

Hormuzas šaurums ir slēgts. Kokmateriālu piegādes reģionam kļuvušas neiespējamas.

170 kuģi, kas transportē 450 000 konteinerus, ir iestrēguši šajā jūras šaurumā. *Maersk*, atsaucoties uz “nepārvaramas varas” apstākļiem, norāda, ka Hormuzas krīze ir izdarījusi to, ko Sarkanā jūra nekad nespēja, - pilnībā likvidējusi galamērķi kokmateriāliem, kas bija paredzēti strauji augošajiem kokmateriālu tirgiem Tuvajos Austrumos

Avoti: Pasaules informācijas vietnes un zemeunvalsts.lv

Šobrīd satelītattēli apstiprina, ka Hormuzas šaurumā ir izveidojies milzīgs kuģu sastrēgums. Tas noticis pēc tam, kad Irānas Revolucionārā gvarde 28. februārī brīdināja visus kuģotājus, ka ūdensceļš ir slēgts. Kuģu satiksme turpmāko 24 stundu laikā samazinājās par 80 %. Kokmateriālu un koksnes produktu eksportētājiem nav pieejams “Laba Cerības raga ekvivalents”, jo tagad nav ne apvedceļa, ne arī šīs situācijas atrisinājuma termiņa.

Aizvien pieaugošais kokmateriālu tirdzniecības apjoms Tuvajos Austrumos un Ziemeļāfrikā, - vienā no svarīgākajiem pasaules koksnes produktu tirgiem, ir apstājies. Amerikāņu un Izraēlas uzbrukums Irānai ir izraisījuši krīzi Persijas līcī, kas atkal ir apturējis starptautisko jūras satiksmi. Pēc Irānas brīdinājuma, - “ūdensceļš tiek slēgts, un jebkurš kuģis, kas mēģinās to šķērsot, tiks sadedzināts”, nākamajā rītā kuģu satiksme samazinājās par 80 % un dienu pēc tam šaurums tika slēgts visiem kuģiem.

Saskaņā ar *Linerlytica* paziņojumu, pašlaik šaurumā ir iestrēguši 170 kuģi, kas ved 450 000 konteinerus, un tas ir 1,4 % no visas pasaules konteineru flotes. Nav skaidrs, kā tie varēs izkļūt no jūras šauruma. Visi četri pasaules lielākie konteineru pārvadājumu operatori ir pārtraukuši darbību. *Maersk* ir oficiāli atsaucies uz sava konosamenta 20. punktu, - “nepārvaramas varas klauzulu”, un ieviesis ārkārtas frakta palielinājumu visiem kravu pārvadājumiem uz un no Apvienotajiem Arābu Emirātiem, Kataras, Saūda Arābijas, Bahreinas, Kuveitas, Irākas un Omānas.

Pašreizējā krīze būtiski atšķiras no jebkuras citas krīzes, ar ko pasaule ir saskārusies iepriekš. Kad 2024. gadā Jemenas hutiešu uzbrukumi piespieda kuģus pamest Suecas maršrutu, Labās Cerības raga risinājums bija ilgs un sarežģīts, bet pieejams kuģu ceļš. Savukārt, Hormuzas slēgšana liek atteikties no kravu galamērķa, nepaliekot pieejamam jebkādam apvedceļam.

Persijas līča neatrisināmā problēma

Pēdējos gados Tuvie Austrumi un Ziemeļāfrika (*MENA*) reģions ir kļuvis par vienu no svarīgākajiem un ietekmīgākajiem izaugsmes tirgiem kokmateriālu eksportētājiem. Krievija 2024. gadā uz šo reģionu eksportēja 1,7 miljonus kubikmetru zāģmateriālu, savukārt Amerikas Koksnes eksporta padome (*American Hardwood Export Council*) ir veiksmīgi palielinājusi tirdzniecību Apvienotajos Arābu Emirātos par 27 %, Saūda Arābijā par 8 % un Ēģiptē par 15 %. Tas ir bijis iespējams pateicoties lieliem ekonomiskās attīstības projektiem šajā reģionā.

“Persijas līcis, Hormuzas šaurums un blakus esošie ūdeņi pašlaik ir visbīstamākā vieta komerciālajai kuģniecībai,” *Fox News* uzsvēra *BIMCO* drošības un aizsardzības vadītājs Jākobs Larsens. “Persijas līcī esošie kuģi ir pakļauti Irānas uzbrukumu draudiem un tie mēģina izvairīties no apdraudējuma zonas.”

Kokmateriālu tirgotajiem situācija ir atpazīstama

Pagājušā gada jūnijā, 12 dienas ilgā Izraēlas un Irānas karā, ASV Tenesijas štata uzņēmums *Cardin Forest Products* bija viens no daudzajiem koksnes tirgotājiem, kuri bija mainījuši Persijas līcī nogādājamo kokmateriālu kravu maršrutu. “Ja situācija turpinās saasināties, nākamajā laikā nebūs nekādu pasūtījumu, un kas zina, cik ilgi tas turpināsies,” uzņēmuma īpašnieks toreiz informēja *Fox Business*. „Šobrīd neviens nezina, kas notiks. Tas praktiski ir slēdzis eksporta tirgu. Tas ir sāpīgi, - mums ir pilnas noliktavas.” Toreiz starpvalstu konflikts beidzās divu nedēļu laikā... bet šis varētu būt daudz ilgāks.

Problēmas daudziem – gan Eiropā , gan citur

Pašreizējie piegādes traucējumi skar ne tikai eksportētājus, kas darbojas Persijas līcī. „Aptuveni 20 % kokmateriālu eksporta tiek nosūtīts uz Āziju, un lielākā daļa šo kravu tiek transportēta caur Suecas kanālu,” norāda Mārita Lindstrēma, Somijas

Mežsaimniecības federācijas direktore. Ja kuģiem ir jāmaina maršruts, apbraucot Dienvidāfriku, ceļojums pagarinās par tūkstošiem kilometru. Tādejādi ir iespējama vairāku nedēļu kavēšanās. „Ja situācija turpināsies, tas ietekmēs pārvadājumu cenas un konkurenci par konteineru pieejamību,” brīdināja M.Lindstrēm. Aptuveni puse no Somijas eksporta uz Āziju ir celuloze, 26 % ir koksnes izstrādājumi, 15 % ir kartons un 8 % ir papīrs, - visām šīm produktu līnijām tagad ir pagarināts transportēšanas laiks un samazināta konteineru pieejamība. Somija katru gadu eksportē mežsaimniecības produktus aptuveni 3 miljonu eiro vērtībā vien uz Kataru, nerunājot par citam reģiona valstīm.

Līdz 28.februārim kravu pārvadājumu tirgus atguvās pēc divu gadu ilgās nestabilitātes reģionā. Atgriešanās Sarkanajā jūrā 2026. gada beigās bija viens no nedaudzajiem labvēlīgajiem apstākļiem, uz kuriem analītiķi cerēja, - zemākas cenas, īsāks transportēšanas laiks, atbrīvotā kapacitāte. “Kopīgās militārās operācijas sekas būs tirdzniecības turpmāka izmantošana kā ierocis starpvalstu attiecībās un cerību sabrukums par konteineru pārvadājumu atgriešanos Sarkanajā jūrā 2026. gadā,” norādīja kompānijas *Xenet* vadošais eksperts.

Jāuzsver, ka ir vēl otrs izmaksu aspekts, ko plašāka sabiedrība lielā mērā nav ņēmusi vērā. *QatarEnergy* pārtrauca ražošanu pēc Irānas uzbrukumiem uzņēmuma objektiem un divu dienu laikā gāzes cenas paaugstinājās par 50 %. Tā kā pa šo jūras šaurumu tiek transportēti 22 % no pasaules *LNG, Āzijas kokzāģētavas, kas darbojas ar gāzi, var saskarties ar enerģijas izmaksu pieaugumu papildus kravu pārvadājumu izmaksām.

* **LNG** (no angļu valodas: *Liquefied Natural Gas*) ir sašķidrinātā dabasgāze. Tā ir parasta dabasgāze, kas dzesēšanas procesā (-162°C temperatūrā) ir pārvērsta šķidrā veidā. Šķidrā veidā gāze aizņem aptuveni 600 reizes mazāk vietas nekā gāzveida stāvoklī, kas padara to piemērotu transportēšanai lielos attālumos ar tankkuģiem uz reģioniem, kur nav pieejami gāzes cauruļvadi.