

Arnis Kluinis

Latvijas ostas pārņem Krievijas zaudētās kravas

Латвійські порти приймають вантажі, які втратила росія

За словами автора, всупереч погрозам росії закрити потік транзитних вантажів через Латвію, через можливість користуватися перевагами мирного порту на відміну від портів охопленої війною росії, усі три великі латвійські порти Рига, Лієпая та Вентспілс досягли рекордів загалом або за одним із напрямків своєї діяльності. росія, володіючи правами вантажовідправника та кінцевого одержувача зробила свій порт у місті Санкт-Петербург найбільшим пунктом перевалки контейнерних вантажів на східному узбережжі Балтійського моря, але тягар війни, яку розпочала росія в Україні, виявився непосильним, і у 2022 р. Санкт-Петербург втратив 64% обсягу контейнерних вантажів.

https://neatkariga.nra.lv/ekonomika/404879-latvijas-ostas-parnem-krievijas-zaudetas-kravas?_gl=1*fdht7g*_ga*MTM0MzkwNDAYMS4xNjc0NDc3NDE4*_ga_LTMBW853YH*MTY3NTY3NzY5NS44LjEuMTY3NTY3ODIzOC4wLjAuMA

Kara draudīgais vārds nāca kā turpinājums Covid-19, uz kā rēķina Ventspilij vajadzēja norakstīt 36,9%, Rīgai - 27,7% un Liepājai - 10% no kravu apgrozījuma 2020. gadā attiecībā pret 2019. gadu. 2021. gadā tikai Liepāja sāka rāpties laukā no šīs bedres. 2022. gadu ostu pārvaldnieki gaidīja ar cerībām, kas balstījās uz vismaz daļēji ar līgumiem, nodomu protokoliem un sarunām nostiprinātas informācijas par kravu pircēju un pārdevēju nodomiem. Toties nebija ne ziņas, ne miņas par to, ka 2022. gads sadalīsies divās daļās - pirms un pēc Krievijas 24. februāra uzbrukuma Ukrainai. Kara sākumā nevarēja būt pārliecības, ka karš vismaz 2022. gada garumā un līdz šai dienai pavērsīs jūras kravas uz Latvijas ostām.

Sanktpēterburga atzīst zaudējumus

Rīgas osta izceļ konteinerkravu apjoma pieaugumu 2022. gadā par 1/10 daļu (attēlā). Kravu daudzumu izsaka 460,7 tūkstoši pārkrauto TEU (konteineru vienību). Lielāko daļu no tām pārkrāvusi stividorkompānija "Baltic Container Terminal". Ar konteineru daudzuma pieaugumu par 16% tā sasniegusi ne vien 326 tūkstošus TEU, bet arī rekordu savā pastāvēšanas vēsturē kopš 1996. gada.

Pagājušā gadsimta 80. gadu sākumā Padomju Savienības plānotāji izvēlējās Rīgas ostu par pašu piemērotāko konteineru termināļa būvniecībai, lai apmierinātu augošo pieprasījumu pēc konteineru pārvadājumiem no un uz toreizējās valsts industriālajiem centriem. Padomijas sabrukums izpaudās kā rūpniecības samazinājums caurmērā uz pusi, bet starptautiskie kravu pārvadājumi cieta vēl vairāk. Tomēr 90. gadu vidū saimniekošana sāka atgūties un Rīgas osta spēja

noturēt arī konteineru pārvadājumus. To izdarīt bija grūti apstākļos, kad padomijas mantiniece Krievija pielika lielas pūles Baltijas jūrā peldošo konteinerkravu pārvirzīšanai uz Krievijas ostu Sanktpēterburgā.

Ar kravu nosūtītājas un gala saņēmējas tiesībām tā spēja padarīt savu ostu par lielāko konteinerkravu pārkraušanas vietu Baltijas jūras austrumu piekrastē, taču Krievijas sāktā kara slodzi izrādījusies nepanesama Sanktpēterburgai kā starptautiskās jūras satiksmes mezglam. Pagājušajā gadā Sanktpēterburga zaudējusi 64% no konteinerkravu apjoma. Lūk, kādu aprakstu situācijai Sanktpēterburgas ostas konteineru pietātnēs sniedz Krievijas transporta un loģistikas uzņēmumu grupas "Major" mājaslapa:

-Konteinerkuģu skaits pietātnēs minimāls. Lielākā daļa kravu Baltijas jūrā tiek apstrādāta Tallinā un Rīgā. Pārvadājumu cenu kotēšana notiek, bez problēmām drīkst ievest farmācijas un pārtikas produktus. Pirms mēneša pārvadājumus vispār nevarēja pasūtīt, bet tagad nosaukto grupu kravas ienāk ostā. Transītkravu pieņemšana palikusi sagatavošanas stadijā, tāpat kā reģionālo transporta firmu noformēšana.

Vēl jo uzskatāmākas sekas Sanktpēterburgas ostas izslēgšanai no starptautiskās jūras satiksmes pērn bija kruīza kuģu drūzmēšanās un dažkārt nakšņošana Daugavā. Arī šiem kuģiem vajadzēja meklēt jaunus maršrutus un iespējas izklaidēt pasažierus, kuri nevēlas doties uz karojošo Krieviju.

Prāmju transports apliecina rūpniecības attīstību

Ventspils brīvosta 2022. gadā ir izcēlusies ar pārkrauto kravu daudzuma pieaugumu par 33%. Pieaugums fantastisks, bet izskaidrojams ar ļoti strauju kravu daudzuma zudumu pāris iepriekšējos gados. Taču tagad arī Ventspilij ir iespēja baudīt miera ostas priekšrocības pretēji karu sākušās Krievijas ostām. Lielāko apjomu starp kravu veidiem devuši naftas produkti. Pagaidām gan šis daudzums nav ne tuvu padomju un samērā ilgu laiku arī pēcpadomju līmenim ar kravu apgrozījumu ne pērnā gada 14,8, bet 40 miljonu tonnu līmenī gadā. Padomju laikā Ventspils tika specializēta naftas eksportam pēc tā paša šablona, ar kādu Rīga tika specializēta konteinerkravu apstrādei. Ļoti tieši no Krievijas sāktā kara izrietēja akmeņogļu atgriešanās Ventspils ostā.

Ventspils brīvostas pārvalde kā lielāko 2022. gada sasniegumu pasniedz prāmju satiksmes rekordu. Ventspilij ir izdevies panākt Zviedrijas prāmju operatora "Stena Line" lēmumu padarīt līniju Ventspils-Nīneshamna par galveno jūras kravu ceļu starp Baltiju un Skandināviju. Prāmis (attēlā) šo ceļu pagūst paveikt 24 reizes nedēļā (12 reises katrā virzienā). Ar prāmi pārvadāto kravu daudzums pērn pieauga par 4% un sasniedza 2,35 miljonus tonnu.

Prāmju satiksmes attīstība Ventspils ostā mērķtiecīgi sāka gadsimtu mijā kā viens no kravu diversifikācijas virzieniem, kā arī būtisks stimuls rūpniecības attīstībā. Proti, tas paver ērtu saražotās produkcijas eksporta iespēju. Pirmais prāmju satiksmes reiss no Ventspils atklāts 2000. gadā uz Vestervīku Zviedrijā. Kopš tā laika prāmju kravu apjoms palielinājies gandrīz 200 reizi.

Liepājā pieaug Kazahstānas kravu daudzums

Liepāja atšķiras no Rīgas un Ventspils ar to, ka padomju laikā tai bija atvēlēta jūras kara bāzes loma. Līdz ar to civilo kravu un arī zvejnieku kuģu kustība Liepājas ostā tika stingri ierobežota. Tāpēc tagad katrs kravu daudzuma pieaugums Liepājas ostā ir absolūts rekords tās pastāvēšanas vēsturē. Ar pagājušā gada pieaugumu pret 2021. gadu par 7,8% pietika kārtējam absolūtajam rekordam 7,61 miljonu tonnu apjomā.

Liepājas Speciālās ekonomiskās zonas (LSEZ) pārvalde dalās ar informāciju par centieniem piesaistīt aizvien jaunas kravas. Februāris LSEZ izcēlās ar Kazahstānas Kazahstānas loģistikas uzņēmuma "KAZLOGISTIS" un ASV Starptautiskās attīstības aģentūras USAID pārstāvju ierašanos ostā (attēlā). Sarunu mērķis bija paplašināt transporta koridoru starp Latviju un Kazahstānu,

iezīmējot to kopējā Eirāzijas transporta ceļu tīklā. Šo ceļu pārzīmēšana Krievijas sāktā kara dēļ ietvērusi jautājumus par noteikto sankciju ievērošanu un vēl stingrāku kravu pārbaudi starp Centrālāziju un Eiropu.

LSEZ citē "KAZLOGISTICS" ģenerāldirektoru Erlanu Absatovu, ka Kazahstānas preču plūsma caur Latvijas ostām preču cenu izteiksmē pieaugusi no 58 miljoniem ASV dolāru 2021. gadā līdz 216 miljoniem dolāru 2022. Gadā. Šo preču sarakstā ogles, kvieši, eļļas un citas preces. "Tās ir kravas, kurām ir visi izcelsmes dokumenti un sertifikāti, kuri apliecina, ka tās ir Kazahstānas preces," uzsvēris E. Absatovs. LSEZ pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis atgādināja par kravu plūsmu arī pretējā virzienā. Piemēram, cukurs no Brazīlijas vests ar kuģiem līdz Liepājai un tālāk pa dzelzceļu uz Kazahstānu.

Liepāja devusi vietu sarunām, kurās Kazahstānas delegācija tikusies arī ar Latvijas Stividorkompāniju asociācijas, autopārvadātāju asociācijas "Latvijas auto" un Ventspils ostas pārstāvjiem. Paužot atbalstu valstu sadarbībai, sarunās piedalījās arī Kazahstānas vēstnieks Latvijā Timurs Primbetovs un Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis.