

8. Scenāriju analīze

Šajā nodaļā analizēta atsevišķu risku iespējamā ietekme uz Latvijas tautsaimniecību. Formulējot riska scenārijus, tiek izvēlēti aktuāli riski un pētīta to iespējamā ietekme uz tautsaimniecību, ja notikumu attīstības gaita ir īpaši nelabvēlīga. Šādu scenāriju īstenošanās varbūtība ir samērā zema, tādējādi tie neraksturo prognožu pamatscenārijā ietvertos riskus, un rezultāti interpretējami kā maksimālā ietekme uz Latvijas tautsaimniecību, īstenojoties īpaši negatīviem notikumiem. Tiek apskatīti divi scenāriji – scenārijs, kad *Brexit* negatīvā ietekme ir ievērojami lielāka, nekā pašlaik prognozēts, un tranzīta sektora šoka scenārijs, kura ietvaros Krievijas kravas tiek pilnībā novirzītas no Latvijas ostām. Lai analizētu šo notikumu iespējamo ietekmi, izmanto vienu vai vairākus Latvijas Bankā izstrādātos modeļus.

8.1. *Brexit*² riska scenārijs

2016. gada 23. jūnija referendumā 51.9% Apvienotās Karalistes vēlētāju nobalsoja par izstāšanos no ES. Lielas valsts izstāšanās no ES ir bezprecedenta gadījums ar iespējamu nozīmīgu ietekmi uz ES un Latvijas tautsaimniecību. Tomēr pagaidām vēl valda liela neskaidrība par to, kāds būs ES un Apvienotās Karalistes nākotnes sadarbības modelis un kad varētu notikt pāreja uz šo jauno attiecību modeli. Jāatzīmē, ka, lai gan pēdējo mēnešu dati liecina par to, ka dažādu institūciju pirms *Brexit* veiktās prognozes bijušas pārāk pesimistiskas (vismaz attiecībā uz 2016. gadu), tas, ka negatīva ietekme nav vērojama pašlaik, nenozīmē, ka tās nebūs arī brīdī, kad izstāšanās no ES būs ieguvusi konkrētākas aprises. Tāpēc svarīgi censties novērtēt šā notikuma iespējamo ietekmi uz Latviju, neraugoties uz augsto nenoteiktības līmeni un to, ka pašlaik nav vērojamas nozīmīgas negatīvas sekas.

Ņemot vērā neskaidrības, tiek vērtēti divi riska scenāriji – vidēji nelabvēlīgs un ārkārtīgi nelabvēlīgs.³ Abos scenārijos pieņemts, ka Apvienotās Karalistes un ES savstarpējā tirdzniecība pāriet uz nosacījumiem, ko paredz PTO noteikumi (tātad nav izdevies panākt labvēlīgākus nosacījumus), savukārt riska pakāpi nosaka sarunu raitums par jaunajiem tirdzniecības nosacījumiem. Pieņemts, ka triju gadu laikā, kopš rodas sarežģījumi tirdzniecības sarunās starp Apvienoto Karalisti un ES, Apvienotās Karalistes IKP kumulatīvais kritums sasniedz 3% vai 6% (attiecīgi vidēji nelabvēlīgajā scenārijā un ārkārtīgi nelabvēlīgajā scenārijā). Šis iespējamo scenāriju intervāls balstās uz citu institūciju iepriekš veiktu *Brexit* modelējošu pētījumu nelabvēlīgajiem scenārijiem (sk., piemēram, SVF (5), Apvienotās Karalistes valdība (3) un (4)).

Brexit ietekme tiek novērtēta, kombinējot empīriski novērtētas ārējās tirdzniecības elastības ar Latvijas Bankas dinamiskajiem stohastiskajiem vispārējā līdzsvara (DSGE) modeļiem (sk. G. Bušs (2)) un vēl nepublicētu daudzvalstu DSGE modeli Latvijai, par pamatu ņemot ECB pētījumu (1). Modeļa ietvaros tiek izšķirti divi galvenie kanāli *Brexit* ietekmei uz Latvijas tautsaimniecību.

1) Tirdzniecības kanāls

a) Tiešais kanāls

Apvienotās Karalistes importa sarukuma dēļ samazinās Latvijas eksports uz Apvienoto Karalisti. Vidēji nelabvēlīgajā scenārijā šis kritums triju gadu laikā veido 13.5%, ārkārtīgi nelabvēlīgajā – 27%.

² Vārds *Brexit* radies, apvienojot vārdus *Britain* un *exit*, un nozīmē Apvienotās Karalistes izstāšanos no ES.

³ Scenārijos netiek ņemta vērā ES struktūrfondu samazinājuma ietekme, jo tuvākajos trijos gados šāds sarukums nav gaidāms – Apvienotajai Karalistei ir saistoši veikt iemaksas ES budžetā līdz dalības beigām jeb aptuveni vismaz līdz 2019. gada vidum. Savukārt 2020. gadā sākas jauns ES struktūrfondu plānošanas periods.

b) Netiešais kanāls

Apvienotās Karalistes importa kritums negatīvi ietekmē ES un eiro zonas eksportu uz Apvienoto Karalisti. Vidēji nelabvēlīgā scenārija gadījumā eiro zonas IKP triju gadu laikā kopš sarunu sākšanas samazinās par 0.3% (ārkārtīgi nelabvēlīgā scenārija gadījumā – par 0.6%). Eiro zonas tautsaimniecības izaugsmes pavājināšanās rāda divas galvenās ietekmes uz Latviju. Pirmkārt, samazinās Latvijas eksports uz eiro zonu. Otrkārt, samazinās eiro zonas inflācija, kas ierobežotas monetārās politikas elastības apstākļos nozīmē augstāku reālo procentu likmi.

2) Nenoteiktības kanāls

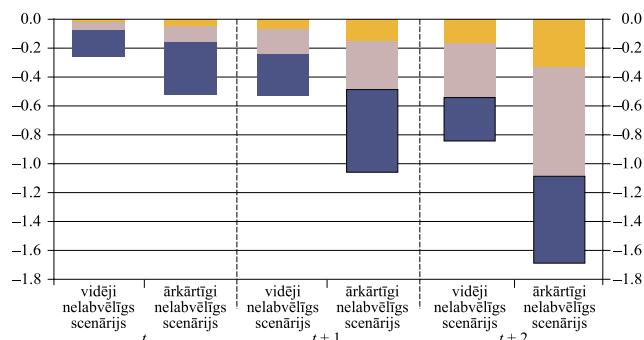
Atkarībā no tirdzniecības sarunu gaitas sarežģījumi sarunās rada nenoteiktību, kas savukārt kavē investīciju ieplūdi. Pašlaik gan netiek novērota būtiska *Brexit* radīta nenoteiktība. Apvienotās Karalistes ekonomiskās politikas nenoteiktības rādītājs⁴ būtiski pieaug uzreiz pēc referenduma 2016. gada jūnijā, bet jau oktobrī tas samazinājās gandrīz līdz pirmsreferenduma līmenim. Arī eiro zonā un Latvijā pagaidām nav vērojama būtiska nenoteiktība *Brexit* sakarā. Taču tautsaimniecības novērotāji pieļauj nenoteiktības pastiprināšanos vienošanās sarežģījumu gadījumā. Turklāt nenoteiktība šajos scenārijos nozīmē arī investīciju veikšanas atlikšanu, kas uzņēmumu līmenī var notikt bez acīmredzama pieauguma nenoteiktības indeksos. Pieņemts, ka nenoteiktības kanāls vairāk izpaužas Eiropas perifērijā un vienošanās sarežģījumu sākumposmā. Nenoteiktības kanāls tiek modelēts kā paaugstināta Latvijas riska prēmija par 50 bāzes punktiem. Ārkārtīgi nelabvēlīgajā scenārijā riska prēmijas palielinājums būtu par 100 bāzes punktiem.

Rezultāts ir Latvijas IKP kumulatīvs kritums triju gadu laikā kopš sarežģījumiem tirdzniecības sarunās vidēji nelabvēlīgā scenārija gadījumā par 0.8% un ārkārtīgi nelabvēlīgā scenārija gadījumā – par 1.7%.

37. attēls

**BREXIT IESPĒJAMĀ KUMULATĪVĀ
IETEKME UZ LATVIJAS IKP
(%)**

Latvijas eksports uz Apvienoto Karalisti
Eiro zonas IKP
Nenoteiktība perifērijā



Piezīme. t – gads, kad sākas sarežģījumi tirdzniecības sarunās.

Uz citu pētījumu fona pieņēmums par Apvienotās Karalistes IKP kumulatīvu kritumu 6% trijos gados ir ļoti negatīvs un pielīdzināms SVF nelabvēlīgajam scenārijam un Apvienotās Karalistes Valsts kases ļoti nelabvēlīgajam scenārijam. Jāatzīmē arī, ka Latvijas Bankas prognozes jau ietver zemāku Apvienotās Karalistes IKP izaugsmi salīdzinājumā ar iepriekšējo pamatscenāriju, un pašlaik prognozēs galvenais *Brexit* ietekmes kanāls ir tirdzniecības kanāls. Jāatzīmē, ka scenārijā nav ietverti svarīgu ekonomikas aģentu iespējamie lēmumi, reaģējot uz *Brexit*, kam būtu ietekmi pavājināošs efekts. Riska scenārijā pieņemts, ka tiek īstenota pasīva monetārā un fiskālā politika. Reālas krīzes situācijā tomēr visdrīzāk politiķi nāktu klajā ar jauniem tautsaimniecību stimulējošiem pasākumiem, attiecīgi samazinot krīzes ietekmi. Iespējami arī papildu monetārie stimuli kā centrālo banku atbilde uz gaidāmo ekonomisko lejupslīdi. Turklāt Apvienotās Karalistes tautsaimniecības negatīvākas attīstības perspektīvas un lielākas nenoteiktības dēļ iespējama kapitāla pārplūde no Apvienotās Karalistes uz kontinentālo Eiropu, kas pozitīvi ietekmētu Eiropu.

⁴ <http://www.policyuncertainty.com/>.

Literatūra

1. BOKAN, Nikola, GERALI, Andrea, GOMES, Sandra, JACQUINOT, Pascal, PISANI, Massimiliano. *EAGLE-FLI. A Macroeconomic Model of Banking and Financial Interdependence in the Euro Area*. European Central Bank Working Paper Series, No. 1923, June 2016. 65 p.
2. BUŠS, Ginters. *Darbvietu meklēšanas un atbilstības frikcijas un darba tirgus dinamika Latvijā*. Rīga: Latvijas Banka, 2015. Pētījums 4/2015. 75 lpp.
3. HM Government UK. *HM Treasury Analysis: the Immediate Economic Impact of Leaving the EU*. HM Treasury, 23 May 2016 [skatīts 2016. gada 30. novembrī]. Pieejams: <https://www.gov.uk/government/publications/hm-treasury-analysis-the-immediate-economic-impact-of-leaving-the-eu>.
4. Independent, 2016. 'Hard Brexit' could Cost up to £66bn and Slash UK GDP by almost 10%, Treasury Warns. Independent, 11 October 2016 [skatīts 2016. gada 30. novembrī]. Pieejams: <http://www.independent.co.uk/news/uk/politics/brexit-latest-hard-brexit-uk-economy-66bn-cost-leaving-eu-a7354996.html>.
5. International Monetary Fund. *Country Report No. 16/169: United Kingdom*. International Monetary Fund, June 2016. 65 p.

8.2. Krievijas kravu novirzīšana no Latvijas ostām

2016. gadā bija vērojams straujš dzelzceļa un ostu kravu kritums, jo saruka divu galveno preču grupu – ogļu un naftas – pārvadātais apjoms. Tas saistāms ar pieprasījuma kritumu pēc ogļiem pasaulē, sankcijām pret atsevišķiem kravu īpašniekiem, Krievijas rubļa vērtības samazināšanos un tranzīta ceļa caur Latviju sadārdzināšanos. Turklāt Krievija jau ilgi virzījies uz mērķi samazināt kaimiņvalstu (Latvijas un Ukrainas) ostu daļu Krievijas eksporta preču nosūtīšanā. Plānots, ka līdz 2020. gadam šī daļa saruks līdz 5%⁵. 2016. gadā publikajā telpā arī daudz biežāk izskanējuši paziņojumi, kas apstiprina jau ilgu laiku aktuālos Krievijas plānus. Piemēram, septembrī Krievijas naftas transporta un maģistrālo cauruļvadu uzņēmuma VAS "Transneft" vadītājs Nikolajs Tokarevs paziņoja, ka līdz 2018. gadam naftas produktu eksports caur Baltijas valstu ostām tiks pilnībā pārorientēts uz Krieviju. Turklāt Krievija rada priekšnoteikumus arī citu valstu kravu novirzīšanai no Baltijas valstu ostām. Piemēram, oktobra beigās izskanēja paziņojums, ka *OAO Rossijskije železnije dorogi* valde nolēmusi ieviest 25% atlaidi Baltkrievijas naftas produktu tranzītam uz Krievijas ostām, kas vienādos Baltkrievijas kravu sūtīšanas izmaksas uz Klaipēdas un Ventspils ostām ar izmaksām uz Krievijas ostām.

Šajā riska scenārijā pieņemta galēji negatīva notikumu attīstība – Krievijas kravas tiek pilnībā novirzītas no Latvijas ostām. Pieņemts, ka Krievijas izcelsmes kravu novirzīšanas dēļ pa dzelzceļu pārvadāto kravu apjoms saruks aptuveni par 70%, bet caur ostām – aptuveni par 60%⁶. Šoka (Krievijas kravu novirzīšana) ietekme tiek vērtēta, izmantojot vispārējā līdzsvara aprēķina (VLA) modeli, kas ietver 32 nozares, 55 preces un septiņas galapatērētāju kategorijas. Modelī izmantotas pasaules izmaksu un izlaides datubāzē WIOD (*World Input-Output Database*) publicētās 2011. gada Latvijas piedāvājuma un izlietojuma tabulas. Lai simulētu kravu novirzīšanas ietekmi, eksports skartajās nozarēs (iekšzemes transports un uzglabāšana un transporta palīgdarbības) tiek pakļauts šokam.

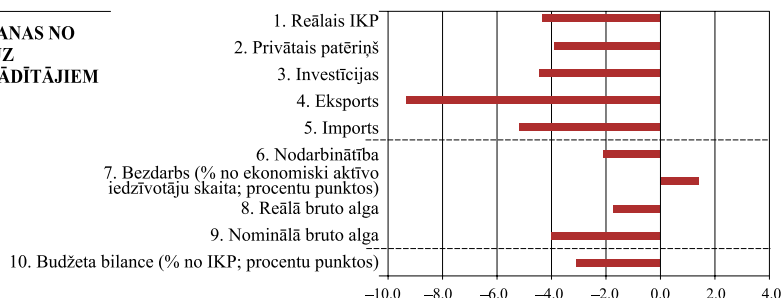
Modelis rāda, ka Krievijas kravu zaudēšanas dēļ gadā, kad iestājas šoks, IKP samazinātos par 4.3% no tā brīža līmeņa. Transporta nozares problēmu dēļ augtu bezdarbs, bet algas saruktu. Tādējādi savukārt kristos iedzīvotāju pirktspēja un privātais patēriņš. Ekonomiskās aktivitātes vājināšanās arī negatīvi ietekmētu investīciju apjomu.

⁵ 2015. gadā Baltijas un Ukrainas ostas pārkrāva aptuveni 9% no Krievijas eksporta kravām.

⁶ Pieņēmums balstīts uz aptuveno Krievijas energoresursu kravu īpatsvaru kopējās kravās.

38. attēls

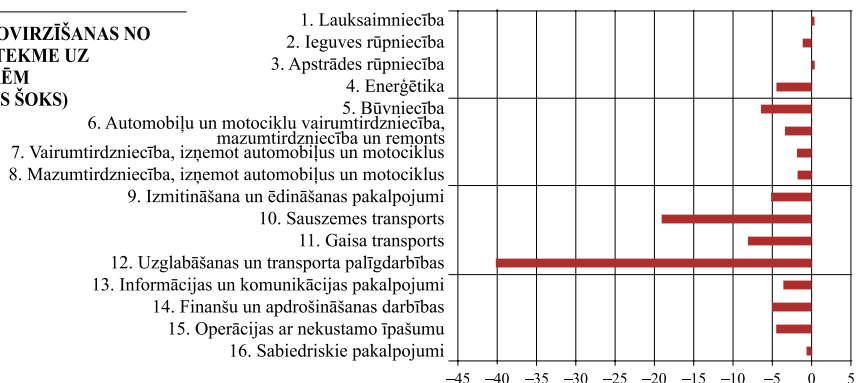
KRIEVIJAS KRAVU NOVIRZĪŠANAS NO
LATVIJAS OSTĀM IETEKME UZ
MAKROEKONOMISKAJĒM RĀDĪTĀJIEM
(GADĀ, KAD IESTĀJAS ŠOKS)
(%)



VLA modeļa priekšrocība ir tā, ka iespējams gūt ieskatu, kāda ir šoka ietekme ne tikai uz tautsaimniecību kopumā, bet arī uz atsevišķām nozarēm. Negatīva ietekme vērojama šokam pakļautajās nozarēs un ar tām saistītajās transporta nozarēs, kā arī nozarēs, kas spēcīgāk reaģē uz kopējo ekonomisko aktivitāti iekšzemē. Nodarbinātības un izlaides kritums vērojams būvniecībā, finanšu un apdrošināšanas darbībās, operācijās ar nekustamo īpašumu, enerģētikā un tirdzniecībā. Lētāka un pieejamāka darbaspēka dēļ vērojama neliela pozitīva ietekme apstrādes rūpniecībā (īpaši tādās uz eksportu vērstās apakšnozarēs kā satiksmes līdzekļu, mehānismu un iekārtu, kokmateriālu un tekstilizstrādājumu ražošana), kā arī lauksaimniecībā.

39. attēls

KRIEVIJAS KRAVU NOVIRZĪŠANAS NO
LATVIJAS OSTĀM IETEKME UZ
ATSEVIŠKĀM NOZARĒM
(GADĀ, KAD IESTĀJAS ŠOKS)
(%)



Lai gan Krievija ieguldījusi lielus līdzekļus savā ostu un dzelzceļa infrastruktūrā, saglabājoties pašreizējam kravu apjomam, visas kravas pārvirzīt uz Krievijas ostām kapacitātes trūkuma dēļ nebūs iespējams. Turklāt pēdējos mēnešos (septembrī un oktobrī) Latvijas tranzīta sektorā vērojams situācijas uzlabojums, īpaši ogļu kravu segmentā, kas skaidrojams ar ogļu cenu celšanos, apkures sezonas sākšanos Eiropā un tādējādi augošo Krievijas ogļu eksporta apjomu. Augoša Krievijas eksporta apjoma gadījumā kapacitātes problēmas Krievijas ostās saasinās, tādējādi pilnīga kravu novirzīšana no Baltijas ostām bez nozīmīgu jaunu investīciju veikšanas tuvākajā laikā visdrīzāk nebūs iespējama. Tomēr Latvijas dzelzceļa un ostu kravu vienveidība un Krievijas iespējas ietekmēt kravu pārvadātāju izvēlētos tranzīta ceļus nozīmē, ka saglabājas lejupeņvērsti riski un jāmeklē alternatīvas Krievijas energoresursu kravām.

Literatūra

1. БЕНКОВСКИС, Константинс, ГОЛУЗИНС, Эдуардс, ТКАЧЕВС, Оļгс. *Vispārējā līdzsvara aprēķina modelis ar fiskālā sektora datiem: Latvijas tautsaimniecības novērtējums*. Rīga: Latvijas Banka, 2016. Pētījums 1/2016. 64 lpp.
2. Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. Москва: 2015 [skatīts 2016. gada 6. decembrī]. Pieejams: http://www.rosmorport.ru/media/File/seastrategy/strategy_150430.pdf.