

UZZIŅAI

- No 12. līdz 19. jūlijam Latvijā kopumā konstatēti 133 mēģinājumi ievest vai izvest sankcijām pakļautas preces.
- Tostarp konstatēti 56 sankciju pārkāpumi, kad Latvijā no Krievijas un Baltkrievijas mēģināts ievest sankcijām pakļautu preču kravas, piemēram, transportlīdzekļus un to rezerves daļas, kokapstrādes materiālus, papīru un plastmasas izstrādājumus.
- Vienlaikus šajā periodā konstatēti 77 sankciju pārkāpumi, kuros mēģināts no Latvijas izvest Krievijas un Baltkrievijas sankcijām pakļautu preču kravas, piemēram, ozolkoka mucas, starplikas, saplākšņus, papīru, krāsas, ugunsdzēsamo aprīkojumu, ķīmiskas vielas un hidrauliskos pumpjus, ūdens smidzinātāju sprinklerus, caurules, kurtuvju degļus šķidrai degvielai.
- Tāpat no Latvijas mēģināts izvest rezerves daļas, metālu, mehāniskas ierīces ar individuālām funkcijām, polialilēsterus, redukcijas vārstus, nātrija hidroģēnkarbonātu, iekārtas jēlādu un kailādu pirmapstrādei, transformatorus, printerus, metāla slēdzenes, transmisijas siksnas, audumus, monopavedienus no polipropilēna, automašīnas.
- Jūnija vidū stājās spēkā Eiropas Savienības sankcijas Krievijas dzelzs, tērauda un melnā metāla pārvadājumiem caur ES, no 11. jūlija šim sarakstam pievienojās cements un alkohols, augustā sankcijas attieksies arī uz ogļēm, bet decembrī – uz naftas produktiem.

AVOTS: VALSTS IEŅĒMUMU DIENESTS

EKSPERTS

Iespēja beidzot kļūt neatkarīgiem

Mārtiņš Āboliņš,  
bankas "Citadele"  
ekonomists



Dažādās krīzēs, arī kara situācijā, kāds vienmēr iegūst, kāds zaudē. Šobrīd tirgus pārdaļās diezgan nozīmīgi, ņemot vērā, ka tiek sarautas tirdzniecības saites ar Krieviju. Esošajā situācijā ieguvēji noteikti ir tie uzņēmumi, kuri saistīti ar enerģētikas nozari, piemēram, saules paneļu ražotāji un uzstādītāji, šķeldas un granulu ražotāji, lauksaimniecības nozarē – graudu audzētāji u.c.

Pagaidām lielais izaicinājums ir tas, ka negatīvo ietekmi mēs līdz galam vēl neesam izjutuši. Šobrīd turpinās pārejas periods un zināmi darījumi ar Krieviju joprojām notiek, savukārt gāzes, elektrības un siltumenerģijas cenas tā riktīgi

pa kabatu sāks sist tikai rudenī.

Vai karš Ukrainā atstās sekas uz ārvalstu investīcijām Latvijā? Stipri lielāka piesardzība, protams, valda, taču, piemēram, nekustamā īpašuma attīstītāji ietur pauzi ne tik daudz kara, cik izmaksu kāpuma dēļ.

Ekonomikā šobrīd vienlaikus notiek vairāki procesi, līdz ar to grūti pateikt, kurš kuram

ir cēlonis. Nez vai ārvalstu kompānijas, kas šeit jau strādā, Krievijas un Ukrainas konflikta dēļ ies prom no Latvijas, bet, vai ienāks jaunas, tas gan ir diskutabls jautājums.

Uzskatu, ka nākotnē ieguvums no pašreizējās ģeopolitiskās situācijas būs tāds, ka mēs spēsim investēt savas energoneatkarības veidošanā. Lētā Krievijas gāze beidzamos gadus nemotivēja investēt enerģētikā – izdevīgāk bija dzīvot ar importu, nevis investēt. Desmitiem gadu nekas nenotika, taču tagad strauji top vēja parki, plašumā vērsas saules enerģijas izmantošana, daudz aktuālāks kļuvis jautājums par energoefektivitāti.

Tas ir izaicinājums ne tikai Latvijai, bet visai Eiropai, taču šobrīd notiekošie procesi mums pavēruši iespēju beidzot kļūt tiešām neatkarīgiem. ▀

<< norādot, ka arī kravu un pasažieru prāmja savienojums ar Vācijas kļūst aizvien populārāks un pieprasītāks. Šā brīža ģeopolitiskā situācija un arī degvielas cenu straujais lēciens jau sākot veidot "pilnīgi savādāku matemātiku" – šobrīd jūras ceļš pārvadātājiem bieži sanākot lētāks un attiecīgi izdevīgāks, nekā veidot kravas pa sauszemi.

Nozagtie graudi neienāks

Atsevišķas Krievijas izcelsmes lejamkravas, kas nav pakļautas sankcijām, Liepājas ostā pārkrauj joprojām, apliecina LSEZ pārvaldnieks.

Vai uzņēmēji būtiski zaudētu, ja atteiktos no šo kravu apkalpo-

šanas? "Eiropas Savienībā tomēr ir vienota nostāja attiecībā pret to, kā tiek veidoti sankciju saraksti, kuros iekļauj konkrētus uzņēmumus, kravu grupas utt. Tam visi seko līdzī un pēc šiem sarakstiem arī rīkojas. Acīmredzot ir zināmi iemesli, kāpēc vienas kravu grupas pakļauj sankcijām, citas ne. Šobrīd aktuāla ir diskusija par Krievijas energoresursu importu. Jā, ir vēlme no tā atteikties, bet tajā pašā laikā ir jautājums – kāda ir alternatīva, ko likt šo energoresursu vietā?" atzīmē U. Hmieļevskis, norādot, ka Liepājas uzņēmēji rūpīgi seko līdzī sankciju regulējumam.

Lai arī ostas komersanti lielā mērā ir pielāgojušies pašreizējai situācijai, ar dažādiem sarežģīju-

miem esot jāsaskaras joprojām. Lielākie izaicinājumi ir izsekot līdzī visai informācijai un sankciju normatīvos regulējumus pareizi piemērot. Šajā ziņā ļoti liela slodze šobrīd ir muitai.

Pavisam drīz uz Liepājas ostu sāks plūst graudi no dažādām valstīm. Vai varam būt droši, ka šeit pa kaut kādiem apkārtceļiem nenonāk arī tie graudi, ko Krievija nozagusi Ukrainā? "Tas nav iespējams! Kravu izcelsmei, ko ieved Latvijā, rūpīgi tiek sekots līdzī," pārliecināti saka U. Hmieļevskis.

Liepājas osta strādājot pie tā, lai palīdzētu Ukrainai graudu eksportā, taču lielākā problēma – ar ko šīs kravas izvest. Ukrainas Melnās jūras ostas ir bloķētas, bet

dzelzceļa jaudas rietumu virzienā esot nepietiekamas, arī sliežu platumu Ukrainai un Eiropas Savienības valstīm atšķiras. "Tas viss loģistikā rada tādu kā pudeles kaklu, proti, apjoms, ko vajadzētu izvest ir daudzkārt lielāks, nekā to tehniski iespējams izpildīt. To ātri mainīt nav iespējams – tas prasa laiku un investīcijas. Taču domāju, ka nākamā gada otrajā pusē Ukrainas lauksaimniecības kravas pārvadās arī caur Liepājas ostu, lai gan apjomi nebūs lieli," klāsta LSEZ pārvaldnieks.

Uz nākotni raugās piesardzīgi

Satiksmes ministrs pauž, ka šīs pagaidām ir gaužām nepateicīgs laiks, lai spriestu par nākot-

ni. Kopumā Latvijas ostu kravu apgrozījuma dinamikas virzienu varēs vērtēt vien gada otrajā pusē. Tad arī skaidrāk iezīmēsies pret Krieviju un Baltkrieviju noteikto sankciju ietekme.

"Skaidrs, ka tādi apjomi, pie kādiem bijām pieraduši, pārskatāmā nākotnē nebūs. Tādēļ Latvijas ostas jau ilgstoši aktīvi strādā pie industrializācijas attīstības, piesaista jaunus industriālus projektus, kāpina pievienoto vērtību, veidojot darba vietas ražošanas jomā," norāda T. Linkaits.

Kompānijas "Liepāja Bulk Terminal Ltd" valdes loceklis Juris Matvejevs atzīst, ka neskaidrie ģeopolitiskie aspekti rada zināmu spriedzi. Arī uzņēmuma "Ekers Stividoris LP" valdes loceklis Olafs Vītols nākotnē raugās piesardzīgi, jo ir vairāki riski, piemēram, Krievija varētu ierobežot tranzītkravu plūsmu pa dzelzceļu.

"Mēs joprojām esam bažīgi. Daļēji, protams, esam spējuši pārorientēt savu darbību, tomēr joprojām ir daudz risku, kas saistīti ar kravu vešanu caur Krieviju. Sankcijas joprojām mainās un pastiprinās. Mēs, protams, tās atbalstām, taču pielāgoties šai situācijai nav viegli. Piemēram, lejamkravu termināļiem pārorientēties uz cita veida kravām ir gandrīz neiespējami," vērtē Liepājas ostas nomnieku asociācijas pārstāvis Āris Ozoliņš.

Arī viņš atturas prognozēt, vai Liepājas un pārējām Latvijas ostām kravu pieaugumu otrajā pusgadā izdosies noturēt. "Būtu labi, ja mēs paliktu vismaz pagājušā gada līmenī," viņš rezumē. ▀

