

Krīze Persijas līcī krasi ietekmē tropu koksnes piegādes arī Eiropai

Avoti: LMSP un informācijas vietnes pasaulē

Dīzeļdegviela, kuras cena kopš 28. februāra pieaugusi par 140 procentiem, ir cēlonis kokzāģētavu darba pārtraukšanai un kokmateriālu realizācijas problēmām Malaizijā un Indonēzijā.

Tropu lapu koksnes piegādes pasaules tirgos gan no Āzijas, gan Dienvidamerikas pakāpeniski samazinās, jo mežizstrādes kompānijas, kokmateriālu pārvadātāji un kokzāģētavas visā Malaizijā un Indonēzijā ir paralizētas dīzeļdegvielas trūkuma dēļ, ko izraisījusi Hormuza šauruma slēgšana. Nīderlandes uzņēmuma *Royal Dekker* direktors Roberts Jans Dekers uzsver, ka 28. februāra notikumu sekas kokmateriālu piegādes ķēdē novērtētas pārāk zemu.

Dīzeļdegviela Malaizijā un Indonēzijā ir sadārdzinājusies par 140 procentiem kopš Hormuza šaurums ir slēgts un tagad vislielākā problēma ir tieši degvielas fiziskā pieejamība, nevis cena, to holandiešu uzņēmuma direktors R.J.Dekers norādīja LinkedIn vietnē pagājušās nedēļas beigās. “Mežizstrāde meža apsaimniekošanas teritorijās šajās valstīs praktiski ir apstājusies, kuģi, kam būtu jāpārvadā kokmateriāli, atrodas ostās un daudzas zāģētavas ir pārtraukušas darbu,” uzsvēra *Royal Dekker* īpašnieks.

Dīzeļdegvielas cenu pieaugums arī palielina ilgstošo spriedzi tropu lapu koksnes piegādes ķēdē, jo cenas 2024. un 2025. gadā jau tā bija vēsturiski zemā līmenī. To var salīdzināt ar situāciju pirms septiņiem gadiem. Tāpēc daudzi piegādes ķēdes posmi jau pirms Hormuza šauruma slēgšanas atradās uz t.s. “rentabilitātes sliekšņa”. Tirgus reakcija izpaudās kā cenu iesaldēšana, jo piegādātāji daudzos gadījumos nespēja noteikt pieņemamu cenu. Šajā situācijā nav iespējams balstīties reālā tirgus cenas līmenī

Malaizijas Kokmateriālu ražotāju asociācija ir aicinājusi valdību steidzami rīkoties, jo kokapstrādes nozare saskaras ar tā saucamo „trīskāršo slogu” - degvielas cenu svārstībām, paaugstinātu pārdošanas un pakalpojumu nodokli, kā arī akūtu darbaspēka

trūkumu. Dīzeļdegviela maksā 5,32 ringiti (1,15 EUR) par litru Malaizijas pussalā un pat 5,95 ringiti (1,29 EUR) atsevišķās Austrummalaizijas daļās, kur degviela ir nepieciešama arī enerģijas ražošanai tālu no civilizācijas esošās mežizstrādes vietās. Mums šīs cenas, varbūt, šķiet ļoti nelielas, bet Malaizijā tā tas nav, jo iepriekšējā cena degvielai bija daudz mazāka un straujais cenu lēciens ir radījis šoku malaiziešiem.

Pirms Persijas līča kara nākotne Malaizijas kokrūpniekiem izskatījās pavisam citāda, jo saskaņā ar Nacionālo lauksaimniecības preču politiku (DAKN) valsts kokmateriālu politikas mērķis ir līdz 2030. gadam sasniegt 28 miljardus ringitu (vairāk nekā 6 miljardi EUR) ikgadējos eksporta ieņēmumus. Šobrīd šis mērķis sāk izskatīties nerasniedzams.

Arī Dienvidamerikā jūt Persijas līča krīzes ietekmi. Bolīvijā, kur *Royal Dekker* piederošais uzņēmums *Dekma Bolivia* apsaimnieko sev piederošas mežizstrādes platības un veic koksnes pārstrādi kokzāģētavās, ir izdevies nodrošināt ražošanas procesus, izmantojot savu dīzeļdegvielas importa licenci, jo subsidētā vietējā Bolīvijas dīzeļdegviela praktiski nav vairs pieejama.

Neraugoties uz to, ārzemniekiem piederošie transporta uzņēmumi Bolīvijā dažkārt gaida pie degvielas sūkņa veselu dienu, lai uzpildītos. Traktortehnika un kravas automašīnas, kas darbojas ar zemākas kvalitātes vietējo dīzeļdegvielu, biežāk sabojājas, vēl vairāk apgrūtinot ikdienas loģistiku. “Šobrīd mēs galvenokārt esam uztraukušies par dīzeļdegvielas pieejamību vidējā termiņā,” informēja *Royal Dekker* vadība.

Ka jau rakstījām iepriekš, AIS satelītu sistēma apstiprina, ka Hormuza šaurumā joprojām ir milzīgs kuģu sastrēgums pēc tam, kad 28. februārī Irānas Revolucionārā gvarde slēdza šo ūdensceļu, kuģu satiksmei 24 stundu laikā samazinoties par 80 procentiem. Kokmateriālu un mežsaimniecības produktu eksportētājiem nav nekāda “Labās Cerības raga ekvivalenta”, jo nav ne kuģu navigācijai alternatīvi risinājumi, ne jebkādi citi rezerves maršruti un nav zināms arī termiņš šīs problēmas atrisināšanai.

Starptautiskā Enerģētikas aģentūra ir nodēvējusi blokādi par lielāko piegāžu pārtraukumu globālā naftas tirgus vēsturē, jo Persijas līcī ir iestrēguši aptuveni 2000 kuģu, satiksme šaurumā notiek aptuveni 5 % apmērā no līmeņa pirms konflikta, un Eiropas

Savienība, Apvienotā Karaliste un 36 citas valstis ir parakstījušas kopīgu paziņojumu par sadarbību drošas navigācijas nodrošināšanā.

Nīderlandiešu kokmateriālu tirdzniecības uzņēmuma *Royal Dekker* pārstāvis arī brīdināja, ka tropu kokmateriālu trūkums un to piegādes laika ilgums nezināmā termiņā Nīderlandes interjera un būvniecības nozarēm būs daudz dramatiskāks nekā liecina pašreizējās tirgus prognozes. Piegāžu plūsma no Āzijas un Dienvidamerikas pakāpeniski izsīkst. Dīzeļdegviela Malaizijā un Indonēzijā ir par 140 % dārgāka nekā pirms konflikta, tas pats notiek arī Dienvidamerikas valstīs.