

Baltijas foruma 13. starptautiskā konference
ES UN KRIEVIJA 2008. GADĀ: JAUNU PIEEJU MEKLĒJUMOS

23. – 24. maijā, 2008
Baltic Beach Hotel, Jūrmala

DALĪBNIEKU ZIŅOJUMI

Ainārs ŠLESERS – LR Satiksmes Ministrs

Man ir patīss prieks šodien piedalīties šajā pasākumā, kurš ir iesācies jau vakar un kuram šogad ir 10 gadu jubileja. Gribētu sveikt Baltijas Foruma organizētājus, kuri 10 gadu laikā ir centušies sapulcināt dažādus ekspertus gan no šī reģiona, gan no citām pasaules valstīm. Es vienmēr esmu uzskatījis, ka jo biežāk cilvēki tiekas un jo biežāk apmainās ar viedokļiem un domā, jo draudzīgāks veidojas šis reģions. Ir ļoti svarīgi, lai kaimiņvalstis varētu saprast viena otru. Ja mēs apskatāmies statistiku, tad redzam, ka visā pasaulē, ne tikai pie mums, tieši reģionos ar kaimiņvalstīm ir vislielākās ekonomiskās attiecības. Mēs arī redzam, ka gan Lietuva, gan Igaunija, gan Krievija, gan Baltkrievija ir tās valstis, ar kurām mēs tirgojamies diezgan plaši. Un jāsaprot, ka katra no minētajām valstīm mēģina meklēt savu lomu jaunajā politiskajā situācijā, kas ir izveidojusies šajā kontinenta daļā.

Kā mēs zinām 2004. gadā notika visvērienīgākā ES paplašināšanās, kad tika uzņemtas 10 jaunas dalībvalstis. Pavisam nesen pievienojās vēl divas valstis – Rumānija un Bulgārija. Tas nozīmē, ka šobrīd ES dzīvo pusmiljards iedzīvotāju, kas kopā pārstāv 27 valstis. Bet ir jāsaprot, ka mēs ES nevaram dzīvot izolēti - mums ir nepieciešams strādāt ar kaimiņvalstīm un citām pasaules valstīm, kā arī ar tā saucamajām 3. pasaules valstīm, un tādu ir ļoti daudz. Mums ir jāveido pragmatiskas ekonomiskās attiecības.

Ja mēs runājam par Latviju, tad ir skaidrs, ka globālajā politikā Latvija nav liels spēlētājs, mēs neietekmējam pasaules politiku globāli, bet vienlaicīgi mēs tomēr varam dod savu pienesumu ar darbu. Šobrīd, kad Latvija ir kļuvusi par ES un NATO dalībvalsti, vairs nav jautājumu, kur Latvija atrodas. Bet joprojām ir atvērti jautājumi, kas ir saistīti ar to, kādā veidā Latvija attīstīs savu ekonomiku. Jo par dalību ES un NATO spriež valdības un atbildīgie ministri, bet kopumā ir ļoti svarīgi atbildēt uz jautājumu: Kā mēs varam nodrošināt labāku dzīves līmeni mūsu iedzīvotājiem, kādā veidā mēs varam nodrošināt valsts ekonomisko izaugsmi tā, lai ikviens valsts iedzīvotājs to justu? Es domāju, ka šie jautājumi ir aktuāli visām valstīm, ne tikai Latvijai. Tie ir aktuāli gan Krievijai, gan Ukrainai, gan Vācijai, gan Japānai, gan Amerikai, gan Ķīnai. Un tāpēc es domāju, ka man kā Satiksmes ministram pēdējo gadu laikā visvairāk ir nācies domāt tieši par ekonomiskajiem jautājumiem. Un, manuprāt, ir ļoti labi, ka valdībā ir ministri un deputāti, kas cenšas šos ekonomiskos jautājumus risināt, kuri nedomā tikai kādā veidā tērēt vairāk naudas, jo uz vēlēšanām vienmēr politiķiem ir vēlme izdabāt vēlētajiem un kaut kādā veidā sniegt ekonomisko atbalstu pensionāriem, skolotājiem un mediķiem. Bet kopumā ir jādomā kā naudu var pelnīt. Šāda atbildība un darbs tiek veikts no citu valstu ekonomiskajiem ministriem un jāsaprot, ka man kā Satiksmes ministram ir skaidra vīzija kādu mēs gribam redzēt Latviju jaunajā Eiropā, un ko mēs varam dot ES kā dalībvalsts. Ir jāsaprot, ka vēsturiskās attiecības, kuras mums ir izveidojušās ar NVS valstīm un ar bijušajām Padomju Republikām, ir attiecības, kas ir pastāvējušas 50 gadu garumā. Mēs esam bijušas Padomju Savienības dalībvalstis un šodien, kad esam ES, es uzskatu, ka mūsu pienākums un tiešais uzdevums ir mēģināt tuvināt šos reģionus daudz ciešāk kopā. To, ka lielie biznesi iet no vienas valsts pa tiešo uz otru un viņiem starpnieki nav vajadzīgi, mēs zinām. Bet mēs arī zinām, ka pasaulē lielāko biznesu veido vidējais un mazais bizness un tāpēc ir svarīgi, lai tieši mazais un vidējais bizness varētu ciešāk strādāt kopā. Mēs esam ieinteresēti, lai Latvija un Baltijas valstis kopumā veidotos kā tilts, kas varētu mazo un vidēju biznesu tuvināt.

Pirms pāris nedēļām mēs tikāmies Slovēnijā, kas tagad ir prezidējošā valsts ES. Bija pārstāvētas 27 valstis ar saviem Transporta ministriem un mēs spriedām par daudziem jautājumiem. Viens no būtiskākajiem jautājumiem, par ko tika runāts, bija saistīts ar kravu plūsmām. Ja pirms kāda laika mēs domājām kā pārdaļīt esošo tirgu, kā kravas atņemt citām ostām par labu sev, tad tagad situācija ir ievērojami mainījusies. Šodien kravu plūsmas starp

ES, Krieviju un citām NVS valstīm ir ievērojami palielinājušās un mēs redzam to, ka šodien, neskatoties uz to, ka mēs cenšamies situāciju uzlabot, joprojām ļoti daudz kravas automašīnu garajās rindās stāv uz Latvijas – Krievijas robežas, kas kļuvusi par ES ārējo robežu. Ļoti bieži šī rinda pārsniedz 50 kilometrus. Jautājums ir kā interesēs mēs šo rindu veidojam? Jā, ES nav iekšējo robežu, mēs neesam ierobežoti pārvietošanās procesā, bet problēma ir ar ārējām ES robežām. Un jāsaka, ka stāvēt vismaz 3 diennaktis rindā rada problēmas pašiem autobraucējiem, jo ir diezgan nepatīkami gaidīt, kad tu vari šķērsot robežu, un no otras puses rodas viens pragmatisks, ekonomisks jautājums – kurš maksā par šo rindu? Ir jāsaprot, ka eksportētājs par to nemaksā. Eksportētājs nosaka skaidru preces vērtību, pārvadātājs ļoti precīzi nosaka tarifu, cik maksā preces pārvietošana, un gadījumā, ja notiek dīkstāve – vairāku dienu stāvēšana un gaidīšana uz robežas – tad viņi visi par to dabūs samaksu, jo cena ir skaidri nodefinēta. Atbilde ir ļoti vienkārša – par šo garo rindu maksā patērētājs. Patērētājs ir tas, kurš maksā dārgāk par preci. Ja šodien kravu plūsma ir tādā gadījumā izveidojusies Krievijas virzienā, pirmkārt Maskavas virzienā; protams, arī citas valstis importē, jo Krievijas tirgus ir lielākais, un Krievijas patērētāji maksā visvairāk. Es domāju, ka tas ir mūsu kopīgais uzdevums tagad meklēt risinājumus kā uzlabot šo situāciju.

Pirms vairākām nedēļām man bija iespēja viesoties Maskavā, kur man bija tikšanās ar Krievijas Transporta ministru Ļivitinu un viņš viennozīmīgi atzīmēja, ka ir nepieciešams uzlabot koridoru starp Latviju un Krieviju, ir nepieciešams investēt infrastruktūrā, jo tā ir arī Krievijas interese. Šodien mēs esam ķīlnieku lomā gan Eiropā, gan Krievijā. Bet ir nepieciešama politiskā griba, lai mēs to darītu, ja nē, tad preces kļūs dārgākas un par to daudzu gadu garumā būs jāturpina maksāt patērētājiem.

Inflācijas jautājumi šobrīd ir aktuāli ne tikai Latvijā, bet arī Krievijā. Arī Krievija domā kā cīnīties ar inflāciju un tas ir konkrētais veids, ko mēs piedāvājam – veidosim koridoru. Krievija ir racionāli piedāvājusi ES veidot tā saucamo elektronisko priekšdeklarēšanos, Latvija šo pozīciju atbalsta, bet kopīgajās sarunās ar ES mums būs jāpanāk vienošanās un es ceru, ka tas izdosies, jo mums ir jādara viss iespējamais, lai šie koridori būtu ātrāki un izdevīgāki. Bet ir jāsaprot, ka tikai pa autoceļiem mēs nespēsim pārvadāt visas kravas. Šobrīd ir būtiski izdarīt izvēli, kuri būs jaunie koridori.

Latvija pārstāv piecus koridorus. Viens no tiem ir jau minētais sauszemes koridors, kas iet no Vācijas caur Poliju un Lietuvu, tālāk pa Latviju uz Krieviju. Tālāk mums ir 3 ostas un lidosta, kas nākotnē nodarbosies ar kravu pārvadājumiem. Protams, ostas ir tās, kas var pārvadāt visvairāk. Pašreiz mūsu ostas pārkrauj 60 miljonus tonnu kravu gadā, mēs paredzam, ka līdz 2015. gadam mēs varētu palielināt apjomu līdz 115 miljoniem tonnu. Jautājums no kurienes nāk šis optimisms? Pirmkārt, mēs nekādā gadījumā nerēķināmies tikai ar to, ka kravas ies no NVS valstīm, no Krievijas uz Rietumiem un citām pasaules valstīm, mēs rēķināmies, ka ļoti nopietni pieaugs konteineru kravu apjomi kopumā un tās ir kravas, kas ies NVS valstu virzienā. Jāsaka mani pārsteidza, ka ziņojumā, kas tika prezentēts visām ES valstīm pirms pāris nedēļām, mēs saņēmām informāciju, ka tieši nākamo vairāku desmitu gadu laikā kravu konteineru apjoms pasaulē strauji palielināsies. Tagad ieklausieties ciparos, kas tika mums prezentēti un tie bija diezgan reālistiski cipari. Tātad, līdz 2030. gadam konteineru kravu apjoms palielināsies par vismaz 600%, tātad vismaz sešas reizes vairāk konteineru tiks pārkrauti visā pasaulē. Jautājums - caur kurām ostām šie konteineri tiks pārkrauti? Ja mēs apskatāmies šodien Roterdamu, Antverpeni un Hamburgu – lielākās Eiropas ostas, tad es varu šodien simtprocentīgi apgalvot visiem klātesošajiem, ka šīm ostām nav iespējas seškārsot savus apgrozījumus. Labākajā gadījumā tās var divkārsot vai trīskārsot, bet ne seškārsot. Tātad jautājums kuras būs tās ostas, caur kurām ies kravas? Un mēs esam skaidri nodefinējuši, ka mēs nekādā gadījumā neietekmēsim lielo pieaugumu kopumā, bet nelielu daļu mēs labprāt apstrādātu. Uzstādītais mērķis, kas nodefinēts Satiksmes ministrijā ir, ka Latvijas ostām būtu jāapgroza no 5-7 miljoni konteineru. 5 miljoni konteineru ir ievērojama kravas masa, kas varētu iziet caur ostām – tā ir milzīga pievienotā vērtība. Mēs varam radīt loģistikas parkus un jāsaka, ka pirms kāda laika viesojoties Japānā un Korejā un tiekoties ar ostu pārstāvjiem, ar lielākajām loģistikas kompānijām, tādām kā NWK un Hyundai, mēs ļoti skaidri teicām, ka Latvija attīstīsies ekonomiskā ziņā tāpat kā jūsu reģionā attīstās Honkonga un Singapūra. Tās ir nelielas valstis, bet kuras spēj vienlaicīgi piedāvāt dažādu servisu – labi attīstītu ostu infrastruktūru, labi sakārtotu infrastruktūru kopumā, attīstītu finanšu bloku valstī, daudzas bankas un vienlaicīgi efektivitāti. Lai arī daudzi šaubījās, ka Honkongas loma mazināsies sakarā ar daudzu Ķīnas ostu attīstību, taču caur Honkongu tiek apkalpoti aptuveni

20% kravu, kas nāk no Ķīnas. Neviens šodien neuzdod jautājumu, kāpēc tā ir sanācis, ka Roterdama ir kļuvusi par lielāko Vācijas ostu, lai gan zinām, ka tā atrodas Nīderlandē. Bet tieši tāpēc, ka kaimiņvalstis savā starpā sadarbojas diezgan cieši. Tas, ka Rīgas ostā šobrīd ienāk krievu kapitāls un nacionālās konteineru kompānijas ir iepļānojušas būvēt konteineru terminālu, kas apkalpos vismaz 2 miljonus konteineru, ir labs sākums. Mēs zinām, ka Krievija kravas nekad nespēs apkalpot pilnībā tikai caur savām ostām. Jā, varbūt tiks pieņemti būtiski lēmumi par naftas produktiem, bet konteineru bizness lielākoties būs ienākošā krava un tieši šeit mēs varam veiksmīgi sadarboties ar Krievijas partneriem. Mēs esam gandarīti, ka viņi nāk un investē mūsu ostās – tā ir mūsu nākotne. Mēs redzam, ka Latvijai ir jāveidojas kā loģistikas un biznesa centram šajā reģionā. Mēs zinām, ka ar mūsu cilvēku zināšanām, ar valodas zināšanām, kuras šeit ir pieejamas, mēs būtu interesanti globālajam biznesam. Tas, ka Latvijā lielākā daļa iedzīvotāju runā krievu valodā, ir liels ieguvums starptautiskajam biznesam, jo viennozīmīgi šodien valoda ir tā, kas noņem daudzas barjeras. Tas, ka cilvēki šeit var brīvi runāt angļu, vācu un skandināvu valodās, ir vairāk nekā svarīgi starptautiskajam biznesam, kuru mēs vēlamies attīstīt.

Un tieši tāpēc es šodien aicinātu visus Foruma dalībniekus, it sevišķi viesus, kas ir ieradušies, padomāt kā mēs varam stiprināt globālo biznesu un, ja Latvija nevar ietekmēt globālo pasaules politiku, tad mēs varam kļūt par nozīmīgiem spēlētājiem pasaules globālajā biznesā. Jo pirms pāris nedēļām, kad Slovēnijā mēs apspriedām šos jautājumus, piedalījās arī Amerikas pārstāvis – kongresmenis, kas atbild par Ekonomisko sadaļu saistībā ar kravu plūsmām ASV, kurš teica, ka ir lielas problēmas, jo šodien kravu pārvadājumi valsts iekšienē sagādā lielas galvas sāpes: „Mēs zinām cik ilgā laikā mēs varam nokļūt līdz Čikāgai, cik ātrā laikā mēs varam pa dzelzceļu pārvest šīs kravas, bet mums ir daudz neatbildēti jautājumi cik ātrā laikā šī krava izbrauks caur Čikāgu, kādā veidā nodrošināt loģistiku lielās pilsētās, jo lielās pilsētās infrastruktūra šodien nespēj to visu apkalpot.” Atbilde ir jūras un ūdens transports. ASV plāno izmantot Mičigana ezeru, lai uzlabotu loģistiku Čikāgā. Būtu ļoti dīvaini, ja mēs Baltijas jūrā to visu neizmantoju pilnā apmērā.

Vakar vakarā es atgriezos no Zviedrijas, kur reizi gadā notiek tikšanās starp Baltijas un Ziemeļvalstu Transporta ministriem, mēs spriedām visus šos jautājumus. Un jāsaka, ka šobrīd Ziemeļvalstis kopā ar Baltiju ir ieinteresētas tiešām veidot šo koridoru daudz skaidrāku un daudz ekonomiski pamatotāku. Ir nepieciešams reģionā sadarboties, jo Baltijas jūra mūs vieno. Ekonomiskajā sadaļā būtu ļoti svarīgi, lai politika ietekmētu šos procesus pēc iespējas mazāk, lai šie koridori veidotos, jo tas ir visās mūsu interesēs. Pasākums, kas notiks Rīgā jūnija sākumā, saistīts tieši ar Baltijas jūras reģiona attīstību, un uz to sabrauks daudz Baltijas jūras valstu reģiona valstu vadītāji, paralēli notiks arī ekonomiskais forums. Esmu pārliecināts, ka lielā mērā uzņēmumi, kuri pārstāvēs sevi šajā pasākumā, spēs izskaidrot kāds būs šis redzējums. Tiekoties ar tādām kompānijām kā Hyundai, viņi uzreiz pieņēma ielūgumu ierasties, jo viņiem ir svarīgs šis reģions. Tas, ka Koreja atrodas ļoti tālu no Eiropas, mums visiem ir zināms, un tas, ka viņi pēc iespējas vairāk sāk eksportēt kravas, mēs arī zinām. Sadarbība starp ostām ir globālā sadarbība, kurā mēs varam ņemt lomu. Tāpēc es ceru, ka runājot par politiskajām jomām kā mēs varam stiprināt attiecības starp daudzām reģiona valstīm, mēs sapratīsim, ka tieši tranzīta un loģistikas bizness ir viens no tiem, kas mūs vieno.

Pirms neilga laika Latvijā notika pasākums, uz kuru bija ieradušies dzelzceļa vadītāji no visām NVS valstīm, arī Somijas un Baltijas valstu pārstāvji. Protams, šādā sastāvā sanāksmē Rīgā pārsprida platās dzelzceļa sliedes 15/20. Padomju Savienība ir sabrukusi un nekad netiks atjaunota, bet dzelzceļa sistēma joprojām pastāv un turpina attīstīties. Tas, ka mūs vieno platās sliedes, tas viennozīmīgi dod mums iespēju domāt par to, kā šo globālo biznesu attīstīt. Nav iespējams kravas no Ķīnas caur Krieviju un Kazahstānu izvest pa tiešo uz Roterdamas ostu, bet tās ir iespējams atvest uz Latvijas ostām. Un to mēs arī piedāvājam. Tā kā es ceru, ka Krievija, Baltkrievija, Kazahstāna un Ukraina būs tās valstis, ar ko veiksmīgi attīstīsies transporta bizness. Ceru, ka tās būs ieinteresētas pragmatiski šos jautājumus risināt, jo, ja mēs nestrādāsim vienoti, ja mēs nesēdēsim pie apaļā galda visi kopā, tad es šodien varu jums pateikt, ko varat arī pierakstīt un atcerēties, ka, ja šodien mēs redzam šo 50 kilometrīgo rindu uz sauszemes robežas starp Eiropas Savienību un Krieviju, kas ir tieši Latvijas un Krievijas ārējā robeža, ja mēs neinvestēsim infrastruktūrā, ceļos un dzelzceļos, tad pēc kāda laika un tie būs tikai kādi 4-5 gadi, izveidosies lieli sastrēgumi arī dzelzceļā. Un

tas būs daudz nopietnāk, jo šobrīd mēs cīnāmies par to, kādu kravu piesaistīt mūsu reģionam no vienas vai otras valsts, bet nākotnē būs tā, ka mēs nespēsīm to apstrādāt, jo šodien daudzi privātie termināļu īpašnieki cenšas pēc iespējas vairāk kravas piesaistīt savam terminālam, bet Latvijas dzelzceļš, tāpat kā Krievijas dzelzceļš, nespēs to apkalpot, jo vienkārši kapacitāte nebūs pietiekama. Tāpēc mēs aicinām sadarboties, veidot koridorus un veidot izpratni par kopīgo biznesu, jo gala rezultātā tieši šis biznes būs tas, kas pakalpos patērētājus. Es domāju, ka tas ir veids kā cīnīties ar globālo inflāciju un stiprināt konkrēto ekonomisko sektoru reģionā un tas ir atkarīgs no tā, kā mēs strādāsim kopā. Es esmu pārliecināts, ka mums tas izdosies. Ne mēs šeit uz vietas, ne arī Krievijas politiķi spēs paskaidrot saviem iedzīvotājiem, kāpēc mēs neko nedarām un cenas kļūst aizvien augstākas, kāpēc preču piegāde kļūst aizvien ilgāka. Mēs domājam, ka šiem koridoriem ir jāstrādā visas sabiedrības interesēs, uz ko es arī aicinu visus klātesošos, kuri var ar savu viedokli un saviem kontaktiem to atbalstīt, jo ticēt man – nedarīšana būt ļaunākais, ko mēs varētu atļauties šajā grūtajā laikā. 600% pieaugums konteineru biznesā viennozīmīgi iespēju mums strādāt un nodarboties ar ļoti nopietnu biznesu, bet lai šis biznes tiktu realizēts, ir nepieciešama vienota stratēģija un sadarbība starp valstīm, valdībām un privāto biznesu, starp ostām un termināļiem un pārējiem, kas šajā biznesā ir iesaistīti. 600% pieaugums ir izaicinājums, kura priekšā mēs stāvam, un es aicinu sadarboties, lai šajā reģionā rindas neveidotos. Lai rindas veidojas citur, bet ne pie mums. Un to mēs noteikti varam panākt.