

Krievijas kokmateriālu transporta maršruti tiek apgrūtināti strauji pieaugušo izmaksu dēļ

50 % pieaugums kravu pārvadājumu izmaksās liek Sibīrijas kokzāģētavām pārskatīt cenas, mainīt maršrutus vai apturēt piegādes

Avoti: Pasaules meža nozares informācijas vietnes, LMSP

Kokmateriālu ražošana ir ļoti svarīga eksporta nozare Krievijā. Šī valsts, kas ir viena no pasaules lielākajām kokmateriālu ražotājām, jau izsenis transportē kokmateriālus Sibīrijā dažādos veidos. Pa Kolimas šoseju, kas tās drūmās vēstures dēļ neoficiāli pazīstama kā "Kaulu ceļš", tiek pārvadāti simtiem tūkstošu kubikmetru koksnes. Sahas Republikas teritorijā Sibīrijā šogad nodega vairāk nekā 3,5 miljoni hektāru mežu, tostarp meži, kas tiek izmantoti koksnes ieguvei un eksportam. Kravu pārvadājumu izmaksas Krievijā ir pieaugušas par 50 %, kas rada zaudējumus valsts koksnes eksporta nozarei un apgrūtina kokmateriālu piegādes t.s., „draudzīgajām valstīm”.

Saskaņā ar Krievijā izdotā meža nozares izdevuma *Lesprom* informāciju, kas brīdina, ka Sibīrijas kokzāģētavu produkcijas eksportētāji ir bijuši spiesti pārskatīt līgumcenas, samazināt piegādes un dažos gadījumos pat pārtraukt piegādes, jo iepriekš rentablie maršruti ir kļuvuši neekonomiski transporta izmaksu pieauguma dēļ. Saskaņā ar Krievijas mediju informāciju, problēma ir saistīta ar degvielas un apkopes izmaksu kāpumu, kvalificētu autovadītāju trūkumu, novecojošo transportlīdzekļu parku un loģistikas vidi, ko sarežģī ierobežotā piekļuve starptautiskajiem apdrošināšanas un banku pakalpojumiem, kas ir galvenie šā pieauguma iemesli.

Pārmaiņas atspoguļojas gan materiālu cenās, gan pieejamībā.

Krievijas kokmateriālu cenas jau bija pieaugušas par 11–14 %, un jau 2025.gada martā tika ziņots, ka “transporta izmaksas uz Ķīnu (pieaugums par 16 %), Uzbekistānu (pieaugums par 18 %) un Japānu (pieaugums par 7 %)” kopš tā laika ir ievērojami kāpušas. Eksportētāji šobrīd uzsver, ka šie pieaugumi nav vienādi, bet kumulatīvi - paaugstinātās iekšzemes transporta izmaksas palielina jau tāpat saspringto peļņas normu, un daudziem vidējiem

kokapstrādes uzņēmumiem rentablu eksportu pārvērš par bezpeļņas vai zaudējumus nesošu darbību.

Pārvadātāji un loģistikas speciālisti tagad ziņo, ka operatīvi pārskatot maršrutu cenas, tie koncentrējas uz īsākajiem un rentablākajiem posmiem. Tā kā autoceļu maršruti kļūst neekonomiski, kravu pārvadātāji pāriet uz dzelzceļu un īsajiem jūras piegādes un pārkraušanas maršrutiem, lai gan šo iespēju kapacitāte ir ierobežota un cenas strauji pieaug. Ostās jau tagad ir nepieciešams ilgāks koksnes uzglabāšanas laiks un vairāk nenokomplektētu kravu, kas vēl vairāk palielina izmaksas un palēnina caurlaides spēju. Rezultātā kļūst garāki piegādes laiki un palielināta tirgus nestabilitāte, kas jau ietekmē importētājus tuvējos tirgos.