās pievienotās vērtības struktūrā, kā arī ar datu ievākšanas metodoloģiju, proti, P3. un P4. tabulās ir norādīts, ka atsevišķi salīdzināmie dati ir bijuši pieejami tikai NUTS 3 statistisko vienību līmenī, līdz ar to pastāv iespēja, ka papildus pilsētas teritorijai statistikas vajadzībām kopīgi ir arī analizētas

¹⁹ Skatīt 1.14. attēlu

teritorijas, kuras koncentrē savu ekonomisko darbību uz nozarēm, kuru specifika atšķiras no pilsētas specifikas.

Kopsavilkumā jāatzīst, ka Rīgas salīdzinājums ar citām pilsētām atklāj dažādas būtiskas nianšes (piemēram, pārsteidzošo IKP izaugsmes tempu samazināšanos) Rīgas attīstībā, kuras tiks apskatītas nākošajās nodaļās. Tāpat šī nodaļa vienlaicīgi norāda uz salīdzinoši augstajiem Rīgas pilsētas ekonomiskās attīstības tempiem salīdzinājumā ar pārējo Latviju un arī citām salīdzinātajām pilsētām, taču liek arī secināt, ka apskatīto pilsētu vēsturiskā attīstība, dažādu rādītāju dinamika un valstī notiekošie procesi norāda uz būtiskām atšķirībām šo pilsētu attīstības tendencēs, kas ir uzskatāms par būtisku šķērslī šīs izpētes veikšanā.

2. Rīgas pilsētas ekonomiskās attīstības prognozes līdz 2018. gadam

Lai definētu mērķus Rīgas pilsētas attīstības plānošanai, ir svarīgi apzināt pilsētas attīstības perspektīvas, ko raksturo dažādi ekonomiskie rādītāji. Rīgas pilsētas ekonomiskās attīstības prognozes tiek izstrādātas, izejot no pieejamās informācijas. Diemžēl informācija par dažiem rādītājiem ir visai nepilnīga, jo netiek pilnvērtīgi apkopoti dati par tiem.

Izstrādājot pilsētas ekonomiskās attīstības prognozes, izmantotas vairākas pētnieciskās metodes – ekspertu metode, statistiskās analīzes un ekonomiskās analīzes metodes, salīdzinošās metodes un matemātiskās metodes.

2.1. Rīgas pilsētas ilgtermiņa ekonomiskās attīstības optimistiskais un pesimistiskais scenārijs līdz 2018.gadam

Rīgas pilsētas ilgtermiņa ekonomiskās attīstības scenāriji tika izstrādāti, balstoties uz ekspertu metodi, kas arvien plašāk tiek pielietota dažādu sociāli ekonomisko procesu prognozēšanā. Sakarā ar to, ka informācija par pilsētas ekonomiskajiem datiem ir nepietiekama, statistiskās metodes bija nepiemērotas un par atbilstošāko metodi pilsētas attīstības scenāriju izstrādei tika izvēlēta – ekspertu metode. Veicot ekspertu metodi, tika izvēlēti dažādu nozaru eksperti (speciālisti) – izglītības, uzņēmējdarbības, ekonomikas, sociālās sfēras u.c., kas, aizpildot anketu²⁰, sniedza savu vērtējumu par ekonomisko faktoru attīstību pilsētā.

Anketā katrā laika periodā ir izdalīti divi scenāriji – Pesimistiskais un Optimistiskais. Pesimistiskajā scenārijā tika pieņemts, ka pilsētas un valsts ekonomiskie attīstības tempi sastāda 5-6% gadā, demogrāfiskā situācija turpina pasliktināties, valsts un pilsētas ekonomika turpina attīstīties uz tradicionālajiem darbības veidiem. Optimistiskajā scenārijā tika pieņemts, ka ekonomiskais pieaugums ik gadu ir 7-8% gadā, valsts un pilsēta sāk pilnvērtīgi izmantot ES fondu izmantošanas iespējas, uzlabojas demogrāfiskā situācija, palielinās pilsētas konkurētspēja lokālā un starptautiskā līmenī.

Eksperti:

- 1) **Dina Grūbe** - Pasaules Bankas, Latvijas biroja vadītāja
- 2) **E.J.T. van der Steen** - Nīderlandes – Latvijas tirdzniecības kameras priekšsēdētājs
- 3) **Uldis Osis**, Profesors, Ekonomikas doktors - SIA “Konsorts” prezidents
- 4) **Valdis Avotiņš** - Latvijas investīciju un attīstības aģentūras Investīciju un tirdzniecības veicināšanas departamenta Projektu nodaļas projektu vadītājs

²⁰ Skatīt P5. tabulu

- 5) **Edmunds Vaskis** - Latvijas Republikas Centrālās statistikas pārvaldes Sociālās statistikas departamenta direktora vietnieks
- 6) **Jānis Skvarnovičs** - A/S "Rīgas piena kombināts" ģenerāldirektors
- 7) **Dace Gertnere**, Dr. Biol - Latvijas Universitātes Attīstības un plānošanas departamenta direktore
- 8) Dr oec **Elena Dubra** - Latvijas Universitātes Ekonomikas un Vadības fakultātes profesore

Ekspertu vērtējums par rādītāju:

Eksperti novērtēja anketā dotos ekonomiskos rādītājus un izteica savas prognozes līdz 2020. gadam. Vidējais ekspertu vērtējums par katru rādītāju pilsētas optimistiskajā un pesimistiskajā scenārijā ir apkopots kopējā tabulā²¹.




Eksperti katru ekonomisko rādītāju novērtēja ar atzīmi 1-6. No apkopotā ekspertu vērtējuma tika aprēķināts vidējais rādītājs visā periodā. Vidējie rādītāji tika saklasificēti trijos sektoros, kas parādīti 2.1. attēlā. Vērtējums iezīmē tos rādītājus, kuru pieaugums būs lielāks un kuru ne tik ievērojams pilsētas nākotnē.





























Pesimistiskajā scenārijā eksperti uzskata, ka vairums rādītāju kā, piemēram, nodarbināto skaits, nodarbinātie ar augstāko izglītību, nodarbinātie ar vidējo un pamatizglītību, studentu skaits, zinātne un pētniecība (zinātnieku un pētnieku skaits), sociālā spriedze, pašvaldības loma Rīgas attīstības veicināšanā gandrīz nemainīsies. Savukārt pārējiem rādītājiem eksperti prognozē nelielu augšupeju.

Pilsētas attīstības optimistiskajā attīstības scenārijā ekspertu vērtējums ir krietni pozitīvāks. Optimistiskajā scenārijā bez būtiskām izmaiņām paliek tādi rādītāji kā dzīves dārdzība/patēriņa grozs un sociālā spriedze. Savukārt ievērojamu pieaugumu eksperti prognozē tādiem rādītājiem kā – darba ražīgums, uzņēmējdarbības vide, inovatīvo uzņēmumu īpatsvars, ĀTI (ārējo tiešo investīciju) plūsma un IKP uz vienu iedzīvotāju. Pārējiem rādītājiem eksperti paredz nelielu pieaugumu.

²¹ Skatīt 2.1. attēlu

Ekspertu vērtējuma rezultāti Rīgas ilgtermiņa ekonomiskajai attīstībai

Apzīmējumi:	2.5-3.4		gandrīz nemainās
	3.5-4.4		nedaudz pieaug
	4.5-5		ievērojami pieaug

	Pesimistiskais pilsētas attīstības scenārijs		Optimistiskais pilsētas attīstības scenārijs	
	Ekspertu vidējais vērtējums		Ekspertu vidējais vērtējums	
Nodarbināto skaits		2,7		3,9
Nodarbinātie ar augstāko izglītību		3		4,2
Nodarbinātie ar vidējo un pamat izglītību		2,7		3,8
Studentu skaits		2,6		3,5
Darba ražīgums		3,9		4,6
Uzņēmējdarbības vide		3,7		4,6
Inovātīvo uzņēmumu īpatsvars		4		4,7
ĀTI plūsma		3,8		4,6
Zinātne un pētniecība (zinātnieku un pētnieku skaits)		3,2		4,1
Dzīves dārdzība/patēriņa grozs		4,2		3,4
Ārējo faktoru ietekme uz ekonomisko attīstību (ES u.c.)		4,3		4,3
Sociālā spriedze		3,4		2,7
IKP uz vienu iedzīvotāju		3,8		4,6
Pašvaldības loma Rīgas attīstības veicināšanā		3,2		4,3

Nodarbināto skaits

Ekspertu vērtējums pesimistiskajā scenārijā norāda uz to, ka nodarbināto skaits nedaudz samazināsies vai pat nemainīsies. Eksperti ir gandrīz vienisprātis par to, ka tendence tam ir samazināties, vienīgi ekonomists Uldis Osis uzskata, ka pesimistiskajā scenārijā pēdējos periodos varētu būt vērojams pat neliels nodarbināto skaita pieaugums.

Optimistiskajā scenārijā eksperti nodarbināto skaitu vērtē kā pieaugošu un vairāki eksperti norāda uz to, ka pēdējos periodos tas gandrīz nemainīsies.

Nodarbinātie ar augstāko izglītību

Vairums ekspertu uzskata, ka nodarbināto ar augstāko izglītību skaits nākotnē pieaugs vai paliks nemainīgs.

Eksperti uzskata, ka optimistiskajā scenārijā nodarbināto skaits ar augstāko izglītību pieaugs vai pat būtiski pieaugs. Valdis Avotiņš uzsver, ka nepieciešams palielināt koledžu līmeņa izglītības iestāžu skaitu. Savukārt sociālajām studijām daudz svarīgāk ir celt mācību kvalitāti. Eksperte Dina Grūbe uzskata, ka, ja nemainīsies studiju sistēma, tad pirmajos periodos pat paredzams nodarbināto ar augstāko izglītību straujš samazinājums, jo norisinātos tā saucamā “smadzeņu aizplūšana” uz ārzemēm.

Nodarbinātie ar vidējo un pamat izglītību

Pesimistiskajā attīstības scenārijā eksperti prognozē, ka nodarbināto skaits ar vidējo un pamatizglītību gandrīz nemainīsies vai pat nedaudz samazināsies. Pēc Ulda Oša domām, sasniedzot zināmu robežu ap 2013 – 2020. gadu, to skaits varētu stabilizēties un palikt praktiski bez izmaiņām. Dina Grūbe savās prognozēs paredz arī nelielu pieaugumu 2013-2016. gadu periodā, kas veidots “smadzeņu aizplūšanas” rezultātā.

Optimistiskajā scenārijā eksperti uzskata, ka nodarbināto ar vidējo un pamatizglītību skaits gandrīz nemainīsies vai nedaudz pieaugs.

Studentu skaits

Pesimistiskajā scenārijā eksperti prognozē studentu skaita samazināšanos un perioda beigās nostabilizēšanos.

Optimistiskajā scenārijā eksperti uzskata, ka studentu skaitu neskars būtiskas izmaiņas, tas varētu pat pieaugt, bet pastāv arī iespējams studentu skaita samazinājums nākotnē demogrāfiskās bedres dēļ (maz attiecīgā vecuma iedzīvotāju). Lai augstskolas neciestu no studentu skaita samazinājuma, eksperts E.J.T. van der Steen iesaka parūpēties par ārzemju studentu piesaistīšanu Rīgas augstskolām.

Darba ražīgums

Par darba ražīgumu eksperti ir vienisprātis – tas pieaugs, pat būtiski pieaugs. Pesimistiskajā attīstības variantā eksperti norāda uz to, ka darba ražīgums vai nu nemainīsies vai arī būs vērojams neliels līdz ievērojams pieaugums.

Optimistiskajā scenārijā eksperti ir ļoti optimistiski attiecībā uz darba ražīgumu. Eksperti prognozē viennozīmīgu darba ražīguma pieaugumu, perioda beigās norāda pat uz būtisku darba ražīguma pieaugumu.

Uznēmējdarbības vide

Pēc ekspertu domām uzņēmējdarbības vide pilsētā uzlabojas un tā turpinās uzlaboties abos attīstības scenārijos.

Inovātīvo uzņēmumu īpatsvars

Eksperti norāda uz inovātīvo uzņēmumu skaita pieaugumu pilsētas attīstības optimistiskajā un pesimistiskajā scenārijā. Vienīgi pesimistiskajā attīstības scenārijā eksperti norāda uz mazāku pieaugumu nekā optimistiskajā scenārijā.

Ārvalstu tiešo investīciju (ĀTI) plūsma

ĀTI plūsma, pēc ekspertu domām, pieaugs arī nākotnē neatkarīgi no attīstības scenārija. Atšķirīgi būs tikai apjomi, attiecīgi optimistiskajā scenārijā tie būs lielāki. E.J.T. van der Steen norāda uz to, ka pēdējos prognozējamajos gados ĀTI plūsmas varētu pieaugt ne tik strauji, jo nākotnē Latvijas, Rīgas uzņēmēji paši vairāk sāktu investēt.

Zinātne un pētniecība (zinātnieku un pētnieku skaits)

Par zinātnieku un pētnieku skaitu nākotnē eksperti izsakās diezgan pozitīvi, bet ar piebildi, ka tas ir atkarīgs no valdības politikas. Vairāki eksperti paredz, ka pirmajos gados zinātnieku un pētnieku skaits vēl turpinās sarukt, īpaši pesimistiskajā scenārijā, tomēr nākotnē pie iepriekšminētā nosacījuma tiek prognozēts krietns pieaugums. Dina Grūbe uzskata, ka pētniecība pati par sevi neattīstīsies, labāk būtu to pirkt no ārzemēm.

Dzīves dārdzība/patērīna grozs

Pēc ekspertu domām dzīves dārdzība nākamajos gados pēc pesimistiskā scenārija pieaugs vai paliks nemainīga. Optimistiskajā scenārijā eksperti norāda uz dzīves dārdzības nelielu pieaugumu un atsevišķos periodos pat nemainīgu stāvokli. Valdis Avotiņš un E.J.T. van der

Steen paredz pat nelielu dzīves dārdzības samazināšanos perioda beigu posmā. Uldis Osis uzskata, ka iedzīvotāju pirktspēja pieaugs un būtiski tā pieaugs optimistiskajā scenārijā.

Ārējo faktoru ietekme uz ekonomisko attīstību (ES u.c.)

Pēc ekspertu domām ārējo faktoru ietekme uz pilsētas attīstību nākotnē palielināsies gan optimistiskajā, gan pesimistiskajā pilsētas attīstības scenārijā. Bet tā var palielināties gan pozitīvā nozīmē, gan negatīvā nozīmē. Tā kā politisko pusi ir grūti paredzēt vairums ekspertu atzīmēja tikai to, ka nākotnē ārējo faktoru ietekme palielināsies, īpaši nenorādot, kurā attīstības scenārijā tā būs lielāka.

Sociālā spriedze

Sociālo spriedzi eksperti vērtē samērā atšķirīgi. Lielākā daļa ekspertu uzskata, ka sociālā spriedze nākamajos gados nedaudz pieaugs un vēlāk mazināsies, īpaši mazināsies prognozējamā perioda beigu posmā.

IKP uz vienu iedzīvotāju

Par IKP uz vienu iedzīvotāju pieaugumu eksperti ir vienprātīgi. Daži no ekspertiem prognozē, ka minētais rādītājs pieaugs būtiski.

Pašvaldības loma Rīgas attīstības veicināšanā

Eksperti vērtē, ka pašvaldības loma Rīgas attīstības veicināšanā optimistiskajā scenārijā pieaugs un, ka tas būtu ļoti labi, ja tā notiktu. Eksperti uzskata, ka pašvaldībai ir jāsniedz arvien lielāks atbalsts gan uzņēmējiem, gan iedzīvotājiem un citiem. Viņi prognozē, ka nākotnē pašvaldības loma pieaugs tieši atbalsta veidā. Daži no ekspertiem pesimistiskajā scenārijā norāda uz pašvaldību lomas mazināšanos sākuma periodā, bet vēlākajos periodos paredz pašvaldības lomas pieaugumu.

Galvenie pilsētas attīstības dzinējspēki

Dzinējspēku sadaļā ekspertu viedokļi bija ļoti dažādi, tāpēc vienotus secinājumus par Rīgas pilsētas galveno dzinējspēku izdarīt nevar. Veicot matemātiskos aprēķinus, sanāk, ka pilsētas virzītājspēki pēc to nozīmīguma sadalās – augstās tehnoloģijas, tūrisms, ražošana un loģistika, finanses, izklaide.

□ Augstās tehnoloģijas

Vairums ekspertu uzskata, ka augstās tehnoloģijas ar laiku tiks novirzītas uz teritorijām ārpus pilsētas. E.J.T. van der Steen prognozē, ka tās pat varētu tik novirzītas uz lētākām

valstīm. Tomēr daļa ekspertu uzskata, ka tieši augstās tehnoloģijas būs galvenais pilsētas attīstības dzinējspēks.

□ Finanšu darījumi

Finanšu darījumi pēc ekspertu domām ar laiku zaudē savu būtisko lomu kā dzinējspēks.

□ Tūrisms

Tūrismam eksperti piedēvē īpašu lomu pilsētas attīstībā, kas savu virsotni sasniegtu prognozējamā perioda beigu posmā.

□ Ražošana

Par ražošanu ekspertu vidū nav vērojama uzskatu vienotība. Daļa ekspertu norāda uz to, ka ražošana ar laiku tiks novirzīta ārpus pilsētas augsto izmaksu dēļ, bet daļa ekspertu uzskata, ka tieši ražošana ir viens no būtiskākajiem pilsētas dzinējspēkiem.

□ Loģistika

Loģistiku eksperti atzīst par nozīmīgu sastāvdaļu Rīgas attīstībā, īpaši norādot uz ostu un pārējiem tirdzniecības ceļiem, kas savieno Austrumu tirgu ar Rietumu tirgu. Tomēr kopumā loģistikai nepiedēvē galveno dzinējspēka lomu.

□ Izklaides industrija (kreatīvā industrija)

Izklaides industrijas pieaugumu eksperti saista kopā ar tūrisma pieaugumu. Valdis Avotiņš prognozē, ka apjomi šai nozarē pieaugs, tomēr nozares īpatsvars mazināsies.

□ Citi – tirdzniecība

Uldis Osis atzīmē tirdzniecību kā pilsētas galveno dzinējspēku prognozējamā perioda beigu posmā.

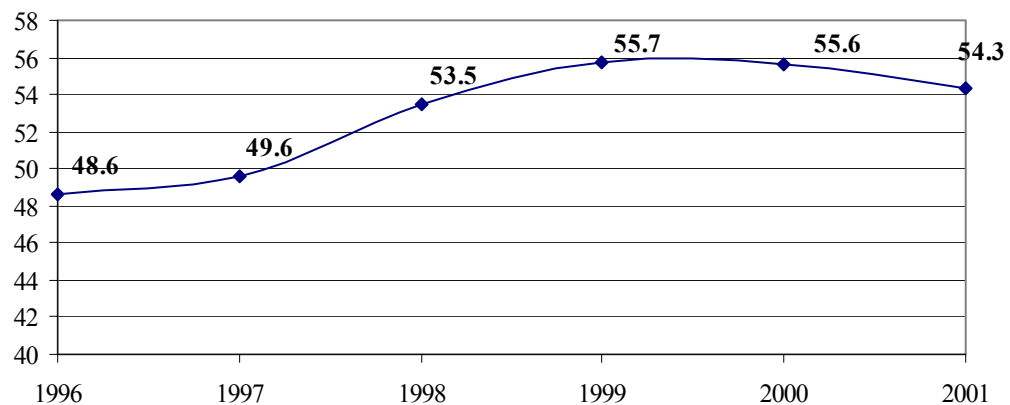
2.2. Galveno sociāli ekonomisko rādītāju prognozes Rīgas pilsētā līdz 2018.gadam

2.2.1. Iekšzemes kopprodukts (IKP)

Rīgas IKP īpatsvars Latvijas IKP pēdējos gados ir virs 50%, kas norāda uz Rīgas noteicošo lomu kopējā Latvijas ekonomiskajā izaugsmē un attīstībā²².

2.2. attēls

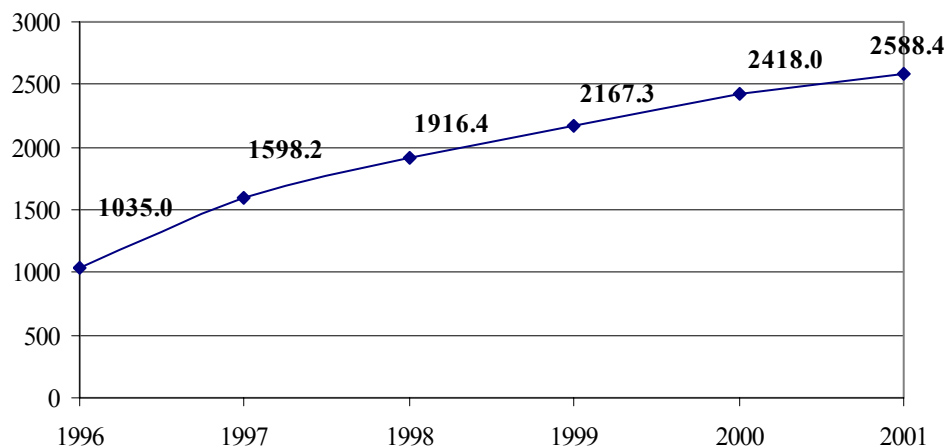
Rīgas iekšzemes kopprodukta īpatsvars Latvijas iekšzemes kopproduktā, %



*Avots: Latvijas Centrālā Statistika pārvalde

2.3. attēls

Rīgas iekšzemes kopprodukts faktiskajās cenās, milj. Ls



*Avots: Latvijas Centrālā statistika pārvalde

Rīgas IKP īpatsvars valsts kopējā IKP samazinās pārējās Latvijas straujāka IKP izaugsmes ietekmē. Skatot IKP absolūtos skaitļos²³, tas joprojām turpina pieaugt ar nedaudz zemākiem

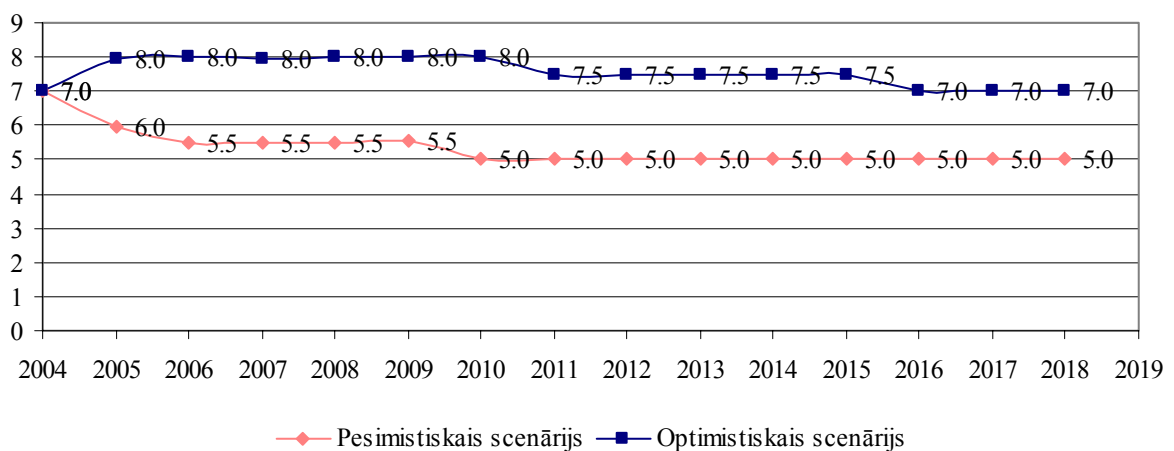
²² Skatīt 2.2. attēlu

pieauguma tempiem kā deviņdesmito gadu beigās. Tā kā Latvijas attīstītākā pilsēta ir Rīga, nākotnē Rīgas īpatsvars Latvijas IKP varētu nedaudz samazināties, ja pārējā Latvija sāktu attīstīties straujāk.

Atbilstoši pašreizējai situācijai, pieņemot, ka Rīgas IKP īpatsvara Latvijas kopējā IKP arī nākotnē sastādīs vidēji 50%, tad Rīgas IKP prognoze ir atkarīga no Latvijas IKP prognozes. Līdz ar to par pamatu tiek ņemta Latvijas IKP pieaugumu tempu prognoze, kas ir izstrādāta Ekonomikas ministrijā aktīvajam un pasīvajam scenārijam līdz 2018. gadam²⁴.

2.4. attēls

**Latvijas Republikas Ekonomikas Ministrijas IKP prognozes,
salīdzināmās cenās, %**



*Avots: Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija

Latvijas IKP prognozes ir veidotas, galvenokārt izejot no Latvijas konkurētspējas ES vienotajā tirgū. Cik veiksmīgi Latvija spēs izmantot ES fondu līdzekļus un kādi būs ārējie apstākļi, attiecīgi tik lielu ieguvumu gūs valsts, kas atspoguļosies IKP pieauguma tempos. Tuvākajos prognozētajos gados abos scenārijos ir paredzēti straujāki IKP pieauguma tempi, kas pēc 2010. gada varētu nedaudz samazināties, jo paaugstinoties IKP līmenim, nav iespējams uzturēt augstos pieauguma tempus, tamdēļ pēdējos prognozētajos gados IKP pieauguma tempi ir nedaudz mazāki, bet joprojām salīdzinoši augsti.

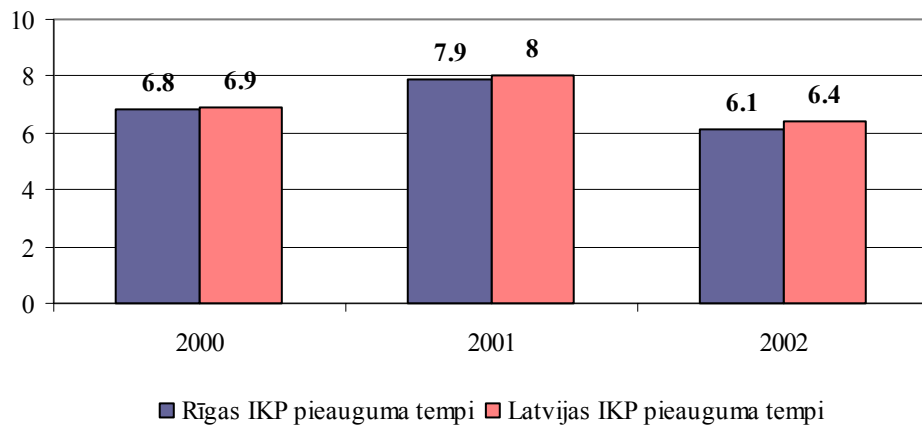
Iepriekšējo gadu IKP pieauguma tempi Rīgā bija vidēji par 2,5% mazāki, nekā Latvijas IKP pieauguma tempi²⁵. Līdz ar to ir pamats uzskatīt, ka Ekonomikas ministrijas izstrādātie IKP pieauguma tempi Latvijā atbilst Rīgas IKP pieauguma tempiem. Rīgā varētu būt nenozīmīga novirze no ministrijas prognozētajiem attīstības tempiem valstij.

²³ Skatīt 2.3. attēlu

²⁴ Skatīt 2.4. attēlu

²⁵ Skatīt 2.5. attēlu

**Rīgas un Latvijas IKP pieaugumu tempi pa gadiem, %
pret iepriekšējo gadu, salīdzinošās cenās**



*Avots: Latvijas Centrālā statistikas pārvalde

Rīga ir Latvijas attīstītākā pilsēta, kas raksturojas ar straujiem IKP pieauguma tempiem un augstāko IKP līmeni. Tas nozīmē, ka pie Latvijas prognozētajiem straujajiem IKP pieauguma tempiem, Rīgas IKP pieauguma tempi varētu nedaudz samazināties. Tomēr jāņem vērā fakts, ka Latvijas ekonomika pašreiz atrodas ceļā uz konverģenci ar ES valstīm. Tas nozīmē, ka Latvijas kā arī Rīgas IKP pieauguma tempi turpinās attīstīties strajos tempos, jo ir jāpanāk ES attīstīto valstu līmenis. Tādējādi, domājams, ka Rīgas IKP pieauguma tempi varētu saglabāt līdzšinējo attiecību ar Latvijas IKP pieauguma tempiem.

Rīgas un Latvijas IKP pieaugumu tempi saglabāsies līdzīgi, tikai būs vērojama to strukturālā atšķirība. Galvaspilsēta sevī saglabās lielus pakalpojumu apjomus un daudzveidību un mazāk rūpniecības, lauksaimniecības u.c. jomas, kas mazāk raksturīgas pilsētai.

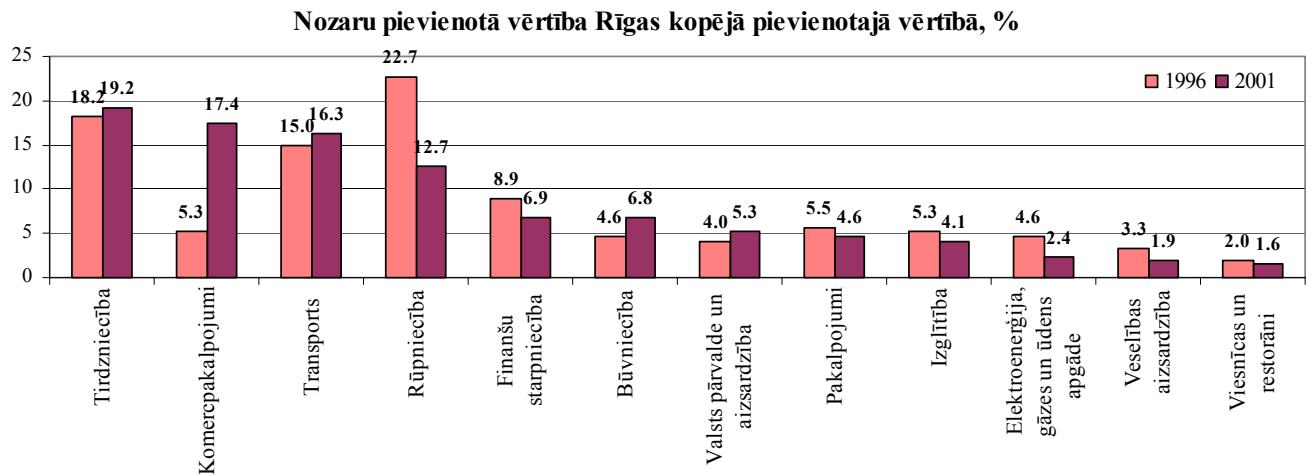
2.2.2. Nozaru pievienotā vērtība

Pievienotā vērtība ir starpība naudas mērvienībā starp produkcijas izlaides apjomu un starppatēriņa apjomu, ar ko mēra katras ekonomiskās vienības devumu IKP. Tāpēc īpaši svarīgi nākotnē ir atbalstīt tās nozares, kas rada augstu pievienoto vērtību.

Kopējā pievienotā vērtība Rīgā kopš 1996. gada līdz 2001. gadam vidēji ir pieaugusi par 15,17% gadā. Gadu gaitā pieaugot kopējai pievienotajai vērtībai, mainījies ir katras nozares īpatsvars tajā. 1996. gadā dominējošā nozare bija rūpniecība un tikai tad tirdzniecība un transports. Savukārt jau 2001. gadā nozaru īpatsvars kopējā pievienotajā vērtībā ir mainījies.

Tirdzniecība ir ieņēmusi galveno pozīciju, kam seko komercpakalpojumi, transports un tikai tad rūpniecība²⁶.

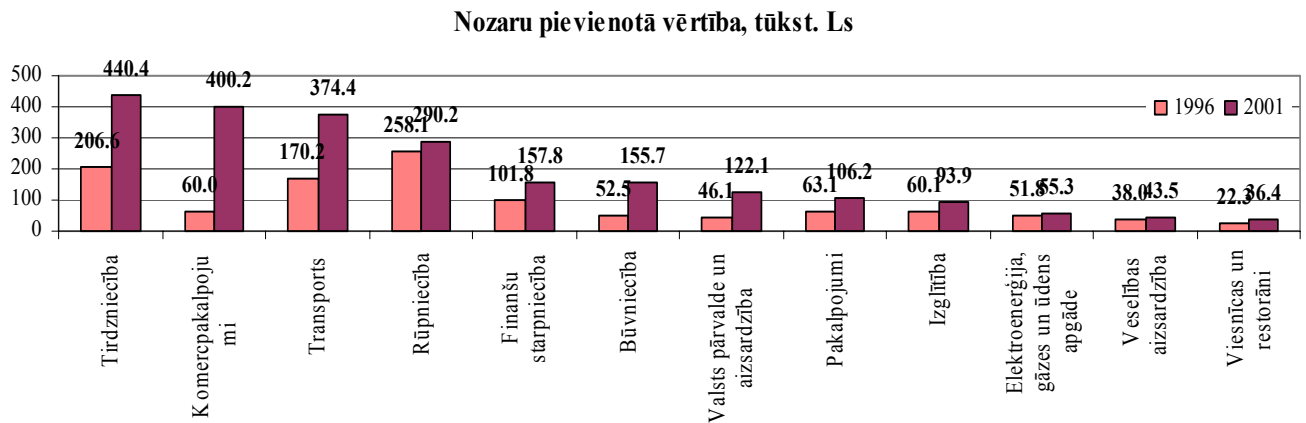
2.6. attēls



*Avots: Rīgas domes Finanšu departaments; iedalījums pēc NACE klasifikatora

Minētajā laika posmā pievienotā vērtība ir pieaugusi katrā nozarē, visvairāk tā ir pieaugusi – komercpakalpojumos (340,2 tūkstoši latu), tirdzniecībā (233,8 tūkstoši latu), transportā (204,2 tūkstoši latu) un būvniecībā (103,2 tūkstoši latu)²⁷.

2.7. attēls



Avots: Rīgas domes Finanšu departaments; iedalījums pēc NACE klasifikatora

Kopējā pievienotajā vērtībā straujākais pieaugums bija vērojams tajās nozarēs, kas nodarbojas ar pakalpojumu sniegšanu. Pēdējos gados pakalpojumu sniegšanas darbības veidi ir sasnieguši savu optimālo pieauguma tempu. Nākotnē ir iespējams tos vēl kāpināt, bet

²⁶ Skatīt 2.6. attēlu

²⁷ Skatīt 2.7. attēlu

galvenokārt tas varētu notikt, ja mākslīgi tiktu palielinātas cenas par pakalpojumiem, kas savukārt ir ierobežotas no patērētāju maksātspējas pieauguma tempiem.

Prognozēt pievienotās vērtības izmaiņas ir ļoti grūti, jo jaunākie dati nav apkopoti par Rīgā radīto pievienoto vērtību. Nākotnē varētu vēl skaidrāk iezīmēties jau esošā pievienotās vērtības tendence – pievienotā vērtība pilsētā palielinātos dažāda veida pakalpojumiem, būvniecībai un neliels pieaugums būtu vērojams arī finanšu starpniecībā. Jau pēdējos gados ir samazinājies preču ražošanas īpatsvars pilsētas pievienotā vērtībā un arī nākotnē tas varētu saglabāt līdzšinējās tendences. Šī tendence norāda, ka pilsētas dzinēj spēki nākotnē saistās ar pakalpojumu sfēru, kurā būs vērojams straujāks pievienotās vērtības pieaugums. Šis pieaugums varētu augt, bet nepārsniedzot patērētāju maksātspējas pieaugumu. Pretējā gadījumā ievērojami saruktu patērētāju loks.

2.2.3. Nodarbinātība

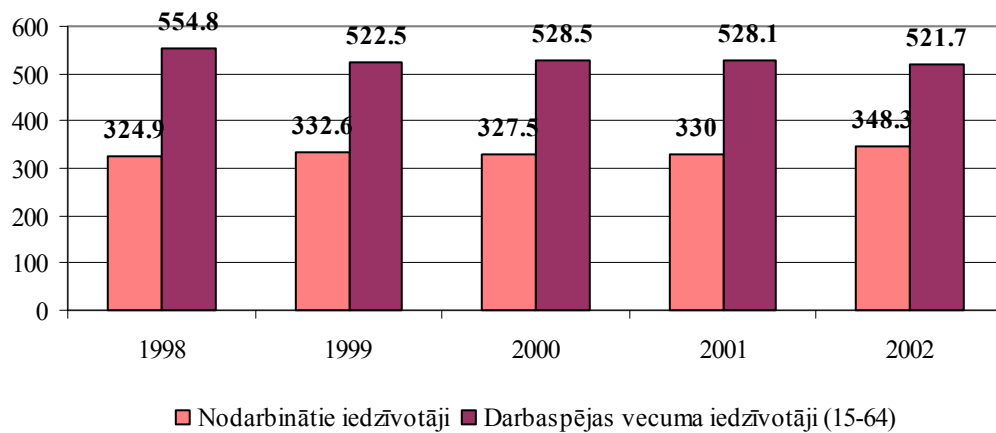
Sakarā ar to, ka netiek apkopoti dati par Rīgā nodarbinātajiem iedzīvotājiem, nodarbinātības apakšnodaļā ir veikta prognoze par nodarbinātajiem Rīgas iedzīvotājiem, nevis Rīgā nodarbinātajiem no visas Latvijas.

Rīgā nodarbinātos iedzīvotājus ir iespējams aprēķināt pēc nomaksātā iedzīvotāja ienākuma nodokļa (IIN). Tomēr šādi veiktie aprēķini būtu neprecīzi, jo ne visi uzņēmumi, kas ir reģistrēti Rīgā, nodarbina tikai Rīgas iedzīvotājus. Kā par piemēru var minēt valsts akciju sabiedrību “Latvenergo”, kas ir reģistrēta Rīgā, bet tās filiāles atrodas arī citās Latvijas pilsētās. “Latvenergo” nomaksātais IIN nodoklis uzrādās, ka tas nāk no Rīgas, bet reāli tas ir visu Latvijas filiāļu darbinieku IIN. Tādējādi, prognozēts tiek tikai Rīgā nodarbināto Rīgas iedzīvotāju skaits.

Rīgas pilsētas straujā ekonomiskā attīstība pozitīvi ietekmē darba tirgus attīstību. Rīga ir Latvijas ekonomiskais centrs ar augstāko nodarbinātības līmeni valstī un zemāko bezdarba līmeni. Neskatoties uz kopējo iedzīvotāju skaita samazināšanos par 7,78% (63 tūkst. iedzīvotāju), nodarbināto skaits Rīgā no 1996. gada līdz 2002. gadam ir pieaudzis par 6,94% (22,6 tūkst. iedzīvotāju) jeb vidēji gadā par 1,15%. Nodarbināto iedzīvotāju īpatsvars starp darbaspējas vecuma iedzīvotājiem (15-64 gadi) arvien palielinās²⁸. 1998. gadā 58,6% no darbaspējas vecuma iedzīvotājiem bija nodarbināti, 2000. gadā jau 62% un 2002. gadā 66,8%, kas liecina par pilsētas lielo ekonomisko potenciālu.

²⁸ Skatīt 2.8. attēlu

**Nodarbināto un darbaspējas vecuma iedzīvotāju attiecība
Rīgā no 1998.g.-2002.g., tūkstošos**



*Avots: Latvijas Centrālā statistikas pārvalde

Nodarbināto iedzīvotāju skaita prognoze visciešākajā mērā ir atkarīga no iedzīvotāju skaita prognozējamajos gados. Tamdēļ nodarbinātības prognoze tiek izstrādāta, balstoties uz iepriekšējo gadu rādītāju tendencēm nodarbinātības jomā un Latvijas Zinātņu akadēmijas Ekonomikas institūta izstrādāto pētījumu “Demogrāfiskā situācija un attīstības prognozes”. Pētījumā ir veikta Rīgas iedzīvotāju skaita, vecumsastāva prognozes līdz 2025. gadam, kuras tiek ņemtas par pamatu nodarbināto skaita prognožu izstrādei diviem scenārijiem – inerces (minimālajam) un maksimālajam scenārijam.

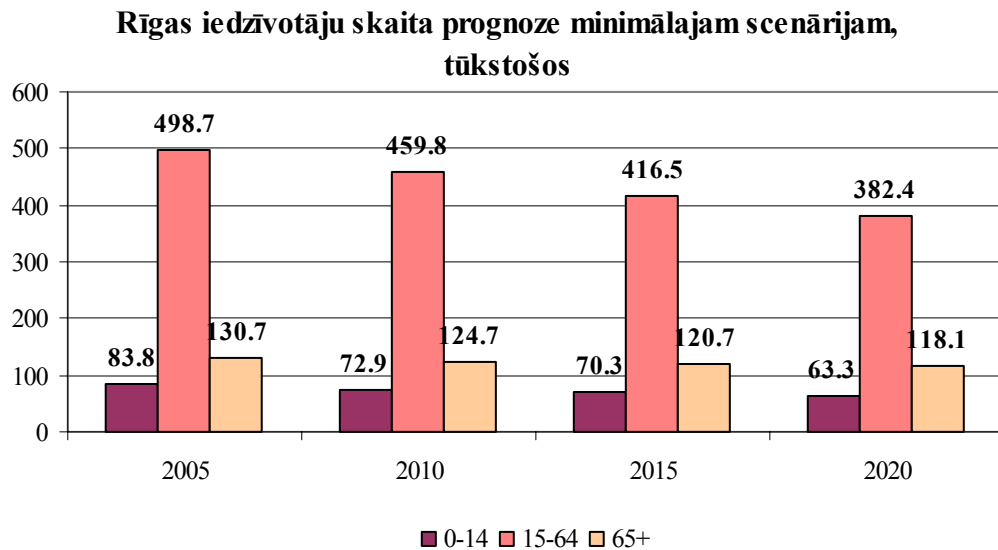
Veicot prognozi abiem scenārijiem, ir zināms darbaspējīgā vecuma (15-64) iedzīvotāju skaits pēc LZA EI pētījuma un aprēķināts nodarbināto īpatsvars, pamatojoties uz iepriekšējo gadu datiem. Iepriekšējo gadu vidējais nodarbināto īpatsvars darbaspējīgo iedzīvotāju kopskaitā attiecīgi ņemts par pamatu nākamo gadu īpatsvara aprēķinam. Tādējādi, veicot matemātiskos aprēķinus, ir veikta nodarbināto skaita prognoze abiem iedzīvotāju skaita izmaiņu scenārijiem.

Inerces scenārijā iedzīvotāju skaits saglabā līdzšinējos izmaiņu tempus, savukārt maksimālajā scenārijā iedzīvotāju skaita samazināšanās tempu palēninājums balstās uz demogrāfiskās situācijas uzlabošanu.

Minimālais (inertes) scenārijs

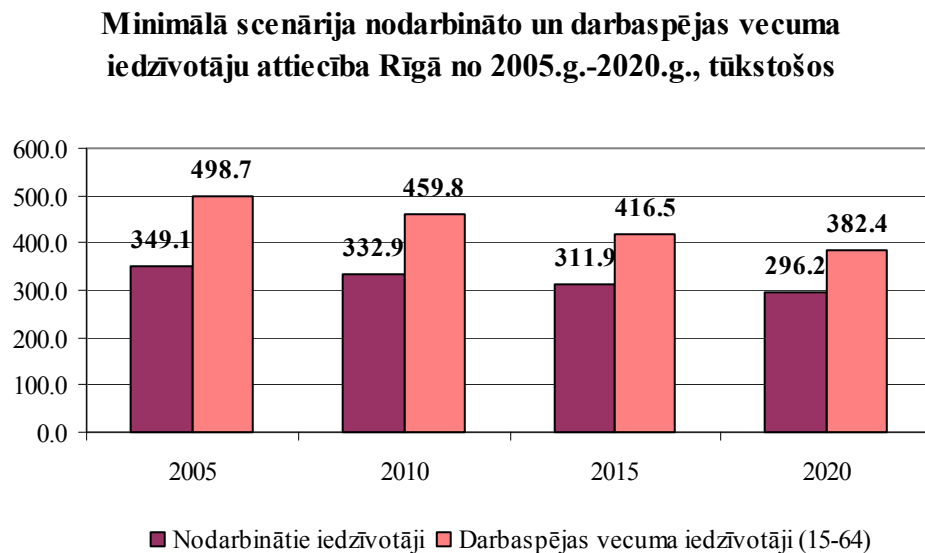
Pēc inertes scenārija prognozētais iedzīvotāju skaits turpina samazināties visās vecuma grupās migrācijas ietekmē, kuras apjomi ar katru gadu nedaudz samazinās, un negatīvā dabiskā pieauguma rezultātā²⁹.

2.9. attēls



*Avots: LZA EI pētījums: “Demogrāfiskā situācija un attīstības prognozes”, 2003

2.10. attēls



*Avots: LZA EI pētījums: “Demogrāfiskā situācija un attīstības prognozes”, 2003

Darbaspējas vecuma (15-64 gadi) iedzīvotāju skaita samazinājums ir ļoti straujš, kas norāda uz lielu potenciālo nodarbināto skaita zudumu. Tomēr līdzšinējie statistikas dati norāda uz to, ka, samazinoties iedzīvotāju skaitam, tomēr pieaug nodarbināto skaits. Nākotnē, šī tendence

²⁹ Skatīt 2.9. attēlu

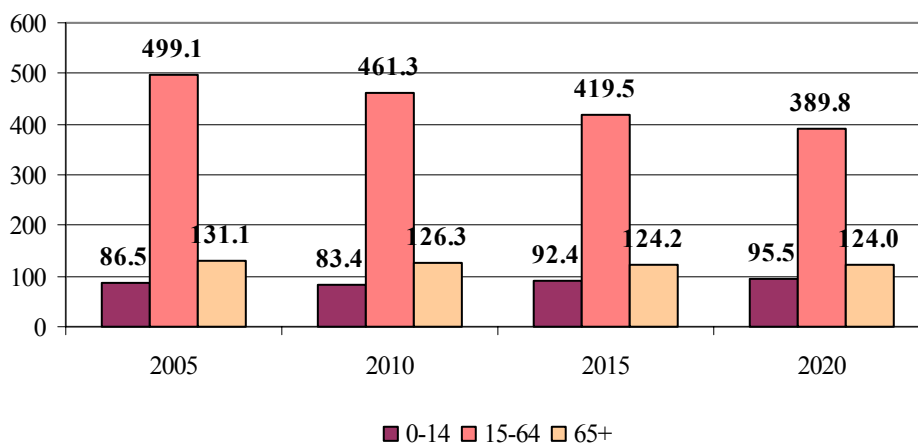
varētu nedaudz mainīties – pie straujāka iedzīvotāju skaita samazinājuma būs neliels nodarbināto Rīgas iedzīvotāju skaita sarukums³⁰.

Maksimālais scenārijs

Maksimālajā iedzīvotāju skaita prognozes scenārijā³¹ galvenais uzsvars ir likts uz pakāpenisku demogrāfiskās situācijas uzlabošanos. Respektīvi, straujāk pieaugs jaundzimušo skaits.

2.11. attēls

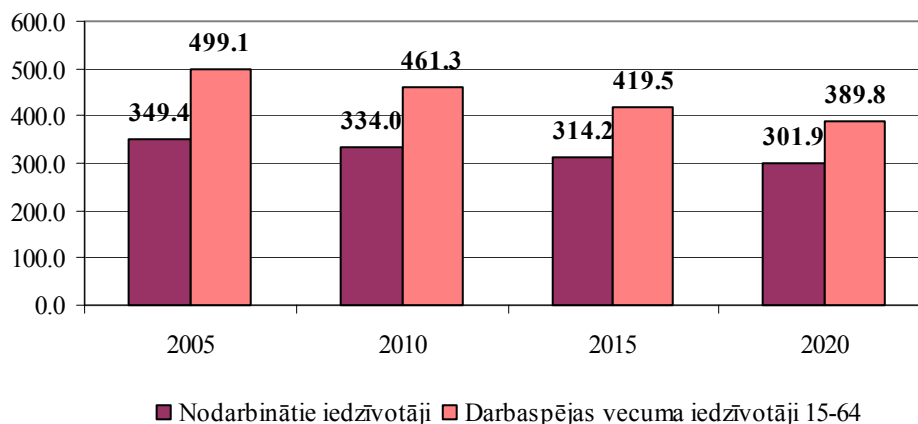
Rīgas iedzīvotāju skaita prognoze maksimālajam scenārijam, tūkstošos



*Avots: LZA EI pētījums: “Demogrāfiskā situācija un attīstības prognozes”, 2003

2.12. attēls

Maksimālā scenārija nodarbināto un darbaspējas vecuma iedzīvotāju attiecība Rīgā no 2005.g.-2020.g., tūkstošos



*Avots: LZA EI pētījums: “Demogrāfiskā situācija un attīstības prognozes”, 2003

³⁰ Skatīt 2.10. attēlu

³¹ Skatīt 2.11. attēlu

Arī maksimālajā scenārijā attēlots darbaspējas iedzīvotāju skaita samazinājums, tikai tas ir salīdzinoši mazāks kā minimālajā scenārijā³².

Nākotnē abos scenārijos ir prognozēts nodarbināto īpatsvara pieaugums darbaspējas vecuma iedzīvotājos. Neskatoties uz šo pieaugumu, tomēr kopējais nodarbināto skaits nākotnē saruks. Līdz ar to ekonomiskā attīstība nākotnē būs vairāk atkarīga no darbaspēka kvalitātes nevis kvantitātes. Tamdēļ ir svarīgi celt cilvēkkapitāla vērtību, ieguldot finanšu līdzekļus tā izaugsmē.

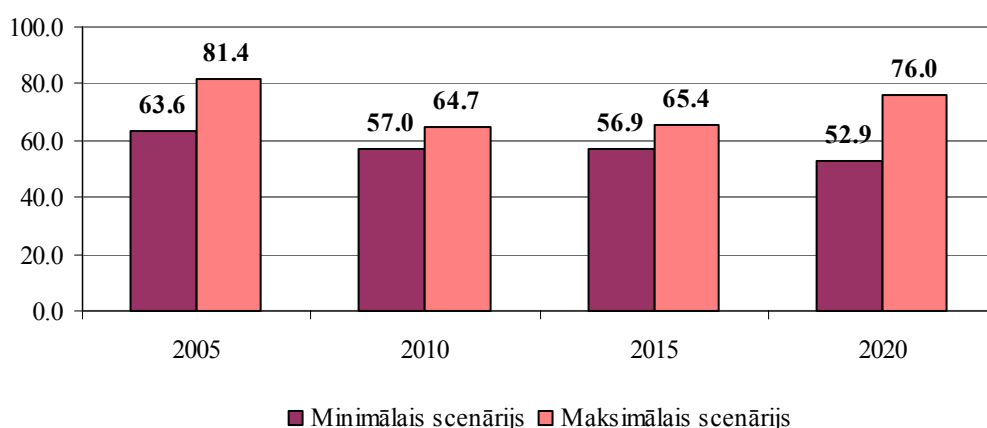
2.2.4. Izglītība

Iedzīvotāju izglītības līmenis un kvalitāte ir nozīmīgs pilsētas un valsts attīstības faktors. Izglītības attīstība ir atkarīga gan no izglītības infrastruktūras attīstīšanas un uzturēšanas, gan no izglītības kvalitātes un konkurētspējas, kas ir valsts un pašvaldību pārziņā. Tāpēc ir svarīgi, lai valsts un pašvaldību institūcijas nodrošinātu iespēju iedzīvotājiem celt cilvēkkapitāla vērtību izglītojoties.

Pēc minimālās iedzīvotāju skaita prognozes, vispārizglītojošajās skolās palielināsies to bērnu īpatsvars, kas savā vecumā apmeklē skolu, bet kopējais skolēnu skaits samazināsies demogrāfiskās situācijas dēļ. Pēc maksimālās iedzīvotāju skaita prognozes iedzīvotāju skaitam 5 – 19 gadu vecuma grupā jāpieaug, līdz ar to arī skolēnu skaitam ir jāpieaug³³.

2.13. attēls

Skolēnu skaita prognoze vispārizglītojošās skolās līdz 2020. gadam, tūkstošos



*Avots: LZA EI pētījums: “Demogrāfiskā situācija un attīstības prognozes”, 2003

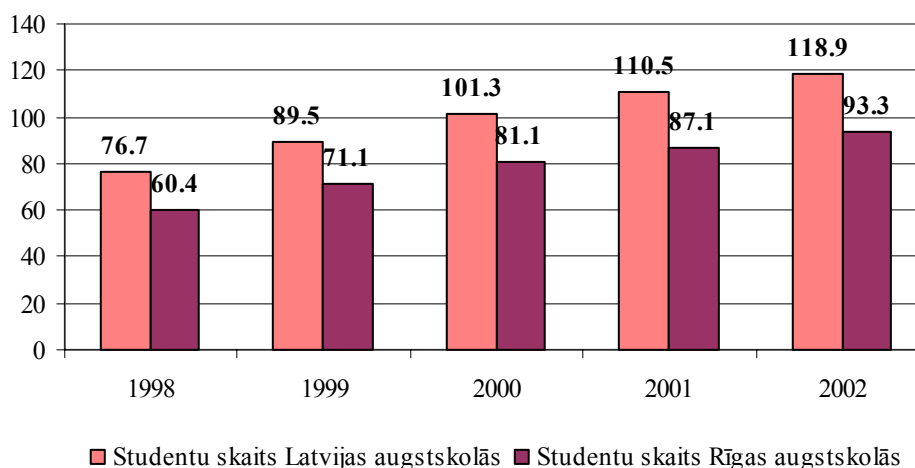
³² Skatīt 2.12. attēlu

³³ Skatīt 2.13. attēlu

Rīgā atrodas 30 augstskolas no 37 (2002. gada dati) Latvijas augstskolām. Rīgas augstskolās, kas ir svarīgi izglītības centri, 2002. gadā studēja gandrīz 80% no kopējā studentu skaita valstī. Studējošo skaits gan Rīgas, gan Latvijas augstskolās pieaug, tomēr procentuāli Rīgā studējošo īpatsvars no visā Latvijā studējošajiem nedaudz sarūk. Īpatsvara samazinājums notiek, jo ārpus Rīgas tiek veidotas jaunas mācību iestādes. Studentu skaits Latvijas un Rīgas augstskolās no 1998. gada līdz 2002. gadam ir pieaudzis vienmērīgi, vidēji par 11,6% gadā, jeb kopā par 55%³⁴. Neskatoties uz to, ka iedzīvotāju skaits nemitīgi samazinās, studēt gribētāju skaits visu laiku pieaug, jo cilvēki apzinās zināšanu nepieciešamību šodienas darba tirgū.

2.14. attēls

Latvijas un Rīgas augstskolu studentu skaits, tūkstošos



*Avots: Latvijas Centrālā statistikas pārvalde

Studentu skaita prognoze tiek veidota, izejot no Latvijas iedzīvotāju skaita prognozes vecumā no 20-29 gadiem un iepriekšējo tendenču izvērtējuma. Tendences skaidri iezīmē pieaugošo studentu skaitu 20-29 gadu vecuma grupā. 1998. gadā 22,52% no 20-29 vecuma Latvijas iedzīvotājiem studēja Latvijas augstskolās un 17,73% studēja Rīgas augstskolās. 2002. gadā situācija ir manāmi mainījies uz pozitīvo pusi un jau 36,77% no minētās vecuma grupas Latvijas iedzīvotājiem studē Latvijas augstskolās un 28,85% studē Rīgas augstskolās. Laika posmā studējošo skaits 20-29 gadu vecuma grupā pieaudzis vidēji par 13% gadā.

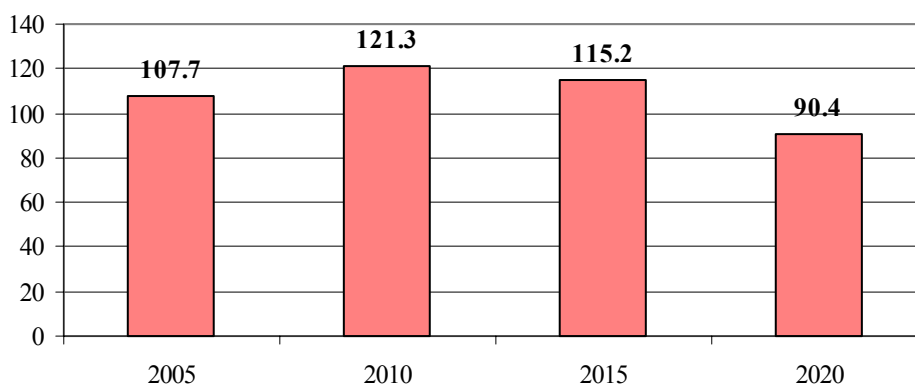
Rīgai, saglabājot galveno lomu augstākās izglītības ieguvei valstī (vidēji 80% studentu ik gadu studē Rīgas augstskolās), arī nākotnē varētu saglabāties šī attiecība, ja netiek veidotas jaunas augstākās mācību iestādes ārpus Rīgas teritorijas. Jaunu augstāko mācību iestāžu izveide ir maz ticama, jo, raugoties demogrāfijas rādītājos, redzams, ka krietni samazināsies studentu skaits, iedzīvotājus skaita samazināšanās dēļ. Līdz ar to arī nerastos papildus

³⁴ Skatīt 2.14. attēlu

nepieciešamības pēc tām. Minimālajā un maksimālajā iedzīvotāju skaita prognozē 20-29 gadu vecuma grupā iedzīvotāju skaita atšķirības ir nelielas, tamdēļ prognozējot studentu skaitu tiek izmantots minimālais (inerces) scenārijs. Lai gan studējošo īpatsvars pieaug, tomēr demogrāfiskās situācijas dēļ studējošo skaits nākotnē ievērojami samazinās³⁵.

2.15. attēls

Latvijas studentu skaita prognoze Rīgas augstskolās, tūkstošos



*Avots: LZA EI pētījums: “Demogrāfiskā situācija un attīstības prognozes”, 2003

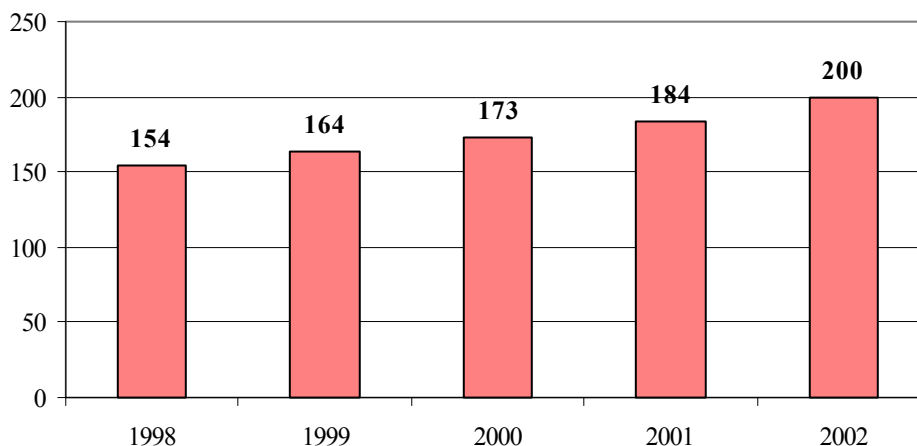
Iedzīvotāju skaita prognoze nākamajiem gadiem ir negatīva gan pozitīvajā, gan negatīvajā scenārijā Latvijas demogrāfiskās situācijas dēļ. Līdz ar to arī potenciālo studentu skaits nākotnē saruks, pat neskatoties uz to, ka studējošo skaits vecuma grupā 20-29 gadi, pieaug.

2.2.5. Vidējā darba alga

Rīgā un Latvijā, pastāvot augstajam ēnu ekonomikas īpatsvaram ~ 16%, reālās darba algas oficiālajos dokumentos tiek atspoguļotas nepilnīgi, līdz ar to radot priekšstatu par zemu iedzīvotāju ienākumu līmeni. Arī starp ES dalībvalstīm Latvijas algu līmenis, kas atspoguļots statistikā ir viens no vismazākajiem. Neskatoties uz šo nepilnību, Rīgā nodarbināto ienākumi statistikā tomēr parādās nedaudz lielāki, nekā tie ir citās Latvijas pilsētās vai laukos. Rīgā strādājošo mēneša vidējā bruto darba samaksa kopš 1998. gada ir pieaugusi par 99 latiem, jeb gadā vidēji par 6.8%³⁶.

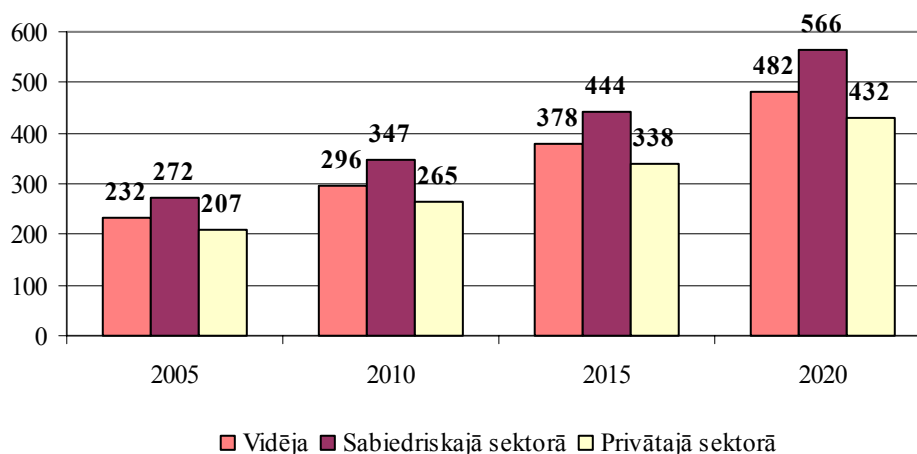
³⁵ Skatīt 2.15. attēlu

³⁶ Skatīt 2.16. attēlu

Strādājošo mēneša vidējā bruto darba samaksa, Ls

*Avots: Latvijas Centrālā statistikas pārvalde

Latvijas attīstības stratēģijā ir plānots pāriet no lētā darbaspēka uz augstāk apmaksātu darbaspēku, kā arī ES valstu ietekmē, prognozējams, ka nodarbināto darba algas līmenis līdz 2018. gadam varētu ievērojami augt konverģences politikas ietvaros.

Bruto darba algas prognoze, Ls

*Avots: Latvijas Centrālā statistikas pārvalde

Prognozēt vidējo darba algu tik lielam laika periodam ir samērā grūti, jo Latvijai vēl priekšā stāv lielas ekonomiskās pārmaiņas ES ietekmē. Viens no būtiskiem faktoriem, kas nopietni var ietekmēt darba algu ir 2008. gadā paredzētā pāreja no lata uz eiro. Notiks vēl virkne pārmaiņu, kuras krasi var mainīt darba algas dinamiku nākamajiem gadiem. Izejot no pašreizējās darba algas, pieņemot, ka inflācija gadā nepārsniegs 3% robežu (Māstrihtas kritērijs), tiek veikta

vidējās darba algas prognoze. Inflācijas līmenis tiek pieņemts par augstāko atļauto pēc Māstrihtas kritērijiem – 3% gadā un darba alga katru gadu pieaug par 5%. Šādi veiktā bruto darba algas prognoze rāda, ka 2020. gadā vidējā bruto darba alga sasniegs 482 Ls³⁷.

Pašreizējā situācijā, kad ir augsta ēnu ekonomika, strādājošajiem sabiedriskajā sektorā algas statistikā uzrādās lielākas, nekā tās ir privātajā sektorā. Nākotnē, ja samazināsies ēnu ekonomika, iespējams, ka privātā sektorā strādājošo algas līmenis pārsniegs sabiedriskajā sektorā strādājošo darba algu.

³⁷ Skatīt 2.17. attēlu

3. Rīgas pilsētas ekonomisko konkurētspēju ietekmējošie faktori

Analizējot Rīgas pilsētas ekonomisko konkurētspēju ietekmējošos faktorus, ir jāapskata pilsētu nozīme mūsdienu ekonomikā. Mūsdienās pilsētas ir kļuvušas par sava veida ekonomikas mezglu punktiem, kas nosaka ne tikai pašas pilsētas, bet arī to aptverošās teritorijas jeb reģiona attīstību. Patreiz pilsētas var uzskatīt par dzinējspēkiem, kas nodrošina pašas pilsētas un to aptverošās teritorijas konkurētspējas pieaugumu gan vietējā, gan globālā mērogā.

Pilsētu loma pakāpeniski pieaug arī globalizācijas laikmetā, kad globalizācijas procesu pavada lokalizācija, kuru raksturo pieaugoša atsevišķu vietu jeb reģionu nozīme ekonomiskās attīstības nodrošināšanā. Šāda veida sistēmā pilsētām ir ļoti nozīmīga loma. Pilsētas vēsturiski ir bijušas gan tirdzniecības, gan administratīvie, gan militārie centri, taču mūsdienās pilsētām raksturīgas ir kļuvušas vēl vairākas būtiskas īpašības, proti, tās kalpo arī kā zināšanu pārnese un transakciju centri. Minēto aktivitāšu koncentrāciju pilsētās lielā mērā nosaka dažādo saimniecisko aktivitāšu (uzņēmumu) izvietojums pilsētās vai to tiešā tuvumā. Uzņēmumam atrodoties pilsētā ir iespējams samazināt transakciju izdevumus, kas rodas gan veicot darījumus uzņēmumu starpā, gan arī pārnesot zināšanas un tehnoloģijas starp uzņēmumiem un citām šajā procesā iesaistītajām pusēm (universitātēm, pētnieciskajiem institūtiem, profesionālajām organizācijām) (Cappellin, 2000). Līdz ar to šāda uzņēmumu ģeogrāfiskā koncentrācija samazina transakciju izdevumus starp uzņēmumiem, kas arī lielā mērā padara pilsētās atrodošos uzņēmumus konkurētspējīgākus un paaugstina pilsētas ekonomiskās izaugsmes potenciālu kopumā. Šis fakts ir sevišķi nozīmīgs tām ekonomiskajām aktivitātēm, kurām ir raksturīgas augstas transakciju izmaksas, piemēram, modernie uzņēmējdarbības pakalpojumi vai augsto tehnoloģiju industrija. Tieši šī iemesla dēļ pilsētas laika gaitā ir kļuvušas par ekonomiskās izaugsmes dzinējspēkiem un centriem, kuru attīstība un konkurētspēja nosaka arī apkārtējās teritorijas attīstības līmeni un konkurētspēju plašākā mērogā.

Neoliedzami, ka mūsdienu ekonomikā zināšanas ir viens no būtiskākajiem resursiem un zināšanu apguves process ir viens no vissvarīgākajiem procesiem (Lundvall&Johnson, 1994) un tieši šādos apstākļos pilsētas kļūst par ekonomiskās izaugsmes un jaunu zināšanu radīšanas centriem. Līdz ar to kopumā var izdalīt vairākus faktorus, kas raksturo pilsētas lomu mūsdienu ekonomiskajos apstākļos (Cappellin, 2000):

1. Pilsētas ir ne tikai vietējas, bet arī valsts un pat reģionālas nozīmes **administratīvie centri**,
2. Pilsētas ir nozīmīgi **ekonomisko aktivitāšu (darījumu) centri**,

3. Pilsētas ir **transporta un komunikāciju tīklu mezglu punkti jeb centri**. Tās nodrošina sasaisti ne tikai ar citām pilsētām, bet arī sasaisti starp valstīm un reģioniem,
4. Pilsētas ir **inovāciju un jaunu zināšanu centri**, ko nodrošina pētniecības centru un augstākās izglītības iestāžu atrašanās tajās. Tāpat arī augsto tehnoloģiju uzņēmumi kā savu atrašanās vietu visbiežāk izvēlās pilsētas,
5. Pilsētas ir **reģionāli kultūras centri**. Šim faktam ir liela nozīme arī izglītības, kā kultūras sastāvdaļas veicināšanā, tāpat arī šis fakts nodrošina pilsētu atpazīstamību starptautiskā līmenī.

Kā redzams, tad pilsētas ir daudzpusīgi centri, kuri pilda dažādas funkcijas mūsdienu ekonomikas kontekstā. Pieaugot jau minēto globalizācijas un lokalizācijas procesu ietekmei, savā starpā bieži vien sāk konkurēt ne tikai valstis un reģioni, bet arī pilsētas, kuras nereti ir galvenie šo valstu vai reģionu ekonomiskās attīstības dzinējspēki.

Patreiz Eiropas Savienībā (ES) ir izteikta reģionu un metropoļu savstarpējā konkurence. Arī Baltijas jūras reģionā ir skaidri saredzama konkurence metropoļu starpā, tāpēc ir būtiski uzskatīt faktorus, kas noteikts Rīgas konkurētspēju ne tikai Baltijas valstu vai Baltijas jūras reģiona kontekstā, bet arī plašākā ģeogrāfiskā skatījumā.

Uz doto brīdi Rīgas dominante Latvijas ekonomikā ir nenoliedzama. Tā piemēram, Rīga veido 54,3 % (2001. gads) no Latvijas IKP, Rīgā dzīvo 31,7 % (2001. gads) no Latvijas iedzīvotāju kopskaita, tāpat Rīgā un tai pieguļošajā reģionā ir koncentrējušās 75% no visā Latvijā ieguldītājām ārvalstu investīcijām. Salīdzinoši arī plašākā mērogā (skatīt 1. nodaļu) Rīga ir uzskatāma par nozīmīgu urbāno centru.

Esošie izpētes dati par vispārējo Rīgas ekonomisko attīstību norāda (Konsorts SIA, 2004), ka Rīgas augstāko ekonomiskās attīstības pakāpi no pārējās valsts teritorijas nosaka:

- Ģeogrāfiskais stāvoklis,
- Galvaspilsētas statuss,
- Infrastruktūras attīstības līmenis,
- Augstākās kvalifikācijas speciālistu un ekonomiski aktīvās iedzīvotāju daļas lielākā koncentrācija,
- Augsta pārējo darbības veidu diversifikācija, izņemot apstrādes rūpniecību, kurā dominē nedaudzi darbības veidi.

Šie faktori sniedz būtisku ieguldījumu Rīgas konkurētspējas stiprināšanā Latvijas mērogā, tajā pat laikā nevar neatzīmēt, ka Rīgas IKP pieauguma tempi pēdējo gadu gaitā lēnām, bet samazinās. Tā piemēram, 1996. gadā Rīgas IKP salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu bija 106,8 %, savukārt 2003. gadā šis rādītājs bija 105,6 %. Būtiski atzīmēt, ka šāda tendence nav novērojama ne Viļņā, ne Tallinā, kur galvaspilsētu IKP izaugsmei ir bijusi pozitīva tendence,

papildus tam Rīgas IKP izaugsmes tempi atpaliek no valsts IKP izaugsmes tempiem kopumā. Arī šāda tendence nav novērojama nevienā no pārējām Baltijas valstīm (Skatīt 2. nodaļu). Minēto Rīgas attīstības iezīmi var skaidrot ar tendenci, kas raksturīga Latvijas ekonomikai kopumā, proti, ekonomikas izaugsmi līdz šim galvenokārt ir nodrošinājušas pakalpojumu, nevis preču ražošanas nozares, jo tajās nav nepieciešami lieli kapitālieguldījumi, tās pamatā balstās uz vietējo tirgu, tāpēc arī ienākumi ir stabili, lai gan zemi, jo tos ierobežo maksātspējīgais ierobežojums. Tas mazina Latvijas un arī Rīgas izaugsmes iespējas, jo tirdzniecība un citas pakalpojumu nozares vairāk ir vērstas uz iekšējo tirgu un agri vai vēl, neattīstoties tām nozarēm, kas veido iekšējā tirgus pieprasījumu, tiks sasniegts pakalpojumu tirgus piesātinājums (Eglīte, Skribāne, 2003). Šādu tendenci arī apstiprina fakts, ka, pastāvot pašreizējam maksātspējīgajam pieprasījuma līmenim, kura veidošanā arvien lielāka loma ir banku izsniegto kredītu apjoma pieaugumam, kā arī reālajām starpvalstu attiecībām, nav saskatāmi objektīvi priekšnosacījumi straujākam par sasniegto pakalpojumu sniegšanas pieprasījuma pieaugumam iekšzemē un eksportam. Papildus arī rūpniecības kopapjoma pieaugums notiek pārsvarā pateicoties produkcijas ar zemu pievienoto vērtību pieaugumam (SIA "Konsorts", 2004).

Kā redzams, tad patreizējās pilsētas ekonomikas attīstības tendences norāda, ka zemās pievienotās vērtības rūpniecības kopapjomam ir jāpievērš sevišķa uzmanība, apskatot Rīgas ekonomisko konkurētspēju, jo pretēji pakalpojumu nozarēm, kuras, kā jau iepriekš minēts, ir vērstas uz iekšējā pieprasījuma apmierināšanu, augstas pievienotās vērtības rūpniecības produkcijas eksports attiecīgi kalpotu kā multiplikatīvs efekts pilsētas ekonomikas attīstībai. Tas nodrošinātu ne tikai šajās rūpniecības nozarēs strādājošos ar augstiem ienākumiem, bet arī stimulētu dažāda veida pakalpojumu sektora nozaru (loģistikas, mazumtirdzniecības, finanšu pakalpojumu) attīstību, kā arī palielinātu pilsētas un pašvaldības nodokļu ienākumu daļu³⁸. Šī iemesla dēļ var atzīt, ka tieši augstas pievienotās vērtības rūpniecības nozaru attīstība var kalpot kā ļoti būtisks faktors Rīgas pilsētas ekonomiskās attīstības un konkurētspējas stiprināšanas kontekstā, jo patreizējās attīstības tendences jau liecina par zināmu pakalpojumu tirgu piesātinājumu.

Darbā iepriekš apskatīto faktoru, kas raksturo pilsētas lomu mūsdienu ekonomiskajos apstākļos, un Rīgas esošo attīstības tendenču kontekstā ir nepieciešams veikt Rīgas pilsētas ekonomisko konkurētspēju ietekmējošo faktoru analīzi, izdalot atsevišķus konkurētspēju ietekmējošos faktorus:

³⁸ Saskaņā ar Carlsson, viena darbavieta ražošanas sektorā rada vidēji 3 darba vietas pakalpojumu sektorā. Papildus informācijai skatīt Carlsson B. *Technological Systems and Economic Performance: The Case of Factory Automation*. Dordrecht: Kluwer, 1995.

1. Rīgas pilsētas kā **administratīva centra** funkcija ir ļoti būtiska konkurētspējas stiprināšanā. Patreiz šī funkcija nodrošina Rīgai priekšrocības salīdzinājumā ar pārējo Latvijas teritoriju. Taču perspektīvā, kā ES dalībvalsts galvaspilsēta, Rīga var kļūt par reģionālo administratīvo centru, kas pārstāv ne tikai nacionālā vai lokālā līmeņa publiskās pārvaldes iestādes, bet arī ES institūcijas. Šādu pieņēmumu pastiprina arī Rīgas ģeogrāfiskais novietojums. Rīgā var kalpot kā ideāls administratīvais centrs, attīstoties sadarbībai starp ES un Krieviju. Papildus tam Rīgas ģeogrāfiskā atrašanās vieta ir izdevīga centrālo biroju vai pārstāvniecību izvietošanai uzņēmumiem, kuri darbojas Baltijas valstu tirgū.
2. 2002. gadā Rīgā bija reģistrēti 54 % no visiem valstī reģistrētajiem uzņēmumiem. Tas norāda, ka pašlaik Rīga Latvijā pilda arī **ekonomisko aktivitāšu jeb darījumu centra** funkciju. Šis aspekts sasaucas jau ar 1. punktā minēto, tādējādi šīs divas Rīgas funkcijas viena otru papildina. Tas ļauj secināt, ka Rīgas kā administratīvā un darījuma centra funkcija lielā mērā patreiz nosaka un noteiks arī nākotnē Rīgas pilsētas ekonomisko konkurētspēju ne tikai vietējā, bet arī starptautiskā kontekstā.
3. Rīga ir nozīmīgs **transporta un komunikāciju centrs** ne tikai vietējā, bet arī starptautiskā mērogā. Atrašanās starptautiskas nozīmes dzelzceļu un autoceļu krustpunktā, kā arī starptautiskas lidostas un ostas pieejamība, ir ļoti būtiski faktori, kas nosaka Rīgas pilsētas ekonomisko konkurētspēju tieši starptautiskā kontekstā. Atrisinoties politiskām nesaskaņām, Rīga potenciāli varētu kļūt par ļoti nozīmīgu loģistikas centru, kas nodrošinātu kravu pārvadāšanas un citus loģistikas pakalpojumus starp Krieviju un ES. Tajā pat laikā šī centra funkcija patreiz netiek pilnībā izmantota. Izpētē "Vispārējā Rīgas ekonomiskā attīstība" (SIA "Konsorts", 2004) ir norādīts, ka, piemēram, Rīgas pasažieru osta pilnībā neizmanto savu potenciālu. Šādi faktori norāda uz vēl neizmantotajām iespējām ko sniedz Rīgas kā transporta un komunikāciju centra loma. Nostiprinot esošās pozīcijas un aktīvi realizējot patreiz neizmantoto potenciālu, Rīgas ekonomiskā konkurētspēja transporta un komunikāciju jomā var kalpot kā nozīmīgs dzinējspēks ne tikai pilsētas, bet arī valsts un starptautiskajā kontekstā.
4. Pretstatā iepriekš minētajām pilsētas funkcijām, Rīgas kā **inovāciju un jaunu zināšanu radīšanas centra** potenciāls patreiz tiek izmantots ļoti minimāli. Šajā darba sadaļā jau iepriekš ir aprakstīti cēloņi, kas jau patreiz kavē Rīgas pilsētas ekonomisko attīstību un līdz ar to arī būtiski ietekmē tās konkurētspēju kopumā. Kā viens no galvenajiem cēloņiem tika minēts augstas pievienotās vērtības produkcijas trūkums rūpniecības sektorā, kas ir ļoti tieši saistāms ar pilsētas inovāciju un jaunu zināšanu radīšanas centra funkciju. Proti, aktīvi attīstoties pakalpojumu sektora nozarēm (sevišķi

mazumtirdzniecībai), rūpniecības sektorā Rīgā ir bijusi novērojama zināma stagnācija. Kā norādīts “Vispārējās Rīgas ekonomiskās attīstības” izpētē (SIA “Konsorts”, 2004), tad patreiz rūpniecības apjoms pieaug, palielinoties produkcijas veidu ražošanai ar zemu pievienoto vērtību. Tālākā perspektīvā šis faktors lielā mērā ierobežo Rīgas pilsētas ekonomiskās izaugsmes potenciālu, kas jau patreiz negatīvi ietekmē Rīgas pilsētas IKP izaugsmes tempus. Ņemot vērā, ka Rīgā studē 79% no visiem Latvijas studentiem un Rīgā atrodas 30 no Latvijas 37 augstākās izglītības iestādēm (Latvijas Republikas Centrālā statistikas pārvalde, 2003), tad var atzīt, ka patreiz Rīgas kā zināšanu un inovāciju centra potenciāls pilsētas ekonomiskās konkurētspējas stiprināšanā tiek izmantots ļoti minimāli. Šim faktoram būtu jāpievērš ļoti liela uzmanība, stiprinot Rīgas ekonomisko konkurētspēju starptautiskā mērogā, jo patreizējā ekonomikas attīstības stadijā produktivitāte un konkurētspēja ir ļoti cieši saistīti jēdzieni, tādējādi var secināt, ka augstas pievienotās vērtības un uz zināšanām balstītas ražošanas klātbūtne pilsētas ekonomikā būtu jāvērtē kā ļoti būtisks ekonomisko konkurētspēju stiprinošs faktors.

5. Rīgas kā **reģionāla kultūras centra** funkcija pašlaik ir nenoliedzama. Praktiski visi lielākie kultūras pasākumi norisinās Rīgā, tāpat Rīgā atrodas tādi nozīmīgi kultūras centri kā Nacionālā opera, Latvijas Nacionālais teātris un citi. Rīgas kā kultūras centra funkcija vairāk saistās ar nacionālo mērogu. Tajā pat laikā kultūrai ir nozīmīga loma pilsētas konkurētspējas stiprināšanai starptautiskā mērogā. Viena no galvenajām tautsaimniecības nozarēm, kas ir cieši saistīta ar kultūru ir tūrisms. Tūrisms jau ilgu laiku Latvijā tiek minēts kā neizmantots potenciāls Latvijas tautsaimniecībā, kurš sācis attīstīties tikai pēdējos gados. Pilsētas ekonomiskās konkurētspējas kontekstā kultūra un tūrisms var kalpot ne tikai kā ienākumu avots, bet arī palīdzēt veidot pozitīvu pilsētas tēlu, kam ir jāpievērš sevišķa uzmanība, veicinot Rīgas konkurētspēju un atpazīstamību tieši starptautiskā mērogā. Nedrīkst arī nenovērtēt izglītību kā kultūras sastāvdaļu. Latvijā kopš neatkarības atgūšanas ir pakāpeniski palielinājies studējošo skaits (tā piemēram Latvijā studējošo skaits 2003. gadā bija 539 studējošie uz 10 000 iedzīvotājiem, kas ir līdzvērtīgs rādītājs pasaules attīstīto valstu rādītājiem). Papildus tam 2003./2004. mācību gadā par maksu studēja jau 76% no visiem studentiem (Latvijas Republikas Zinātnes un Izglītības ministrija, 2003). Tas viss ir noticis, neskatoties uz salīdzinoši zemiem ienākumiem iedzīvotāju vidū (39% no vidējā ES rādītāja – 100, Eurostat dati, 2004), kur viens no šādas situācijas skaidrojumiem varētu būt tieši izglītības kā vietējās kultūras sastāvdaļa.

Apskatītie konkurētspēju ietekmējošie faktori un to veiksmīga izmantošana Rīgas pilsētas ilgtermiņa mērķu realizācijai ir viennozīmīgi atkarīga arī no procesiem pašā Rīgas pilsētā. Tā piemēram “Rīgas pilsētas teritoriāli ekonomiskā analīze” (SIA “Konsorts”, 2004) norāda, ka ir nepieciešamība pēc jaunas konceptuālas pieejas pilsētas plānošanā. Šāds aspekts liecina par to, ka pilsētas attīstība un tās konkurētspējas veicināšana nav atkarīga tikai no vienas iesaistītās puses, proti, pilsētas veiksmīgai turpmākajai attīstībai ir nepieciešams dialogs starp visām pusēm (uzņēmējiem, pašvaldības iestādēm, valsts iestādēm, dažādām sabiedriskajām organizācijām un citām institūcijām), kuras ietekmē kādu no konkurētspēju noteicošajiem faktoriem. Tikai darbošanās kopīgās pilsētas interesēs var garantēt vēlamu rezultāta sasniegšanu iespējami īsākā laika periodā.

Papildus ir nepieciešams vēlreiz akcentēt augstas pievienotās vērtības ražošanas, kas balstās uz inovācijām un zināšanu izmantošanu tautsaimniecībā, attīstības nepieciešamību Rīgā. Iepriekš jau ir apskatīts kā šāda, pilsētas konkurētspēju noteicoša faktora, salīdzinoša stagnācija var ļoti negatīvi ietekmēt pilsētas ekonomiskās attīstības un konkurētspējas nodrošināšanu jau tuvākajā nākotnē.

Inovāciju un zināšanu izmantošanas trūkums tautsaimniecībā varētu pasargāt Rīgu arī no tāda procesa kā ģeogrāfisko attālumu nozīmes samazināšanās, pieaugot informāciju un komunikāciju tehnoloģijas izmantošanai globālajā ekonomikā. Šāds process ir pietiekoši plaši aprakstīts literatūrā (skatīt Capellin, 2000 vai Karnītis, 2004) un tas galvenokārt ir saistīts ar faktu, ka, pastāvot augstam informāciju un komunikāciju tehnoloģiju izmantošanas līmenim sabiedrībā un vēl jo vairāk ekonomikā, atrašanās vietas nozīme samazinās, jo daudzas operācijas un transakcijas var notikt virtuālā vidē nevis fiziskā. Šāda globāla procesa kontekstā var mazināties tādu potenciālu Rīgas konkurētspēju noteicošu faktoru nozīme kā administratīvā un ekonomisko aktivitāšu (darījumu) centra funkcijas. Minētā fakta nozīmi nevar nenovērtēt, jo pašlaik arī Latvijā ir plaši zināmi Latvijas valdības plāni par e-Latvijas sistēmas izveidošanu, kā arī pašvaldības, tajā skaitā Rīgas, aktīvi strādā pie dažāda veida virtuālu jeb e-pakalpojumu sistēmu izveides.

4. Rīgas pilsētas ekonomiskās attīstības tempi salīdzinājumā ar pētījumā apskatīto pilsētu attīstības tempiem

Ņemot vērā doto pilsētu ekonomiskos un sociālos rādītājus, var secināt, ka pilsētas, lai gan tās atrodas līdzīgā ģeogrāfiski ekonomiskajā telpā tomēr šobrīd ir sasniegušas dažādus attīstības līmeņus. Apskatāmās pilsētas, izņemot Varšavu, kas ir ievērojami lielāka par pārējām, ir salīdzinoši līdzvērtīgas pēc iedzīvotāju skaita un izaugsmes tempiem. Varētu uzsvērt arī Tallinas nelielo iedzīvotāju skaitu, tomēr tās straujā ekonomiskā izaugsme un atrašanās blakus divām nozīmīgām ziemeļu metropolēm (Sanktpēterburga un Helsinki) dod līdzvērtīgas konkurences iespējas, salīdzinot ar pārējām pilsētām.

Lai varētu modelēt Rīgas pilsētas ekonomiskās attīstības tempus, salīdzinot ar pārējām 8 pilsētām, tika izmantoti pieejamie dati par IKP pēc pirktspējas paritātes standarta uz vienu iedzīvotāju 2001. gadā.

Izvēloties IKP pieauguma prognozi³⁹, ir pieejami dati tikai par 2001. gada IKP pieaugumu attiecībā pret iepriekšējo gadu. Pie šāda attīstības scenārija Rīgai būtu 5,6%, Tallinai 8%, Viļņai 11,8, Stokholmai -0,2%, Amsterdamai 5,5%, Helsinkiem 4,8%, Kopenhāgenai 2,7%, Dublinai 8,9% un Varšavai 6,4% pieaugums. Modelējot šos skaitļus, sanāk, ka 2018. gadā vislielākais IKP uz vienu iedzīvotāju būtu Dublinai, pie tam gandrīz četras reizes augstāks nekā Stokholmai (2001. gadā negatīvs pieaugums). Pieņemot šādu attīstības gaitu, IKP Viļņai būtu 2,4 reizes lielāks nekā Rīgai, turklāt lielāks arī nekā Kopenhāgenai, kas ir visai maz ticams. Šādai prognozei, lai tā būtu ticama un zinātniski pamatota, ir nepieciešama lielāka dinamikas rinda, kas diemžēl autoriem nebija pieejama. Tāpēc, analizējot datus, tika izvirzīts pieņēmums, ka Baltijas valstu galvaspilsētu vidējais IKP pieaugums laika posmā no 2001. līdz 2018.g. būs 5%, Varšavai 3% un attīstītajām rietumvalstu pilsētām 1%. Attīstības valstu galvaspilsētas IKP pieaugumu tempi saglabāsies salīdzinoši augstā līmenī (vidēji 5% gadā) savukārt rietumvalstu galvaspilsētu tempi būs salīdzinoši zemāki, jo to augstais attīstības līmenis neļauj ekonomikai attīstīties straujiem tempiem, tai pat laikā noteikta izaugsme saglabāsies. Varšavas gadījums neļauj šo metropoli stingri definēt kā attīstītu vai attīstības pilsētu, tādēļ IKP prognozē tika likts vidējais aritmētiskais no abām šīm grupām (3%).

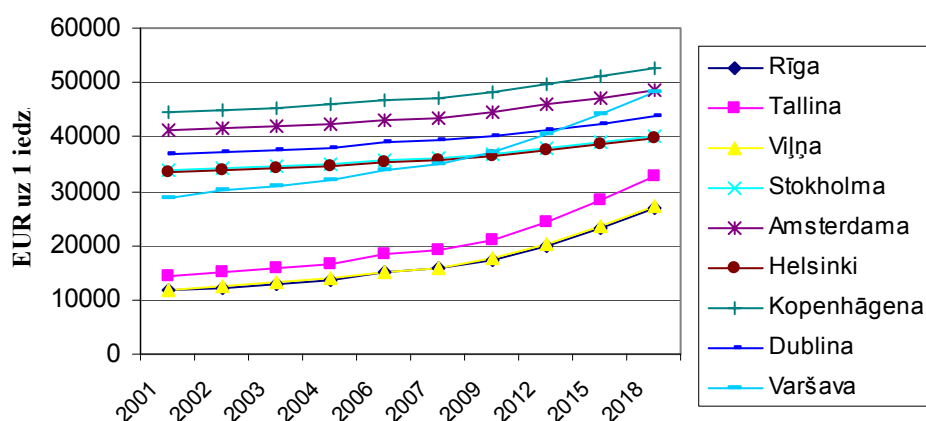
³⁹ Skatīt 4.1. tabulu un 4.1. attēlu

IKP (PPS) prognoze, balstoties uz 2001. gada IKP. (EUR)

	2001	2003	2006	2009	2012	2015	2018
Rīga	11689	12886,75	14918,03	17269,48	19991,58	23142,76	26 791
Tallina	14293	15757,72	18241,53	21116,85	24445,4	28298,61	32 759
Viļņa	11930	13153,15	15226,41	17626,48	20404,85	23621,16	27 344
Stokholma	33839	34519,56	35565,54	36643,21	37753,54	38897,51	40 076
Amsterdama	41089	41914,41	43184,46	44492,99	45841,17	47230,21	48 661
Helsinki	33557	34231,54	35268,79	36337,47	37438,53	38572,95	39 742
Kopenhāgena	44526	45421,32	46797,63	48215,65	49676,63	51181,88	52 733
Dublina	36971	37714,04	38856,81	40034,21	41247,28	42497,12	43 785
Varšava	28713	31053,49	33932,99	37079,49	40517,76	44274,85	48 380

*Avots: Tabula autoru veidota, pamatojoties uz P4. tabulas datiem

Kā redzams 4.1. tabulā, pat pieņemot tik labvēlīgu Rīgas IKP izaugsmes tempu, tā nespēs tuvāko 12 gadu laikā sasniegt attīstīto rietumvalstu pilsētu rādītājus. Iespējams IKP pieauguma tempi var būt arī krasāki, tomēr kopējā tendence liecina, ka, sasniedzot arvien augstāku attīstības līmeni, IKP pieaugums samazinās, jo ir sasniegts optimāls stabilas ekonomikas attīstības temps. Nākamajā attēlā var redzēt, ka, ja notiks nozīmīgi pavērsieni pilsētas ekonomiskajā attīstībā, Rīgas IKP uz vienu iedzīvotāju arī 2018.g. būs pēdējā vietā.

IKP prognoze līdz 2018.g.

*Avots: Attēls autoru veidots, pamatojoties uz P4. tabulas datiem

Protams šādu prognozi var uzskatīt kā brīdinājumu, ja pilsētas attīstība noritēs pēc inerces, bez būtiskiem konkurētspējas uzlabojumiem nākotnē. Pēc autoru domām, pie labvēlīgas

ekonomiskās izaugsmes, kuru sekmētu atbalsts nozarēm, kas dod augstu pievienotu vērtību, Rīgas IKP varētu pat apsteigt Tallinas un Viļņas rādītājus un nedaudz vairāk pietuvoties attīstīto valstu metropolēm. Lielu lomā tajā spēlēs pilsētas ģeogrāfiskais stāvoklis un ekonomiskais potenciāls. Rīga, kas atrodas Baltijas valstu centrā ar aglomerāciju, kas ietver vairāk kā 1,14 miljonus (SIA „CTB” 2004.g.) iedzīvotājus, varētu būt nozīmīga ārvalstu investīciju akumulētāja. Ģeogrāfiskais stāvoklis ir nozīmīgs tranzīta un pakalpojuma sektora attīstības faktors. Iespējams, ka tieši tranzīts būs viens no galvenajiem aspektiem, kas nodrošinās Rīgas IKP pieauguma izaugsmi. Pateicoties tam, ka Latvija ir ES austrumu robeža, Rīga varētu pildīt ES „vārtu” funkciju. Nākotnē ES tiks harmonizētas netiešo nodokļu likmes visās dalībvalstīs un ar laiku visām pilsētām būs līdzvērtīgi attīstības noteikumi. Tāpēc katras pilsētas izaugsmes potenciāls ir atkarīgs no tā, vai izdosies atrast noteiktu funkciju Eiropas urbānajā telpā. No apskatītajām pilsētām kā piemērus var minēt Helsinkus, kas ieņēmuši tādu kā Ziemeļeiropas augsto tehnoloģiju klāstera lomu un Amsterdamu kā „liberālisma Meku” uz kuru tiecas tūristu plūsmas.

Tranzīta plūsmu, dažādu lietišķu kontaktu kā arī pakalpojuma sektora attīstība varētu dot Rīgai šo noteikto funkciju („ES vārti”) kā arī daudz straujāku ekonomiskās attīstības izaugsmi.

5. Investīciju vide Rīgā, priekšlikumi tās uzlabošanai un investīciju piesaistes veicināšana

Straujās mobilitātes apstākļos metropoles sacenšas savā starpā par investīciju piesaisti ne tikai ar politisko, uzņēmējdarbības vides un tiesisko stabilitāti, bet arī piedāvājot dažāda veida atbalstu un atvieglojumus investoriem.

Konsekventās makroekonomiskās reformas, kā arī valsts finansu stabilitāte ir veicinājuši investīciju apjoma pieaugumu. Pēc *Lursoft* datu bāzes datiem uzkrātās ārvalstu tiešās investīcijas Rīgā reģistrēto uzņēmumu pamatkapitālā uz 2004.gada maiju sastāda 930 miljonus latu, kas ir ieguldīti vairāk nekā 11 tūkstošos Rīgā reģistrētos uzņēmumos. Vislielākās investīcijas nāk no Zviedrijas, kas veido vairāk kā 141 miljonu latu un ir ieguldītas 570 uzņēmumos. Nākamā valsts ar lielāko investīciju apjomu, gandrīz 111 miljoni latu 1587 Rīgas uzņēmumos, ir ASV. Arī Latvijas kaimiņvalstis Igaunija un Lietuva attiecīgi ir investējušas 73 (1134 uzņēmumos) un 9 (861 uzņēmumos) miljonus latu. Savukārt Krievijas investīcijas sastāda gandrīz 51 miljonu latu 1942 uzņēmumos. Ārvalstu investīciju apjomi Rīgā reģistrēto uzņēmumu pamatkapitālā pēdējo gadu laikā ir pieauguši vidēji par 6,4% gadā.

Pasaules Banka ar investīciju vidi saprot regulējošo noteikumu kopumu uzņēmumu dibināšanai un ražošanas paplašināšanai, to atbalstošās infrastruktūras kvalitāti (ieskaitot finanšu pakalpojumus, transportu, sakarus un apgādi ar enerģiju) un vispārējo ekonomisko pārvaldi (līgumu izpildīšana, godīga nodokļu iekasēšana un kontrole pār korupciju). Šeit, protams, būtu jāmin arī kopējo valsts makroekonomisko situāciju kā arī esošo nodokļu slogu. Par labvēlīgu investīciju vidi būtu jāuzskata vieta, kur uzņēmējs, ieguldot naudu attīstībā, atpakaļ saņem pēc iespējas lielāku peļņu. Respektīvi, ieguldījumu un ieguvumu bilance būtu pozitīva. Ja apstākļi pilsētā ir tādi, ka pie jebkura investīciju projekta realizācijas iznākumu peļņa ir mazāka nekā no naudas ieguldījuma uz bankas rēķina par to pašu laika periodu, tad neviens investīciju projekts nedarbosies. Tāpēc, lai cik grūti tas nebūtu, pilsētai vajadzīgi projekti būtu jāstimulē, pat nododot investora rīcībā jau sakārtotu infrastruktūru.

Pašreiz investīcijas tiek veicinātas ar dažiem pilsētā esošiem instrumentiem. Piemēram, iznomājot pašvaldības īpašumā esošo zemi ilgtermiņa nomā (parasti uz 99 gadiem). Tādā veidā investors iegūst stabilu un uzticamu partneri un var samērā droši plānot savu nākotnes attīstību. Šāda tipa sadarbība realizējas, piemēram, vairumā projektu uz Krasta ielas Rīgā. Tomēr šim sadarbības modelim ir arī savi trūkumi, jo šādu zemi investors nevar ieķīlāt bankā un iegūt brīvus līdzekļus darbības uzsākšanai.

Otrs pašvaldības instruments ir nekustamā īpašuma nodokļa atlaides, kas parasti tiek dotas uz investīciju perioda laiku. Rīgas dome ir mēģinājusi veidot arī dažādus publiskās privātās partnerības (turpmāk – PPP) projektus, piemēram, dibinot ar investoru kopuzņēmumu un kapitāla daļā piedaloties ar zemi, uz kuras tiek būvēts objekts. Spilgts piemērs ir „Valdemāra centrs”, tomēr pašvaldības nav orientētas uz šāda veida biznesa sadarbību, tāpēc Rīgas domei savas kapitāla daļas nācās pārdot. Daļēji par PPP projektiem var dēvēt arī pilsētas īpašumu nodošanu apsaimniekošanai operatoram, kas arī investē līdzekļus objektu sakārtošanai.

Skatoties no investīciju telpiskās struktūras, pēdējos gados ir palielinājies investoru spiediens uz „zaļajām” jeb neurbanizētajām teritorijām, kamēr pilsētas atbalstītajās „degradētajās” rūpniecības teritorijās revitalizācija norisinās ļoti gausi. Tas saistīts ar to, ka infrastruktūru daudz vienkāršāk „pievilkt” gluži neskartās teritorijās, kamēr veco rūpnīcu vai citu pamestu teritoriju sanācija prasa lielus līdzekļus. Tā rezultātā pēdējo gadu laikā pilsētā ir parādījušies virkne projektu, kas ir vai tiks realizēti nosacīti uz dabas pamatnes teritorijām. Protams, ka šāda situācija pārsvarā nav pieņemama pilsētas plānošanas sistēmai, kas balstās uz ilgtspējīgas attīstības principiem, tāpēc pret investoriem ir iesakņojušies dažādi stereotipi un aktivizējušās sabiedriskās organizācijas. Investoram tas dod papildus psiholoģisko stresu un iespējams, ka tas savus līdzekļus izvēlēsies ieguldīt citā vietā, kas neapdraud tā reputāciju.

Daudz kur nav izdevies atjaunot vēsturisko ražošanu tā iemesla dēļ, ka nav iespējams ievērot globalizācijas pamatprincipu: jāražo tas ko, tirgus pieprasa, turklāt ar tādām metodēm un atdevi, kuras nosaka mūsdienu tirgus ekonomika. Tikmēr bijušajās rūpnīcu teritorijās aktīvi izvēršas tirdzniecības centri (ALFA, DOMINA).

Ražošanā ārvalstu investīcijas koncentrējas pārtikas rūpniecībā (Aldaris, Latvijas balzams, Laima, Hanzas maiznīca) kā arī kokrūpniecībā (A/S Bolderāja).

Ārvalstu investori salīdzinoši daudz izvēlas ieguldīt pakalpojumu sektorā. Tirdzniecībā tie ir *Varner Hakon Invest, Stockmann, Kesko* u.c. Skandināvijas giganti. Transporta sektorā var minēt gan ostas stividorkompānijas, gan degvielas uzpildes staciju tīklus. *Statoil* un *Neste* investēja arī naftas terminālos, tādā veidā optimizējot savu degvielas izplatīšanas sistēmu. Lielas investīcijas piesaista sakari un komunikācijas (*Latt Telekom, Telia, Tele2*) kā arī informāciju tehnoloģijas (*IBM, Hewlett Packard*).

Nākotnē diez vai Rīga varēs konkurēt ar Austrumāzijas pilsētām, piesaistot investīcijas ražošanai. Tur izmaksas būs vēl mazākas un iespēja saražot daudz lielākus produkcijas apjomus par zemākām cenām. Rīgas niša investoru piesaistei ražošanā būtu nelielas specializētas ražotnes, kas arī operatīvi varētu piegādāt produkciju Eiropas klientiem. Otra iespēja būtu attīstīt dažādus kokapstrādes un mēbeļrūpniecības uzņēmumus. Respektīvi, Rīgā tiktu pievienota vērtība izejmateriāliem, kas nāktu tranzītā no Austrumu tirgiem (Krievija, Baltkrievija, Kazahija) uz Rietumiem (ES, Amerika.)

Galvenie efekti, kas rodas investīciju rezultātā:

- pilsētvides izmaiņas
- ekonomisko faktoru izmaiņas
- sociālo faktoru izmaiņas

Pilsētvides izmaiņas

Te var izdalīt 2 efektus: ekoloģisko un pilsētas telpisko struktūru. Investori reti kad rūpējas par iespējamo ekoloģisko risku teritorijās, kurās tie investē. Labākajā gadījumā tie ievēro visas nepieciešamās sanitārās normas. Tomēr šeit nav runa par izcirsto koku vai citādi dabas pamatnes devalvējošas darbības kompensāciju, jo tas palielina izmaksas. Tāpēc ne vienmēr investīcijas ir jāatbalsta par katru cenu. Ir jāizvērtē, kas pilsētai ir vērtīgāks pie katra projekta. Spilgts piemērs tam ir izšķiršanās starp Komēfortu un jauno Daugavgrīvas naftas terminālu.

Otrs efekts ir pilsētas telpiskās struktūras izmaiņas. Uzbūvējot kādu biroja ēku pilsētas nomalē, apkārtējā teritorija „apaug” ar dažādām pakalpojumu iestādēm (ēdināšana, frizētavas, banku filiāles, degvielas uzpildes stacijas), bet pēc kāda laika arī ar mājokli, lai būtu pēc iespējas tuvāk darbavietai. Palielinās spiediens uz Rīgas Vēsturisko Centru (RVC), kurā ienāk dažādi lielveikali, biroju ēkas, bieži vien krasī izmainot kvartāla pilsētbūvniecisko vērtību. No otras puses, iespējams, ka palielinot atļauto būvniecības intensitāti Maskavas ielā, pilnīgi izmainītos ne tikai pilsētas telpiskā struktūra, bet arī iedzīvotāju sociālais slānis. Negatīva tendence ir tā, ka investīcijas RVC vairāk ir koncentrētas komercuzņēmumos un pakalpojumu sektorā, kā rezultātā mājokļu funkcija ir zaudējusi savu primāro nozīmi.

Ekonomisko faktoru izmaiņas

Pirmkārt, izmainās uzņēmējdarbības konkurence. Investīcijas vienā lielveikalā var likvidēt desmitiem apkārtnes mazo uzņēmēju. No otras puses, viena investīcija var piesaistīt citu. Ja pilsētā ienāk liela firma un noalgo jaunus darbiniekus, tad tas ir signāls uzņēmējiem, kuri specializējušies tirdzniecībā un sadzīves pakalpojumu jomā (Laizane, 2003). Lielu investīciju gadījumā pilsēta var specializēties uz noteiktu ekonomikas sektoru. Turklāt var arī novērot zināmu uzņēmējdarbības ķēdi, piemēram, ja tiek atvērta celtniecības materiālu rūpnīca, tad ar uzviju var darboties dažādas celtniecības organizācijas, jo tām ir iespēja iegādāties šos materiālus lētāk kā citur.

Apgūstot vēl jaunas neapbūvētas teritorijas, tiek pievilktas jaunas inženierkomunikācijas, tādā veidā sekmējot rajona kopējo attīstību. Taču bieži vien investīcijas jaunajos objektos noris uz jau esošas infrastruktūras pamata. Tādā veidā tiek pārslogotas elektroenerģijas, kanalizācijas, gāzes u.c. komunikāciju caurlaides spējas. Tāpēc bieži vien pilsētas (arī Rīga) praktizē infrastruktūras maksājumu pirms projekta saskaņošanas.

Sociālo faktoru izmaiņas

Dažas investīcijas samazina darba vietas pilsētā, citas tieši pretēji – veicina jaunu darba vietu rašanos. Projekti, kuru rezultātā top augstas pievienotās vērtības prece vai pakalpojums, bieži vien prasa daudz mazāk nodarbināto kā vēlētos pilsēta. Tāpēc bieži vien investīcijas ražotņu modernizācijā noved pie bezdarba problēmas daudziem iedzīvotājiem. Tomēr parasti investīcijām seko pozitīvas sociālās pārmaiņas. Tiek radītas darbavietas, parādās jauni publiskie objekti, uzlabojas darba kvalitāte, pieaug produktivitāte un strādājošo ienākumi. Jau tagad varam redzēt, ka vairāki lielveikali pilsētas mikrorajonos ir pārvērtušies par tādiem kā sabiedrības brīvā laika pavadīšanas centriem.

Galvenie faktori ar kuru palīdzību var uzlabot investīciju vidi:

- Pilsētas vadības atbalsts
- Infrastruktūras kapacitātes paaugstināšana
- Attīstības programmas uzņēmējdarbības paaugstināšanai
- Sadarbība ar valsti

Pilsētas vadības atbalsts

Ārvalstu investīcijas var veicināt arī politisks atbalsts, kad pilsētas dome maksimāli palīdz mazināt dažādas birokrātiskas barjeras, tādā veidā atvieglojot investora pūles pie projekta uzsākšanas un realizēšanas. Kā papildus palīdzība būtu vērtējama, ja projekts no pilsētas tiktu piedāvāts ar pilnīgi saskaņotu dokumentāciju, kas atļautu zināma veida būvniecības darbu uzsākšanu.

Infrastruktūras kapacitātes paaugstināšana

Viens no būtiskākajiem instrumentiem investoru atviltināšanai uz pilsētu ir pašvaldības zemes īpašumu izīrēšana vai pārdošana, pirms tam tos apgādājot ar visām nepieciešamajām komunikācijām. Šis faktors ir īpaši svarīgs, ja pilsēta mēģina piedalīties starptautiskajos tenderos, kad kāda nozīmīgo koncerna pārstāvji meklē vairākās valstīs uzreiz ideālāko vietu savas ražotnes filiāles atvēršanai. Attīstīta infrastruktūra var sekmēt daudzu privātā sektora investīciju projektu īstenošanu, jo investoram, uzsākot attiecīgo projektu, nav jātērē līdzekļi tās sakārtošanai, lai viņa iecerētais projekts tiktu sekmīgi veikts (Babuškina, 2004).

Attīstības programmas uzņēmējdarbības paaugstināšanai

Dažādas pašvaldības programmas uzņēmējdarbības veicināšanai ir arī svarīgs labvēlīgas investīciju vides priekšnoteikums. Biznesu inkubatoru atbalsta programma, nodarbināto pārkvalifikācijas programma, tūrisma attīstības stratēģija ir tikai daži piemēri, kas tieši vai netieši ietekmē investīciju vidi pilsētā. Pie tiešās ietekmes var pieskaitīt arī pilsētas teritorijas plānojumu un kvartālu apbūves koncepcijas. Pilsētai būtu jāizstrādā kvartālu (zemes gabalu) apbūves koncepcijas, nosakot apbūves blīvumu un intensitāti. Investoram būtu zināmi skaidri noteikumi un viņš varētu droši ieguldīt savus līdzekļus.

Sadarbība ar valsti

Pilsētas pašvaldībai nav nemaz tik daudz instrumentu kā ietekmēt investīciju pieplūdumu. Viens no svarīgākajiem aspektiem ārvalstu investoriem vietas izvēlē ir tieši nodokļu atvieglojumi. Lai arī Latvijā ir ievērojami zemāks peļņas, nekustamā īpašuma nodoklis, tomēr salīdzinājumā ar citām valstīm nav tādu mehānismu, kā investīciju atbrīvošana no peļņas nodokļa, subsīdijas vai nodokļu atlaides par jaunu darba vietu radīšanu, turklāt kopumā Latvijā

uzņēmējiem ir jāmaksā 52 dažādi nodokļi un nodevas. Nekustamā īpašuma nodoklis ir vienīgais, ar ko pašvaldība var variēt. Tāpēc ļoti svarīga ir Rīgas domes sadarbība ar ministrijām. Pilsētas speciālistiem jāizstrādā dažādi priekšlikumi likumdošanas izmaiņām un politiķiem jāmaks tos aizstāvēt valdībā.

Priekšlikumi

- Pirms veicināt lielus investīciju projektus, pilsētai tomēr vajadzētu veikt potenciālā projekta ietekmes analīzi. Ir jāapzina visi ieguvumi un zaudējumi, ko projekts nesīs pilsētai un tās iedzīvotājiem.
- Investoram ir svarīgs pilsētas vadības atbalsts. Ir jāuztur sakari ar starptautisko uzņēmumu pārstāvniecībām, kā arī jāsadarbojas ar ārvalstu tirdzniecības un komercijas palātām.
- Investoriem pievilcīga būs sagatavota teritorija ar nepieciešamajām inženierkomunikācijām, apbūves koncepciju un sakārtotu dokumentāciju. Šis ir viens no galvenajiem investīciju veicinošiem faktoriem.
- Pilsētai nepieciešams veicināt dažādas nodarbinātības, pārkvalificēšanās programmas, lai pilsētā varētu ienākt arī netradicionālu tehnoloģiju uzņēmumi.
- Pilsētas ilgtermiņa mērķiem atbilstošiem projektiem ir jādot nekustamā īpašuma nodokļa atlaides uz investīciju laiku.
- Lielam un nozīmīgam investoram ir jāpalīdz gūt atbalstu nodokļu atvieglojumiem sarunās ar valsts institūcijām.
- Pilsētai jāpopularizē investīciju vide dažādās tematiskās izstādēs, forumos un biznesa konferencēs.
- Ir jāatbalsta gan vietējie, gan ārvalstu investori. Jābūt līdzsvaram starp ārējām un iekšējām investīcijām.

6. Latvijas dalības Eiropas Savienībā iespējamā ietekme uz Rīgas pilsētas telpisko struktūru

Eiropas telpiskās attīstības vadlīnijas kompleksā veidā ir sniegtas Eiropas Padomes, kā arī Eiropas Savienības līmenī, taču par šo vadlīniju sākuma punktu uzskata 1983.gada 20.maijā pieņemto **Eiropas reģionālās / telpiskās plānošanas hartu**. Šo hartu pieņēma Eiropas padomes dalībvalstu Reģionālās plānošanas ministru konferencē (**CEMAT**⁴⁰), kas norisinājās Torremolinosā, Spānijā, tāpēc šo hartu sauc arī par Torremolinosas hartu. Aprakstot reģionālās / telpiskās plānošanas būtību Torremolinosas hartā attiecībā uz Eiropu, tiek atzīmēts, ka reģionālā / telpiskā plānošana veicina labāku telpas organizāciju Eiropā, kā arī meklē risinājumus problēmām, kuras pārsniedz vienas valsts robežas. Papildus tiek uzsvērts, ka reģionālajai / telpiskajai plānošanai ir jābūt demokrātiskai, visaptverošai, funkcionālai un orientētai uz ilgtermiņa perspektīvu. (Rīgas reģiona telpiskās ..., 2001)

Tomēr Torremolinosas hartā netika sniegtas precīzākas rekomendācijas, kas palīdzētu Eiropas padomes dalībvalstīm veidot savu reģionālās un telpiskās plānošanas politiku, un kopumā šo dokumentu var uzskatīt par *pamatakmeni* Eiropas reģionālās un telpiskās plānošanas principiem, kuri ir tikuši pilnveidoti laika gaitā ar vairāku citu dokumentu palīdzību.

Viens no būtiskākajiem šādiem dokumentiem, uz kuru turklāt joprojām balstās dažādas Eiropas Savienības iniciatīvas un tajā ietilpstošo dalībvalstu reģionālās un telpiskās plānošanas politika ir **Eiropas telpiskās attīstības perspektīva (ETAP)**⁴¹. Šis dokuments tika pieņemts Eiropas Savienības dalībvalstu Reģionālās plānošanas ministru neformālajā konferencē Potsdamā, 1999.gada 10.-11. maijā. ETAP tiek uztverts kā būtisks solis Eiropas integrācijas procesa nodrošināšanai un Eiropas Savienības teritorijas līdzsvarotai un ilgtspējīgai attīstībai.

Jau 1994. gadā Reģionālās plānošanas ministri vienojās par trīs telpiskās attīstības vadlīnijām Eiropas Savienībai, un ETAP (ESDP, 1999) tiek uzsvērts, ka tās joprojām būtu jāievēro visām Eiropas Savienības institūcijām, kā arī nacionālā, reģionālā un vietējā līmeņa pašvaldībām. Šīs noteiktās vadlīnijas ir sekojošas:

- līdzsvarotas un policentriskas pilsētu sistēmas attīstība un jaunas partnerattiecības starp pilsētām un laukiem,
- paritātes (vienlīdzības) nodrošināšana infrastruktūras un zināšanu piekļūšanai,
- ilgtspējīga attīstība, dabas un kultūras mantojuma saprātīga apsaimniekošana un aizsardzība.

⁴⁰ Angl. – European Conference of Ministers responsible for Regional Planning (CEMAT)

⁴¹ Anlg. – European Spatial Development Perspective (ESDP)

Līdzīgi kā Torremolinosas harta arī ETAP nav juridiski saistošs dokuments Eiropas Savienības dalībvalstīm, taču tiek ieteikts ņemt to vērā, lai veicinātu Eiropas Savienības labāku telpisko integrāciju. Citējot ETAP (ESDP, 1999) ir teikts, ka „**katra valsts pieņem dokumentu tik daudz, cik tā vēlas ņemt vērā Eiropas telpiskās attīstības aspektus savā nacionālajā politikā**”. Šī pēdējā frāze ir attiecināma uz jebkuru no pašreiz pieņemtajiem dokumentiem telpiskās plānošanas jomā Eiropas Savienībā, tādējādi nekādu piespiedu ietekmi uz Rīgas telpisko struktūru Latvijas iestāšanās Eiropas Savienībā atstāt nevar, un pilsētas telpiskās attīstības jautājumus var izlemt katra pašvaldība pēc saviem ieskatiem.

Cits būtisks vadlīniju dokuments saistībā ar Eiropas telpisko attīstību ir Eiropas Padomes „**Vadlīnijas Eiropas kontinenta ilgtspējīgai telpiskajai attīstībai**” (tiek sauktas arī par „**Hanoveres dokumentu**”), kuras tika pieņemtas Eiropas Reģionālās plānošanas ministru konferences (CEMAT) 12.sesijā Hanoverē 2000.gada 7.-8.septembrī, un vēl jo vairāk šo vadlīniju lomu nostiprināja CEMAT 2002.gada 30.janvārī pieņemtais dokuments „**Rekomendācijas par Eiropas kontinenta ilgtspējīgas telpiskās attīstības vadlīnijām**”.

Starp nozīmīgiem dokumentiem saistībā ar pilsētu attīstību Eiropā jāmin arī **Eiropas ilgtspējīgas attīstības pilsētu harta** jeb **Olborgas harta**, kura tika pieņemta 1994.gadā, bet papildinājumi izdarīti 2004.gadā kā „Olborga +10”. Telpiskās plānošanas vajadzībām vērtīgi ir izmantot arī **VASAB** jeb **Vīzijas un stratēģijas ap Baltijas jūru 2010**⁴² un projekta „**Baltijas Palete**” ietvaros izstrādātās vadlīnijas un ieteikumus telpiskajai attīstībai Baltijas jūras reģiona valstīs.

Detalizētai minēto dokumentu inventarizācijai, meklējot ieteikumus Rīgas pilsētas plānošanas vajadzībām, ir jāveic plašs un laikietilpīgs pētījums, kas nav šī konkrētā pētījuma uzdevums, taču tālāk tiks sniegts ļoti koncentrēts ieskats minēto dokumentu svarīgākajās nostādnēs, kuras Rīgas pašvaldībai būtu jāņem vērā, plānojot Rīgas pilsētas attīstību atbilstoši Eiropas Savienības dokumentu rekomendācijām:

- Attīstīt aglomerāciju reģionu un “vārtu” pilsētu stratēģisko lomu, īpašu uzmanību pievēršot ES perifēriālo apgabalu attīstībai. (ESDP, 1999) Tāpēc ir nepieciešams nodrošināt Latvijas transporta sistēmas integrāciju un konkurētspējīgu darbību Eiropas transporta sistēmā, veicināt multimodālu transporta koridora *Austrumi–Rietumi* darbību starptautisko kravu un pasažieru pārvadājumu jomā. Rīga tādējādi var veikt nozīmīga loģistikas centra funkcijas, kam attiecīgi ir nepieciešams attīstīt atbilstošu infrastruktūru.
- Veicināt pilsētu un pilsētu reģionu policentrisku attīstību, pamatojot to ar hipotēzi, ka policentriskas urbānās sistēmas stimulē ekonomikas izaugsmi, ir ilgtspējīgākas attiecībā

⁴² Angl. – Vision and Strategies around the Baltic Sea 2010

- pret vidi un atbalsta teritoriālo līdzsvaru daudz labāk nekā monocentriskas urbānās sistēmas vai izkliedētas apdzīvotās vietas. (ESDP, 1999)
- Veicināt pilsētu un aglomerāciju reģionu labāku sasniedzamību, īstenojot atbilstošu izvietojuma un zemes izmantošanas plānošanas politiku, kas stimulē pilsētu funkciju integrāciju un sabiedriskā transporta izmantošanu. (ESDP, 1999)
 - Mazāk izmantoto un pamesto saimnieciski atpalikušo teritoriju otrreizēja izmantošana, to revitalizācija. (ESDP, 1999)
 - Veicināt saprātīgu pilsētu ekosistēmu apsaimniekošanu. (ESDP, 1999)
 - ETAP tiek uzsvērts arī tas, ka urbānajiem centriem un metropolēm ir jābūt efektīvi savstarpēji saistītām, gan attiecībā pret to ārpuspilsētas teritoriju, gan pasaules ekonomiku. Tādējādi ir nepieciešams veicināt efektīvas transporta un telekomunikāciju sistēmu ieviešanu, turklāt nodrošinot to pieejamību. (ESDP, 1999)
 - Pilsētu teritoriju paplašināšanās (pilsētu izplešanās) kontrole: piepilsētu izplešanās tendenču ierobežošana, palielinot celtniecībai izmantojamas zemes piedāvājumu pilsētā, aktivizējot neizmantotās teritorijas un izmantojot uz telpas ekonomiju vērstas celtniecības metodes, attīstot celtniecībai izmantojamas zemes transporta mezglu un dzelzceļa staciju tuvumā, veicinot pilsētu iekšējo attīstību, paaugstinot dzīves un mājokļu kvalitāti pilsētu teritorijās, kas ietver esošo ekosistēmu saglabāšanu un jaunu zaļo zonu un biotopu radīšanu; (Vadlīnijas Eiropas ..., 2001)
 - Izvairīties no pilsētu izplešanās, veidojot piemērotu pilsētu blīvumu un dot priekšroku degradēto (angl. – *brownfield*) teritoriju attīstībai, nevis jaunu teritoriju apbūvei (angl. – *greenfield*). (Aalborg +10, 2004)
 - Veicināt pilsētu iekšējo struktūru ilgtspējību. (Wismar declaration ..., 2001)
 - Nodrošināt jauktas izmantošanas apbūvi un attīstību ar labi sabalansētu darījumu, dzīvojamo un pakalpojumu sniegšanas iespējām pilsētu centros. (Aalborg +10, 2004)
 - Attiecībā uz transporta sistēmu pilsētas jeb metropoles reģiona līmenī tiek ieteikts veidot transporta sistēmu, kurā brauciena ilgums nepārsniegtu 60 minūtes, bet starpreģionālajā līmenī nepārsniedzot 2,5 stundas. (Wismar declaration ..., 2001)
 - Nodrošināt atbilstošu pilsētas kultūras mantojuma saglabāšanu, renovāciju, izmantošanu (arī otrreizēju izmantošanu). (Aalborg +10, 2004)
 - Atbalstīt ilgtspējīgus projektus un veicināt augstas kvalitātes arhitektūras un celtniecības tehnoloģijas. (Aalborg +10, 2004)
 - Arhitektūras mantojuma, pieminekļu un skatu vietu atjaunošanai ir jāklūst par vispārējās pilsētas un valsts plānošanas politikas integrētu sastāvdaļu. (Aalborg +10, 2004)

- Telpiski ekonomiskajā skatījumā VASAB 2010+ ierosina reaģēt uz koncentrācijas tendencēm lielajās pilsētās, koncentrāciju mazinot, pateicoties atsevišķu mazāku apdzīvoto centru specializācijai un savstarpējai sadarbībai. (Wismar declaration ..., 2001)
- Lai samazinātu suburbanizācijas procesu intensitāti un nedegradētu pilsētu centrālās daļas, tiek ierosināts veidot daudzcentru urbānās struktūras, jo no ekonomiskā, sociālā un vides skatījuma tās ir daudz efektīvākas nekā monocentriskas urbānās struktūras. Tiek atzīmēts arī, ka daudzcentru urbānās struktūras ir cieši saistītas ar sasniedzamību, tāpēc ir jāņem vērā tas, ka sasniedzamības, kas balstīta uz dzelzceļa transportu veicina koncentrāciju, bet uz autotransportu – izkliedētību. (Wismar declaration ..., 2001) Šeit jāpiemin teorija un Eiropas prakse, kas tomēr uzskata, ka decentralizēta koncentrācija, ko nodrošinātu attīstība gar galvenajām transporta maģistrālēm (dzelzceļš un galvenie autoceļi), ir telpiski un sociālekonomiski labvēlīgāka nekā izkliedētais policentriskums, kas nespēj nodrošināt labu ekonomiskās attīstības bāzi un ir mazāk konkurētspējīgs.
- Būtiski ir atzīmēt to, ka Rīgas pilsētas ietvaros tiek ieteikts pastiprināt jau vēsturiski izveidojušos pilsētas apakšcentru attīstību, atjaunojot atsevišķo priekšpilsētu politisko un administratīvo pārvaldi, dinamiski attīstot un specializējot atsevišķās reģiona pilsētas, kā arī esošos rajonu centrus un saglabājot spēcīgāko lauku pašvaldību administratīvos centrus reģionā, kuri šodien ar saviem pakalpojumiem iedzīvotājiem jau darbojas kā mazpilsētas. (Informācija sagatavota, izmantojot Policentriskums ..., 2003)

Plānojot Rīgas pilsētas attīstību, būtiski ir ņemt vērā to, ka Rīga nav tikai vienkārši pilsēta Eiropas Savienības perifērijā, bet gan nozīmīgs centrs Austrumu tirgus saiknei ar Eiropas Savienības tirgiem, tāpēc attīstot pilsētu, noteikti liels uzsvars ir jāliek arī uz transporta un sakaru infrastruktūras attīstību, kas palielinātu Rīgas kā nozīmīgas „vārtu pilsētas” (angl. – *gateway city*) lomu Eiropā.

7. Rīgas ekonomiskās konkurētspējas dzinējspēki globalizācijas, Eiropas Savienības un Baltijas jūras reģiona kontekstā

Rīgas ekonomiskās izaugsmes analīze nav iedomājama bez skatījuma globalizācijas un reģionalizācijas procesu kontekstā, kuriem var būt gan savas pozitīvās, gan negatīvās iezīmes. Viens no pozitīvajiem momentiem, kas Rīgas pilsētai rodas no globalizācijas, ir pieeja plašajam pasaules tirgum. Šī pieeja rada iespēju uzņēmējiem paplašināt savu tirgus daļu un gūt lielākus ienākumus, kā rezultātā ieguvēja ir arī pilsēta. Pie negatīvajiem aspektiem pieskaitāma vispārējā ekonomiskā nestabilitāte, kas rodas no ārējās nestabilās ekonomiskās vides. Tādējādi Rīgai, kā vienam ķēdes posmam lielajā globalizācijas procesā, varētu būt ļoti grūti pārvarēt ekonomisko recesiju vai pat krīzi, kas rastos pasaules tirgū dažādu ekonomisko, politisko u.c. pārmaiņu rezultātā.

Globalizācijas process risinās līdzīgi kā ražošanas specializācija uzņēmumā. Valstis specializējas dažādu preču un pakalpojumu ražošanā, panākot darba ražīguma palielināšanu un paaugstinot savu konkurētspēju pasaules tirgos. Tādējādi Rīgas un arī visas Latvijas iedzīvotājiem un uzņēmējiem ir iespēja kļūt par globalizācijas procesa sastāvdaļu. Jo ārējā tirdzniecība ir nozīmīgākais veids, kā ekonomiski vājāk attīstītām un īpaši nelielām valstīm izmantot globalizācijas priekšrocības (Dubra, 2003).

Nosakot Rīgas pilsētas dzinējspēkus globalizācijas, Eiropas Savienības, Baltijas jūras reģiona u.c. reģionālo faktoru kontekstā, jāņem vērā Rīgas pašreizējās iespējas un izaugsmes potenciālu.

Pašreizējā situācija, līdzīgi kā pārējās pētījumā apskatītajās pilsētās (izņemot Varšavu), norāda, ka galvenais Rīgas ekonomiskais dzinējspēks varētu būt visa veida pakalpojumu sektora attīstība, kas galvenokārt ir saistīta ar **loģistiku** un multimodālo **transporta** tīklu pakalpojuma attīstību. Pakalpojumi, kas saistīti ar transporta jomu, jau tagad ir viena no galvenajām Rīgas eksporta jomām. Tiek prognozēts, ka nākotnē, pieaugot tranzīta apjomiem (galvenokārt Rīgas izdevīgā „ES un Austrumu tirgus vārtu” stāvokļa dēļ), ārvalstu kompānijām būs nepieciešami arvien jauni pakalpojumi transporta un loģistikas jomā, ko sniegtu vietējie uzņēmēji.

Otrs dzinējspēks neapšaubāmi būs **ražošana ar augstu pievienoto vērtību**. Precīzi grūti ir identificēt, kādas tieši nozares dominēs, jo tehnoloģiskie cikli arvien vairāk sašaurinās. Dažādi zinātniskie risinājumi izmaina tirgus konjunktūru, tāpēc svarīgākais pilsētai ir sagatavot augsta

līmeņa speciālistus, kas būtu spējīgi jaunradītās tehnoloģijas (idejas) komercializēt un pārdot tālāk globālajā tirgū. Pašlaik no apskatītajām pilsētām sevi visvairāk pozicionējušas informāciju tehnoloģiju attīstībā ir Dublinā un Helsinkī, tomēr Rīgai ar savu izglītības bāzi ir visi priekšnoteikumi kļūt par šādu centru kaut vai Baltijas valstu mērogā, piemēram, biotehnoloģiju, farmācijas vai specifisku fizikas jomu kontekstā.

Trešais dzinējspēks ir **tirdzniecība**. Līdz šim sasniegtā izaugsme sakņojas ierobežotā pieprasījuma un strukturālo reformu, privatizācijas un resursu pārvietošanas rezultātā (Vatkins un Agapitova, 2003). Tāpēc strauji attīstās tirdzniecība, kas ieņem nozīmīgu vietu Rīgas IKP struktūrā. Nākotnē, pateicoties pakalpojumu, tranzīta un informāciju tehnoloģiju attīstībai, tirdzniecības īpatsvars varētu arī sarukt, tomēr Rīgas samērā lielais iedzīvotāju potenciāls Baltijas jūras reģiona mērogā dos iespēju šeit attīstīties starptautiskiem vairumtirdzniecības un mazumtirdzniecības tīkliem, tādā veidā piesaistot arvien jaunas investīcijas un veicinot rīdzinieku labklājību.

Secinājumi un ieteikumi

Pētījuma katras atsevišķās nodaļas ietvaros ir veikti daudzi secinājumi un ieteikumi, kas saistās ar Rīgas lomu un potenciālo attīstību starptautiskajā un arī nacionālajā kontekstā, tāpēc gala secinājumos un ieteikumos tiek sniegts tikai koncentrēts pārskats par veiktā pētījuma rezultātiem.

1. Rīgas pilsētas attīstību ir jāplāno, ņemot vērā to, ka Rīga ir nozīmīgs centrs Austrumu tirgus saiknei ar Eiropas Savienības tirgiem, tāpēc, attīstot pilsētu, noteikti liels uzsvars ir jāliek arī uz transporta un sakaru infrastruktūras attīstību, kas palielinātu Rīgas kā nozīmīgas „vārtu pilsētas” lomu Eiropā.
2. Rīgas pilsētas plānošana, jo sevišķi transporta un vides jomā, jāveic visa Rīgas funkcionālā reģiona jeb aglomerācijas robežās.
3. Rīgas pilsētā jāveicina gan morfoloģiskais policentrisms, veidojot spēcīgus attīstības centrus pilsētā (esošos vai jaunus rajonus), gan institucionālais policentrisms, pārveidojot pārvaldes mehānismu, lai pašvaldības izpildinstitūcijas būtu rīcībspējīgākas un tādējādi kalpotu par visefektīvāko starpnieku starp vietējo apkaimju iedzīvotājiem un centrālo varu. Tas attiecīgi var veicināt vietējo apkaimju identitātes stiprināšanu un dzīves vides uzlabošanu.
4. Rīgai ir jāizvairās no jaunu, neurbanizētu teritoriju apgūšanas, tā vietā priekšroku dodot degradēto un citu jau urbanizēto, bet neefektīvi izmantoto teritoriju revitalizācijai un attīstībai.
5. Pieūdens teritoriju attīstības nodrošināšana, veidojot augstvērtīgu darījumu un dzīves vidi, kā arī publisko ārtelpu.
6. Nepieciešama tirdzniecības ostas funkciju virzīšana prom no pilsētas centra, tādējādi atvieglojot gan ostas darbību, gan veicinot pilsētas centrālās daļas attīstību.
7. Rīgai ir jāmēģina kontrolēt savas morfoloģiskās pilsētas (pilsēta tās administratīvajās robežās + blīvi apbūvētās pilsētai pieguļošās teritorijas) izplešanās, palielinot celtniecībai izmantojamas zemes piedāvājumu pilsētā, aktivizējot neizmantotās teritorijas un izmantojot uz telpas ekonomiju vērstas celtniecības metodes, attīstot celtniecībai izmantojamas zemes transporta mezglu un dzelzceļa staciju tuvumā, veicinot pilsētu iekšējo attīstību, paaugstinot dzīves un mājokļu kvalitāti pilsētu teritorijās, iespēju robežās saglabājot un uzlabojot esošās ekosistēmas.
8. Eksperti, runājot par Rīgas pilsētas attīstību nākotnē, izsakās visnotaļ pozitīvi. Pesimistiskajā scenārijā eksperti uzskata, ka vairums rādītāju kā piemēram nodarbināto

skaitis, nodarbinātie ar augstāko izglītību, studentu skaits, zinātne un pētniecība (zinātnieku un pētnieku skaits), sociālā spriedze, pašvaldības loma Rīgas attīstības veicināšanā gandrīz nemainīsies. Pārējiem rādītājiem eksperti prognozē nelielu augšupeju. Savukārt pilsētas attīstības optimistiskajā attīstības scenārijā ekspertu vērtējums ir krietni pozitīvāks. Optimistiskajā scenārijā bez būtiskām izmaiņām paliek tādi rādītāji kā dzīves dārdzība/patēriņa grozs un sociālā spriedze. Savukārt ievērojamu pieaugumu eksperti prognozē tādiem rādītājiem kā darba ražīgums, uzņēmējdarbības vide, inovatīvo uzņēmumu īpatsvars ĀTI (ārējo tiešo investīciju) plūsma un IKP uz vienu iedzīvotāju. Pārējiem rādītājiem eksperti paredz nelielu pieaugumu.

9. Prognozējamajā periodā (līdz 2018.gadam) saglabāsies augsti Rīgas IKP pieauguma tempi, vidēji 5% – 8% robežās, atkarībā no perioda. Tomēr Rīgas IKP īpatsvars Latvijas kopējā IKP varētu nedaudz samazināties uz pārējās Latvijas straujākas attīstības rēķina.
10. Neskatoties uz potenciāli augstajiem Rīgas IKP izaugsmes tempiem, ir nepieciešams attīstīt augstas pievienotās vērtības ražošanu, kas dotu būtisku stimulu Rīgas ekonomikas bāzes sektora attīstībā, nodrošinot ilgtspējīgas ekonomikas izveidi Rīgas pilsētā.
11. Pievienotā vērtība nākotnē varētu palielināties galvenokārt dažāda veida pakalpojumiem, būvniecībai un neliels pieaugums varētu būt vērojams arī finanšu starpniecībā. Pievienotās vērtības pieaugums pakalpojumu sfērā varētu augt, bet nepārsniedzot patērētāju maksāspējas pieaugumu. Pretējā gadījumā ievērojami saruktu patērētāju loks.
12. Prognozētajā periodā, vadoties no inerces (minimālās) un maksimālās iedzīvotāju skaita prognozes, Rīgā pieaugs nodarbināto īpatsvars darbaspējas vecuma iedzīvotājos. Tomēr kopējais nodarbināto rīdzinieku skaits nākotnē saruks (minimālajā scenārijā tas būs 396,2 tūkstoši 2020. gadā un maksimālajā scenārijā tas būs 301,9 tūkstoši 2020. gadā). Līdz ar to ekonomiskā attīstība nākotnē būs vairāk atkarīga no darbaspēka kvalitātes nevis kvantitātes. Tamdēļ ir svarīgi celt cilvēkkapitāla vērtību, ieguldot finanšu līdzekļus tā izaugsmē.
13. Izglītības prognoze vispārīzglītojošajās skolās parāda to, ka pēc minimālā (inerces) demogrāfijas scenārija, skolēnu skaits vispārīzglītojošās skolās būs ievērojami sarucis (52,9 tūkstoši 2020. gadā). Toties pēc maksimālā scenārija, sākotnējos gados tas samazināsies, bet jau no 2015. gada būs vērojams skolēnu skaita pieaugums un 2020. gadā tas sasniegs 76 tūkstošus.
14. Rīga arī nākotnē saglabās galveno lomu augstākās izglītības ieguvei valstī (vidēji 80% studentu ik gadu studē Rīgas augstskolās). Nākamajos gados krietni samazināsies studentu skaits, iedzīvotājus skaita samazināšanās dēļ. Līdz ar to arī potenciālo studentu skaits

nākotnē saruks un 2020. gadā tas būs 90,4 tūkstoši, pat neskatoties uz to, ka studējošo īpatsvars skaits, pētāmajā vecuma grupā pieaugs.

15. Pamatojoties uz pašreizējo Rīgas IKP izaugsmes tempu, ir jāsecina, ka esošie izaugsmes tempi var nenodrošināt reālo konvergenci ar salīdzinātajām pilsētām. Tas liek uzsvērt nepieciešamību balstīt Rīgas ekonomiku uz tautsaimniecības nozarēm, kuras ne tikai patreizējā brīdī ir peļņu nesošas, bet gan spētu nodrošināt straujus izaugsmes tempus arī ilgtermiņā.
16. Pirms veicināt lielus investīciju projektus, pilsētai vajadzētu veikt potenciālā projekta ietekmes analīzi. Ir jāapzina visi ieguvumi un zaudējumi, ko projekts nesīs pilsētai un tās iedzīvotājiem.
17. Pilsētai nepieciešams veicināt dažādas nodarbinātības, pārkvalificēšanās programmas, lai pilsētā varētu ienākt arī netradicionālu tehnoloģiju uzņēmumi.
18. Investoriem pievilcīga būs sagatavota teritorija ar nepieciešamajām inženierkomunikācijām, apbūves koncepciju un sakārtotu dokumentāciju. Šis ir viens no galvenajiem investīciju veicinošiem faktoriem.
19. Par potenciālajiem Rīgas ekonomikas dzinējspēkiem tuvākajā perspektīvā var definēt:
 - pakalpojumus, kas saistīti ar loģistiku un transporta jomu,
 - ražošanu ar augstu pievienoto vērtību,
 - ārējā tirdzniecība.

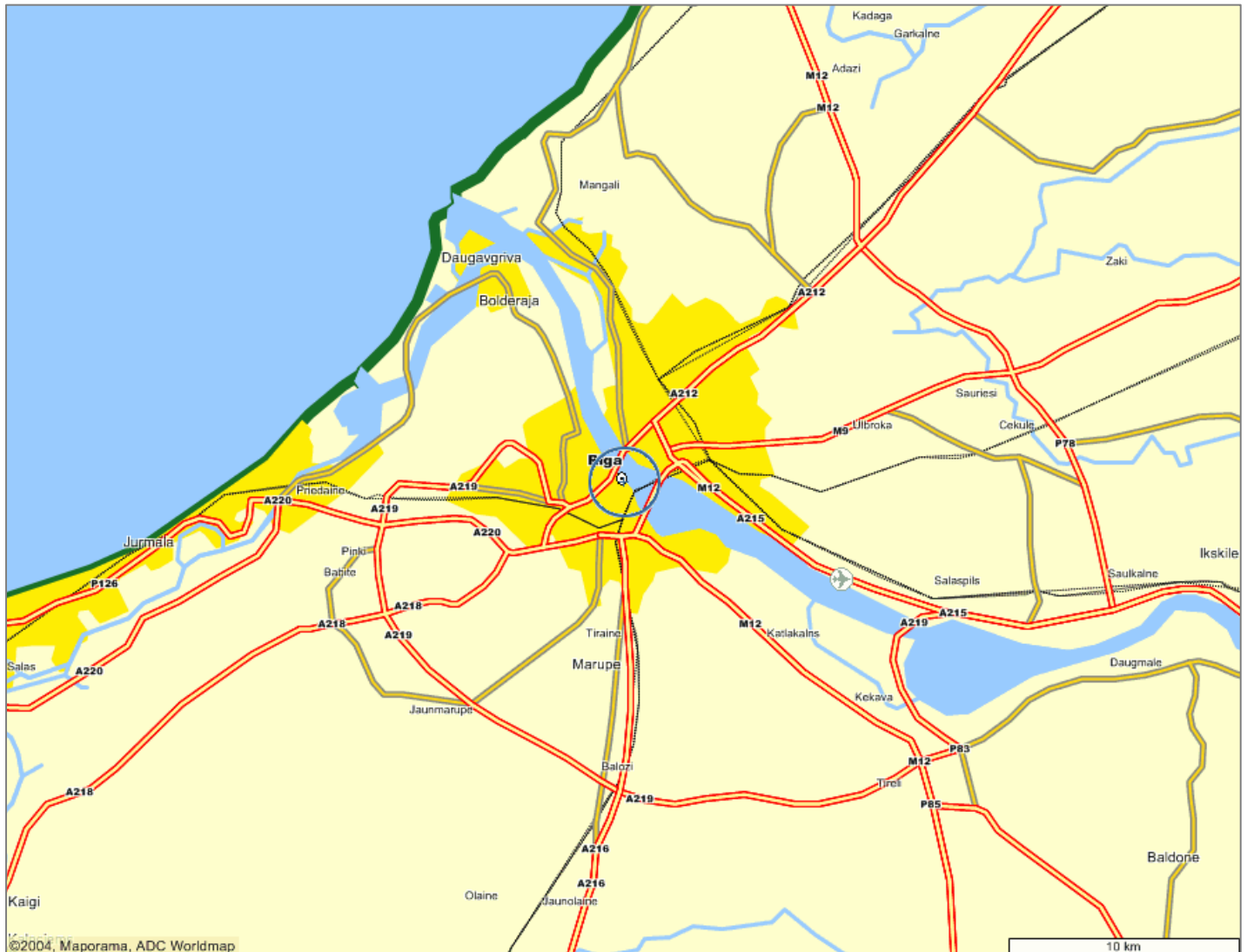
Pielikumi

Rīgas plāns



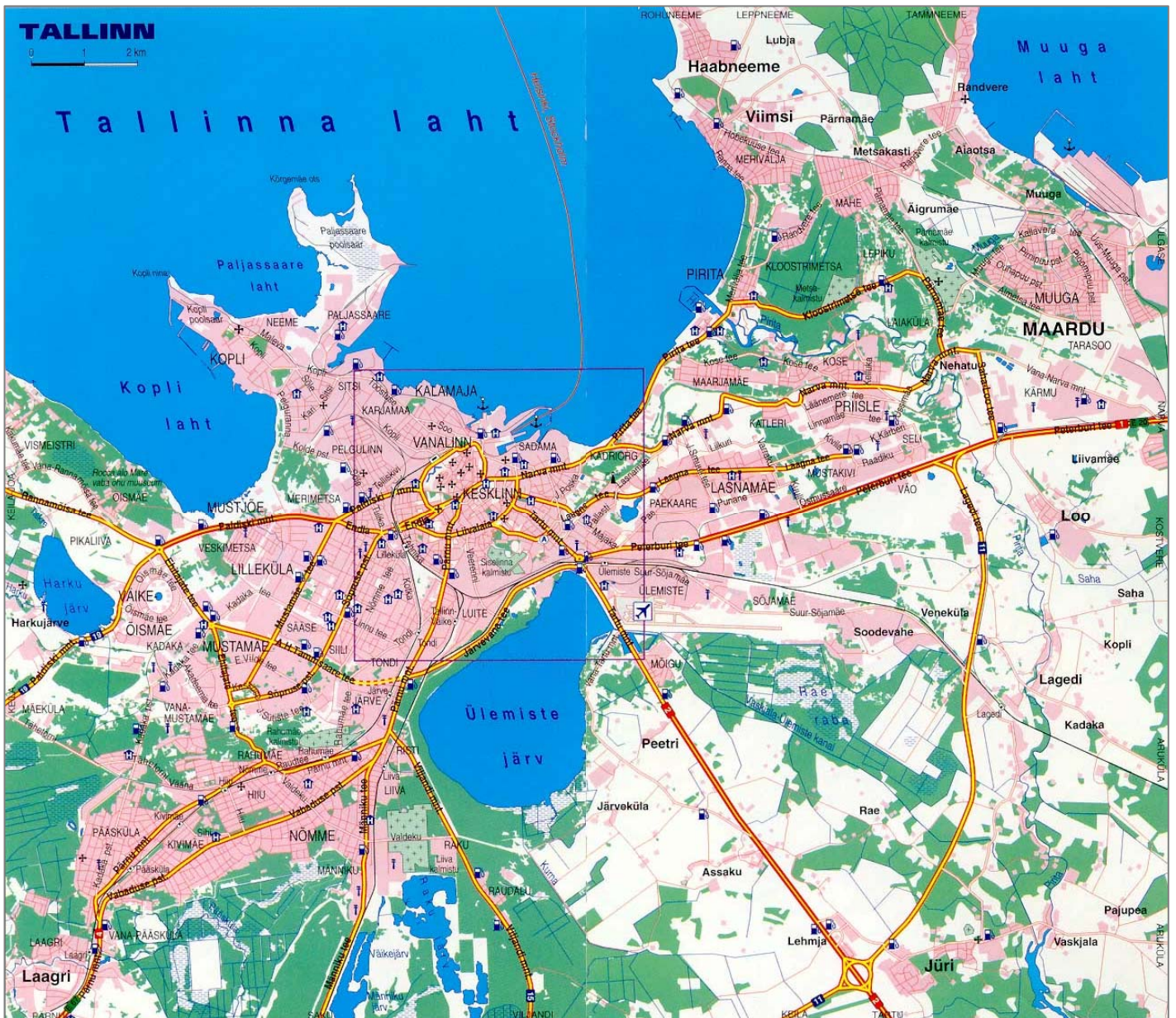
*Izmantojot karšu apgāda “Jāņa Sēta” karti no <http://www.virtual.lv/maps.htm>

Rīgas novietojums un telpiskā struktūra reģionālā skatījumā



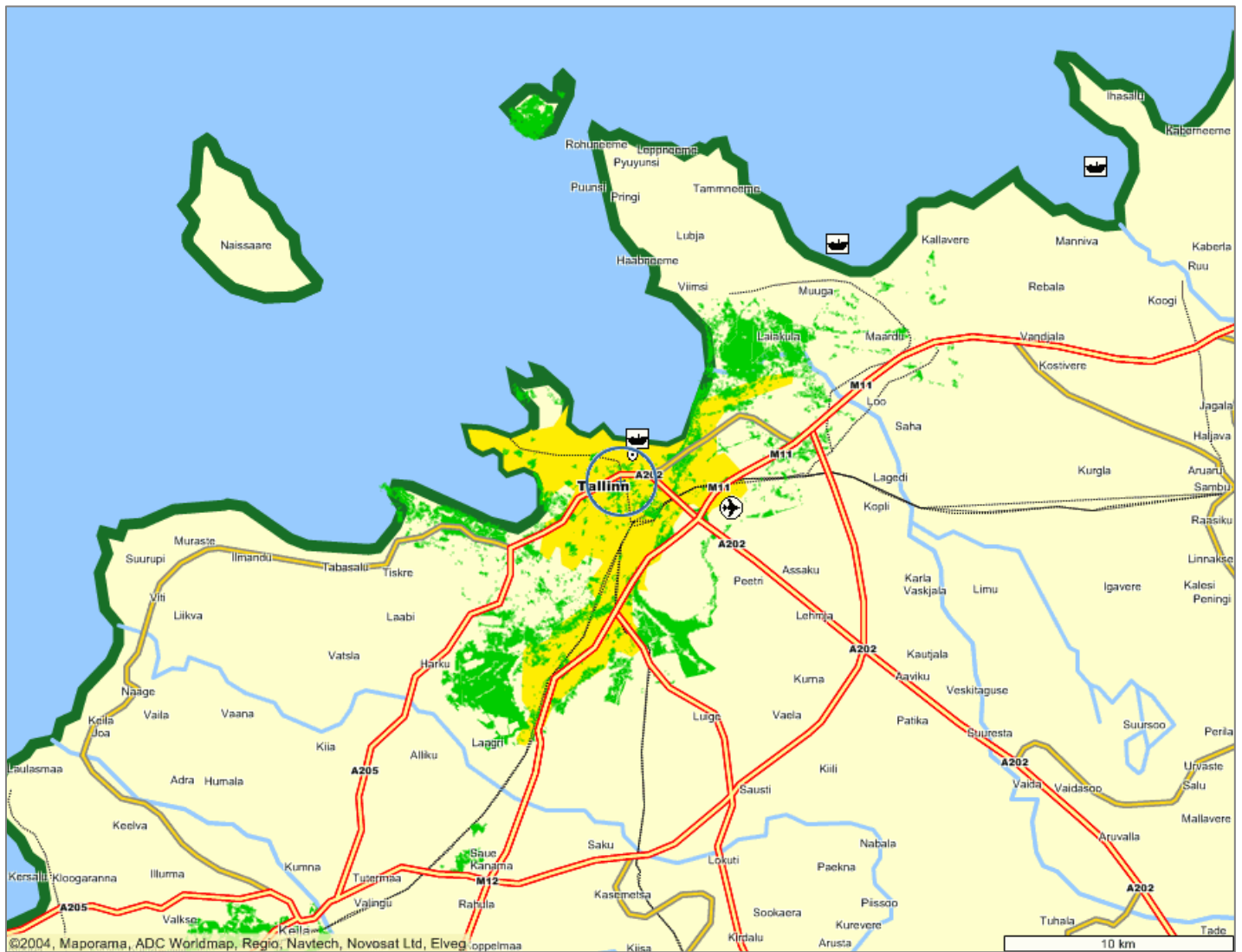
*Izmantojot "Maporama", ADC Worldmap karti (2004) no <http://www.maporama.com>

Tallinas plāns



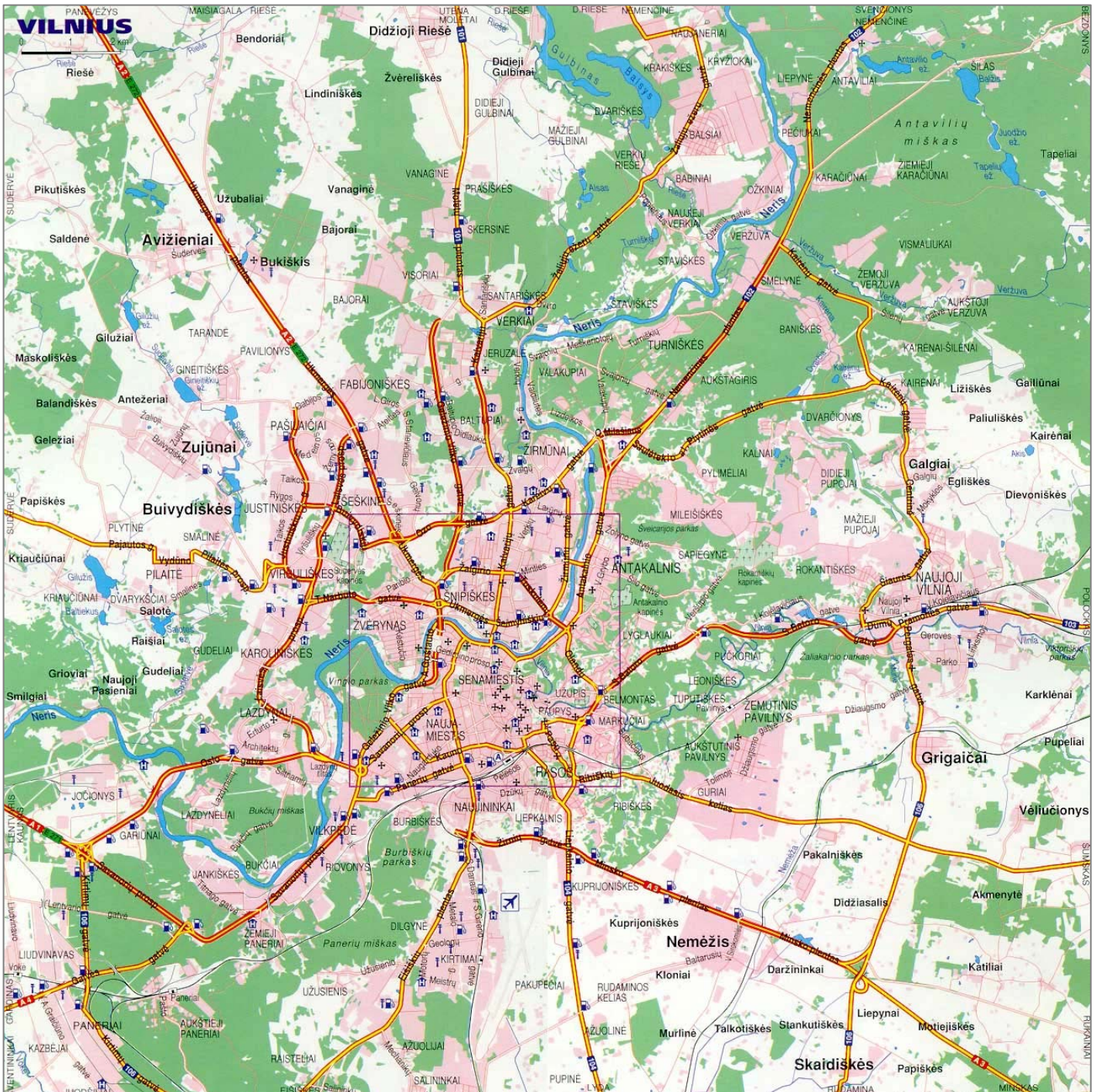
*Izmantojot karšu apgāda "Jāņa Sēta" karti no <http://www.virtual.lv/maps.htm>

Tallinas novietojums un telpiskā struktūra reģionālā skatījumā



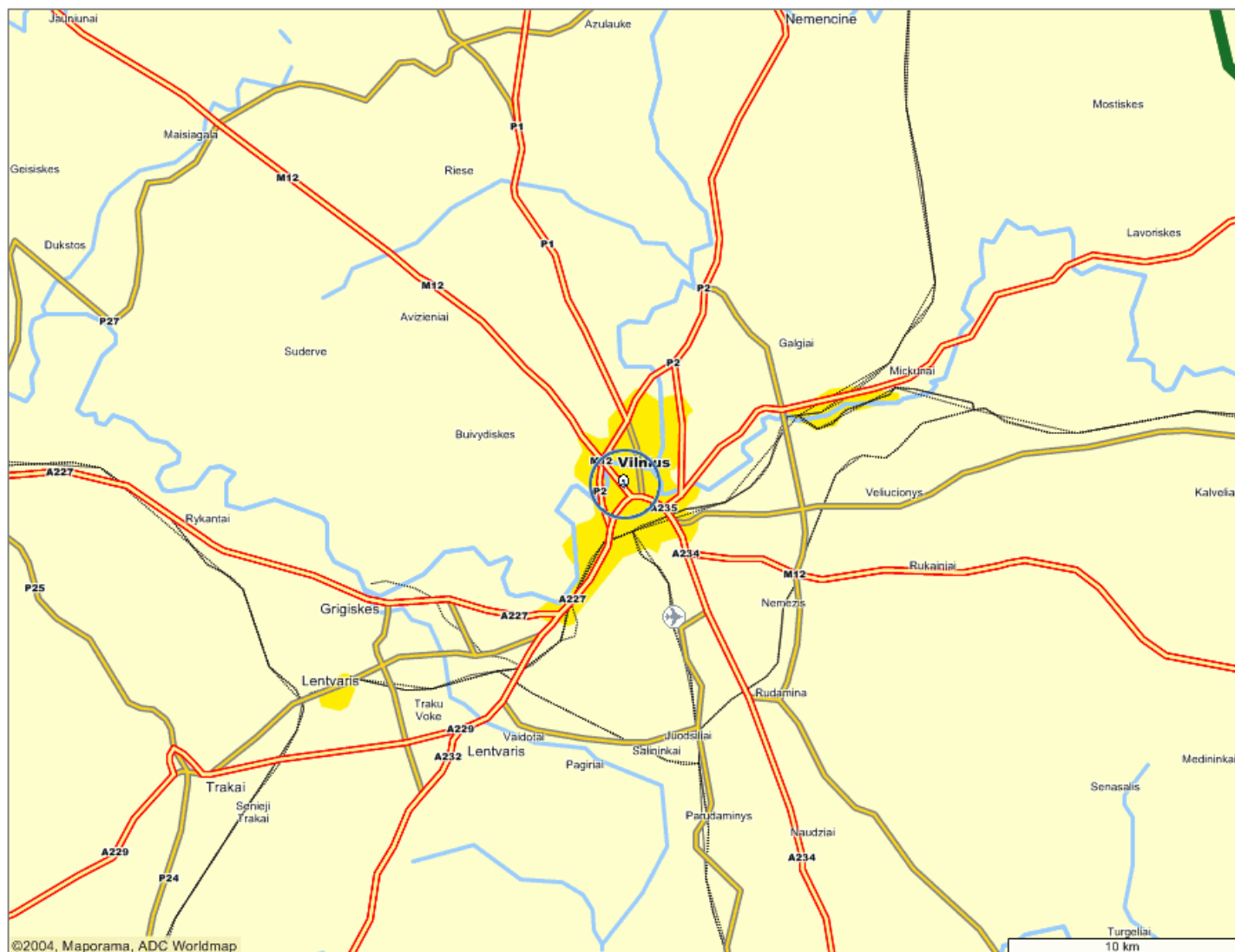
*Izmantojot "Maporama", ADC Worldmap karti (2004) no <http://www.maporama.com>

Viņas plāns



*Izmantojot karšu apgāda “Jāņa Sēta” karti no <http://www.virtual.lv/maps.htm>

Vilņas novietojums un telpiskā struktūra reģionālā skatījumā



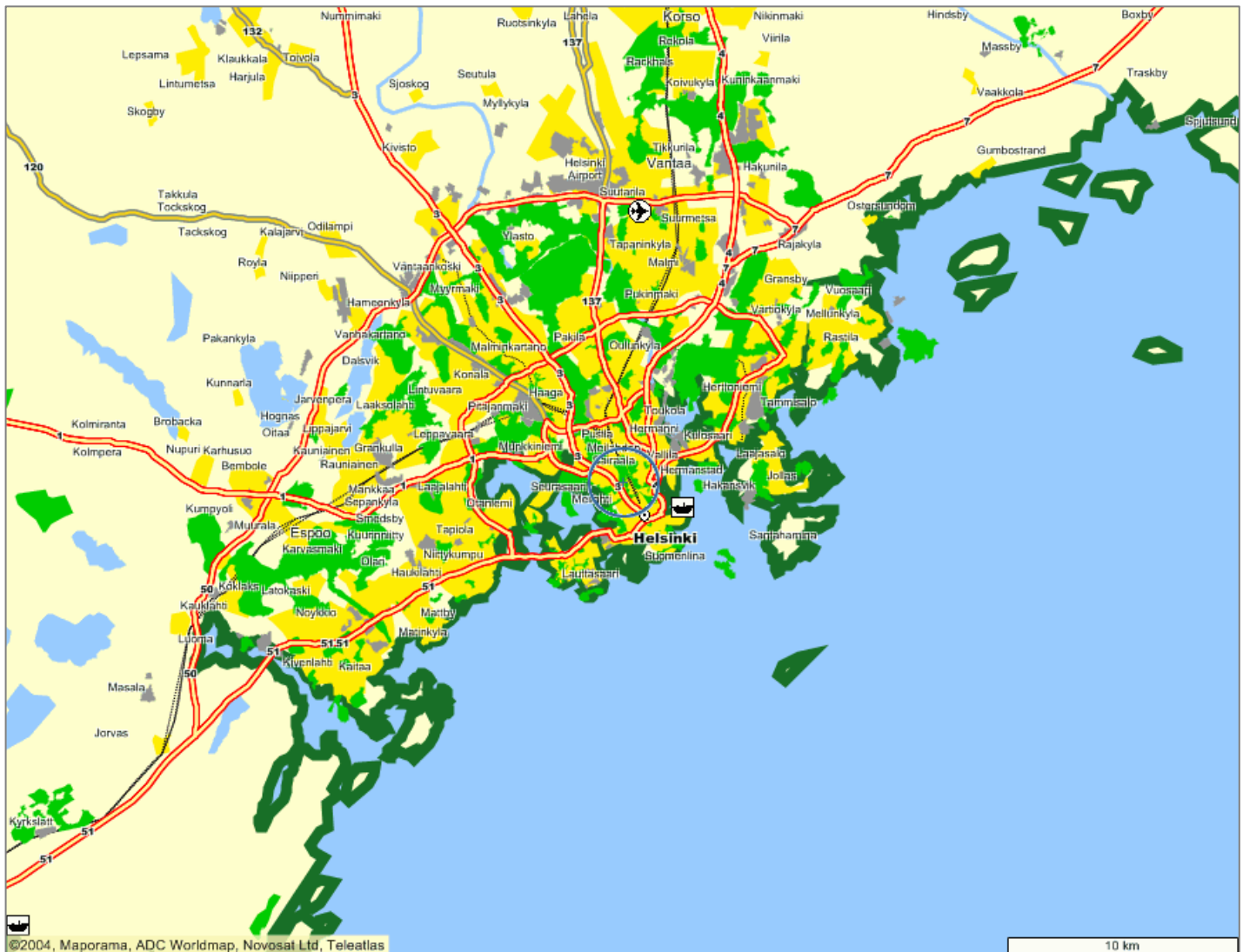
*Izmantojot “Maporama”, ADC Worldmap karti (2004) no <http://www.maporama.com>

Helsinki plāns



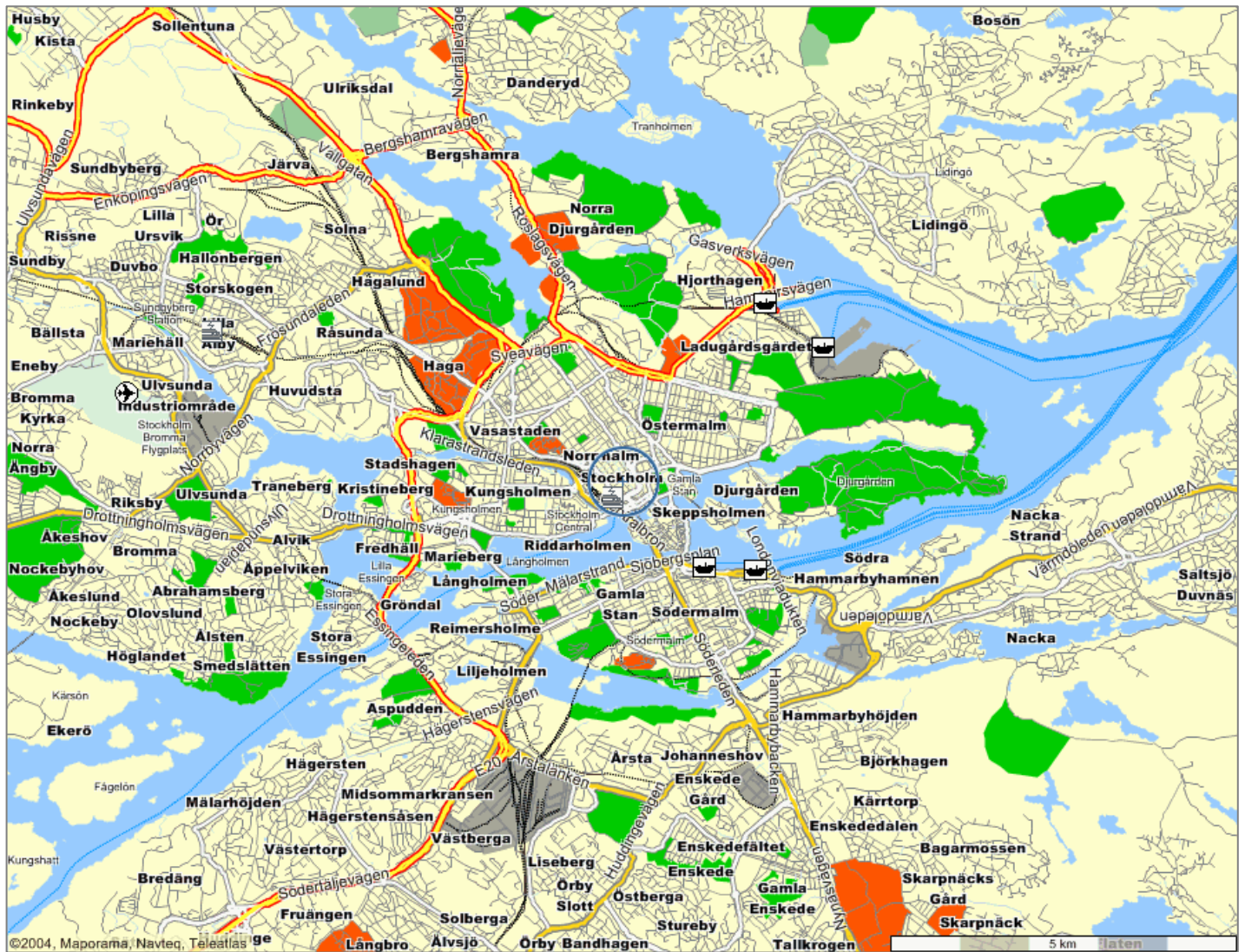
*Izmantojot “Maporama”, ADC Worldmap karti (2004) no <http://www.maporama.com>

Helsinku novietojums un telpiskā struktūra reģionālā skatījumā



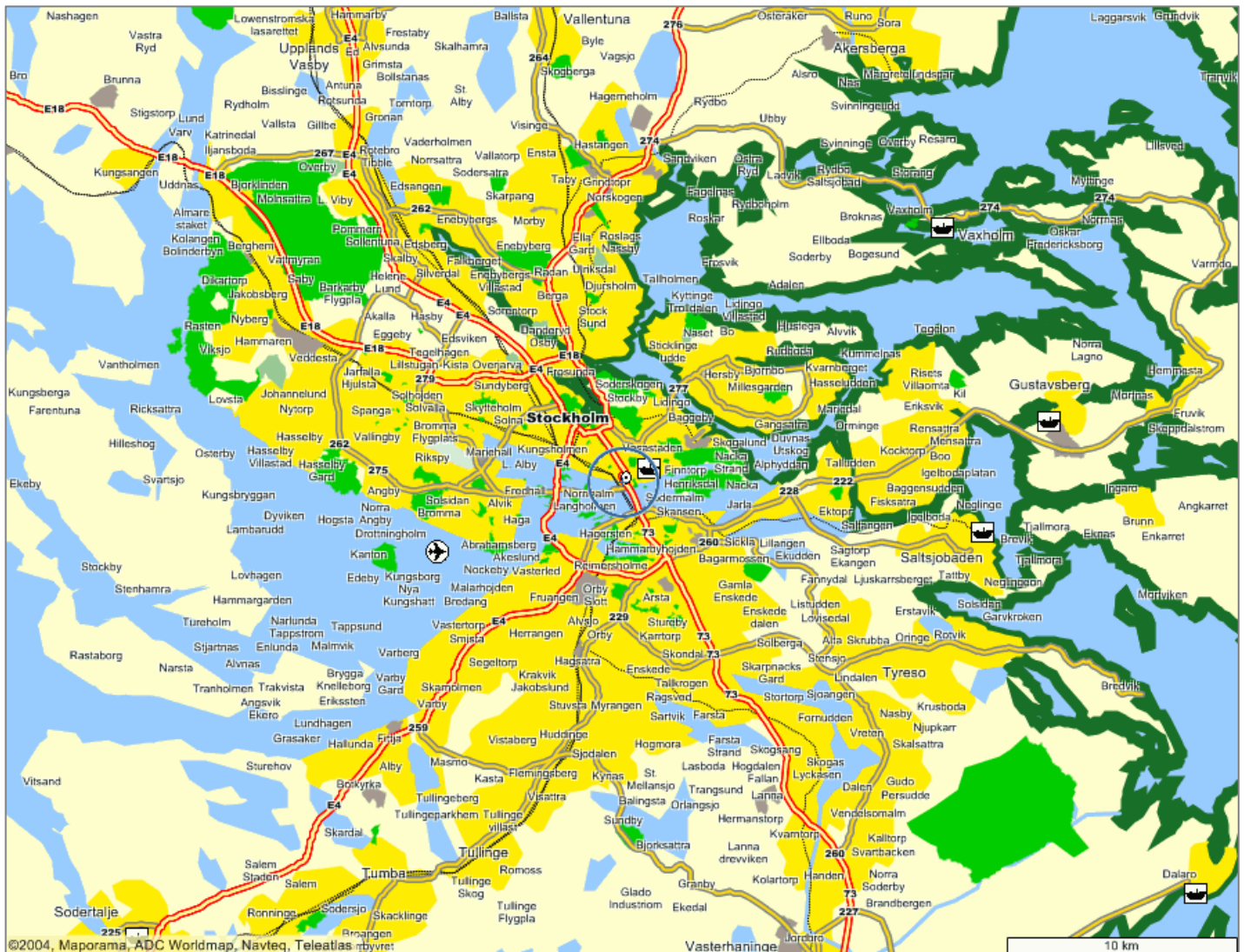
*Izmantojot “Maporama”, ADC Worldmap karti (2004) no <http://www.maporama.com>

Stokholmas plāns



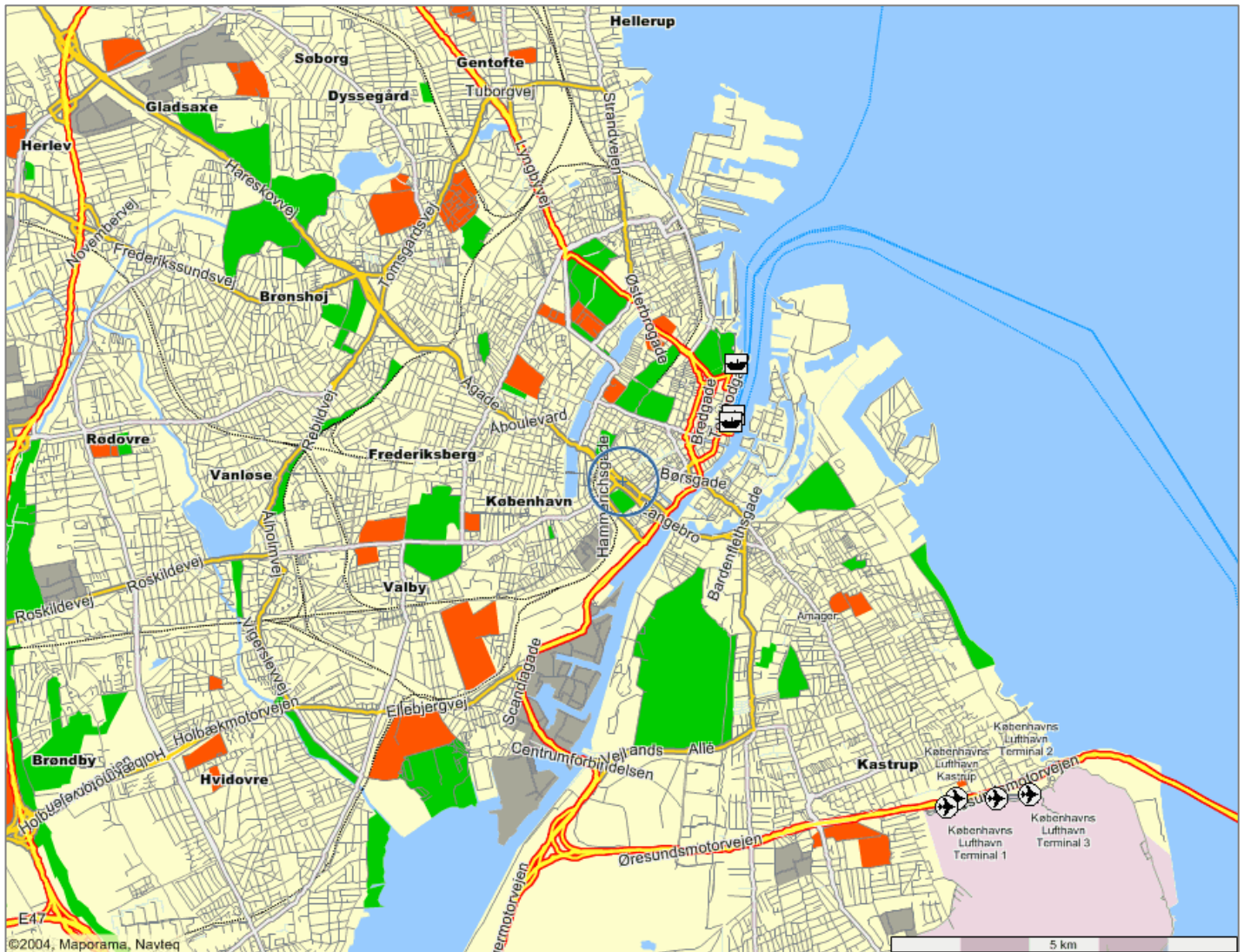
*Izmantojot “Maporama”, ADC Worldmap karti (2004) no <http://www.maporama.com>

Stokholmas novietojums un telpiskā struktūra reģionālā skatījumā



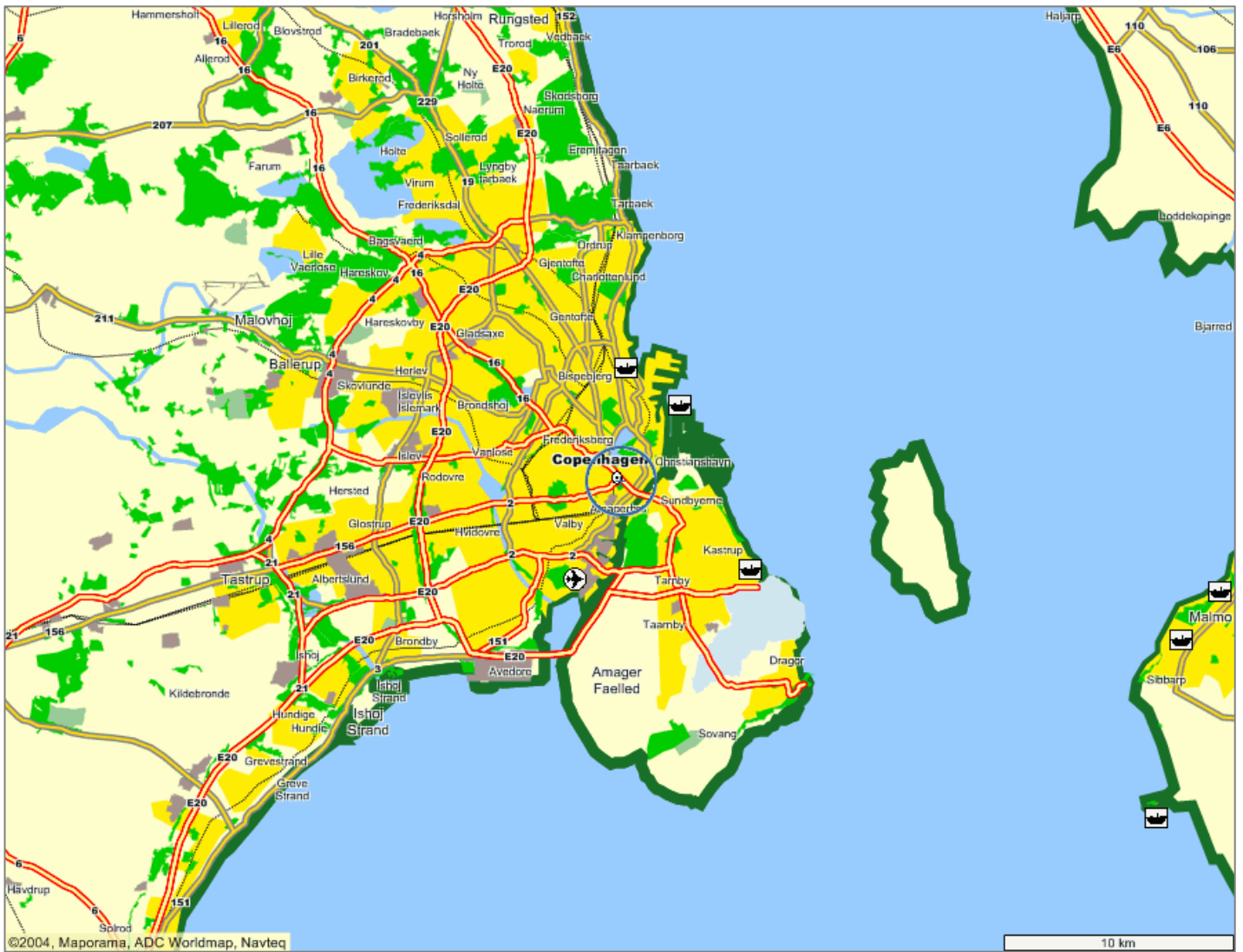
*Izmantojot “Maporama”, ADC Worldmap karti (2004) no <http://www.maporama.com>

Kopenhāgenas plāns



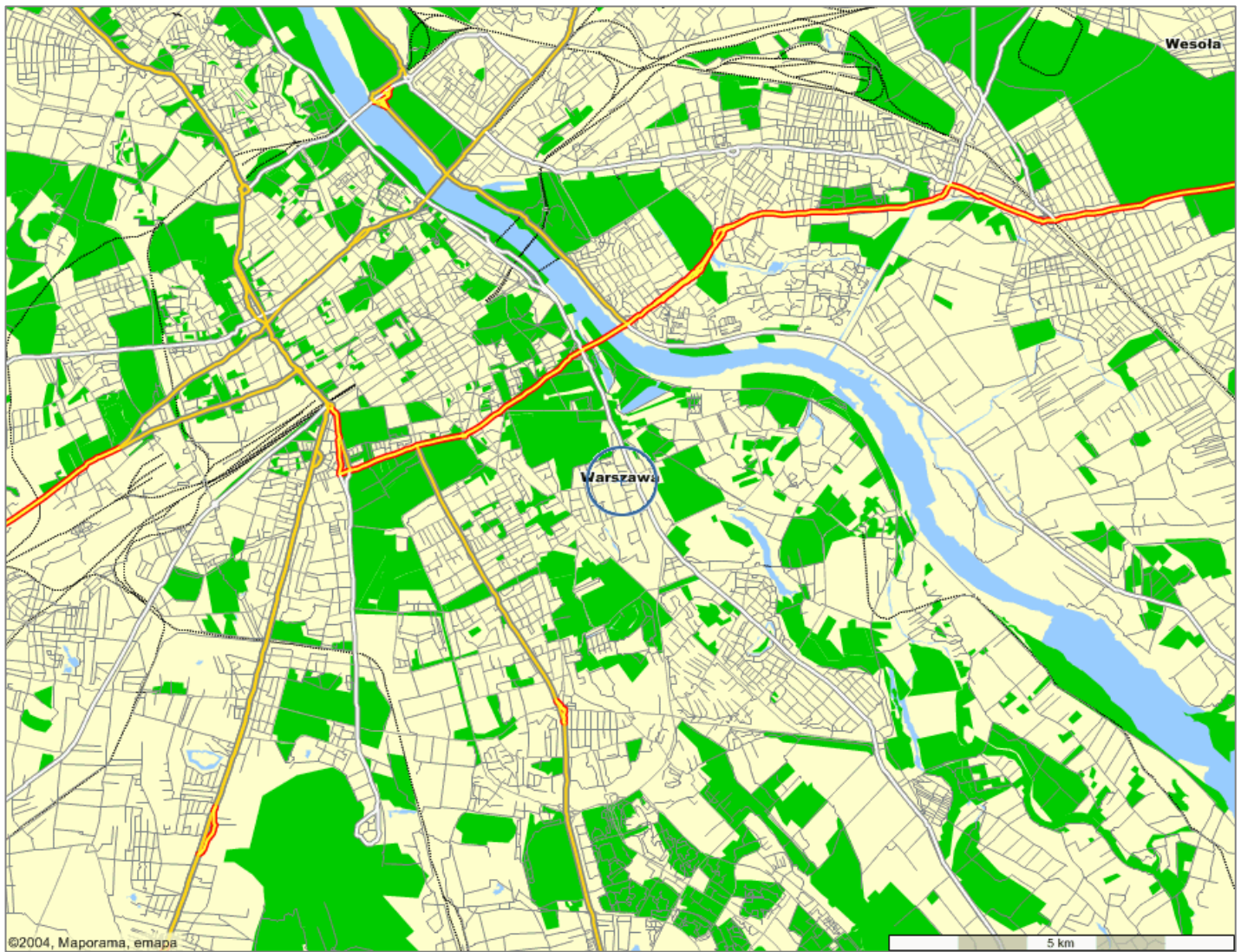
*Izmantojot "Maporama", ADC Worldmap karti (2004) no <http://www.maporama.com>

Kopenhāģenas novietojums un telpiskā struktūra reģionālā skatījumā



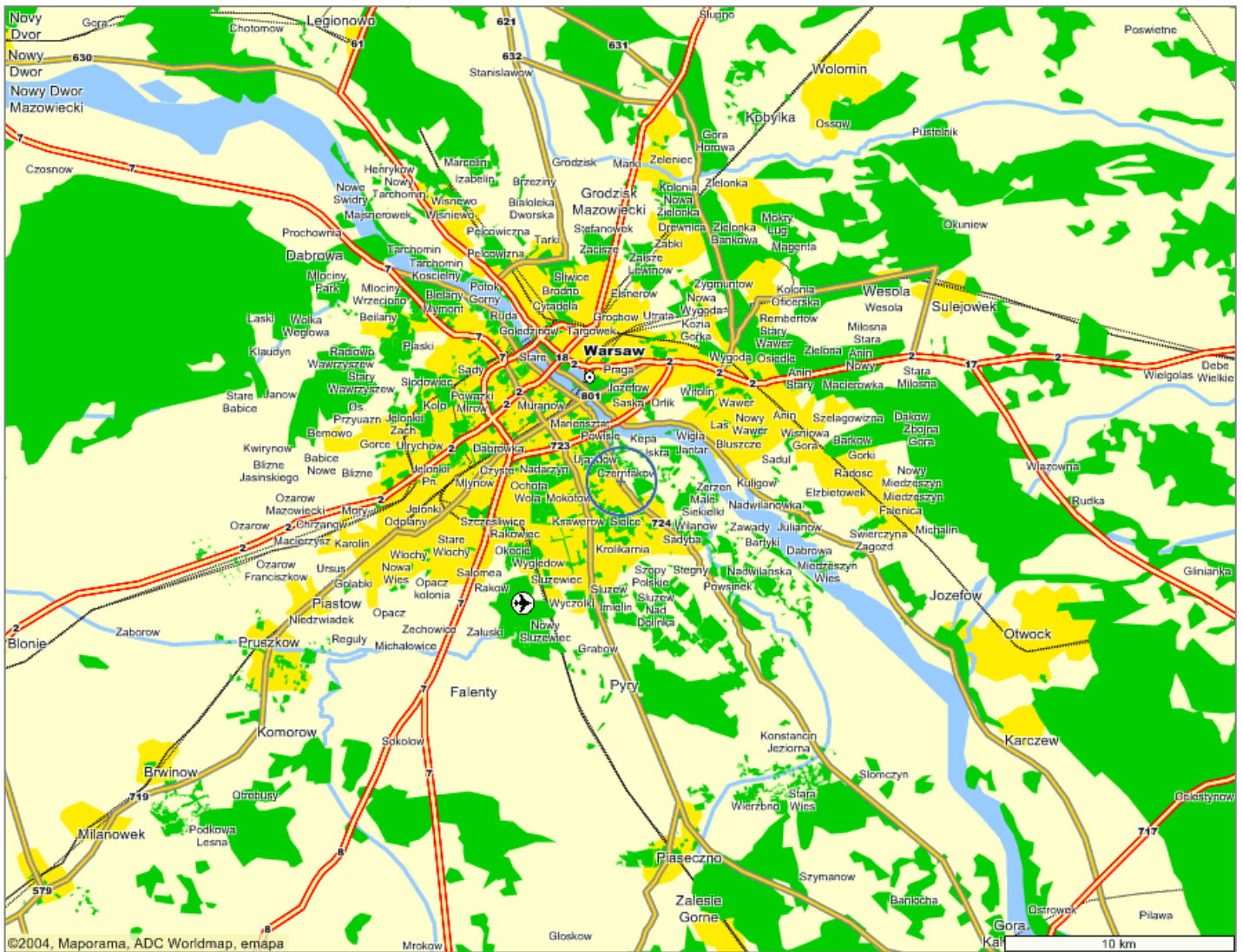
*Izmantojot “Maporama”, ADC Worldmap karti (2004) no <http://www.maporama.com>

Varšavas plāns



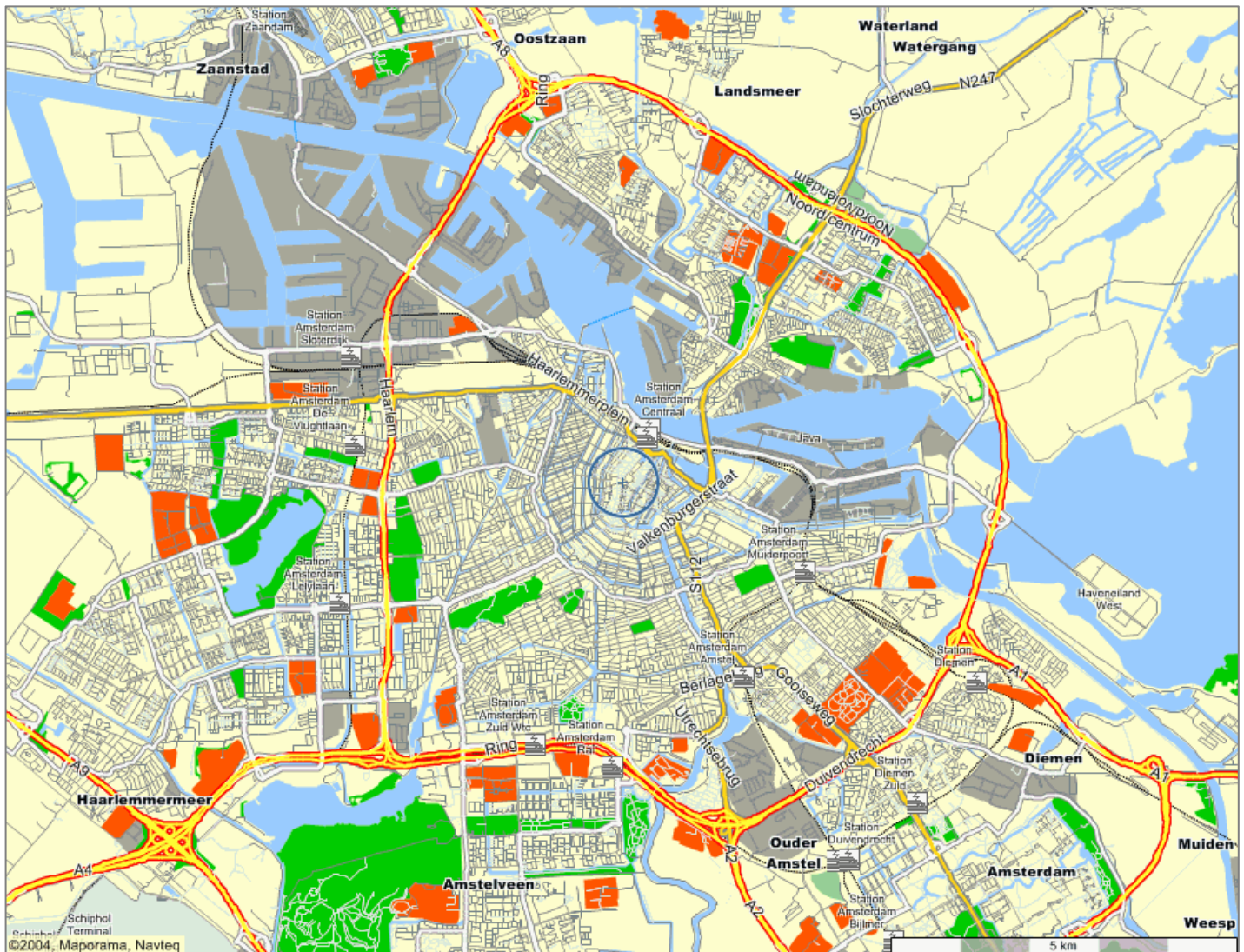
*Izmantojot “Maporama”, ADC Worldmap karti (2004) no <http://www.maporama.com>

Varšavas novietojums un telpiskā struktūra reģionālā skatījumā



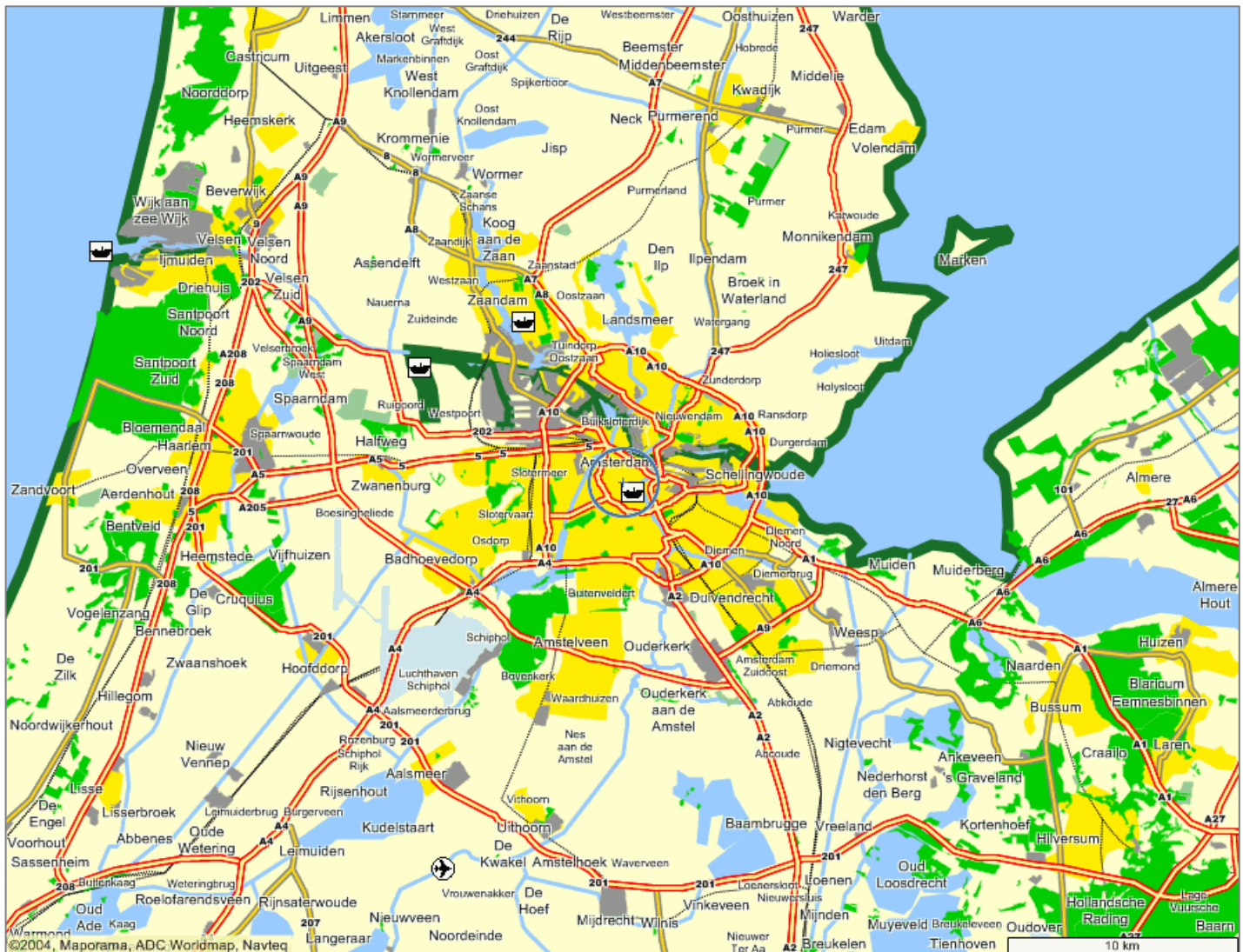
*Izmantojot “Maporama”, ADC Worldmap karti (2004) no <http://www.maporama.com>

Amsterdams plāns



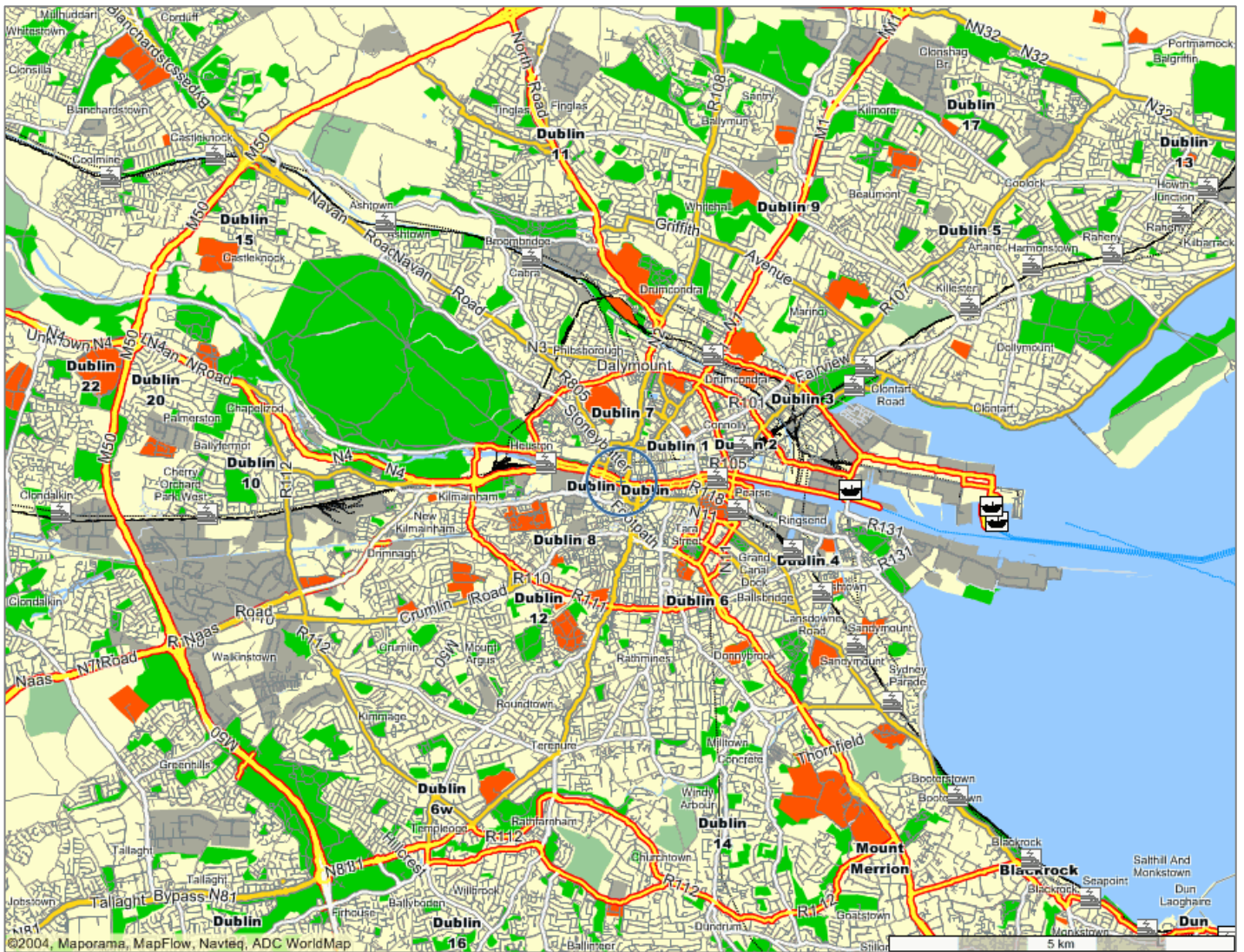
*Izmantojot "Maporama", ADC Worldmap karti (2004) no <http://www.maporama.com>

Amsterdamas novietojums un telpiskā struktūra reģionālā skatījumā



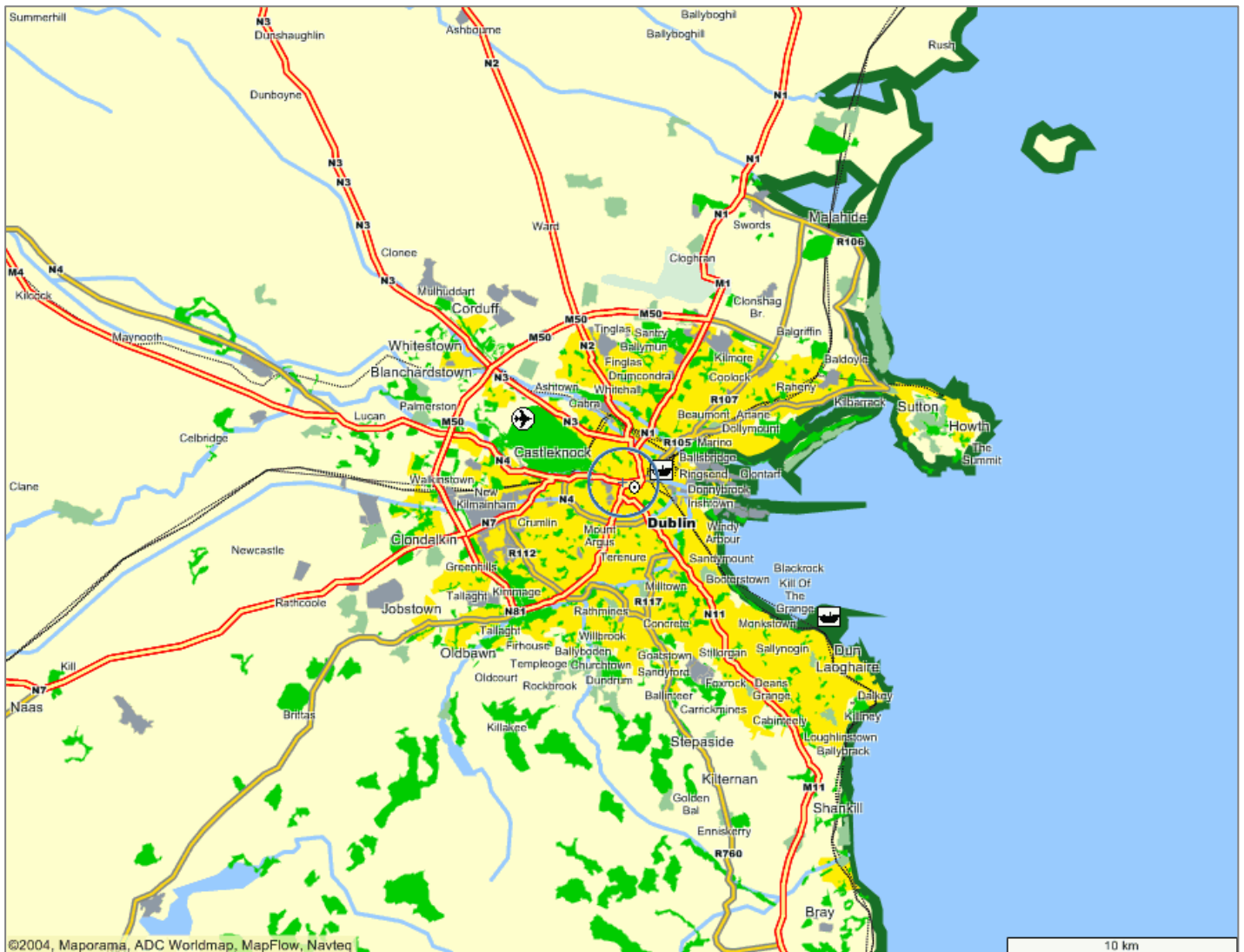
*Izmantojot “Maporama”, ADC Worldmap karti (2004) no <http://www.maporama.com>

Dublīnas plāns



*Izmantojot “Maporama”, ADC Worldmap karti (2004) no <http://www.maporama.com>

Dublinas novietojums un telpiskā struktūra reģionālā skatījumā




*Izmantojot “Maporama”, ADC Worldmap karti (2004) no <http://www.maporama.com>

Pilsētu telpiskā struktūra un izmantošana

	Rīga	%	Tallina	%	Viļņa	%
Ģeogrāfiskās koordinātes	56°56', 24°6'		59°26', 24°44'		54°41', 25°16'	
Iedzīvotāju skaits (tūkst.)	734		397		553	
Iedzīvotāju blīvums (cilv./km ² pilsētas kopplatības)	2391		2513		1379	
Iedzīvotāju blīvums (cilv./km ² sauszemes platības)	2845				1393	
Pilsētas platība (km ²)	307	100	158	100	401	100
t.sk. sauszemes platība (km ²)	258	84			397	99
t.sk. ūdeņu platība (km ²)	49	16			4	1
Zaļā zona (km ²)	113	44	32	20	178	45
Ceļi un ielas (km ²)	25	10				
Dzīvojamās teritorijas (km ²)	67	26				

	Helsinki	%	Stokholma	%	Kopenhāgena	%
Ģeogrāfiskās koordinātes	60°11', 24°55'		59°19', 18°3'		55°40', 12°34'	
Iedzīvotāju skaits (tūkst.)	555		750		499	
Iedzīvotāju blīvums (cilv./km ² pilsētas kopplatības)	809		3472		5670	
Iedzīvotāju blīvums (cilv./km ² sauszemes platības)	2984		3989		5871	
Pilsētas platība (km ²)	686	100	216	100	88	100
t.sk. sauszemes platība (km ²)	186	27	188	87	85	97
t.sk. ūdeņu platība (km ²)	500	73	28	13	3	3
Zaļā zona (km ²)	65	35	75	40	17	20
Ceļi un ielas (km ²)	14	8	47	25	22	26
Dzīvojamās teritorijas (km ²)	39	21			39	46

	Varšava	%	Amsterdama	%	Dublina	%
Ģeogrāfiskās koordinātes	52°12', 21°2'		52°22', 4°53'		53°20', -6°16'	
Iedzīvotāju skaits (tūkst.)	1610		736		496	
Iedzīvotāju blīvums (cilv./km ² pilsētas kopplatības)	3259		3361		4203	
Iedzīvotāju blīvums (cilv./km ² sauszemes platības)	3382		4434			
Pilsētas platība (km ²)	494	100	219	100	118	100
t.sk. sauszemes platība (km ²)	476	96	166	76		
t.sk. ūdeņu platība (km ²)	18	4	53	24		
Zaļā zona (km ²)	180	38	12	7	14	12
Ceļi un ielas (km ²)	72	15	13	8		
Dzīvojamās teritorijas (km ²)	71	15	49	30		

 - % no pilsētas kopplatības

 - % no pilsētas sauszemes platības

*Izmantojot dažādus statistisko datus avotus par atbilstošajām pilsētām (sk. izmantoto informācijas avotu sarakstu)

Pilsētu salīdzinājums valsts kontekstā

1996.gada dati par pilsētām

2002.gada dati par pilsētām

Ekspertu aptaujas anketa

Eksperts: _____

Lūdzu novērtējiet, kā mainīsies ekonomisko faktoru izmantošana un attīstība Rīgā līdz 2018. gadam pilsētas Pesimistiskajā (P) un Optimistiskajā (O) attīstības scenārijā, ar:

- | | |
|-------------------------------|----------------------------|
| 1 strauji samazināsies | 4 nedaudz pieaug |
| 2 nedaudz samazināsies | 5 ievērojami pieaug |
| 3 gandrīz nemainīsies | 6 būtiski pieaug |

	2005-2008		2009-2012		2013-2016		2017-2020		Piezīmes
	P	O	P	O	P	O	P	O	
Nodarbināto skaits									
Nodarbinātie ar augstāko izglītību									
Nodarbinātie ar vidējo un pamat izglītību									
Studentu skaits									
Darba ražīgums									
Uzņēmējdarbības vide									
Inovātīvo uzņēmumu īpatsvars									
ĀTI plūsma									
Zinātne un pētniecība (zinātnieku un pētnieku skaits)									
Dzīves dārdzība/patēriņa grozs									
Ārējo faktoru ietekme uz ekonomisko attīstību (ES u.c.)									
Sociālā spriedze									
IKP uz vienu iedzīvotāju									
Pašvaldības loma Rīgas attīstības veicināšanā									
Galvenie pilsētas attīstības dzinējspēki (prioritāri pa periodiem):									
<input type="checkbox"/> Augstās tehnoloģijas									
<input type="checkbox"/> Finanšu darījumi									
<input type="checkbox"/> Tūrisms									
<input type="checkbox"/> Ražošana									
<input type="checkbox"/> Loģistika									
<input type="checkbox"/> Izklaides industrija									
<input type="checkbox"/> Citi _____									

Izmantotie informācijas avoti

Publicētie materiāli

1. Aalborg +10 – Inspiring Futures (2004) European Sustainable Cities & Towns Campaign Conference. 4 pp.
2. Cappellin, R. (2000) Urban agglomeration and regional development policies in an enlarged Europe. Rome.
3. City of Copenhagen Municipal Plan 2001 (2001) Finance administration of the City of Copenhagen.
4. Dublin – a city of possibilities. Economic, Social and Cultural Strategy. (2002) Dublin City Development Board.
5. Eglīte, S., Skribāne, I. (2002) Latvijas ekonomikas struktūras izmaiņas pārejas posmā. Rīga.
6. Eiropas ilgtspējīgas attīstības pilsētu harta (Olborgas harta) (1994) Eiropas ilgtspējīgas attīstības pilsētu konferences dalībnieki 1994.g.4.maijā. 6 lpp.
7. ESDP - European Spatial Development Perspective. Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union (1999) European Commission, Luxembourg. 87 pp.
8. Johnston, R.J. (2000) Urban geography. In Johnston, R.J., Gregory, D., Pratt, G., Watts, M. (eds.) The Dictionary of Human Geography. 4th ed. Blackwell Publishers Ltd., Oxford, pp. 502.
9. Karnītis, E. (2004) Informācijas sabiedrība – Latvijas iespējas un uzdrošināšanās. Rīga: Pētergailis.
10. Ķirsons, M., Lēvalde, V. „Tekstilrūpniecība – krustcelēs” , Dienas bizness, 2004.g. 27. jūlijs
11. Lundvall, B.A., Johnson, B. (1994) The learning economy. Journal of industrial Studies. 23-42 pp.
12. Ozols, A. „Mazāks UIN būtu pamatots” , Dienas bizness, 2004.g. 29. jūlijs
13. Pacione, M. (2001) *Urban geography. A global perspective*. Routledge, London. 663 pp.
14. Pārskats par Latvijas augstskolu darbību 1999.gadā. (1999) Latvijas Republikas Izglītības un Zinātnes ministrija. Rīga.
15. Pasaules ģeogrāfijas atlants (1996) Karšu apgāds „Jāņa Sēta”, Rīga.
16. Plan Amsterdam. Het structurplan 2003. (2003) Amsterdam City Council.
17. Rīgas attīstības plāns 1995.-2005.gadam (1995) Rīgas pilsētas dome.
18. Tallinn Investment Guide (2003) Tallinn City Enterprise Board, Tallinn.
19. Vadlīnijas Eiropas kontinenta ilgtspējīgai telpiskajai attīstībai (2001) Pieņemtas Eiropas Reģionālās plānošanas ministru konferences 12.sesijā Hanoverē 2000.gada 7.-9.septembrī. VARAM, Rīga. 36 lpp.
20. Vilnius City Strategic Plan 2002-2011 (2002) Municipal enterprise „Vilniaus Planas”, Vilnius.
21. Warsaw Development Strategy until the year 2010 (1999) Warsaw City Council.

22. Williams, J.F., Brunn, S.D. (1993) World urban development. In Brunn, S.D., Williams, J.F. (eds.) *Cities of the World. World Regional Urban Development. 2nd ed.* HarperCollins College Publishers, New York, pp. 1-42.
23. Wismar declaration and VASAB 2010 + (2001) Report for the Fifth Conference of Ministers for Spatial Planning and Development, Wismar, 20-21 September 2001. Prepared by H.Platz (Planco Consulting GmbH), Essen. 48 pp.

Citi informācijas avoti

24. Amsterdams statistika (2004) - <http://www.onstat.amsterdam.nl/english/>
25. Babuškins, S. (2004) Investīciju vides teorētiskie aspekti mūsdienu ekonomikā uzņēmējdarbības veicināšanai. 5.Starptautiskā zinātniskā konference: „Uzņēmējdarbības iespējas problēmas un to risinājumi globalizācijas apstākļos”. Biznesa augstskola „Turība” Rīga.
26. Demogrāfiskā situācija un attīstības prognozes (2003) LZA EI, Rīga.
27. Draft Dublin City Development Plan 2005-2011 (2004) Dublin City Council.
28. Dublinas fakti (2004) - <http://www.dublincity.ie>
29. Dubra, E., Dr. econ., as. prof. (2003) Latvijas iekļaušanās Eiropas Savienībā aspekti ekonomikas globalizācijas kontekstā. Latvijas Universitātes Ekonomikas un vadības fakultāte.
30. Helsinki City Planning Department. – <http://www.hel.fi/ksv/english/currentplanning.html>
31. Informācija par Varšavu (2004) - <http://www.e-warsaw.pl>
32. Jāņa Sētas kartes - <http://www.virtual.lv/maps.htm>
33. Johnson, G. (2002) Regional Planning in the Stockholm Region 1952-2002. Vision 2030.
34. Kalizuk, E. (2003) Case study Warsaw. The greenstructure of Warsaw. - <http://www.map21ltd.com/COSTC11/warsaw.htm>
35. Laizane, T. (2003) Pilsētas investīcijas profils un pilsētu investīcijas projektu kvalitāte. Konference „Modern City”. Rīga.
36. Latvijas Centrālās statistikas pārvaldes dati.
37. Latvijas Republikas Ekonomikas ministrijas dati.
38. Lietuvas statistika (2004) - <http://www.std.lt/web/main.php>
39. Nordic major city statistics – Nordstat (2004) - <http://heln03.novogroup.com/nordstat/>
40. Pemer, M. (2002) Planning in the City of Stockholm.
41. Pilsētu kartes – <http://www.maporama.com>
42. Policentriskums Rīgas reģionā (2003) Saīsināts projekta Baltijas Palete II darba grupas 1a ziņojums. 5 lpp.
43. Rīga 2004 (2004) Rīgas dome.
44. Rīgas aglomerācijas robežu noteikšana (2004) SIA „CTB”. Rīga.
45. Rīgas domes Finanšu departamenta dati.
46. Rīgas pilsētas teritoriāli ekonomiskā analīze (2004) SIA “Konsorts”. Rīga.
47. Rīgas reģiona telpiskās attīstības plāna izstrādes uzsākšana. Atskaite (2001) Izstrādājis SIA Reģionālo studiju centrs pēc Rīgas reģiona attīstības padomes pasūtījuma. 98 lpp.

48. The Urban Audit (2000) European Communities, Luxembourg.
49. Vatkina, A., Agapitova, N. (2003) 21. gadsimta Nacionālā inovāciju sistēma Latvijas 21.gadsimta ekonomikai. Rīga.
50. Vispārējā Rīgas ekonomiskā attīstība (2004) SIA "Konsorts". Rīga.