CERTUS
domnīca mērķtiecīgai izaugsmei

Jaunais Zīda ceļš:
Latvijas posms

Sergejs Gubins

© Domnīca Certus
ISBN 978-9934-8679-4-1

Rīga, 2017. gada aprīlis

KOPSAVILKUMS

- Krievija aizvien vairāk novirza kravas eksporta plūsmas uz savām Baltijas jūras ostām, liekot Latvijai meklēt alternatīvus tranzīta biznesa potenciālos avotus. Viens no tiem ir Ķīna.

- Tai pašā laikā Ķīna mēģina nodibināt tirdzniecības sakarus visā Eirāzijā, piedāvājot iniciatīvu *Jaunais zīda ceļš* (*New Silk Road*). JZC mērķis ir palielināt dzelzceļa tranzīta uz Eiropu biežumu, lai (1) samazinātu transporta izmaksas, pateicoties pieaugošajiem apjomradītajiem ietaupījumiem, (2) atbalstītu ražošanu ekonomiski mazāk attīstītajos Ķīnas rietumu reģionos un (3) palielinātu Ķīnas ģeopolitisko ietekmi Centrālāzijas kaimiņvalstīs.

- Dzelzceļa pārvadājumi no Eiropas uz Ķīnu ilgst 10-15 dienas, savukārt jūras pārvadājumi – apmēram 30-45 dienas. Īpaši svarīgs šis aspekts ir precēm, kurām ir būtiska ātra piegāde (piemēram, elektronika un augstas klases patēriņa preces).

- Līdz šim ir iniciēti tikai divi nozīmīgi JZC projekti, kas saistīti ar dzelzceļa savienojumu starp Eiropu un Ķīnu, tomēr neviens no tiem vēl nav saņēmis ievērojamas investīcijas:

  - Speciālā ekonomiskā zona *Horgosa – Austrumu vārti* (*Khorgos – East Gate*) Kazahstānā, sauszemes osta uz robežas ar Ķīnu.

  - Industriālais parks *Lielais akmens* (*Great Stone*) netālu no Minskas Baltkrievijā.

- Pateicoties savam ģeogrāfiskajam novietojumam un dzelzceļa tīklam ar sliežu platumu, kas tiek izmantots Krievijā, Latvija varētu transportēt preces no Ķīnas uz Skandināviju. Tā būtu konkurence Dīsburgas (*Duisburg*) iekšzemes ostai Vācijā, kas pašlaik ir no Ķīnas uz Skandināviju transportējamo dzelzceļa kravu Eiropas pārkraušanas centrs.

- Tomēr, ņemot vērā pašreizējo ārkārtīgi zemo dzelzceļa kravu plūsmu no Ķīnas uz Skandināviju, potenciālā papildus konteineru plūsma caur Latvijas ostām būtu niecīga – mazāk nekā 1% no pašreizējās satiksmes plūsmas. Ilgtermiņā preču plūsma varētu pieaugt par papildus 50 000 konteineriem gadā jeb aptuveni par 12% no pašreizējās konteineru plūsmas.

KAS IR JAUNAIS ZĪDA CEĻŠ?

> *"Iniciatīva "Viena josla, viens ceļš", atbalstot Ķīnas, kā arī šai maršrutā esošo valstu un reģiona attīstības vajadzības kopumā, kalpo kopīgām iesaistīto pušu interesēm un piedāvā atbildi mūslaiku aicinājumam uz reģionālo un globālo sadarbību"*
>
> Ķīnas Tautas republikas prezidenta V.E. Sji Dzjiņpina (Xi Jinping) runa BFA (Boao Forum for Asia) gadskārtējā konferencē 2015. gadā

Galvenās tēmas 2016. gada novembrī Rīgā notikušā 16+1 samita laikā skāra *Jaunā zīda ceļa* (turpmāk tekstā – JZC) turpmāko attīstību (*New Silk Road*, kas Ķīnā pazīstama kā "Joslas un ceļa iniciatīva"). Šī iniciatīva ir Ķīnas valdības rosinātu ekonomisku un politisku pasākumu kopums, kas veidots, lai veicinātu labvēlīgu attieksmi pret Ķīnas tirdzniecību visā Eirāzijā.[1] Šie pasākumi attiecas gan uz sauszemes, gan jūras tirdzniecību. Jūras tirdzniecības veicināšanas pasākumi, tā sauktā *Jūras zīda ceļa* iniciatīva, vērsta uz sadarbību starp Dienvidaustrumu Āzijas, Dienvidāfrikas un Dienvideiropas valstīm. Iniciatīva *Zīda ceļa ekonomiskā josla* vērsta uz sauszemes tirdzniecības plūsmām ar galveno mērķi veicināt savienojamību un ekonomisko sadarbību ar Vidusāzijas valstīm (īpaši Kazahstānu, Uzbekistānu un Kirgizstānu), kam šobrīd trūkst labas transporta infrastruktūras. Šāda ciešāka integrācija radīs Ķīnā ražotu preču lētu un efektīvu sauszemes tirdzniecības plūsmu uz Rietumeiropas tirgiem, turklāt pazeminās dabas resursu, galvenokārt ogļu un naftas, kas plūst no Vidusāzijas Ķīnu, izmaksas.

Iecerētās Jaunā zīda ceļa tirdzniecības plūsmas 1. attēls

[1] Ikgadējā 16+1 samitā pulcējas Ķīnas, 11 Centrāleiropas ES dalībvalstu un 5 Balkānu valstu valdību vadītāji.

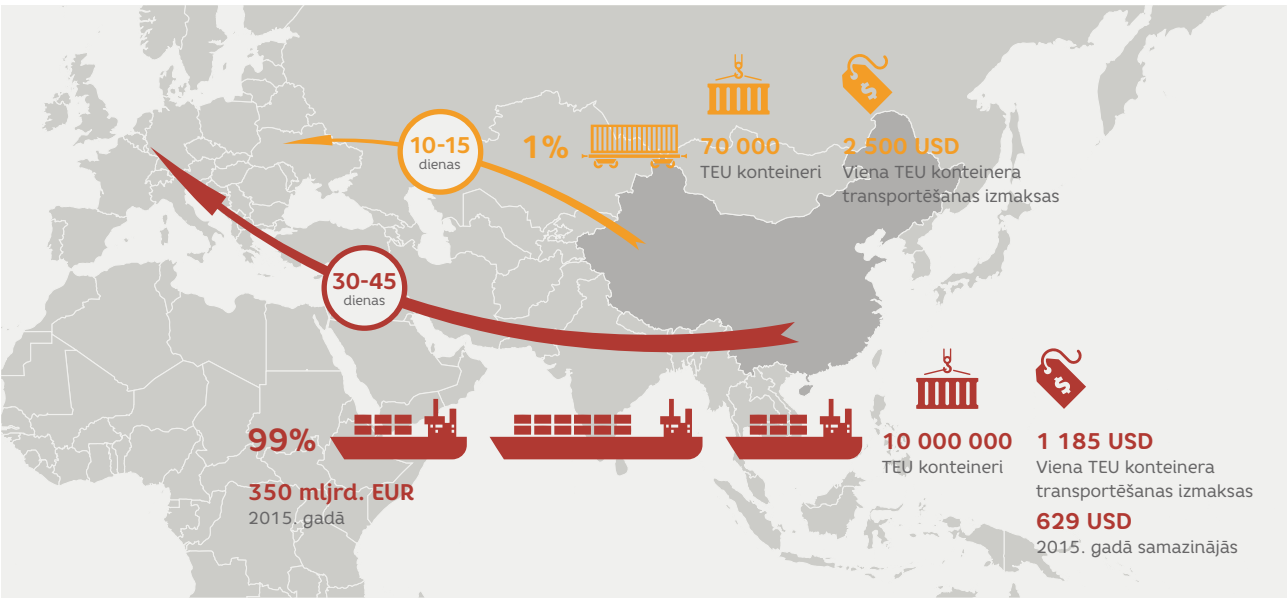
JZC pasākumi ietver transporta infrastruktūras (autoceļi, dzelzceļi, cauruļvadi un aviolīnijas) un ražošanas iekārtu iegādi, būvniecību un finansēšanu, starptautisku apaļā galda sarunu rīkošanu ar mērķi atbalstīt Ķīnas investīcijas. Kaut gan diskusijas par JZC iespējamību notiek jau vairāk nekā desmit gadus, tās ir pastiprinājušās pēdējo pāris gadu laikā, lai arī lielākā daļa pasākumu vēl aizvien atrodas (priekš-) plānošanas stadijā.

Šī apskata mērķis ir aplūkot galvenos JZC elementus, kas saistīti ar dzelzceļa kravu pārvadājumiem uz un no Rietumeiropas, iezīmēt iespējamo Latvijas iesaistīšanos projektā, kā arī īsi aplūkot JZC atzaru, kas varētu šķērsot Latviju.

JAUNAIS ZĪDA CEĻŠ: KĀPĒC?

Tirdzniecības plūsma, cena un transportēšanas ilgums

2. attēls



EKONOMISKAIS PAMATOJUMS

Galvenais JZC ekonomiskais mērķis ir gūt pietiekamus apjomradītus ietaupījumus (lielāks vilcienu atiešanas biežums, galapunktu daudzums), lai samazinātu transportēšanas maksu, jo tādā veidā infrastruktūras būvniecības un uzturēšanas izmaksas var tikt sadalītas starp vairākiem dzelzceļa kravu pārvadātājiem. Tas padarītu dzelzceļa kravu pārvadājumus par pievilcīgu papildinājumu dziļūdens kuģniecības pārvadājumiem.

2015. gadā vairāk nekā 99% Ķīnas eksporta uz Eiropu (350 mljrd. EUR vērtībā) tika transportēti pa jūru. Kopējais tirdzniecības plūsmas apjoms starp Ķīnu un ES pārsniedza 10 milj. TEU konteineru 2015. gadā.[2] Savukārt dzelzceļa kravu pārvadājumu bija mazāks nekā 70 000 TEU.[3] Tas nepārsteidz, ņemot vērā, ka dzelzceļa pārvadājumi ir divas līdz četras reizes dārgāki nekā jūras kravas pārvadājumi.

[2] Divdesmit pēdu ekvivalenta vienība – TEU – ir standarta kravas apjoma mērvienība transporta nozarē.
[3] Pantea, Significance and PWC. 2015. Study on the analysis and evolution of international and EU shipping. Zoetermeer.

Maksa par viena TEU konteinera transportēšanu pa dzelzceļu no Ķīnas uz Vācijas iekšzemes ostu Dīsburgā, kas ir lielākais TEU transporta mezgls pasaulē, no kuras krava tiek pārsūtīta tālāk visā Eiropā, ir ap 2 400 USD.[4] Vidējā TEU konteinera transportēšanas maksa no Šanhajas uz Ziemeļeiropu pa jūru pēdējo septiņu gadu laikā bija 1 185 USD, bet 2015. gadā samazinājās līdz 629 USD.[5] Lai gan pieprasījuma sezonalitātes, naftas cenas izmaiņu un citu faktoru ietekmē pārvadājumu maksa mainās laika gaitā, attiecība starp jūras un dzelzceļa pārvadājumu cenām paliek nemainīgi zema.

Galvenā dzelzceļa transporta priekšrocība ir īsāks piegādes laiks. Tai laikā, kad jūras kravas pārvadājums aizņem 30-45 dienas, dzelzceļa krava no Ķīnas var sasniegt galvenos Eiropas tirgus 10-15 dienu laikā. Turklāt īsāks transportēšanas laiks uzlabo kapitāla izmantošanas efektivitāti. Lai gan vienā konteinerā transportējamo preču kopējā vērtība naudas izteiksmē var būt ievērojama, tā būtībā ir "iesaldēta", kamēr prece atrodas tranzītā. Ātrāka piegāde nozīmē ātrāku kapitāla apgrozījumu un mazāku kapitāla procentu likmes maksājuma zaudējumu. Savlaicīga piegāde ir svarīga precēm, kurām ir būtisks ātrs piegādes laiks (piemēram, tiešās iekārtu piegādes rūpnīcām, augstas klases patēriņa preces, auto detaļas un elektronika).[6] Šādas preces veido ievērojamu Ķīnas eksporta daļu, piemēram, 2015. gadā 30% Ķīnas eksporta uz ES veidoja biroja un telekomunikāciju iekārtas, 17% - elektroenerģijas ražošanas, elektriskās un neelektriskās iekārtas, 2,4% – transporta aprīkojums.[7] Tas liecina, ka pastāv potenciāls lielākam pieprasījumam pēc dzelzceļa kravu pārvadājumiem.

Transporta izvēli lielā mērā nosaka preces vērtība, tās fiziskais svars un vispārējās transporta izmaksas, kas ietver naudas un laika izmaksas, ceļošanas laika uzticamību un mainību, nosūtīšanas biežums. Produkti ar augstu vērtības un svara attiecību (vērtība/svars) visdrīzāk tiek pārvadāti ar dārgiem un ātrgaitas transporta veidiem (lidmašīnām). Produkti ar zemu vērtības un svara attiecību tiek transportēti, izmantojot lētu, lēnu jūras transportu. Dzelzceļa transports ir pa vidu. Cenu samazinājums JZD ietekmē neatstās iespaidu uz eksporta precēm ar visaugstāko vai viszemāko vērtības un svara attiecību, toties veicinās intensīvāku vidējā līmeņa preču eksportu pa dzelzceļu. Zemāki dzelzceļa transporta tarifi varētu mainīt arī eksporta rūpniecisko struktūru, ļaujot Ķīnas uzņēmumiem tirgot preces, kuras pašlaik nav izdevīgi eksportēt, piemēram, lauksaimniecības produktus (augstas kvalitātes zivis un gaļu), kas šobrīd veido 2% no kopējā eksporta. Šobrīd divi galvenie preču veidi, kas tiek transportēti pa dzelzceļu, ir portatīvie datori un auto rezerves daļas.

POLITISKAIS PAMATOJUMS: ĶĪNAS REĢIONĀLĀ POLITIKA

Ekonomisko pamatojumu papildina politiskie apsvērumi. Galvenā iekšpolitiskā motivācija transporta infrastruktūras attīstībai ir nodrošināt stabilitāti Ķīnas ekonomiski atpalikušajos rietumu reģionos, jo Ķīnas ekonomikas nevienmērīgā ģeogrāfiskā attīstība izraisa pieaugošu sociālo spriedzi.[8] Kaut arī spēcīga ekonomiskā izaugsme ļāvusi Ķīnai kļūt par valsti ar pieaugošu labklājību, augstas produktivitātes eksportorientētās nozares galvenokārt ir koncentrētas austrumu piekrastes reģionos ar piekļuvi lielajām ostām Šanhajas, Honkongas un Tjandžinas (*Tianjin*) tuvumā, kas ir 115 km attālumā no Pekinas.[9] 3. attēlā skatāms IKP uz vienu iedzīvotāju (eiro) Ķīnas provincēs 2014. gadā, kā arī lielāko ostu atrašanās vieta Ķīnas austrumu piekrastē.

[4] Cenas minētas saskaņā ar Deutche Bahn and Russian Railways meitasuzņēmuma Trans Eurasia Logistics GmbH datiem. Dīsburga atrodas Reinas upes krastā, 200 km no jūras. *http://www.trans-eurasia-logistics.com*.

[5] The Review of Maritime Transport 2016, p. 53, UNCTAD/RMT/2016, United Nations Publication. Pēdējā laikā novērojamā lejupslīde lielā mērā ir saistīta ar jūras transporta kravu pārvadājumu kapacitātes lielo piedāvājumu, kas radies, gaidot pieaugošu pasaules tirdzniecības apjomu uzreiz pēc nesenās finanšu krīzes.

[6] Forbes Magazine, 28 Jan 2016, *http://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2016/01/28/why-china-europe-silk-road-rail-transport-is-growing-fast*.

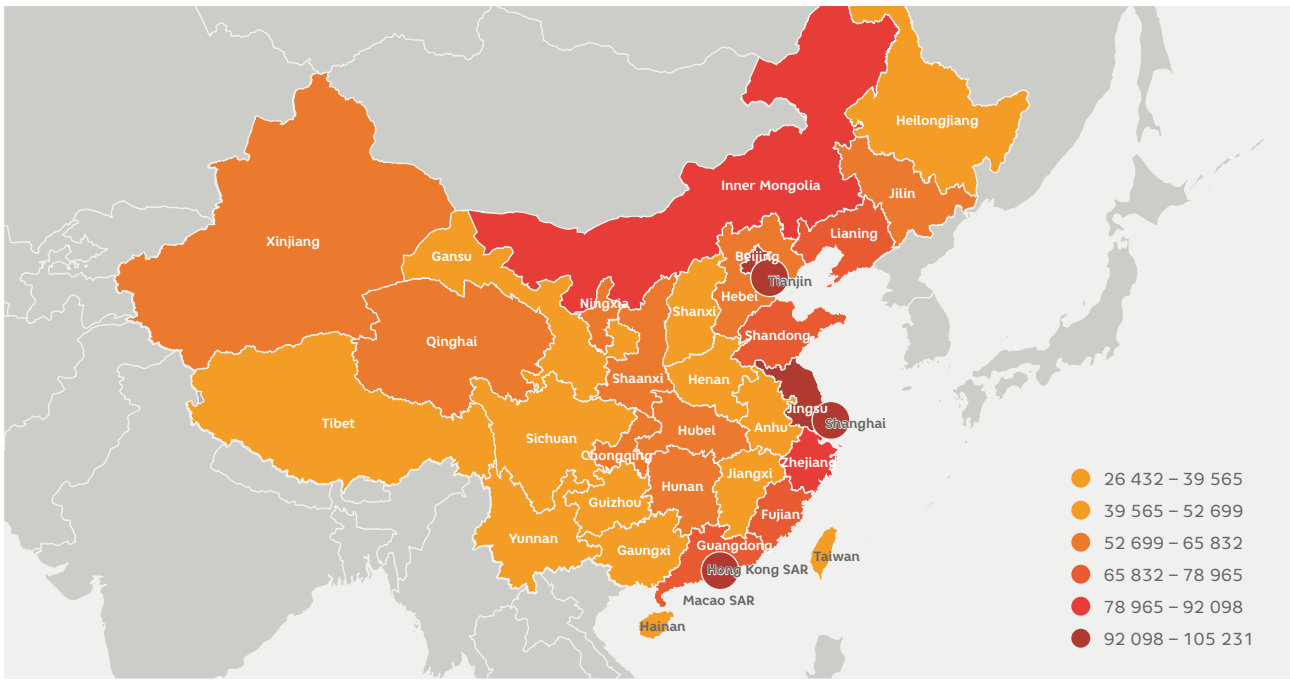
[7] European Commision, Directorate-General for Trade, 21 Jun 2016. Trade in goods with China.
Pārējie eksporta preču veidi ar nozīmīgu īpatsvaru ir elektriskās iekārtas (10%), tekstilizstrādājumi un apģērbs (12%), ķīmijas izstrādājumi (5%), citi pusfabrikāti (8%).

[8] Piemēram, etnisko minoritāšu protesti Sjindzjanas rietumu provincēs (2009.g.) un Tibetā (2008.g.). Elizabeth Van Wie Davis. 2013. Ruling, Resources and Religion in China: Managing Multiethnic State in the 21st Century. London: Palgrave Macmillan.

[9] 2015. gadā atšķirība starp IKP uz vienu iedzīvotāju piekrastes un iekšzemes provincēs bija gandrīz dubulta: 11 000 USD Sjindzjanas provincē pret 25 000 USD Dzjansu provincē, vērtējot PPP mērvienībās.

IKP uz vienu iedzīvotāju Ķīnas provincēs 2014. gadā (EUR)[10]

3. attēls



Lēti jūras pārvadājumi un ražošanas uzņēmumu atrašanās vieta piekrastes rajonos ir radījusi savstarpēji papildinošu ekonomisko stimulu loku, kas veicina plašu jūras kravas pārvadājumu izmantošanu, atstājot otrajā plānā Ķīnas preču dzelzceļa tranzītu uz Eiropu. Neefektīvā iekšējā transporta sistēma būtiski ietekmē Ķīnas ģeogrāfisko nevienlīdzību.[11] Drošas transporta infrastruktūras, kas būtu pieejama par konkurētspējīgu cenu, trūkums padara rietumu provinces nepievilcīgas eksportorientētiem uzņēmumiem, kaut gan pēdējā laikā ir radītas politiskas iniciatīvas, kas veicinās ražošanas attīstību arī rietumu reģionos. Ķīnas valdība ir ieguldījusi ievērojamus līdzekļus ātrgaitas dzelzceļa savienojumu veidošanai starp centrālajiem reģioniem, galvenokārt pasažieru satiksmes sektorā. Tomēr, pastāvot pašreizējam jūras pārvadājumu dominējošajam stāvoklim, rietumu provinces visticamāk paliks neizdevīgākā stāvoklī salīdzinājumā ar austrumu provincēm gan kravu pārvadājumu ātruma, gan izmaksu ziņā.

POLITISKAIS PAMATOJUMS: ĶĪNAS ĀRPOLITIKA

Medijos bieži tiek uzsvērti JZC ģeopolitiskie motīvi: Ķīna vēlas stiprināt sevi kā reģiona lielvaru, attīstot tirdzniecību kā instrumentu Ķīnas ekonomikai tuvo kaimiņvalstu ciešākai integrācijai.[12] Jauni tirdzniecības ceļi ļauj Ķīnai nodrošināt enerģijas un dabas resursu piegādi, kā arī atbalstīt uz eksportu orientētās nozares. Iekšzemes tirdzniecības ceļu attīstība kalpo, lai nodrošinātos pret politiskajiem riskiem, ko rada pārlieku lielā atkarība no jūras tirdzniecības ceļiem. Ķīnai ir ierobežota politiskā un militārā ietekme uz jūras tirdzniecības maršrutu drošību. Piemēram, Ķīnas Jūras kara flotes spēkiem pieder viens aviācijas bāzes kuģis, salīdzinot ar 12, kas ir ASV Jūras spēku rīcībā. 80% Ķīnas naftas importa tiek piegādāti caur Malakas šaurumu Dienvidaustrumu Āzijā starp Malaiziju un Indonēziju. Potenciālai trešās puses īstenotai blokādei šajā maršrutā varētu būt milzīga negatīva ietekme uz Ķīnas ekonomiku. Tas motivē Ķīnu meklēt un attīstīt alternatīvus iekšzemes maršrutus.

[10] National Bureau of Statistics of China. 2016. *http://data.stats.gov.cn/english/mapdata.htm?cn=E0103&zb=A0301*.
[11] A Handbook of International Trade in Services, Christopher Findley, p. 357, in ed. Mattoo, Aaditya, Robert M. Stern, and Gianni Zanini. Oxford University Press, 2008.
[12] The Wall Street Journal. 9 Nov 2014. China Sees Itself at Center of New Asian Order.

JZC: VĀRDI UN DARBI

Mediji un politikas veidotāji pievērš lielu uzmanību JZC iniciatīvai, jo tās mērogs un potenciālā ietekme uz pasaules tirdzniecības plūsmām un ekonomiku varētu būt ļoti iespaidīga. Kaut arī neviens nevēlētos laist garām Latvijas uzņēmumu iespēju piedalīties JZC, ir svarīgi izvērtēt līdzšinējo projekta norisi un potenciālo saīstenošanas iespējamību. Kas ir paveikts attiecībā uz investīcijām un infrastruktūras projektiem?

JZC ietvaros ir īstenoti divi nozīmīgi projekti. Pirmais ir speciālās ekonomiskās zonas *Horgosa – Austrumu Vārti* projekts Kazahstānā – sauszemes ostas izveide pie Ķīnas robežas. Dzelzceļa sliežu platums Ķīnā un bijušās Padomju Savienības valstīs atšķiras, tāpēc vilcieniem ir jāapstājas un vai nu jāpielāgo vilciena vagonu riteņu ass platums, vai arī jāpārkrauj krava uz citu vilcienu. Jaunā iekārta, kas pārvieto konteinerus no viena tipa vilciena uz otru, ar jaudu 0,5 milj. TEU gadā tika nodota ekspluatācijā Horgosā 2015. gada jūlijā. Kazahstānas valdība ir finansējusi iekārtas uzstādīšanu, izveidojot loģistikas, ražošanas un tirdzniecības centru. Lai veicinātu privātās investīcijas (galvenokārt – Ķīnas) šajā reģionā, tika izveidota speciālā ekonomiskā zona ar pilnīgu atbrīvojumu no uzņēmumu ienākuma nodokļa, pievienotās vērtības nodokļa, kā arī zemes vai nekustamā īpašuma nodokļiem. Tomēr nozīmīgas privātā sektora investīcijas vēl nav manītas.

Ķīnas-Baltkrievijas industriālais parks *Lielais akmens* (*The Great Stone*) netālu no Minskas ir vēl viens JZC projekts, kas tika uzsākts 2015. gadā. Valdība izveidoja speciālo ekonomisko zonu ar būtiskiem nodokļu atvieglojumiem (piemēram, nulles peļņas nodoklis pirmajos 10 darbības gados), lai piesaistītu ārvalstu investīcijas. Lai veicinātu ieguldījumus, valdība uzbūvēja nepieciešamo infrastruktūru potenciālajiem ražošanas un augsto tehnoloģiju uzņēmumiem, kā arī dzīvojamās ēkas. Deklarētais projekta mērķis ir izveidot satelītpilsētu blakus valsts galvaspilsētai Minskai ar starptautisko lidostu, kas specializējas uz eksportorientēto produkciju.

Jūras zīda ceļš: Ķīna iegādājas Pirejas ostu Grieķijā

Pirejas osta atrodas Vidusjūrā pāris kilometru attālumā no Grieķijas galvaspilsētas Atēnām. Tā ir ne vien pirmā lielā Eiropas osta maršrutā no Ķīnas uz Eiropu caur Suecas kanālu, bet arī piecpadsmitā lielākā pasažieru osta pasaulē (20 milj. kopējais pasažieru skaits gadā) un lielākā kravas osta Eiropas dienvidos.

2016. gadā uzņēmums China Cosco Holding iegādājās 67% ostas akciju, kuras iepriekš piederēja Grieķijas valdībai.[13] Ķīnas investoru mērķis ir padarīt Pireju par lielāko tranzīta ostu Vidusjūrā.[14] Šis ambiciozais mērķis sasaucas ar pieaugošo tā saukto starpsūtīšanu jeb transshiping (transportēšana uz vietām, kas ir starppunkti kopējā maršrutā). Līdzīgi kā centrālā mezgla un pievadu tīkla (hub-and-spoke) stratēģija aviācijā, arī starpsūtīšana ļauj uzņēmumiem izmantot apjomradītus ietaupījumus un pārvietot kravas milzīga izmēra jūras transportlīdzekļos starp lielākajām jūras ostām (mezgliem) un pēc tam pārsūtīt tās tālāk, izmantojot vai nu mazākus kuģus vai citus transporta līdzekļus (dzelzceļš, ceļš). Pireja tiks attīstīta kā centrālā osta Jūras zīda ceļa ietvaros. Viens no ierosinātajiem plāniem ir uzlabot dzelzceļa līniju no Atēnām uz Budapeštu caur Balkānu valstīm.[15]

Kopumā Ķīnas plānotās investīcijas Pirejas ostā ir vairāk nekā pusmiljards USD.

Šis darījums parāda, ka jūras ceļi vēl aizvien būs nozīmīgi starptautiskajā tirdzniecībā ar Ķīnu. Turklāt Ķīnas uzņēmumi ir gatavi iegādāties atbilstošu infrastruktūru, lai paplašinātu un kontrolētu tirdzniecības ceļus.

[13] Stamouli, N. 2016, 6 Jul.. China Cosco to Invest Over $552 Million in Port of Piraeus. The Wall Street Journal.
[14] Heymann, E. 2016, April. Container shipping. Frankfurt am Main: Deutche Bank Research.
[15] Bauranov, A. 2016, September. The Port of Piraeus – Opportunity for Railways in South East Europe? European Railway Review.

1. tabulā apkopoti galvenie ar Ķīnas-Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu attīstību saistītie JZC projekti. Lielākā daļa projektu vēl atrodas (priekš-) plānošanas stadijā.

Ar dzelzceļa kravu pārvadājumu iniciatīvu saistītie *Jaunā zīda ceļa projekti*. 1. tabula

Projekts	Datums	Paveiktais	Plānotie darbi	Galvenie uzsvari
BALTKRIEVIJA				
Ķīnas-Baltkrievijas industriālais parks *Lielais akmens*, Minska	• Uzsākts 2015. gadā	• 300 Ķīnas un Baltkrievijas strādnieki uzbūvējuši nepieciešamo infrastruktūru, kura būs nepieciešama, lai pārvērstu reģionu par Minskas augsto tehnoloģiju satelītpilsētas galveno industriālo sektoru. • *Ķīnas Tirgotāju grupa* (viens no lielākajiem sauszemes transporta kravu pārvadājumu, loģistikas, finanšu pakalpojumu un investīciju nekustamajā īpašumā uzņēmumiem) iegādājusies 20% parka akciju.	• Parkā būs 92 km² ražošanas platība un dzīvojamās telpas, biroju un tirdzniecības centri, finanšu pakalpojumu un pētniecības centri ar uzsvaru uz augstajām tehnoloģijām un konkurētspējīgu inovatīvu produkciju ar augstu eksporta potenciālu. • Parks kļūs par mājvietu vairāk nekā 200 000 rezidentiem un būs lielākais darbavietu radītājs Baltkrievijā.	• Parks atrodas netālu no starptautiskās lidostas un Berlīnes-Maskavas šosejas, ir saistīts ar dzelzceļa līniju uz Ķīnu un pārējo Eiropu, attālums līdz Baltijas jūrai ir apmēram 300-400 km. Klaipēda, kā arī Rīga un Ventspils ir tuvākās jūras ostas, kas konkurēs par kravu plūsmām. • 30 Ķīnas un Baltkrievijas uzņēmumi apspriež līgumu nosacījumus. Atbildīgās iestādes ir noteikušas minimālo investīciju apjomu katram investoram – 5 milj. USD (4,4 milj. EUR).
KAZAHSTĀNA				
Speciālās ekonomiskās zonas *Horgosa – Austrumu Vārti* attīstība pie Kazahstānas un Ķīnas robežas (5 740 ha)	• Par speciālās ekonomiskās zonas Horgosa - Austrumu Vārti izveidi tika paziņots 2014. gada 2. jūlijā • Darbība tika uzsākta 2015. gada augustā.	• Ķīna ir veikusi ieguldījumu konteineru ostas izveidē, kuras kapacitāte šobrīd ļauj apstrādāt 540 000 TEU gadā.	• No Ķīnas 40 mljrd. USD lielā *Zīda ceļa infrastruktūras fonda* 2 mljrd. USD tiks atvēlēti jauna investīciju fonda izveidei, lai atbalstītu *sadarbību kapacitātes jomā* ar Kazahstānu. • Ieguldīt vairāk nekā 600 milj. USD piecu gadu laikā, lai izveidotu loģistikas un industriālās zonas Horgosas apkārtnē.	• 600 ha lielā infrastruktūras platība ir sadalīta trijās integrētās un saistītās zonās: sauszemes osta (*Khorgos Gateway*), loģistikas zona un industriālā zona.
POLIJA				
Regulāri dzelzceļa kravu pārvadājumi starp Čendu un Lodzu	• Uzsākts 2013. gadā	• Vairāk nekā 250 vilcieni kopš 2013. gada. 2016. gadā vilcienu satiksmes biežums pieauga no viena līdz diviem vilcieniem nedēļā.	• Plāno apstrādāt 1 000 vilcienus gadā, sākot ar 2017. gadu.	• Brauciena laiks – 11 dienas. • Liela daļa Ķīnas kravu ir datoru sastāvdaļas. Kravas apjoms no Polijas ir daudz zemāks nekā no Ķīnas, galvenokārt – lauksaimniecības preces.

turpinājums 9.lpp.

turpinājums no 8.lpp.

Projekts	Datums	Paveiktais	Plānotie darbi	Galvenie uzsvari
LIETUVA				
Veicināt ieguldījumus kopīgajos dzelzceļa un Klaipēdas ostas projektos	Notiek šobrīd	• Valstij piederošais gigants *Ķīnas Tirgotāju grupa* un kontinenta lielākā *ostas operatora CMHI* mātesuzņēmums parakstīja nodomu protokolu ar Klaipēdas ostu (Lietuva) 2015. gada novembrī, lai piesaistītu Ķīnas investīcijas.	• Osta nodrošinās jūras piekļuvi sauszemes robežas kaimiņam Baltkrievijai, kur *Ķīnas Tirgotāju grupa* plāno ieguldīt 5 mljrd. USD industriālajā parkā *Lielais akmens*.	• Klaipēda ir lielākā konteineru osta Baltijas jūrā. 2016. gadā te tika apstrādāti 40 milj. tonnu kravu, pieaugums ik gadu ir 4%. 2016. gadā konteineru satiksme Klaipēdā pieauga par 13% līdz 443 000 TEU.
KRIEVIJA				
Kazaņas-Maskavas ātrgaitas dzelzceļš	Plānots pabeigt 2022. gadā. Plānots uzsākt 2017. gadā.	• 2016. gada 1. maijā dzelzceļa operators paziņoja, ka Krievijas-Ķīnas konsorcijs uzvarējis konkursā par pirmo 360 milj. USD vērto līgumu, lai uzsāktu plānošanas, projektēšanas un mērniecības darbus laika posmā no 2015. līdz 2017. gadam.	• Kopējais investīciju apjoms projektā, kas samazinātu ceļojuma laiku starp pilsētām no 12 stundām līdz 3,5 stundām, ir 16,7 mljrd. USD. • Ir paredzēts, ka pirmajā ekspluatācijas gadā jauno līniju izmantos 10,5 milj. pasažieru.	• Dzelzceļa līnija ļaus vilcieniem braukt ar ātrumu 400 km/h 770 km maršruta posmā starp Maskavu un Kazaņu. • 60% projekta kopējo izmaksu finansēs Krievijas dzelzceļš (Russian Railways), atlikušos 40% veidos Ķīnas investīcijas.
ĶĪNA				
Ljanjunganas – Horgosas ātrgaitas automaģistrāle G30 (*Lianyungang – Khorgos Expressway G30*)	Plānotais būvniecības laiks ir no 2011. līdz 2030. gadam.	• Uzņēmums *First Highway Engineering* nesen uzvarēja piedāvājumu konkursu sadaļā "Ljanjunganas – Horgosas automaģistrāle Sjindzjanā" ar līguma vērtību 442 milj. juaņu un trīs gadu būvniecības periodu (sākot no 2016. gada).	• Kazahstānas nacionālā dzelzceļa kompānija *Kazakhstan National Railways* ir izveidojusi 2,7 mljrd. USD investīciju programmu, lai modernizētu 126 lokomotīves, 4 172 kravas automašīnas un 250 pasažieru automašīnas un veiktu 700 km sliežu ceļa remontu, kā arī uzbūvētu jaunas līnijas.	• 4 243 km gara ātrgaitas automaģistrāle, kas savieno Ķīnas robežpilsētas ar Kazahstānu.

LATVIJA UN JAUNAIS ZĪDA CEĻŠ

Latvija varētu gūt labumu no JZC, pateicoties palielinātai tranzīta plūsmai un gala montāžas līniju izveidei. 2015. gadā transporta nozare veidoja 9,5% no Latvijas kopējās pievienotās vērtības. Saskaņā ar OECD datiem transporta un uzglabāšanas nozares multiplikators Latvijā ir 2,66. Tas nozīmē, ka 1 EUR transporta un tranzīta nozares izdevumu rada 2,66 EUR kopējo izdevumu tautsaimniecībā. Tranzīta plūsmu novirzīšana uz Krievijas jūras ostām ir motivējusi Latvijas varas iestādes izpētīt tranzīta maršrutu dažādošanas iespējas.

Latvijai tranzīta nozarē ir vairākas salīdzinošās priekšrocības. Pirmkārt, Latvijas ģeogrāfiskais novietojums var piesaistīt tranzīta plūsmas, kas virzās no Ķīnas austrumu un ziemeļaustrumu provincēm uz Ziemeļu un Ziemeļrietumu Eiropu. Īsākais attālums starp Ķīnas ziemeļu un ziemeļaustrumu reģioniem un Skandināviju un Ziemeļrietumu Eiropu ir caur Baltijas valstīm un tieši caur Latviju.

Latvijas maršruts ir īpaši izdevīgs preču nosūtīšanai uz Zviedriju un Norvēģiju, jo Latvijas jūras ostas ir ģeogrāfiski labi piemērotas, lai apstrādātu konteinerus, kuri tiek sūtīti uz Stokholmu vai citām Ziemeļvalstu ostām. Lai no Ķīnas rietumu provinces Sjindzjanas galvaspilsētas Urumči (*Urumqi*) (3 milj. iedzīvotāju) pa dzelzceļu sasniegtu Tjandžinu (*Tianjin*), jāpārvar aptuveni 3 300 km, lai sasniegtu Šanhaju – 4000 km, Honkongu – 4 660 km. Tajā pašā laikā Rīga ir tikai 5 700 km attālumā no Urumči, izmantojot dzelzceļa maršrutu caur Ķīnas-Kazahstānas robežšķērsošanas punktu Dostikā (*Dostyk*) un caur Maskavu. Funkcionējošs sauszemes maršruts padarīs nevajadzīgu nedēļu garo ceļojumu, izmetot līkumu austrumu virzienā līdz Ķīnas piekrastes zonām, eksportētājiem no Ķīnas rietumu rajoniem.

Tomēr pašreizējais dzelzceļa kravu plūsmas apjoms no Ķīnas uz Skandināviju ir ļoti neliels. 2015. gadā eksports uz Zviedriju un Norvēģiju veidoja 3% jeb aptuveni 10 mljrd. USD no kopējā Ķīnas eksporta uz Eiropu. Vēl 2% jeb 6 mljrd. USD tika transportēts uz Dāniju, tātad kopumā Zviedrijai, Norvēģijai un Dānijai – 5%.[16] 2015. gadā aptuveni 50 000 TEU no Ķīnas tika transportēti uz Eiropu ar vilcienu. Pieņemot, ka 5% no šīs kravas bija paredzēti Skandināvijas tirgiem, pašreizējais iespējamais papildu TEU konteineru apjoms Latvijā būtu 2 500 gadā. Tas ir niecīgs skaitlis (mazāk nekā 1%), salīdzinot ar 400 000 konteineriem, kuri tika transportēti caur Latvijas jūras ostām 2015. gadā.

Tomēr ilgtermiņā situācija varētu izskatīties optimistiskāk, jo JZC mērķis ir palielināt efektīvu dzelzceļa kravu pārvadājumu transportu un tādējādi samazināt izmaksas. Ir dažādas prognozes par to, kāds ilgtermiņā varētu būt dzelzceļa kravu īpatsvars Ķīnas eksportā. OECD prognozē, ka 0,5-1 milj. TEU konteineru jeb aptuveni 2,5-5% no kopējā eksporta apjoma, kas ir 20 milj. TEU gadā, varētu tikt pārvadāti pa dzelzceļu 20 gadu laika periodā.[17] Šīs aplēses pieļauj potenciālo apjomu par papildu 25 000 – 50 000 TEU konteineru gadā 20 gadu laikā. Šis aprēķins neņem vērā iespējamās papildu plūsmas, kas būtu saistītas ar projektu *Lielais akmens* vai citiem līdzīgiem centieniem, kuru mērķis ir panākt, ka Ķīnas ražošanas uzņēmumu gala montāžas līnijas nonāk tuvāk Eiropai. Tas, iespējams, radītu lielāku transporta plūsmu uz Latviju, tomēr plūsmas apjomu noteiks konkurences cīņa ar Lietuvas ostu Klaipēdā, kā arī ceļu un dzelzceļa satiksmes plūsmu uz Poliju un Eiropu.

Tomēr ģeogrāfija nosaka, ka Latvijas tranzīta nozare nevar dažādot potenciālos dzelzceļa satiksmes maršrutus no Ķīnas. Tie iet ekskluzīvi vai nu caur Krieviju, vai arī caur Kazahstānu un Baltkrieviju. Pašreizējā Krievijas transporta politika veicina Krievijas ostu Baltijas jūrā attīstību un vērsta uz to, lai tranzīta plūsmas tiktu pārvirzītas no Baltijas valstu ostām uz Krieviju. Tas rada bažas, ka Krievija nevēlēsies sadarboties ar Latvijas tranzīta nozari un aktīvi liegs tai piekļuvi Ķīnas tranzīta plūsmām. Ir pamats uzskatīt, ka tas tomēr nenotiks:

- pirmkārt, spēcīga konkurence Centrāleiropas valstu starpā rada stimulu sadarbībai starp Krieviju un Latviju, jo pastāv draudi, ka Ķīnas tranzīta plūsma varētu aizvirzīties uz dienvidiem (caur Kaukāzu un Turciju) vai pa jūras ceļiem, tādējādi apejot Krieviju vispār;[18]

- otrkārt, Latvija kā Eiropas Savienības dalībvalsts var nodrošināt efektīvāku muitošanu un lielāku izmaksu lietderību (*value-for-money*) nekā Krievija. 2. tabulā redzami trīs galvenie maršruti un vairāki posmi/atzari.

[16] Saskaņā ar ANO datubāzi Comtrade. *http://comtrade.un.org.*
[17] Transcontinental infrastructure needs 2030/2050. Paris: OECD, 2011.
[18] Kaut gan Transkaukāza maršruts loģistiski ir sarežģītāks, jo tajā šķērsojamas vairāku valstu robežas. Turklāt, tā kā prāmju satiksme ir lielākā mērā nekā dzelzceļa transports atkarīga no laika apstākļiem, tā ir mazāk droša kopējā ceļā patērētā laika ziņā.

Potenciālie Jaunā zīda ceļa dzelzceļa maršruti no Pekinas uz Eiropu.[19]

2. tabula

Maršruts no Pekinas	Aptuvenais ilgums dienās	Iesaistītās valstis	Sliežu platuma maiņas punkts ceļā līdz jūras ostai
TRANSSIBĪRIJAS maršruts		**Ķīna, Krievija**	**Zabaikaļska, šķērsojot Krievijas-Ķīnas robežu**
Latvijas atzars (Rīga)	11	+ Latvija	Neviens papildus līdz Zabaikaļskai
Vācijas atzars (Dīsburga)	17	+ Baltkrievija, Polija, Vācija	+ Bresta, šķērsojot Baltkrievijas-Polijas robežu
Lietuvas atzars (Klaipēda)	14	+ Baltkrievija, Lietuva	Neviens līdz Zabaikaļskai
TRANSĀZIJAS maršruts		**Ķīna, Kazahstāna, Krievija**	**Dostika, šķērsojot Ķīnas-Kazahstānas robežu**
Latvijas atzars (Rīga)	11	+ Latvija	Neviens papildus līdz Dostikai
Vācijas atzars (Dīsburga)	22	+ Baltkrievija, Polija, Vācija	+ Bresta, šķērsojot Baltkrievijas-Polijas robežu
Lietuvas atzars (Klaipēda)	14	+ Baltkrievija, Lietuva	Neviens papildus līdz Dostikai
TRACECA maršruts (Eiropas-Kaukāza-Āzijas transporta koridors)		**Ķīna, Kazahstāna**	**Horgosa, šķērsojot Ķīnas-Kazahstānas robežu**
Poti (Gruzija) caur Turkmenbaši (Turkmenistāna)	14	+ Uzbekistāna, Turkmenistāna, Azerbaidžāna, Gruzija	Prāmis Turkmenbaši
Poti (Gruzija) caur Aktau (Kazahstāna)	12	+ Azerbaidžāna, Gruzija	Prāmis Aktau

Pašlaik lielākā daļa TEU konteineru, kas tiek sūtīti uz Skandināviju, ierodas Dīsburgas iekšzemes ostā 17 dienu laikā. Dīsburgas iekšzemes osta ir viens no galvenajiem dzelzceļa kravu tranzītam no Ķīnas uz Eiropu galapunktiem, kur tiek apkalpoti aptuveni 20 vilcieni no Ķīnas nedēļā. Dīsburga ir mezgls tālākai kravu transportēšanai uz visām Rietumeiropas valstīm un Skandināviju. Ļoti intensīva ir dzelzceļa satiksme uz Kopenhāgenu (un tālāk) – līdz 5 reizēm nedēļā.

[19] Potential for Eurasia land bridge corridors & logistics developments along the corridors. Behrens R., Burgess A., Roggenkamp M., Roest Crollius A., Wagener N. F-23032012, Retrack, 2012.

Dīsburgas iekšzemes ostas, Rīgas un Ventspils jūras ostu darbības salīdzinošie rādītāji. 3. tabula

	Dīsburga	Rīga	Ventspils
PLATĪBA (ha)	1 400 ha	1 962 ha + 445 ha brīva ražošanas platība	1 508 ha + 700 ha brīva ražošanas platība
TRANSPORTA SISTĒMA	Tīkls ar vairāk nekā 400 vilcienu savienojumiem nedēļā uz vairāk nekā 80 valsts un starptautiskajiem galapunktiem; Piecu šoseju transporta mezgls	Tīkls ar Eiropas un Āzijas valstīm pa jūru un dzelzceļu; Integrētas 1 520 mm sliežu platuma transporta sistēmā	
MAKSIMĀLAIS DZIĻUMS	4 m	16 m	17.5 m
CAURLAIDES SPĒJA (2015.g.)	20 000 kuģi	3 588 kuģi	1 352 kuģi
KRAVU UZGLABĀŠANAS PLATĪBA	2 milj. m²	2 milj. m²	n/a
AR OSTU SAISTĪTU UZŅĒMUMU SKAITS	300+	60+	20+
AR OSTU SAISTĪTU UZŅĒMUMOS NODARBINĀTO SKAITS	45 000	20 000	4 000
PĀRDOŠANAS APJOMS (2015.G.)	217 milj. EUR	58 milj. EUR	38 milj. EUR
KOPĒJAIS APSTRĀDĀTO KRAVU APJOMS (2015.)	69 milj. t	40 milj. t	23 milj. t

Starp Ķīnu un Latviju atrodas tikai dažas valstis. Atkarībā no izvēlētā maršruta tikai Krievija varētu būt papildus iesaistīta tranzīta procesā. Tas mazina sarežģītību un vienkāršo tranzīta loģistiku ar mazāku robežu šķērsošanas skaitu un sliežu platuma maiņu, un tas nozīmē, ka konteiners no Urumči Ķīnā līdz Rīgas ostai ar vilcienu nokļūs tikai 8 dienu laikā.

GALVENIE IZAICINĀJUMI

ATPAKAĻKRAVU PIESAISTES (*backhaul*) problēma

Viens no galvenajiem uzdevumiem, lai padarītu dzelzceļa transporta pievilcīgu, ir atrisināt atpakaļkravu piesaistes problēmu, kas rada neproporcionalitāti starp kravas plūsmu apjomu, kas tiek sūtītas rietumu virzienā, un daudz mazāku kravas plūsmu apjomu, kas tiek transportēts austrumu virzienā. Šis nesamērīgums izraisa transporta izmaksu uz tonnu pieaugumu, jo fiksētās infrastruktūras izmaksas sedz mazāk lietotāju. Preču eksports no Eiropas uz Ķīnu bija 170 mljrd. EUR 2015. gadā, kas ir mazāk nekā puse eksporta apjoma no Ķīnas uz Eiropu tajā pašā gadā. Šī atšķirība nozīmē, ka dažiem transportlīdzekļiem nākas atgriezties uz Ķīnu tukšā. Saskaņā ar Kazahstānas dzelzceļa kompānijas *Kazakhstan Railways* ziņām Ķīnas-Eiropas maršruts caur Kazahstānu apstrādāja 581 vilcienu ar 32 179 TEU konteineriem rietumu virzienā un 205 vilcienus ar 17 774 TEU konteineriem austrumu virzienā 2015. gadā. Iespējams, tukšie konteineri tika transportēti atpakaļ pa jūrasceļu.

Atpakaļkravu piesaistes problēma ir sarežģīts jautājums, kas nav viegli atrisināms. Skandināvijas valstis eksportē aptuveni par 60% mazāk, nekā importē no Ķīnas. Iespēja piesaistīt ievērojamas plūsmas uz Ķīnu varētu būt svarīgs faktors, lai izveidotu tiešu dzelzceļa savienojumu caur Rīgu.

Ātrgaitas dzelzceļa projektā *Rail Baltica*, kas savienos trīs Baltijas valstu galvaspilsētas ar Varšavu, ir paredzēts loģistikas termināls Salaspilī, netālu no Rīgas, kur konteineri no Eiropas sliežu platuma dzelzceļa sistēmas tiks pārkrauti uz transportu Krievijas sliežu platuma dzelzceļu sistēmā. Tas rada papildu iespēju novirzīt kravas no Baltijas uz Ķīnu.

KOORDINĒŠANAS problēmas

Tirdzniecības maršrutā no Ķīnas uz Eiropu ir daudzas valstis un uzņēmumi. Katrai valstij vai uzņēmumam ir vēlme piemērot tarifu, kas rada vislielāko peļņu attiecīgajai valstij un uzņēmumam. Tā rezultātā, kopējā cena visam maršrutam, ar ko klienti saskaras, var būt ļoti augsta. Tas savukārt rada zemus tranzīta apjomus un mazu peļņu visām iesaistītajām pusēm. Šī problēma ir mazāk svarīga jūras transportā, kur viens operators parasti ir atbildīgs par visu transportēšanas procesu.

Koordinācija starp valstīm un uzņēmumiem ir svarīga un rada veselīgu konkurenci jūras transportam. *Vienas pieturas aģentūras* – iestādes, kas loģistikas uzņēmuma vārdā koordinētā veidā nodarbojas ar birokrātiskām procedūrām – izveide būtu lielisks risinājums, lai samazinātu ar birokrātiju saistītās problēmas, ar ko ir saistīti koordinācijas jautājumi. Tomēr, lai panāktu vienošanos par kopējo tarifu struktūru, nepieciešama vēl ciešāka sadarbība.

ĪPAŠUMTIESĪBAS UZ INFRASTRUKTŪRU

Nav pietiekoši attīstīta dzelzceļa infrastruktūra, lai apstrādātu papildu konteinerus. Turklāt tranzīta plūsmas varētu būt jutīgas pret izmaiņām tarifos un politiskajā vidē un, reaģējot uz izmaiņām, tikt pārkārtotas (pārvirzītas) pat ļoti īsā laikā.

Lai to novērstu, būtu jāmotivē vadošie loģistikas uzņēmumi iegādāties infrastruktūru Latvijā. Turklāt ražošanas vai montāžas līniju būvniecība, tādu kā, piemēram, projekta *Lielais akmens* ietvaros, radītu spēcīgu stimulu, lai saglabātu tranzīta plūsmas, kas tiek virzītas caur Latviju.

SECINĀJUMI

Jaunais zīda ceļš jeb "*Viena josla, viens ceļš*" ir vērienīgs projekts, ko piedāvājusi Ķīnas valdība, lai attīstītu alternatīvus tirdzniecības ceļus pašreizējiem dziļūdens jūras transporta ceļiem. Viens no projekta mērķiem ir radīt drošus dzelzceļa maršrutus no Ķīnas uz Rietumeiropas tirgiem. Kaut arī šie maršruti pašlaik ir dārgi, ceļā pavadītā laika ietaupījums padara tos pievilcīgus, īpaši precēm, kam svarīgs īss piegādes laiks. Turklāt potenciālie apjomradītie ietaupījumi intensīvas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas rezultātā var samazināt transporta izmaksas.

Latvijas ģeogrāfiskais izvietojums ļauj pieņemt, ka daļa Ķīnas eksporta uz Skandināviju varētu tikt novirzīta caur Latvijas ostām. Tomēr pašreizējais un prognozētais tirdzniecības apjoms uz Skandināviju, kas tiek pārvadāts pa dzelzceļu, atbilstoši Latvijas transporta nozares standartiem ir neliels. Īstermiņā papildu kravu apjoms varētu būt mazāks nekā 1% no pašreizējās tirdzniecības plūsmas, lai gan nākamo 20 gadu laikā tas varētu pieaugt līdz 12%.

Svarīga rīcība, kas būtu jāuzņemas dzelzceļa uzņēmumiem, ir piesaistīt jaunas kravas plūsmas. Neskatoties uz to, Latvijas ģeogrāfiskais stāvoklis nozīmē, ka tas nespēs būtiski aizstāt kravu pārvadājumus no Krievijas. Patiešām, Ķīnas *Jaunais zīda ceļš*, visticamāk, nedos ievērojamu ieguvumu Latvijas ekonomikai nākamo 20 gadu laikā.

Par autoru:

Sergejs Gubins
Dr. Sergejs Gubins ieguvis PhD grādu ekonomikā Vrije universitātē Amsterdamā (*Vrije Universiteit Amsterdam*). Pirms pievienoties domnīcas Certus pētnieku komandai, veicis pēcdoktorantūras pētniecības darbu Bokoni universitātē (*Bocconi University*) Milānā. Ir autors virknei publikāciju atzītos transporta ekonomikas žurnālos par tēmām, kas saistītas ar ceļu izmaksām, pilsētas zemes izmantošanu un informācijas tehnoloģiju izmantošanu transporta nozarē.

Pateicība Vjačeslavam Šuhtinam un Ilutai Škaparei par līdzdalību pētījumā.

CERTUS
domnīca mērķtiecīgai izaugsmei

Latvijas ekonomisko izaugsmi var panākt tikai ar kopīgiem spēkiem. *Domnīca Certus* veicina dialogu ar uzņēmējiem, zinātniekiem un publiskā sektora lēmumu pieņēmējiem, lai radītu attīstības idejas, kas balstītas zināšanās un pieredzē. Idejas, kas var virzīt Latviju pa mērķtiecīgas izaugsmes ceļu, sabalansējot liberālas tirgus ekonomikas attīstības principus ar pārdomātu un fokusētu valsts atbalstu Latvijas tautsaimniecības nozaru attīstībai.

Rīga. Domnīca Certus. 2017.

© Domnīca Certus. 2017
ISBN 978-9934-8679-4-1