

LATVIJAS UNIVERSITĀTE
EKONOMIKAS UN VADĪBAS FAKULTĀTE
Starptautiskās ekonomikas un biznesa katedra

**KOMERCDIPLOMĀTIJAS LOMA LATVIJAS OSTU
KĀ STARPTAUTISKĀ TRANZĪTA KORIDORA
ATTĪSTĪBĀ**

Commercial Diplomacy`s Role in Latvian Port as International Transit Corridor Development

BAKALAURA DARBS

Komercediplomātijas un starptautiskās ekonomikas studiju programma

Autors: Toms Reiss

Studenta apliecības Nr.: 10014

Darba vadītājs: lektors Antons Petrovskis

RĪGA 2014

ANOTĀCIJA

Bakalaura darba „Komercediplomātijas loma Latvijas ostu kā starptautiskā tranzīta koridora attīstībā” mērķis ir izpētīt komercediplomātijas lomu Latvijas ostu kā starptautiskā tranzīta koridora attīstībā. Problēmas būtība ir tāda, ka publiski pieejamos informācijas avotos nav atrodama informācija par to, kā attiecības ietekmē tranzītu. Darba gaitas laikā tiek apskatīti diplomātijas un to metožu teorētiskie aspekti, pētīta ostu tranzīts Latvijā, to dinamika un problēmas, kā arī apkopoti iegūtie ekspertu viedokļi interviju rezultātā. Darbā tika pasniegtas vairākas pastāvošās problēmas, kā arī sniegti priekšlikumi problēmjaudājumu risināšanā un ostu darbības efektivitātes palielināšanai.

Atslēgvārdi: diplomācija, ekonomiskā diplomācija, komercediplomācija, ostu tranzīts.

ANNOTATION

Bachelor`s thesis „Commercial Diplomacy`s Role in Latvian Port as International Transit Corridor Development” goal is to find out what is commercial diplomacy`s role in Latvian port as international transit development. The problems essence is that there are no publicly available sources of information about how relationships affect transit. During the course of the work, there are discussed methods and theoretical aspects of diplomacy, studied Latvian ports transit`s dynamics and problems, as well as summarized expert opinions which were collected by interviews. The study presented a number of existing problems and outlines suggestions for them and activities to increase the efficiency of port operations.

Keywords: diplomacy, economic diplomacy, commercial diplomacy, port transit.

SATURS

ANOTĀCIJA	2
ANNOTATION.....	3
IEVADS.....	5
1. KOMERCDIPLOMĀTIJAS UN DIPLOMĀTIJAS METODES	7
1.1. EKONOMISKĀ DIPLOMĀTIJA	9
1.2. KOMERCDIPLOMĀTIJA	13
2. LATVIJAS TRANZĪTA KORIDORA DARBĪBAS ANALĪZE.....	26
2.1. LATVIJAS OSTU TRANZĪTA NOZARE LATVIJAS REPUBLIKAS TAUTSAIMNIECĪBĀ	26
2.2. LATVIJAS OSTU TRANZĪTA NOZARES DINAMIKA	31
2.3. LATVIJAS OSTU TRANZĪTA NOZARES PROBLĒMAS	41
3. KOMERCDIPLOMĀTIJAS LOMA LATVIJAS OSTU TRANZĪTA KORIDORA ATTĪSTĪBĀ	43
3.1. PĒTĪJUMA METODOLOĢIJA	44
3.2. INTERVIJA AR RĪGAS BRĪVOSTAS PĀRVALDES PĀRSTĀVI – MĀRKETINGA DEPARTAMENTA DIREKTORU EDGARU SŪNU	45
3.3. INTERVIJA AR VENTSPILS BRĪVOSTAS PĀRVALDES PĀRSTĀVI – MĀRKETINGA UN ATTĪSTĪBAS DAĻAS VADĪTĀJU IGORU UDODOVU	48
3.4. KOMERCDIPLOMĀTIJAS LOMA LATVIJAS OSTU TRANZĪTA ATTĪSTĪBĀ.....	52
SECINĀJUMI.....	57
PRIEKŠLIKUMI.....	60
IZMANTOTĀ LITERATŪRA UN AVOTI	61
PIELIKUMI.....	65
DOKUMETĀRĀ LAPA	70

IEVADS

Latvijas ostu tranzīta devums Latvijas ekonomikā ir lielākais no tranzīta veidiem, kurus sniedz Latvijā. Pateicoties ģeogrāfiski pateicīgajam ostu novietojumam, tranzīta nozare Latvijas ekonomikā spēj sniegt milzīgu pievienoto vērtību. Tranzīta nozare, īpaši ostu tranzīts, sniedz samērā lielu darbavietu skaitu tautsaimniecībā nodarbinot 24 200 darbiniekus Rīgas un Ventspils ostās vien. Kā arī veido pozitīvu pakalpojumu ārējās tirdzniecības bilanci. 2011. gadā 77,6% no ārējās tirdzniecības bilances sastādīja transporta un uzglabāšanas pakalpojumi. Veicina tūrisma pieplūdi, kas atkal veicina brīvo līdzekļu pieplūdi Latvijas ekonomikā, 2012. gada laikā Rīgas ostā iebrauca 361 533 ārzemju pasažieru.

Neskatoties uz to, ka Latvijas ostas sniedz samērā lielu pienesumu Latvijas iekšzemes kopproduktam, tās arī veic investīcijas savā darbībā, lai būtu pašpietiekamas, jo valsts nesniedz subsīdijas ostu attīstībā. Vienīgais investīciju avots Rīgas ostā ir Eiropas Savienības Kohēzijas fonds, kamēr Ventspils osta ir piesaistījusi arī citus privātos investorus.

Apskatot visus pieejamos informācijas resursus, ir neskaidrs kādu pienesumu sniedz diplomātijas jeb attiecību veidošana ar noteiktām tranzīta kompānijām, valstīm. Gan apskatot Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas sniegto ziņojumu „Latvijas ostu nozares analīze: konkurētspēja un pārvaldība”, gan citus avotus, ir skaidri redzama tikai esošo problēmu sekas, bet nav īsti redzams to cēlonis.

Darba mērķis ir izpētīt komercdiplomātijas lomu Latvijas ostu kā starptautiskā tranzīta koridora attīstībā, izdarīt secinājumus un izveidot priekšlikumus tā efektīvākai attīstībai.

Pētnieciskais jautājums – Kā diplomātijas attiecības iespaido ostu tranzītu Latvijā?

Lai sasniegtu darbā mērķi, autors ir izveidojis vairākus sekojošus **uzdevumus**:

1. Apskatīt jēdzienus „diplomātija”, „ekonomiskā diplomātija” un „komercdiplomātija” skaidrojumu, kā arī noskaidrot „diplomāta” būtību.
2. Izpētīt Latvijas ostu tranzīta koridora darbību.
3. Noskaidrot kādu devumu Latvijas ostu tranzīts sniedz Latvijas Republikas tautsaimniecībā.
4. Izpētīt Latvijas ostu tranzīta dinamiku pēdējo 10 gadu laikā.

5. Noskaidrot ar kādām problēmām Latvijas lielākās ostas (Rības Brīvosta un Ventspils Brīvosta) saskaras.
6. Veikt intervijas ar ekspertiem Latvijas ostu tranzīta nozarē diplomātijas ietekmes izpētīšanā un problēmjautājumu risināšanā.
7. Izveidot secinājumus un priekšlikumus Latvijas ostu efektivitātes palielināšanā.

Darba struktūra sastāv no diplomātijas jēdziena izpētes un Latvijas ostu tranzīta raksturojuma izpētes. Šādas nodaļas tika veidotas, lai redzētu kādu iespaidu atstāj konkurentu darbība, cik ļoti Latvijas ostu tranzīta nozare sniedz lielu pievienot vērtību iekšzemes kopproduktam, kā arī to, ar kādām problēmām saskaras Latvijas ostas, tādējādi varētu analizēt kādas diplomātiskās aktivitātes veikt šo problēmu novēršanā.

Darba izstrādes gaitā tika izmantota informācijas apkopošana, statistikas datu atspoguļošana grafiski un to analīze, kā arī ekspertu viedokļa uzzināšana intervijas veidā par komercdiplomātijas lomas aktualitāti Latvijas ostu tranzīta nozarē.

Pētījuma periods ir no 2004. gada līdz 2013. gada. 10 gadu periods ir pietiekams, lai izanalizēt Latvijas ostu tranzīta nozares dinamiku un radušās problēmas tajā.

Studiju noslēguma darbā veiktā analīze un pētījums tika veikts pamatojoties uz ārvalstu rakstnieku grāmatām, publikācijām un konferenču tēzēm, tāpat kā arī uz pašmāju speciālistu publikācijām, valsts pārvalžu sniegtajiem ziņojumiem, uz iestāžu oficiālo un publisko informāciju viņu mājas lapās, kā arī uz Latvijas Republikas Centrālās Statistikas pārvaldes datu bāžu sniegto informāciju.

1. KOMERCIDIPLOMĀTIJAS UN DIPLOMĀTIJAS METODES

Mūsdienās ir vairāki aspekti, kas ietekmē ekonomisko un politisko sfēru pasaulē. Vieni no šādiem aspektiem ir savstarpējās attiecības jeb diplomātijas aspekts. Diplomātijai nav viena konkrēta definīcija, to centušies definēt ir vairāki cilvēki. Diplomātijas jēdziena skaidrojuma sākums ir meklējams senajā Grieķijā, kura ir attīstījusies gadu laikā. Svarīgākie ieguldījumi diplomātijas jēdziena attīstībā tika veidoti pirms un pēc Francijas revolūcijas, kā arī brīdī, kad Lielbritānija aizsāka industrializācijas un savas impērijas izplešanos. Diplomātijas jēdziena attīstība īpaši bija novērojama ASV pēc otrā pasaules kara, kad tā aizsāka plaša mēroga zinātniskos pētījumus, lai izpētītu un saprastu starptautisko sarunu vedēju uzvedību.¹

Modernā diplomātija bieži tiek pielīdzināta posmam, kas sekoja pēc Vestfālas miera saunām. Un termins „Vestfālas sistēma” skaidro:

„Bijusī 1648. gada starptautisko attiecību sistēma nosaka – sekulāri, suverēni, neatkarīgi un vienlīdzīgi – ir locekļi, un to stabilitāti saglabā pateicoties spēka līdzsvaram, diplomātijai un starptautiskajiem likumiem.”²

Bet pavisam nesena vēsture mums māca, ka konfliktā var būt iesaistītas ne tikai valstis, bet arī nevalstiskās organizācijas. Par piemēru var ņemt 2001. gada terora aktu Ņujorkā, kurā bija iesaistīta valsts (ASV) un viņu sabiedrotās valstis (pārsvārā OECD valstis) pret nevalstisku starptautisko aktieri (Al-Qaeda). Un kā Paul Meerts komentēja 2002. gadā: „Šis Eirocentriskais aktieris Vestfālas sistēmā neietilpst vairs šodienas un rītdienas globalizētā pasaulē.”³ Neskatoties uz to, ka ir nacionālie aktieri, tagad pastāv arī sub-nacionālie aktieri (piemēram, reģioni kā Lander Vācijā), pārnacionālie aktieri (piemēram, ES, NAFTA u.c.) un nevalstiskie aktieri (piemēram, uzņēmumi), kur visi piedalās starptautisko attiecību veidošanā.

Un nonākot pie diplomātijas jēdziena izskaidrojuma, Melissens sniedz mums vis kodolīgāko definējumu:

¹ Raymond Saner, Lichia Yiu, „International Economic Diplomacy: Mutations in Post-modern Times”, Netherlands Institute of International Relations „Clingendael” – 9.lpp

² Berridge, G.R., James, Alan „A Dictionary of Diplomacy”, Palgrave - New York, 2001 – 250.lpp

³ Raymond Saner, Lichia Yiu, „International Economic Diplomacy: Mutations in Post-modern Times”, Netherlands Institute of International Relations „Clingendael” – 10.lpp

„Diplomātija ir definēta kā reprezentācijas, komunikācijas un pārrunu mehānisms starp valstīm un citiem starptautiskajiem aktieriem ar mērķi veicināt savu biznesu.”⁴

Melissena definīcija arī vislabāk atspoguļo post-modernās diplomātijas dabu, kuru var raksturot kā vairāku vienlaicīgu valstu un dažādu nevalstisku aktieru piedalīšanos, kura noved pie politisko procesu demokratizācijas nacionālajos un globālajos līmeņos. Kā arī tas padara diplomātiju un starptautiskās attiecības ievainojamas un samērā lielu iespējamību izveidoties konfliktam, pateicoties tam, ka ir pārāk daudz valstiski nevalstiski aktieri ar saviem atšķirīgajiem politikas mērķiem.⁵

Laikam ejot, ar vien vairāk parādās vairāki dalībnieki diplomātijā, kuri cenšas reprezentēt savas lokālās, nacionālās un starptautiskās intereses. Šie dalībnieki izmanto vairākas diplomātijas formas, lai sasniegtu savus mērķus. Šīs jaunās diplomātijas funkcijas un lomas var iedalīt sekojoši:

1.1. tabula

Atšķirīgās postmodernās diplomātijas lomas

	Funkcijas	Loma
Valstiskie aktieri	Ekonomiskā diplomātija	Ekonomiskie diplomāti
	Komercediplomātija	Komercediplomāti
Nevalstiskie aktieri	Korporatīvā diplomātija	Korporatīvie diplomāti
	Biznesa diplomātija	Biznesa diplomāti
	Nacionālās nevalstiskās organizācijas	Nacionālo nevalstisko organizāciju diplomāti
	Transnacionālās nevalstiskās organizācijas	Transnacionālo nevalstisko organizāciju diplomāti

Tā kā pastāv tik daudz starptautisko organizāciju kā PTO un OECD, daudzas valstis izveido speciāli atsevišķas ministrijas, kas atbild un specializējas ekonomiskajās un

⁴ Melissen, Jan „Innovation in Diplomatic Practice”, Macmillan – London, 1991 – 16.lpp – 17.lpp

⁵ Raymond Saner, Lichia Yiu, „INternational Economic Diplomacy: Mutations in Post-modern Times”, Netherlands Institute of Internatioanl Relations „Clingedael” – 11.lpp

finansiālajās niansēs šīm organizācijām. Piemēram, ASV 1962. gadā izveidoja speciālu ministriju, kas specializējās pārrunu vešanā ar PTO dalībniekiem. Kā arī tika izveidota grupa, kura uzlabotu politikas koordinēšanu Vispārējā Vienošanās par Tarifem un Tirdzniecību (GATT).⁶

1.1. Ekonomiskā diplomātija

Frāze „ekonomiskā diplomātija” tiek uzskatīta par oficiālām aktivitātēm, kuras ir fokusētas, lai palielinātu eksportu, piesaistītu ārvalstu investīcijas un piedalītos starptautiskajās ekonomikas organizācijās, piemēram, veic aktivitātes, lai apzinātos valsts ekonomiskās intereses starptautiskā līmenī. Ekonomiskā diplomātija ir daļa no ārpolitikas veidošanas, valsts starptautiskās aktivitātēs.⁷ Ir vairāki koncepti minēti, kas ir saistīti ar ekonomikas diplomātiju, piemēram, „tekstila diplomātija”, „dolāra diplomātija”. Kā arī specializētajā grāmatā „The Diplomatic Dictionary”, nevienā sējumā nav minēts tiešs koncepts par ekonomisko diplomātiju, lai gan tiek piedāvāti pietiekami daudz fakti un termini, kas ir saistīti ar to.

Bet ekonomiskā diplomātija pēc ārlietu ministriju un citu valstu ministrijām oficiāli tiek definēta:

Ekonomiskā diplomātija ir ieinteresēta par ekonomikas politikas problēmām, piemēram, delegātu darbs tādās organizācijās kā PTO. Ekonomiskā diplomātija arī pārskata un ziņo par ekonomiskajām politikām citās valstīs un sniedz pašmāju valstij padomu jeb ieteikumu, kā vislabāk uzlabot savu ekonomisko politiku. Ekonomiskā diplomātija arī izmanto ekonomiskos resursus kā apbalvojumu vai sankcijas, lai sasniegtu konkrētos ārpolitikas mērķus. Kā arī dažreiz šī rīcība tiek saukta par „ekonomiskās diplomātijas valsts mākslu” (economic statecraft).⁸

Sākoties trešā gadu tūkstošim savstarpējās ekonomiskās diplomātijas un ekonomikas drošība problēmas ir kļuvušas par starptautiskās politikas darba kārtības galveno jautājumu. Vairāku politisko un ekonomisko dzinūļi var atšķirties: bijušo komunistu valstu integrācija pasaules ekonomikā, jauna nabadzība, globālā sasilšana un transnacionālā terorisma notikumi. Raksturīgi mūsdienu ērai ir novērojama intensīva daudzdimensiālas attiecības starp nācijām un cilvēkiem apkārt visai pasaulei. No vienas puses, tas veido milzīgas komerciālas

⁶ Donna Lee „Endgame at the Kennedy Round: A Case Study of Multilateral Economic Diplomacy”, Diplomacy & Statecraft – 119.lpp – 120.lpp

⁷ Pavol Baranay „Modern Economic Diplomacy” – 2.lpp

⁸ Berridge, G.R., James, Alan „A Dictionary of Diplomacy”, Palgrave - New York, 2001 – 81.lpp

iespējas jaunizveidotajiem tirgiem un šis ir kaut vai viens no iemesliem kāpēc ir palielinājusies interese par ekonomisko diplomātiju. No otras puses, globālās sistēmas stabilitāte ir uz riska robežas: triecieni strauji pāriet no vienas sistēmas puses uz otru, kamēr globālie mehānismi, kas koordinē un regulē atbildes politiku nav pieejami. No šī skatu punkta, ir svarīgi uztvert to, ka ekonomiskā nenoteiktība ir palielinājusies pateicoties globalizācijas straujākai izveidei un tādu problēmu jautājumu rezultātā kā jaunas nabadzības palielināšanās, kas atspoguļojas nepiedzīvotas naftas cenas pieaugums, izejmateriālu un citu primāro preču un produktu cenu kāpums. Tas atkal izvirza jaunu problēmu jautājumu, kā palielināt ekonomisko drošību. Ar ekonomiskās drošības jēdzienu mēs saprotam drošību, kas balstās uz starptautiskajām ekonomiskajām attiecībām, piemēram, preču un pakalpojumu, un kapitāla tirdzniecība.⁹

Tipiska ekonomiskā diplomātija sastāv no 3 elementiem:

- Izmanto politisko ietekmi un attiecības, lai veicinātu un ietekmētu starptautisko tirdzniecību un investīcijas, lai uzlabotu funkcionējošos tirgus un adresētu tirgus neveiksmes, kā arī, lai samazinātu izmaksas un riskus pārrobežu darījumiem. Ekonomiskās diplomātijas apakšnozare sastāv arī no komerciālās politikas, kā arī vairākas citas aktivitātes no nevalstiskajām organizācijām ietilpst šeit.
- Tiek izmantoti vairāki ekonomiskie līdzekļi un attiecības, lai palielinātu konflikta izmaksas un stiprinātu abpusējo labumu no sadarbības un politisko stabilitāti attiecībās, piemēram, lai uzlabotu ekonomisko drošību. Šī diplomātijas apakšnozare no strukturālām politikām un divpusēju tirdzniecību un investīciju līgumiem, un politiskā izkropļojumu tirdzniecībā un investīcijas boikota vai embargo gadījumā.
- Veidi kā konsolidēt veiksmīgu politisko klimatu un starptautisko ekonomisko vidi, lai veicinātu un ieviestu šos mērķus. Šī nozare paredz daudzpusēju pārrunu veidošanu un sfēra, kura pārstāv tādas starptautiskās organizācijas un institūcijas kā Pasaules Tirdzniecības Organizācija (PTO), Ekonomiskās Sadarbības un Attīstības Organizācija (OECD) un Eiropas Savienība (ES).¹⁰

Aplūkojot ekonomiskās diplomātijas jēdzienu pēc Woolcock un Bayne definējuma, tad viņu raksturojums vai skaidrojums būtu: attiecību norise starp valstīm un citiem aktierim, kuri piedalās pasaules politikā ar oficiāliem aģentiem un ar miermīlīgiem mērķiem.

⁹ Peter A.G. van Bergijk „Economic Diplomacy and Economic Security” – 1.lpp

¹⁰ Peter A.G. van Bergijk „Economic Diplomacy and Economic Security” – 2.lpp

Pastāv arī vairāki stereotipi par ekonomisko diplomātiju. Ka diplomātiju veic tikai ārlietu ministrijas, ka tā attiecas tikai uz neformālu sarunu vešanu un brīvprātīgu sadarbību, ka tās ietekme ir vāja un tās rezultāti vienmēr noved pie bezjēdzīgiem kompromisiem. Vēl stereotips pastāv, ka to veic tikai elitāri cilvēki, kuriem ir piešķirtas oficiālas privilēģijas. Neviens no šiem stereotipiem neattiecas uz ekonomisko diplomātiju.¹¹

Jau pašā sākuma ir svarīgi saprast to, ka nav vienas teorijas par ekonomisko diplomātiju, kas spētu sniegt atbildes par to, kā pie noteiktiem apstākļiem valstis veiks šo politiku. Starptautisko attiecību teorijas ir saistītas ar rezultātu prognozēšanu. Lai varētu noteikt to pareizību, šiem rezultātiem ir jābūt izmērāmiem. Tomēr tie strādā tikai veicot svarīgus vienkāršojumus, piemēram, attiecībā uz valstīm kā vienotiem dalībniekiem ar skaidri definētām un stabilām priekšrocībām. Šāda veida teorijas īpaši nepalīdz ekonomiskajai diplomātijai, kas vairāk saistīta ar starptautisko un iekšējo faktoru, kā arī ekonomisko un politisko problēmu mijiedarbību. Nav jēgas izdarīt pieņēmumu, ka valstīm kā vienotu dalībnieku pārrunu vedējiem ir pilnvērtīgas zināšanas par to nacionālajām priekšrocībām vai ka šīs priekšrocības ir stabilas un tās nevarētu ietekmēt tirgus attīstība. Teorētisko konceptu alternatīvā izmantošana ir analītisko rīku apvienošana, kas ļauj daudz vieglāk saprast un interpretēt ekonomiskās diplomātijas procesus. Šādi rīki spēj palīdzēt sakārtot sarežģītus faktorus, kas palīdz formulēt pārrunas un lēmumu pieņemšanu. Mērķis ir identificēt galvenos skaidrojošos faktorus un tad tos izpētīt dažādās situācijās. Tas var ļaut izdarīt vispārīgus pieņēmumus par ekonomiskās diplomātijas raksturu. Analītiskos rīkus var atrast izmantojot jau esošo literatūru par starptautiskajām attiecībām un starptautisko politisko ekonomiku. Šī literatūra pārsvarā apskata interešu un varas struktūru un to var piemērot ekonomisko attiecību veidošanai starp valstīm. Papildus vērtīgus instrumentus var atvasināt no pārrunu teorijām. Šos rīkus izmanto, lai ekonomiskajā diplomātijā identificētu sešus atšķirīgus faktorus: trīs sistemātiski, divi iekšzemes un viens, kas balstīts uz ideju. Galvenie sistemātiskie faktori, kas izriet no starptautiskās sistēmas ir:

- *Relatīvā ekonomiskā ietekme* – ietekme bieži nosaka ekonomisko pārrunu rezultātu, ko reālisma teorijas atzīmē kā svarīgāko faktoru. Bet patiesība ar ietekmi vien nepietiek, ir svarīgi kā un kādā kontekstā tā tiek izmantota.

¹¹ Bayne N. and Woolcock S. The New Economic Diplomacy: Decision- Making and Negotiation in International Economic Relations 3rd. ed., ‘‘Ashgate Publishing Company’’, 2.-3. lpp.

- *Starptautiskās organizācijas un režīms* – ciešā sadarbība ļauj valstīm pieņemt kopīgus lēmumus ekonomisko problēmu risināšanai. Režīma teoriju analīze ļauj saprast kā to vislabāk izmantot.
- *Tirgi* – atšķirība no citām diplomātijas formām globālie tirgi ir neatņemama ekonomiskās diplomātijas pārrunu procesa sastāvdaļa.

Iepriekš minētie faktori ir ļoti būtiski, bet tomēr reālajā dzīvē valstīm kā vienotās sistēmas dalībniekiem tos ir grūti pielietot. Sekojošie divi iekšzemes faktori atspoguļo kompleksu valsts struktūru.

- *Intereses un darījumi* – sabiedrības grupu atšķirīgās intereses lielā mērā nosaka to, kāda ir valsts nostāja pret ekonomiskajiem jautājumiem. To parasti starptautiski izmanto valsts vadība, kas būtībā darbojas kā starpnieki. Šajā kontekstā reālistiskajās teorijās ir ļoti noderīgi analizēt to, kā valstis savstarpēji kaulējās, lai panāktu vienošanos.
- *Institūcijas un divu līmeņu spēle* – praksē valsts vadība reti uzvedās kā tikai pārstāvji, tāpēc ir nepieciešams nogludināt konfliktējošo iekšējo spiedienu. Šim nolūkam tiek veidotas attiecīgas institūcijas. Vairāk par šo divu līmeņu spēli jeb mijiedarbību starp šiem procesiem un starptautiskajām pārrunām teorētiski ir aprakstījis Bobs Putnams (*Bob Putnam`s*).

Tomēr sistemātiskie un iekšējie faktori nav pietiekami, lai paskaidrotu rezultātus. Nepieciešams atspoguļot arī nemateriālos rezultātus.

- *Ideja un pārliecināšana* – pārrunas ir pakļautas ne tikai sistemātiskai, sabiedrības un institūciju spiedienam, bet arī pārrunu vadītāju pārliecībai, kas radusies pamatojoties uz virkni dažādām idejām un vispārīgiem uzskatiem. Tāpēc pārrunas sastāv ne tikai no pārliecināšanas, bet arī kaulēšanās, ko vislabāk atspoguļo konstruktīvisma teorijas.

Rezumējot, būtu nepareizi izmantot tikai vienu teoriju rezultātu prognozēšanai, jo katra no tām spēj sniegt tikai daļēju skaidrojumu. Ir jāizmanto dažādi analītiskie instrumenti, kas spēj palīdzēt izprast noteicošos faktorus ekonomiskajā diplomātijā, lai, izmantojot esošo informāciju, izdarītu nepieciešamos secinājumus.¹²

¹² Bayne N. and Woolcock S. *The New Economic Diplomacy: Decision- Making and Negotiation in International Economic Relations* 3rd. ed., ‘‘Ashgate Publishing Company’’, 5.-7. lpp.

1.2. Komercediplomātija

Daudzos literatūras avotos ekonomiskā diplomātija un komercediplomātija tiek lietoti kā sinonīmi un aizstājēji. Abu konceptu definīcijas variē, un tātad attiecības starp abiem konceptiem arī tiek paskaidrotas dažādos veidos. Daži autori uzskata, ka komercediplomātija daļa no ekonomiskās diplomātijas (Okana-Heijmans un Ruel, 2011). Tas ir skaidrs, kā arī abi diplomātiju veidi ir neatgriezeniski savstarpēji (Potter, 2004) tādējādi atšķirīgi, bet cieši saistīti (Berridge, 2001). Literatūras avotos komercediplomātija un ekonomiskā diplomātijas definējumi tiek raksturoti ļoti dažādi, bet praksē nav diži lielas atšķirības starp šiem diplomātijas konceptiem.¹³

Komercediplomātija parasti tiek definēts kā pakalpojums, kuru izpilda darbinieki diplomātiskajās misijās vai tirdzniecības veicināšanas organizācijās (TPO)/ investīciju veicināšanas aģentūrās (IPA) , lai veicinātu un attīstītu sociāli labvēlīgu starptautisku uzņēmējdarbību. Komercediplomātija rada aktivitātes, kas ir saistītas ar tirdzniecības politikas veidošanu, piemēram, daudzpusēju tirdzniecības pārrunu veidošanu, tirdzniecības konsultācijas, strīdu vienošanās un citus biznesa atbalsta pakalpojumus.

Berridge un James definē komercediplomātiju kā „diplomātu darbu, lai palīdzētu mājas valsts biznesam un finansiālajam sektoram.” Un uzstāj, ka komercediplomātija ir atšķirīga no savstarpēji saistītās ekonomiskās diplomātijas. Viņi komercediplomātijas konceptā iekļauj arī „ienākošo un izejošo investīciju un tirdzniecības veicināšanu” kā daļu no komercediplomātijas.¹⁴

Valstis arī nepārtraukti cenšas atbalstīt nacionālo ekonomikas attīstību piedāvājot pašmāju uzņēmumiem palīdzību, piemēram, ar eksporta padomiem, kā palielināt tā apjomus uz noteiktu valsti. Juridisko palīdzību, kā arī darbojas kā eksporta dzinulis un atbalsts, ja tāds ir vajadzīgs. Valsts arī palīdz nacionālajiem uzņēmumiem nostiprināt un izveidot meitasuzņēmumus citos ārvalstu tirgos. Tajā pašā laikā, viena no viņu funkcijām ir atbalsta sniegšana ārvalstu uzņēmumiem, kuri ir ieinteresēti investīciju sniegšanā attiecīgajā valstī.

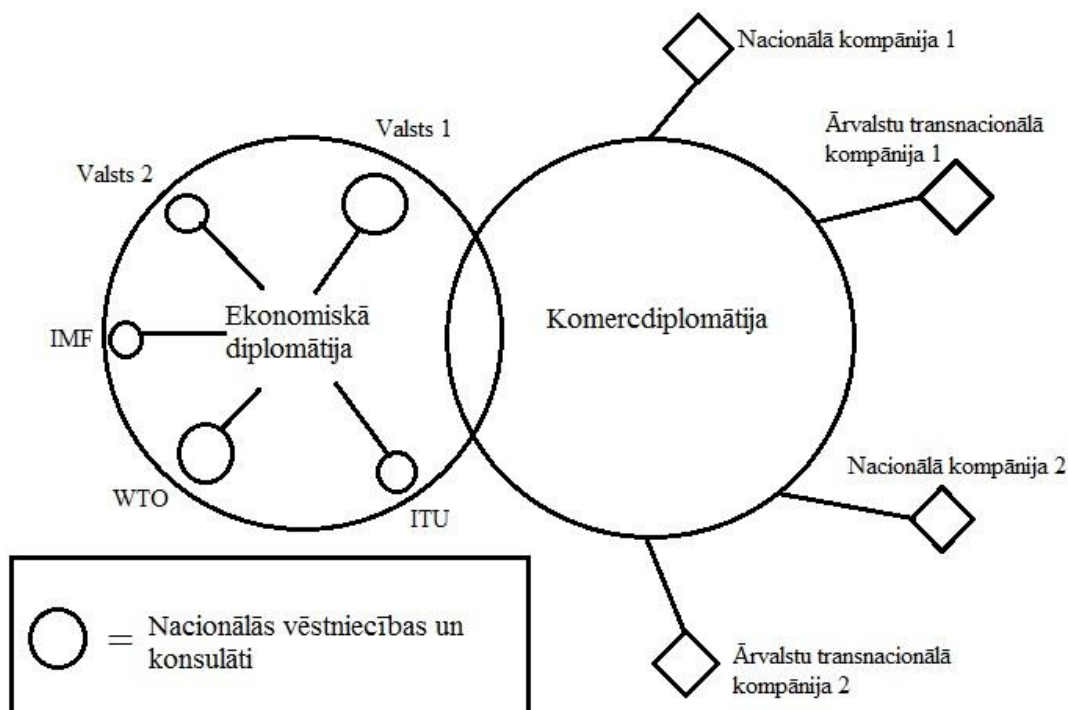
Komercediplomātiju darba svarīgs aspekts ir arī sniegt informāciju par eksporta un investīciju iespējām, kā arī uzdodoties par vadītājiem organizēt un palīdzēt ar tirdzniecības misijām ārpus valsts.¹⁵

¹³ Shirin Reuvers „Research on Commercial Diplomacy: Review and Implications” – 2012 – 11. lpp

¹⁴ Ibrahim Naeem „Economic and Commercial Diplomacy in Micro-states” – 2008 – 10.lpp

¹⁵ Raymond Saner, Lichia Yiu, „International Economic Diplomacy: Mutations in Post-modern Times”, Netherlands Institute of Internatioanl Relations „Clingedael” – 13.lpp

Balstoties uz Berridge un James definīcijas, Saner un Yiu piedāvā attiecošu attēlu jeb grafiku, kurā ir redzama atšķirība starp komercdiplomātiju un ekonomisko diplomātiju. Ir redzams tas, ka abi šie koncepti ir cieši saistīti. Taču šis Saner un Yiu grafiks neņem vērā to, ka ekonomiskā diplomātija ir plašs jēdziens kurā ietilpst komercdiplomātija.¹⁶



1.1 attēls Ekonomikas diplomāts pret komercdiplomātu

Apzinoties starptautiskās tirdzniecības un tiešo ārējo investīciju nozīmīgumu nacionālās ekonomikas attīstībai, valstis stiprina savu pārstāvniecību lielākajās tirdzniecības partneru valstīs. Komercediplomāti piedāvā abus pakalpojumus šajā nozīmīgajā diplomātijas sfērā. Šie cilvēki parasti ir vai nu civildarbinieki un speciāli trenēti diplomāti, vai tirdzniecības palātu pārstāvji, kuri ir norīkoti nacionālajās vēstniecībās svarīgos ārvalstu tirgos. Papildus tradicionālajām komerciālā atašeja funkcijām, valsts mēroga organizācijām vai publiskajām organizācijām tiek piešķirtas mandāta tiesības, lai paplašinātu savus pakalpojumus un klātbūtni, lai spētu palīdzēt tirdzniecības paplašināšanai un vadītu komercdiplomātiju.¹⁷

Alternatīvs termins ir biznesa diplomātija, kura ir īsti neskaidra, jo tās korporatīvās aktivitātes ir saistītas ar publiskajām attiecībām un korporatīvās pārvaldes attiecībām. Un termins komercija nav saistīts tikai ar tirdzniecību, bet arī ar investīcijām, tūrismu un intelektuālo īpašumu. Saistībā ar globalizāciju un lielāku valdības uzmanības veltīšanu

¹⁶ Ibrahim Naeem „Economic and Commercial Diplomacy in Micro-states” – 2008 – 11.lpp

¹⁷ Raymond Saner, Lichia Yiu, „International Economic Diplomacy: Mutations in Post-modern Times”, Netherlands Institute of International Relations „Clingendael” – 14.lpp

korporatīvajam sniegunam, jaunu darba vietu veidošanai, pētniecībai un attīstībai. Tabula 1.2 mums sniedz priekšstatu par komercdiplomātijas iezīmēm, kur tā tiek uzskatīta par pakalpojumu sniedzēju un tās sekām.

Tabula 1.2

Komercdiplomātijas veids	Vadības sekas
1. Pakalpojums	Sniegums ir nemateriālistisks, un to ir grūti novērtēt. Tas ir ļoti atkarīgs no prasmēm un motivācijas indivīdam vai tā komandai, kā arī atkarīgs no komercdiplomāta un saņēmēja attiecībām.
2. Valdības pakalpojums	Valsts pakalpojumu sniedzēji un biznesa saņēmēji ir iesaistīti radot vērtību, kas īstenos sabiedrības cerības par biznesa attiecībām starp mājas valsti un uzņēmējas valsti. Valsts pakalpojumu sniedzēji bieži tiek ietekmēti ar politikas un birokrātijas palīdzību, kas bieži beidzas ar neefektīvu pakalpojuma sniegšanu.
3. Diplomātijas pakalpojums	Komercdiplomātijas pakalpojumiem, eksporta veicināšanas programmām un ekonomikas politikas mērķiem ir jāatbilst pašmāju valsts ārpolitikas kontekstam. Diplomāti bieži tiek kritizēti par to, ka viņiem trūkst biznesa zināšanu.
4. Sabiedrības pakalpojums	Biznesa saņēmēji nemaksā par noteiktiem komercdiplomātijas (sabiedrības) pakalpojumiem, kas nozīmē, ka „īpašuma tiesības” var būt kritiska problēma nosakot kādu saturu un pakalpojuma kvalitāti vajadzētu sniegt un kā tā būtu jāvērtē.
5. Komerciālais pakalpojums	Taču ir daži pakalpojumi par kuriem biznesa saņēmēji maksā, kas atkal veido jautājumu, kāds ir pamatojums tam vai izvēlēties diplomātu pakalpojumus vai privātos konsultantus, vai

	biznesa palīdzības organizācijas
6. Tīklošanas pakalpojums	Šis pakalpojums palīdz biznesa cilvēkiem iegūt informāciju un kontaktus, kuri nav publiski pieejami. Individīda prasmes un pareizā motivācija veicina tikai panākumus.

Komercediplomātijas aktieru spektrs ir ļoti plašs, tas sākas no augstā politikas līmeņa (prezidents, premjerministrs, ministri vai parlamenta biedri) līdz vēstniekiem un zemākas specializācijas diplomātijas sūtņiem, piemēram, tirdzniecības pārstāvjiem, komerciālajiem atašejiem vai komercediplomātiem.¹⁸

Tāpat ir ļoti svarīgs aspekts cik daudz komercediplomātijas cilvēki ir ārpus robežas. Cik komercediplomātu strādā ārvalstīs un cik vietējie profesionāļi viņiem asistē.

Galvenā komercediplomātijas atbalsta aktivitāte ir intelekts, kas nozīmē, informācijas meklēšanu un biznesa izmeklēšanu savā valstī un uzņēmumos uzņēmumā valstī. Centrālamerikas komercediplomāti uzskata, ka 95% no klientiem neprasa rūpīgi izstrādātus pakalpojumus, bet gan prasa vienkāršu informāciju par politisko stāvokli, juridiskajiem jautājumiem, utt. Komercediplomātijas inteliģence visbiežāk apņem iespējas par konkursu uzaicinājumiem, attīstības projektiem, vai vajadzība vadīt rūpnieciskos klientus, informācija par eksporta likuma izmaiņām utt. Informācijas vākšanas nozīme mūsdienās sāk lēnām sarukt, pateicoties tādām organizācijām kā PTO un interneta balstītām informācijas sistēmām kā ES centralizētā datubāze. Tirdzniecības veicināšanas eksperti aicina komercediplomātus domāt vairāk par biznesa problēmu risinājumiem, nevis vienkārši sniedz informāciju. Biznesa informāciju mūsdienās var atrast gan internetā, ka speciālos žurnālos. Tāpēc komercediplomātu mērķis ir fokusēties uz specifiskāku biznesa informāciju. Šāda informācija parasti tiek turēta slepenībā, un dalīšanos ar to izlemj pats vēstnieks.

Zemāk tiek raksturotas biznesa palīdzības funkcijas, kuras sniedz komercediplomāti:

- Biznesu veic kompānijas, bet valstis atver durvis uz jauniem valsts tirgiem. (industriālists, Austrālija)
- Mēs sapazīstam biznesa cilvēkus savā starpā un pie tā arī apstājamies. Biznesa vadība nav mūsu atbildība (komercediplomāts, Dienvidamerika).

¹⁸ Michel Kostecki and Olivier Naray „Commercial Diplomacy and International Business” – 2007 – 3.lpp

- Komercediplomātija pārsvarā ir saistīta ar personiskajām attiecībām tīklošanu (komercediplomāts, Angļu Sakšu valstī).
- Komercediplomātija ir pārsvarā par konsultāciju pakalpojumu sniegšanu. Kompānijām vajadzētu maksāt par tiem. (Tirdzniecības veicināšanas eksperts)
- Pārsvarā palīdz mazajiem un vidējiem uzņēmumiem ar tirdzniecības veicinošiem pakalpojumiem (komercediplomāts, Angļu Sakšu valstī).
- Tirdzniecības pārstāvim vajag laiku, lai kļūtu par nopietnu konkurentu un tiktu uztverts nopietni, vismaz 18 mēneši (bijušais komercediplomāts, Jaunzēlande)
- Mūsu vēstnieki un komercediplomāti ir nepārtrauktā saskarsmē ar transnacionālajām kompānijām, lai tās veicinātu investēt pašmāju valstī (komercediplomāts, Centrāleiropa).
- Komercediplomātijas pakalpojumi pārsvarā ir svarīgi jaunajiem mazajiem un vidējiem uzņēmumiem ienākot jaunā tirgū, kuriem nav vēl pieredzes eksportā (biznesa persona, Francija).¹⁹

Sakari ir vajadzīgi, lai savestu kopā augstu tehnoloģiju start-ups ar kapitāla ieguldītājiem vai citiem partneriem. Publiskās attiecības ir svarīgas ārējo tiešo investīciju veicināšanā, tāpēc bieži vien vēstniekiem ir jāveido kontakti ar lielo kompāniju galvenajiem izpilddirektoriem, kā arī jāpiedalās vairākos biznesa forumos, kurus organizē uzņemošā valsts.

Atbalsts nacionālajiem uzņēmumiem nozīmē, ka komercediplomātiem ir jāveic pārrunas ar iestādēm un uzņēmumiem uzņemošajā valstī. Komercediplomātu publiskās attiecības tiek veidotas, lai saglabātu un izveidotu jaunas kontaktus ar biznesa līderiem un iestādēm, un to darbs ir aizstāvēt pašmāju uzņēmumu intereses uzņemošajā valstī. Bieži vien tiek uzskatīts, ka „dažas investīcijas nemaz nebūtu notikušas, ja nebūtu tik tuvu attiecību starp vēstnieku un galveno izpilddirektoru lielajos ārvalstu uzņēmumos.”²⁰

Komercediplomāti strādā arī kā padomdevēji līguma pārrunās, piedāvā atbalstu biznesa problēmu risināšanā vai uzņēmumu un valsts attiecībās, kā arī tiek iesaistīti strīda vienošanās gadījumos. Problēmu risināšana bieži tiek veikta ar intelektuālā īpašuma tiesību aizsardzību, nodokļu problēmām, asistē kompānijas, kuras ir guvušas lielus zaudējumus un vēlas iegūt kompensācijas, kā arī vairākas palīdzības formas, kas saistītas ar diplomātisko aizsardzību.

¹⁹ Michel Kostecki and Olivier Naray „Commercial Diplomacy and International Business” – 2007 – 9.lpp

²⁰ Michel Kostecki and Olivier Naray „Commercial Diplomacy and International Business” – 2007 – 10.lpp

Ir arī ļoti svarīgi tas, cik daudz darba un darbinieku ir veltīti noteiktajai funkcijai. Cik procentuāli cilvēki tiek nodarbināti uzņemošās valsts tirgus iepazīšanai, ārējo tiešo investīciju veicināšanai, valsts attiecībām, biznesa informācijas iegūšanai un partneru meklēšanai priekš pašmāju uzņēmumiem, sniedz palīdzību biznesa pārrunu veikšanā, sniedz palīdzību biznesa strīdu risināšanā un tūrisma veicināšanai. Eksogēnie mainīgie ietver: uzņemošās valsts raksturlielumus kā tirgus lielumu un tā potenciālu, īpašus gravitācijas centru atrašanās, biznesa stilus un valdību, pašmāju valsts raksturlielumus (kā ekonomiskās attīstības līmeni, vadītāju mobilitāti, tehnoloģiju izmantošana un attieksme pret biznesu), kā arī divpusējās attiecības starp mājas valsti un uzņemošo valsti.

Ja runājam par uzņemošās valsts raksturojumu, tad var droši teikt, ka tās tirgus lielums un tirgus potenciālam ir milzīga nozīme investīcijām komercdiplomātijā. Valstīs ar lielu tirgu un lielu potenciāli būs novērojamas daudz lielākas komercdiplomātijas aktivitātes nekā valstīs ar mazu tirgu un limitētu izaugsmi. Protams, ir vairāki sarežģījumu citos tirgos kā kultūras atšķirības, bet komercdiplomātija atvieglo šo mijiedarbību. Kā jau tika minēts, tad komercdiplomātijas funkcijas ir ļoti svarīgas priekš mazajiem un vidējiem uzņēmumiem, kuri cenšas iekļūt jaunos tirgos. Tāpat ir ļoti svarīgi atrasties gravitācijas centros, ja pašmāju valsts nodarbojas ar to pašu un eksportē to pašu produktu, pakalpojumu. Piemēram, komercdiplomāta klātbūtne ir nepieciešama, ja pašmāju valsts ir apģērba eksportētāji, tādas pilsētās kā Parīze, Milāna un Londona, jo tajās ir specializēti tirgi, kā arī notiek speciālas izstādes. Kā arī ir svarīga uzņemošās valsts iekārta, tās juridiskā vide, korupcijas līmenis vai tiesu precedenta raksturs. Skatoties no tā, kāds stāvoklis ir uzņemošajā valstī, komercdiplomāti tiek izmantoti priekš diplomātiskās aizsardzības. Vēl viens svarīgs aspekts runājot par uzņemošo valsti ir tās biznesa režīms. Režīms iespaidojas arī no kultūras un tradīcijām valstī. Jo lielākas atšķirības no pašmāju valsts tradīcijām un kultūras, jo mazāk pārliecinoši ir jaunie uzņēmumi, kuri cenšas ieiet šajā tirgū, tādēļ palielinās komercdiplomātu loma, lai atbalstītu biznesu, vismaz sākuma stadijā.

Ja tiek runāts par pašmāju valstīm, tad komercdiplomāti palīdz pašmāju valsts biznesa cilvēkiem un politiķiem apmeklēt uzņemošo valsti, kā arī piedāvā palīdzību, lai biznesa cilvēki piedalītos dažādos tirgos, izstādēs un piedalīties uzaicinājumos konkursos, utt. Divpusējā biznesa vide ir vēl viens faktors, kas veido komercdiplomāta lomu. Komercdiplomātu aktivitātes ir arī atkarīgs no vēsturiskajiem aspektiem, piemēram, koloniālā pagātne ar uzņemošo valsti, politiskais tuvums, militārā sadarbība, utt. Pastāv tendence slēgt ciet mazās vēstniecības un atvērt lielākas daudzpusējas vēstniecības Apvienotajā Nācijā un citur. Šāda attīstība pilnveido komercdiplomātu lomu arī privātajā sektorā. Piemēram,

komercdiplomātu piedalīšanās Pasaules Ekonomikas Forumā atvieglo aizstāvību pret daudzpusējām ekonomiskajām pārrunām.²¹ Mobilitāte un internets neiedomājami ir ietekmējis komercdiplomātu darbu. Ātrums to dramatiski ietekmē. Ja agrāk viens mēnesis bija normāls laiks, kurā komercdiplomātam bija jāizdara savs noteiktais darbs, tad tagad šis laiks ir sākot no pāris dienām un nedēļām. Kā arī atrašanās vieta vairs nav problēma, piemēram, komercdiplomāts vienā valstī var veicināt biznesu apkārtējā reģionā. Komercdiplomātam vairs pat nevajag ofisu, bet gan mobilo telefonu un datoru, ceļojot pie klientiem.²²

Komercdiplomātija, būdama valsts pakalpojums, tiek bieži apvainots par vairākiem trūkumiem:

- „Nav vajadzība pēc komercdiplomātijas. Diplomāti tikai izmanto diplomātijas priekšrocības, viens nevar izmērīt savu devumu eksporta palielināšanā.”
- „Eksportētāji neizmanto to pašu valodu, kuru diplomāti.” (eksporta veicināšanas eksperts)
- „Diplomātu sociālā dzīve bieži vien ir neproduktīva.” (eksporta veicināšanas eksperts)
- „Diplomātu zināšanas ir vispusīgas un nav saprašanas par biznesa problēmām.”
- „Komerciālie atašeji ir birokrātiski un neefektīvi.” (Austrālijas biznesmens)
- „Diplomāti parasti ir pārāk aizņemti ar citām problēmām, nevis tirdzniecību un investīciju piesaisti, tāpēc viņiem nepietiek laika darīt savu darbu pareizi kā tirdzniecības pārstāvjiem, līdz ar to nav sajūtu prioritātes, lai palīdzētu biznesa cilvēkiem.”
- „Komercdiplomāti palīdzēs tikai saviem privātajiem draugiem, tādējādi veicinot korupciju ar diplomātiskajiem pakalpojumiem.”
- „Nav vajadzības pēc komercdiplomātijas brīvā tirgus ekonomikā. Pircēji un pārdevēji paši var veidot kontaktu bez palīdzības.”

Pastāv vairāki iemesli kāpēc valsts pārvaldes pārstāvjiem ir lielākas privilēģijas un priekšrocības nekā privātpersonu pārstāvjiem, kuri pārstāv savas biznesa intereses uzņēmējā valstī:

²¹ Naray P. „Russia and the World Trade Organization” London, Plagrove - 2001

²² Michel Kostecki and Olivier Naray „Commercial Diplomacy and International Business” – 2007 – 16.lpp

Ekonomiskā informācija: informācija ir daudz vieglāk ievākt pateicoties vēstniecības kontaktiem. Vēl jo vairāk, diplomātiskā imunitāte sniedz iespēju komercdiplomātiem uzņemties vairāk risku, lai ievāktu informāciju, jo diplomāts ir neaizskarami saskaņā ar starptautiskajiem likumiem.

Redzamība plašsaziņas medijos: diplomāts – īpaši vēstnieks – pievelk lielāku uzmanību no žurnālistiem nekā biznesa persona. Diplomāti var pat veidot veicināšanas pasākumus par samērā mazām izmaksām.

Pieklūve lēmumu pieņēmējiem: augsta ranga diplomātiem ir pieeja lielu uzņēmumu galvenajiem izpilddirektoriem, politikas veidotājiem, birokrātiem un citām elitēm uzņēmējā valstī.

Ticamība: diplomātu solījumi un apņemšanās ir vairāk ticamas, lai piesaistītu ārvalstu investīcijas nekā privātajiem aktieriem. Viņiem ir lielāka nozīme, kad iet runa par uzņemošās valsts pārvaldes un valsts nacionālo uzņēmumu pārrunu vešanu.

Ekonomiskais aspekts: diplomātiem ir pieejami daudz lielāki ekonomiskie resursi nekā privātajai organizācijai, tādējādi tā spēj sniegt lielākus veicināšanas pasākumus.

Valdības politikas instruments: komercdiplomātija ir valsts sponsorēts komponents eksporta veicināšanas aktivitātēm. Dažos gadījumos eksports tiek motivēts pārliecinot, ka valsts loma ir kā biznesa koordinators un katalizators uzņēmējdarbībā.²³

Komercdiplomātijas mērķi un efektivitāte

Komercdiplomātijas mērķis ir veicināt biznesa attīstību. Naray īpaši norāda uz uzņēmumiem, kuri ieiet ārvalstu tirgos un kuriem vajag uzticamu un neitrālu informāciju, palielināt uzticamību un tēlu, jāmeklē potenciālie partneri un/vai tiem ir jātiek galā ar konfliktiem efektīvi.²⁴

Pētnieki ir izmērījuši apjomus, kādus sniedz mērķu sasniegšana. Rose A., piemēram, izmantoja gravitācijas modeli, lai novērtētu komercdiplomātijas efektu uz starptautisko diplomātiju.²⁵ Viņa atklāja, ka vēstniecības un konsulāta klātbūtnei ir liela nozīme uz starptautisko tirdzniecību. Tika arī atrasts, ka uzņēmumi, kas izmantoja valsts eksporta

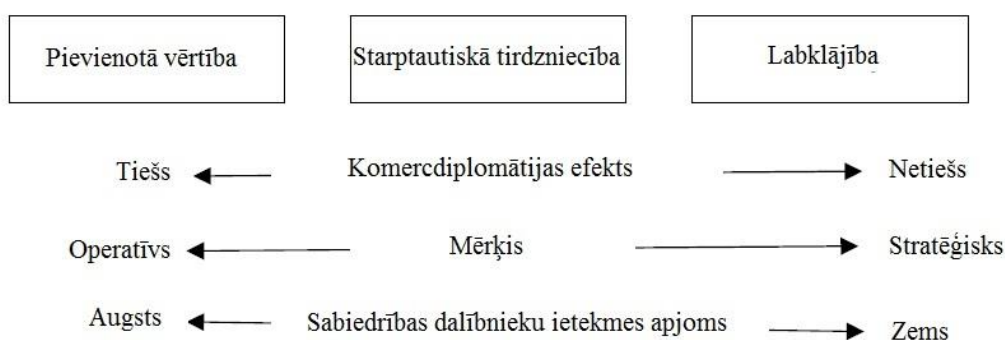
²³ Michel Kostecki and Olivier Naray „Commercial Diplomacy and International Business” – 2007 – 18.lpp

²⁴ Naray O. "Commercial Diplomacy: A Conceptual Overview." Conference paper for the 7th World Conference of TPOs – The Hague, The Netherlands - 2008

²⁵ Rose A. „The foreign service and foreign trade: embassies as export promotion” The World Economy – 2007

veicināšanas programmas sasniedza daudz lielākus eksporta panākumus.²⁶ Citi pētījumi atklāj, ka uzņēmumu rentabilitāte ir palielinājusies tiem uzņēmumiem, kas izmantoja komercdiplomātijas pakalpojumus, taču šo uzņēmumu pārdošanas apjomi gan necēlās.

Lai arī komercdiplomātijas galvenie mērķi ir palielināt eksportu un starptautisko tirdzniecību pēc Rose A. un Yakop domām, bet pats galvenais un netiešais mērķis ir ekonomiskā izaugsme un labklājības celšana pašmāju valstī (skatīt *attēlā 1.2*). Tie uzņēmumi, kas izmanto komercdiplomātijas pakalpojumu rada pievienoto vērtību, bet nav viegli noteikt vai tā ir tieši saistīta ar komercdiplomātijas ietekmi uz uzņēmumu. Komercdiplomātijas būtiskums tiek definēts arī kā nepieciešamība biznesa veicināšanas atbalsta rīks, kas ir nodots publiskajam aktierim ar diplomātisko statusu, lai pielietotu to pašmāju valsts uzņēmumiem, kuri vēlas veiksmīgi iekļūt uzņemošās valsts tirgū. Bet komercdiplomātijas aktivitāšu kvalitāte var tikt definēta tāpat kā pakalpojumu kvalitāte: „Neatbilstības pakāpe starp pircēja normatīvajām cerībām par pakalpojumu un to izpratne par pakalpojumu izpildi.”²⁷



1.2 attēls Komercdiplomātijas mērķi

Komercdiplomātijas efektivitātes faktori

Kā jau iepriekš tika minēts, tad komercdiplomātija vajadzētu veidot pievienot vērtību uzņēmumam piedāvājot veikt visādas aktivitātes (pakalpojumus), kuri ir vajadzīgi un kuri ir augstas kvalitātes, taču nav skaidrs kā šī pievienotā vērtība rodas. Kostecki un Naray piedāvā vairākus noteicošos faktorus. Tie būtu: pašmāju un uzņemošajās valsts raksturojumi, ārvalstu resursi, komercdiplomātija, klienta uzņēmums un globālā biznesa vide.²⁸

²⁶ Timothy Wilkinson and Lance Eliot Brouthers, „Trade Promotion and SME Export Performance”, *International Business Review*, Vol. 15, No. 1- 2006 – 233. – 252.lpp

²⁷ Parsu Parasuraman, Valerie Zeithaml and Leonard Berry, „SERVQUAL: A Multiple-Item Scale for measuring Consumer Perceptions of Service Quality”, *Journal of Retailing*, Vol. 64 – 1988

²⁸ Richard Priem and John Butler, ‘Is the Resource-based View a Useful Perspective for Strategic Management Research?’, *The Academy of Management Review*, Vol. 26, No 1

Lielākā daļa iepriekš minētā nesniedz mums skaidrojumu par to, kā ārvalstu dalībnieku un komercdiplomātu raksturojumi ietekmē komercdiplomātijas efektivitāti. Uz resursiem balstīts skatījums par uzņēmumu var sniegt noderīgu ieskatu par to. Pamata pieņēmums ir tāds, ka uzņēmuma resursi un reti un vērtīgi (tie veicina uzņēmuma efektivitāti un lietderību), kā arī tie veido konkurences priekšrocības.²⁹ Barney pie uzņēmuma resursiem pieskaita „visi aktīvi, iespējas, organizācijas procesi, uzņēmuma atribūti, informācija, zināšanas, utt., kurus kontrolē uzņēmums, kurš ievieš stratēģijas, kas uzlabos tā efektivitāti un lietderību.”³⁰ Bet komercdiplomātijas mērķis nav panākt konkurences priekšrocību uzņēmumam. Bet tā kā, ārvalstu amats ir iestrādāts uzņemošajā valstī un ir vietējās politikas un biznesa sakari, tās vērtība arī tiek raksturota kā reta un vērtīga informācija jeb resurss, kuru komercdiplomāts sniedz uzņēmumam, tādējādi radot pievienoto vērtību uzņēmumam.

Lai arī resursi ir vieni no svarīgākajiem un noteicošākajiem faktoriem, kas nosaka komercdiplomātijas efektivitāti, taču nav īsti skaidrs, kādi tieši resursi ir svarīgi. Komercdiplomāti tiek uzskatīti par „pašu svarīgāko faktoru efektīvai komercdiplomātijai.” Tiek arī uzskatīts, ka akadēmiskās zināšanas, praktiskās apmācības un ārzemju pieredzes kombinācija mūsdienās ir svarīgs faktors un, ka tam ir jābūt kā standartam.

Komercdiplomātiem ir arī vairāki stili, kuri balstās uz to, kā viņi pieiet komerciālajām problēmām un šie trīs tipi būtu: biznesa veicinātāji, civildienesta ierēdnis un vispusīgs komercdiplomāts. Šie faktori tiek arī uzskatīti par vieniem no vissvarīgākajiem efektīvai komercdiplomātijas realizācijai, kā arī ārvalstu dienesta budžets, biznesa sakari un komunikācija.

- Biznesa veicinātāju var raksturot kā biznesa orientētu, proaktīvu komercdiplomātu, kura mērķis ir apmierināt apkalpotos uzņēmumus. Viņu galvenā loma ir sniegt konsultāciju viedīgus pakalpojumus, kurus pieprasa biznesa uzņēmums. Viņi pārzina uzņēmējdarbību un ir pietiekamas zināšanas uzņēmuma vadībā. Parasti atrodas ekonomikas galvaspilsētās uzņemošajās valstīs, kā arī iespējams, ka atrodas industriālajos rajonos.

- Civildienesta komercdiplomāta uzvedībā ir kā tirdzniecības ministrijas darbiniekam. Šie diplomāti ir reaģējoši vairāk nekā proaktīvi un ietur samērā lielu distanci no biznesa darīšanām. Šie diplomāti vairāk uzsver politikas īstenošanu nekā biznesa atbalsta sniegšanu un vairāk rīkojas pēc valdības instrukcijām, nevis klientu vajadzībām. Viņu

²⁹ Jay Barney, „Firm Resources and Sustained Competitive Advantage”, Journal of Management, Vol. 17, No. 1 – 1991 -120.lpp

³⁰ Jay Barney, „Firm Resources and Sustained Competitive Advantage”, Journal of Management, Vol. 17, No. 1 – 1991 -101.lpp

stiprākā puse ir tā, ka tie spēj sniegt saiti starp biznesa cilvēkiem un ministrijām, nevis stimulē biznesa operācijas.

- Vispusīgais komercdiplomāts ir karjeras diplomāts, kas pieņem biznesa atbalsta funkcijas, kā arī visus citus diplomāta pienākumus. Parasti šī tipa cilvēki ir mazāk tehniski nekā pārējo tipu diplomāti. Taču viņi tāpat spēj sniegt labus kontaktus (īpaši vēstnieka līmenī), kā arī veic komercdiplomātijas aktivitātes plašākā mērogā ārvalstu palīdzības programmām un to nacionālajā diplomātijā.³¹

Vēl liela nozīme ir tam, vai klienta uzņēmums ir gatavs piedalīties pakalpojuma sniegšanā un tā saņemšanā. Uzņēmuma arī ir jābūt ziņošam par ārvalstu kultūru, tradīcijām un tās tirgu. Ja klienta uzņēmums nespēj pozitīvi piedalīties pakalpojuma sniegšanas procesā, jo tas ir nesagatavojies, vai tā prasības ir neskaidras vai nereālas. Tāpēc ir svarīgi zināt kurš klientu uzņēmums ir gatavs doties ārpus valsts robežām (kuram ir zināšanas un iemaņas), un kurš nav.³²

Un visbeidzot runājot par vidi, kurā tiek veicināta komercdiplomātijas uzņemšajā valstī. Scott iepazīstina ar trīs savstarpējiem pīlāriem, kas atspoguļo reglamentējošo, kognitīvo un normatīvo vidi. Reglamentējošā dimensija atspoguļo „esošos likumus un noteikumus noteiktā nacionālā valsts vidē, kas veicina kāda noteikta tipa uzvedību un ierobežo citu”. Kognitīvā dimensija atspoguļo „cilvēku zināšanas un prasmes noteiktajā valstī”. Normatīvā dimensija atspoguļo „vērtības, uzskatus, normas un pieņēmumus par cilvēka dabu un to individuālo uzvedību noteiktā valstī.” Šīs dimensijas ir atkarīgas no institucionālās vides valstī, ja šī vide ir nelabvēlīga, tad tai vairāk būtu nepieciešama komercdiplomātijas palīdzība, lai iekļūtu citas valsts tirgos.³³

Rezumējot visu šo, tad ir skaidri nosakāmi 4 faktoru grupas: resursu, komercdiplomāta (raksturojums), klienta uzņēmums (tā gatavība) un uzņemšajā valsts (tās institucionālā vide). No šiem četriem faktoriem izriet komercdiplomātijas efektivitātes novērtējums. Tādējādi izriet vairākas hipotēzes:

H1: Biznesa, valsts un amata pieredzes palielināšanās palielina komercdiplomātijas kvalitāti.

³¹ Michel Kostecki, Olivier Naray, „Commercial diplomacy and international Business”, Discussion Papers in Diplomacy, - 2007

³² Peter Mills and James Morris, “Clients as Partial Employees of Service Organizations: role development in client participation”, Academy of Management Review, Vol. 11, No. 4

³³ Richard Scott, ‘Institutions and Organizations: ideas and interests’ (Sage Publications: 2008).

H2a: Diplomāta izglītības uzlabošana palielina komercdiplomātijas kvalitāti.

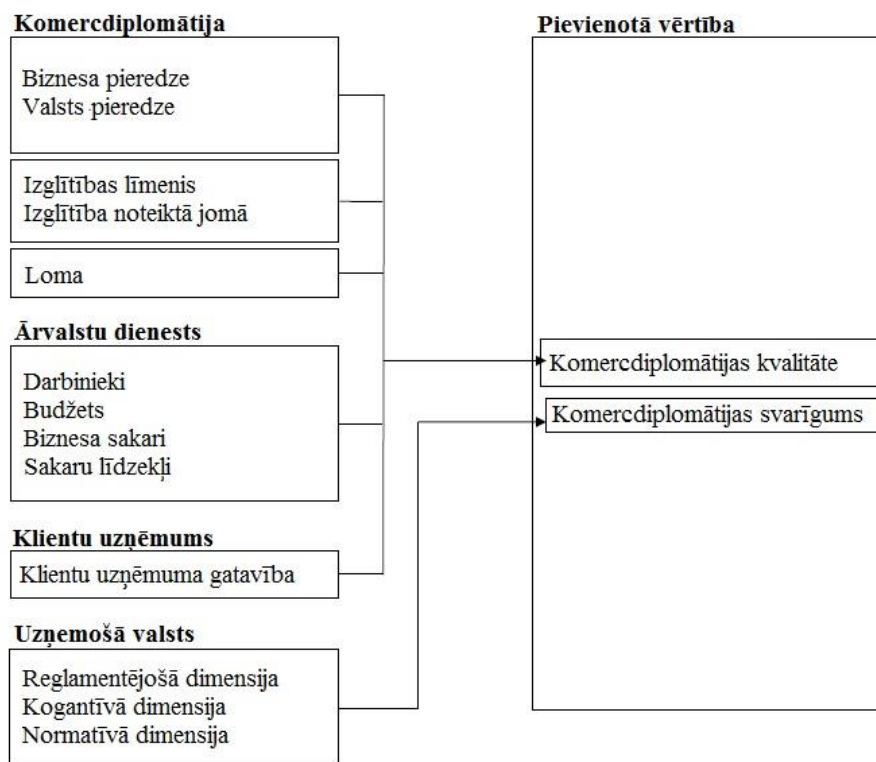
H2b: Komercediplomāti ar biznesa izglītību un zināšanām spēj sniegt daudz lielāku kvalitāti nekā cilvēki ar zināšanām un izglītību citās jomās.

H3: Komercediplomāti, kas ir vairāk orientēti uz biznesa veicināšanu demonstrē daudz augstāku komercdiplomātijas kvalitāti nekā civildienesta vai vispusīgie diplomāti.

H4: Ārvalstu dienesta resursu (darbinieku skaits, budžets, biznesa sakari, komunikācija) palielināšanās palielina arī komercdiplomātijas kvalitāti.

H5: Uzņēmumu klientu sagatavotība palielina komercdiplomātijas kvalitāti.

H6: Nelabvēlīgās uzņēmējās valstīs, kur institucionālā vide ir nelabvēlīga, komercdiplomātijas svarīgums palielinās.³⁴



1.3 attēls Pētījuma modelis³⁵

Bet neskatoties uz visiem šiem četriem faktoriem, ir nepieciešamas arī iemaņas un pieredze, kā jau hipotēzēs tika minēts, ka tās ceļ komercdiplomātijas kvalitāti. Atkarībā no komercdiplomāta lomas un piedalīšanās organizācijas matricā, komercdiplomātiem mēdz

³⁴ Huub Ruel, Lennart Zuidema „The Effectiveness of Commercial Diplomacy” – 2012 – 11.lpp

³⁵ Huub Ruel, Lennart Zuidema „The Effectiveness of Commercial Diplomacy” – 2012 – 12.lpp

dažādas izglītības un profesionālā pieredze. No biznesa veicinātājiem ne vien sagaida, ka viņiem būs izglītība un apmācība biznesa jomā, bet, ka viņam būs arī tieša pieredze privātajā sektorā. Īrijā lielākos panākumus gūst komercdiplomāti, kuriem ir vismaz 5 gadu biznesa pieredze augstākajā vadībā, ieteicams mārketingā. *Tabula 1.3* attēlo kritiskās iezīmes katram komercdiplomātijas stilam.

Tabula 1.3

Komercdiplomātu dominējošās iezīmes

Komercdiplomāta tips	Biznesa veicinātājs	Civildienesta ierēdnis	Vispusīgais
Pieceja	Komerciālās problēmas saprot kā biznesa problēmas.	Komerciālās problēmas redz kā neatņemamu starptautisko attiecību daļu.	Komerciālās problēmas uztver kā plašas diplomātiskās un politiskās problēmas.
Mērķis uz ko fokusējas	Fokusējas uz klientu apmierināšanu.	Fokusējas, lai apmierinātu Tirdzniecības ministriju.	Fokusējas uz Ārlietu ministrijas apmierināšanu.

Tiek arī uzskatīts, ka pēc vairāku gadu strādāšanas diplomātijas jomā, komercdiplomātiem vajadzētu atgriezties privātajā sektorā, lai nezaudētu saskarsmi ar pasaules biznesu.

Bet civildienesta komercdiplomātam parasti ir ministriju pieredze, nevis biznesa pieredze. Viņiem parasti ir iegūta ekonomiskā vai komerciālā izglītība, bet ir pavisam minimālās zināšanas par tiešo biznesu. Bet vispusīgajiem komercdiplomātiem ļoti reti ir biznesa pieredze vai biznesa izglītība, un tie mēcās darot savu pienākumus. Šī komercdiplomāta tips parasti ir ieinteresēts politikas problēmās, kuras var sekmēt darbu ar ministrijām, tikšanu galā ar tirdzniecības regulēšanu un to aizstāvēšanu. Biznesa atbalsta funkcija vispusīgā komercdiplomāta tipam ir ļoti neaktuāla.³⁶

³⁶ Michel Kostecki, Oliver Naray „Commercial Diplomacy and Interantional Business” – 2007 – 24.lpp

2. LATVIJAS TRANZĪTA KORIDORA DARBĪBAS ANALĪZE

2.1. Latvijas ostu tranzīta nozare Latvijas Republikas tautsaimniecībā

Latvijas ostu tranzīta nozare jau kopš seniem laikiem ir bijusi ļoti svarīga un nozīmīga loma. Lielākoties pateicoties Latvijas un to ostu ģeogrāfiskajam novietojumam. Tieši šī iemesla dēļ, tā ir nostiprinājusies kā tranzīta valsts, jo caur to katru gadu miljoniem tonnu tiek pārkrauts Krievijas, Baltkrievijas un Vidusāzijas kravas.

Latvijā atrodas trīs lielās ostas: Rīgas, Ventspils un Liepājas osta, kā arī septiņas mazākas ostas – Skultes, Mērsraga, Salacgrīvas, Pāvilostas, Rojas, Lielupes un Engures - caur kurām pārsvarā tiek nosūtīti kokmateriāli un pakalpojumi, kas saistīti ar zvejniecību (zvejas kuģu piestātnes, zivju pieņemšanas punkti), bet vasaras sezonā tās darbojas arī kā jahtu piestātnes.³⁷ Tieši šīs šaurās specializācijas dēļ, mazo ostu īpatsvars kopējā kravu pārkrāvumu apjomā gadā veidojas vien 2%.³⁸ Mazās ostas attīsta kā nozīmīgus reģionālās ekonomikas aktivitātes un attīstības centrus.³⁹

Ostām ir vairākas priekšrocības, kuras tās spēj sniegt:

- Iespēja apstrādāt dažādas kravu kategorijas (naftu, ogles, graudus, cukuru, konteinerkravas, uc.),
- Kravu apstrādes apjomi ir vairāki miljoni tonnu gadā,
- Ir brīvas teritorijas ostu attīstībai,
- Labi attīstīta infrastruktūra,
- Plašas noliktas,
- Navigācija - bākas

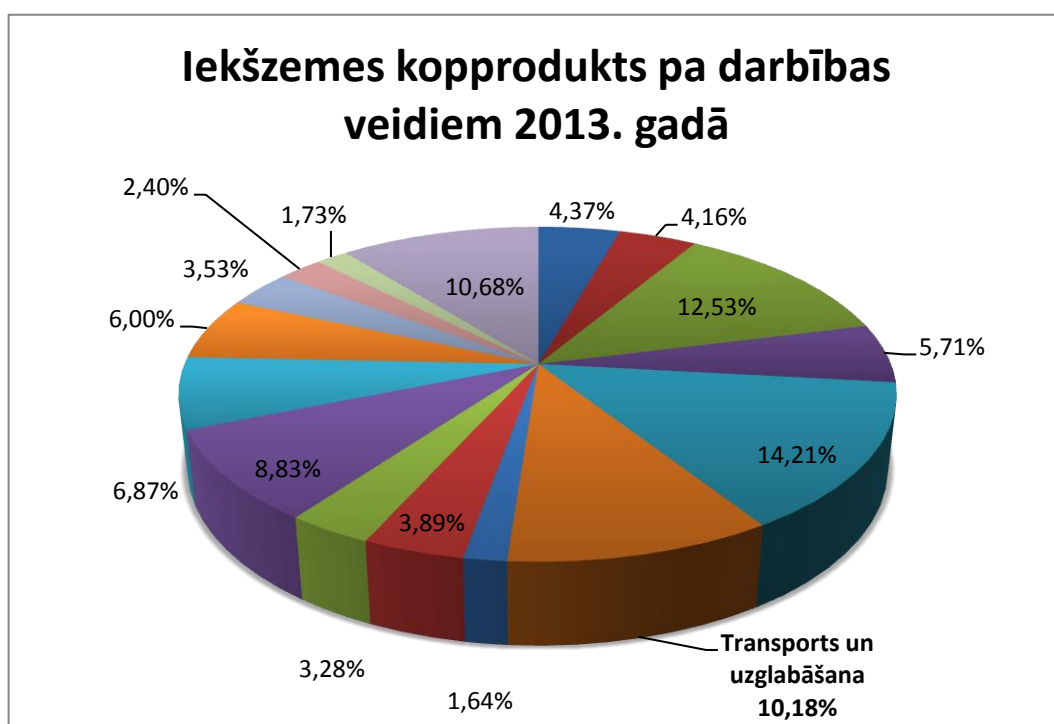
³⁷ Latvijas Republikas Satiksmes ministrija – [tiešsaiste] – [atsauce 01.05.2014] – Pieejams: <http://www.sam.gov.lv/satmin/content/?cat=112>

³⁸ Igors Kasjanovs „Latvijas tautsaimniecības asinsrite – transporta nozare” – [tiešsaiste] – [atsauce 01.05.2014] – Pieejams: <http://www.makroekonomika.lv/latvijas-tautsaimniecibas-asinsrite-transporta-nozare>

³⁹ Latvijas Republikas Satiksmes ministrija „Latvijas ostu nozares analīze: konkurētspēja un pārvaldība” – 2013 – 28.lpp

Latvijas ostu tranzīta nozare sniedz ievērojami lielu ieguldījumu Latvijas Republikas tautsaimniecībā. Ostas nodrošina cilvēkus arī ar daudzām darbavietām: Rīgas osta nodrošina aptuveni 5200 darbiniekus tieši un 15 000 darbiniekus netieši ar darbavietām, kamēr Ventspils osta nodrošina darbavietas 20% pilsētas iedzīvotāju, kas ir aptuveni 4000 tiešo un netiešo darbavietu.

Ja mēs aplūkojam Latvijas tranzīta nozari tautsaimniecībā, tad ir skaidri redzams, ka tā sniedz lielu daļu no IKP. 2013. gadā transporta un uzglabāšanas nozare sastādīja 10,18% no IKP⁴⁰, no kuriem 7% sastādīja ostu tranzīts viens pats. Jo aptuveni 30% no eksporta ir tranzīta kravas.⁴¹ Tā kā ostu tranzīts dod lielu pienesumu IKP, tādējādi ceļot ekonomiskās labklājības līmeni.



2.1 attēls Iekšzemes kopprodukts pa darbības veidiem 2013. gadā⁴²

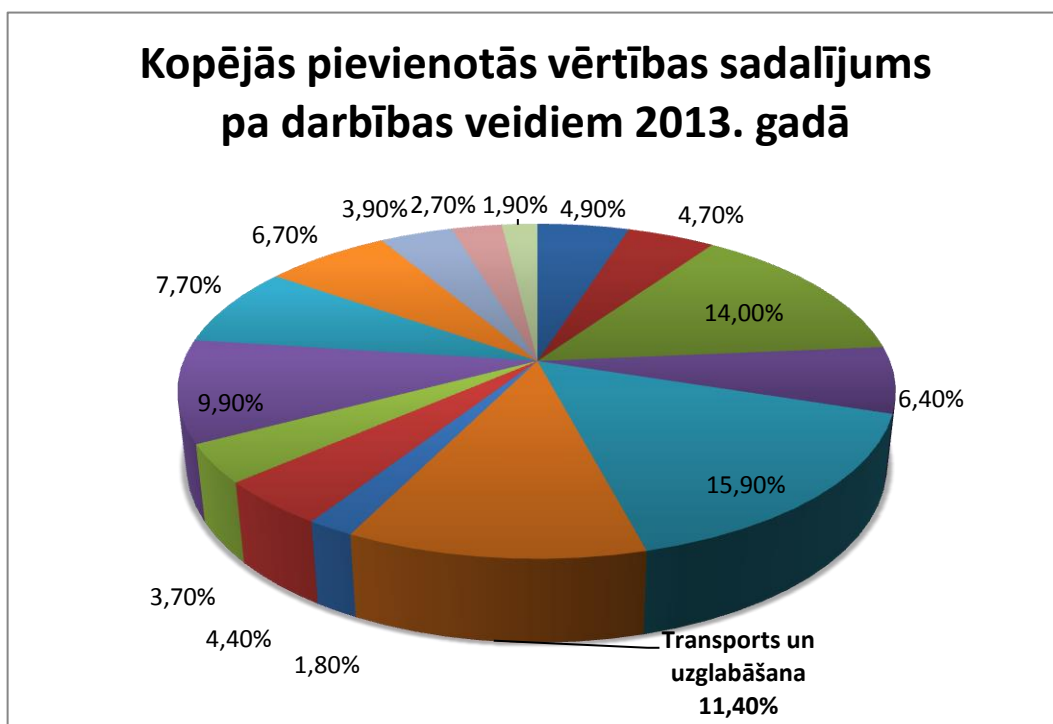
Tranzīta nozare arī bija viena no tām nozarēm, kuru krīzes gados skāra vismazāk, pateicoties nepārtrauktai tranzīta plūsmai no austrumiem. Tieši pateicoties tranzīta nozarei

⁴⁰ Centrālās statistikas pārvalde – [tiešsaiste] – [atsauce 01.05.2014] – Pieejams: http://data.csb.gov.lv/Table.aspx?layout=tableViewLayout1&px_tableid=IK0041_euro.px&px_path=ekfin__Ikgad%C4%93jie%20statistikas%20dati__Iek%C5%A1zemes%20kopprodukts&px_language=lv&px_db=ekfin&rxid=562c2205-ba57-4130-b63a-6991f49ab6fe

⁴¹ Latvijas Republikas Satiksmes ministrija „Latvijas ostu nozares analīze: konkurētspēja un pārvaldība” – 2013 – 8.lpp

⁴² Centrālās statistikas pārvalde „IEKŠZEMES KOPPRODUKTS PA DARBĪBAS VEIDIEM, (tūkst. euro)” – [tiešsaiste] – [atsauce 01.05.2014] – Pieejams: http://data.csb.gov.lv/Table.aspx?layout=tableViewLayout1&px_tableid=IK0041_euro.px&px_path=ekfin__Ikgad%C4%93jie%20statistikas%20dati__Iek%C5%A1zemes%20kopprodukts&px_language=lv&px_db=ekfin&rxid=562c2205-ba57-4130-b63a-6991f49ab6fe

krīzes gados tā spēja dot pozitīvu sniegumu iekšzemes kopproduktam. Tādējādi, veidojās pakāpenisks tranzīta nozares pievienotās vērtības kāpums tautsaimniecībā, kurš 2013. gadā bija 11,4%, bet pirms krīzes gados tas sastādīja tikai 8,1%.⁴³



2.2 attēls Kopējās pievienotās vērtības sadalījums pa darbības veidiem 2013. gadā

Ostu darbība ir atkarīga, tāpat kā tirgus darbība, no piedāvājuma un pieprasījuma pēc tranzīta. Latvijas ostu piedāvājums ir samērā spēcīgs. Tās spēj sniegt labu un sakārtotu infrastruktūru, ir samērā labs pakalpojumu cenu līmenis, kā arī lielu lomu spēlē birokrātijas šķēršļu mazināšanas faktors un ģeopolitiskais novietojums.⁴⁴

Tāpat ir svarīgi uzsvērt, ka neskatoties uz to, ka preču ārējās tirdzniecības bilance vairākus gadus ir negatīva, bet apskatot pakalpojumu ārējo tirdzniecības bilanci, tad ir skaidri redzams, ka tā ir pozitīva un no kuras 2011. gadā 77,6% sastādīja pārvadājumu pakalpojumi.⁴⁵

Vēl viens svarīgs aspekts runājot par Latvijas ostu tranzīta nozares ietekmi uz Latvijas Republikas tautsaimniecību ir tāds, kā tad šīs ostas veido savus ieņēmumus. Ja aplūko visas

⁴³ Centrālās statistikas pārvalde „KOPĒJĀS PIEVIENOTĀS VĒRTĪBAS SADALĪJUMS PA DARBĪBAS VEIDIEM, (faktiskajās cenās; procentos)” – [tiešsaiste] – [atsauce 01.05.2014] – Pieejams:

http://data.csb.gov.lv/Table.aspx?layout=tableViewLayout1&px_tableid=IK0051.px&px_path=ekfin

⁴⁴ Igors Kasjanovs „Transporta nozare Latvijā – izaugsme par spīti problēmām” – [tiešsaiste] – [atsauce 01.05.2014] – Pieejams: <http://www.macroconomics.lv/transporta-nozare-latvija-izaugsme-par-spiti-problemam-1-dala>

⁴⁵ Igors Kasjanovs „Transporta nozare Latvijā – izaugsme par spīti problēmām” – [tiešsaiste] – [atsauce 01.05.2014] – Pieejams: <http://www.macroconomics.lv/transporta-nozare-latvija-izaugsme-par-spiti-problemam-1-dala>

pasaules ostas, tad viennozīmīgas struktūras šajā jomā nepastāv. Bet attiecībā uz Latvijas ostām, tad tās savus ienākumus veido no ostu maksām, zemes nomas maksām, nekustāmā īpašuma nomas maksas un ienākumiem no sniegtajiem pakalpojumiem. Bet lielāko daļu ieņēmumu Latvijas ostas gūst no kuģu izmēra balstītajām nodevām, kuras nodrošina 80% ieņēmumus Rīgas ostai un 70% Ventspils ostai, kā arī Ventspils ostai 5% no ienākumiem nodrošina sniegtie pakalpojumi, kas balstās uz apkalpoto kravu apjomu. Vēl viens no galvenajiem ieņēmuma veidiem ir zemes noma. Rīgas ostas gadījumā tie ir mazāk kā 5%, bet Ventspils ostai tie jau ir 10%. Kā arī lielākās investīcijas nāk no Eiropas Savienības kohēzijas fonda līdzekļiem.⁴⁶

Lai arī kravu apgrozījums Latvijas ostās pēdējo piecu gadu laikā tikai ceļas, bet to ieņēmumu struktūra uzrāda vairākas pazīmes, kas varētu ietekmēt negatīvi finansiālo stāvokli ilgtermiņā:

- Latvijas ostu ieņēmumu struktūra ir neveiksmīgi izveidota. Jo netiek maksimizēti ienākumi. Agrāk kā standarts bija iekasēt maksu par kuģa izmēru no kuģa īpašniekiem un kravu pārvadātājiem, nevis maksu par pārkrauto kravu apjomu. Bet mūsdienās ar vien vairāk praksē tiek realizēts princips, kad maksa tiek iekasēta par kravas lielumu, jo maksas princips par kuģa izmēru var atturēt lielāku un efektīvāku kuģu ienākšanu ostā.

- Kā jau tika minēts, tad otrs lielākais ieņēmumu avots ir zemes nomas maksas. Bet tā kā līgumi ir noslēgti uz 45 gadiem un nomas maksas līgumos ir samērā zemas, tās ilgtermiņā var ietekmēt finansiālo stāvokli negatīvi.

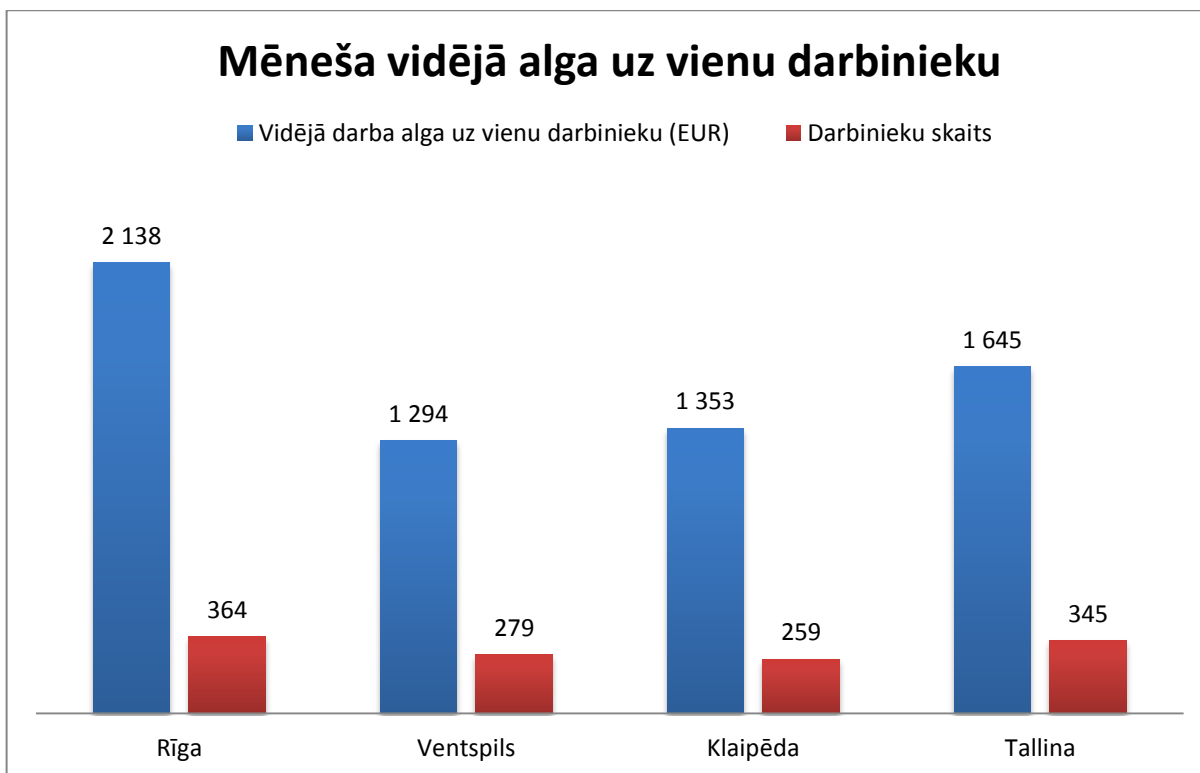
- Tā kā abas ostas balstās vairāk uz Eiropas Savienības fondu investīcijām, nevis uz valsts līdzekļiem, tās ir samērā atkarīgas no šīm investīcijām.

Vēl viens iemesls, kāpēc tās finansiālais stāvoklis ilgtermiņā netiek sagaidīts kā pozitīvs ir tāpēc, ka tām pastāv samērā agresīva cenu politika, kas atkal neļauj tām maksimizēt ienākumus, bet ļauj būt konkurētspējīgām ostām Baltijas jūrā.⁴⁷

Ja aplūko 2.3 attēla vidējās mēneša algas uz vienu darbinieku, tad ir skaidri redzams, ka Rīgas ostas darbinieku algas ir daudz konkurētspējīgākas nekā pārējās lielākajās Baltijas ostās, kamēr Ventspils vidējā alga uz vienu darbinieku ir zemākā.

⁴⁶ Latvijas Republikas Satiksmes ministrija „Latvijas ostu nozares analīze: konkurētspēja un pārvaldība” – 2013 – 39.lpp

⁴⁷ Latvijas Republikas Satiksmes ministrija „Latvijas ostu nozares analīze: konkurētspēja un pārvaldība” – 2013 – 28.lpp



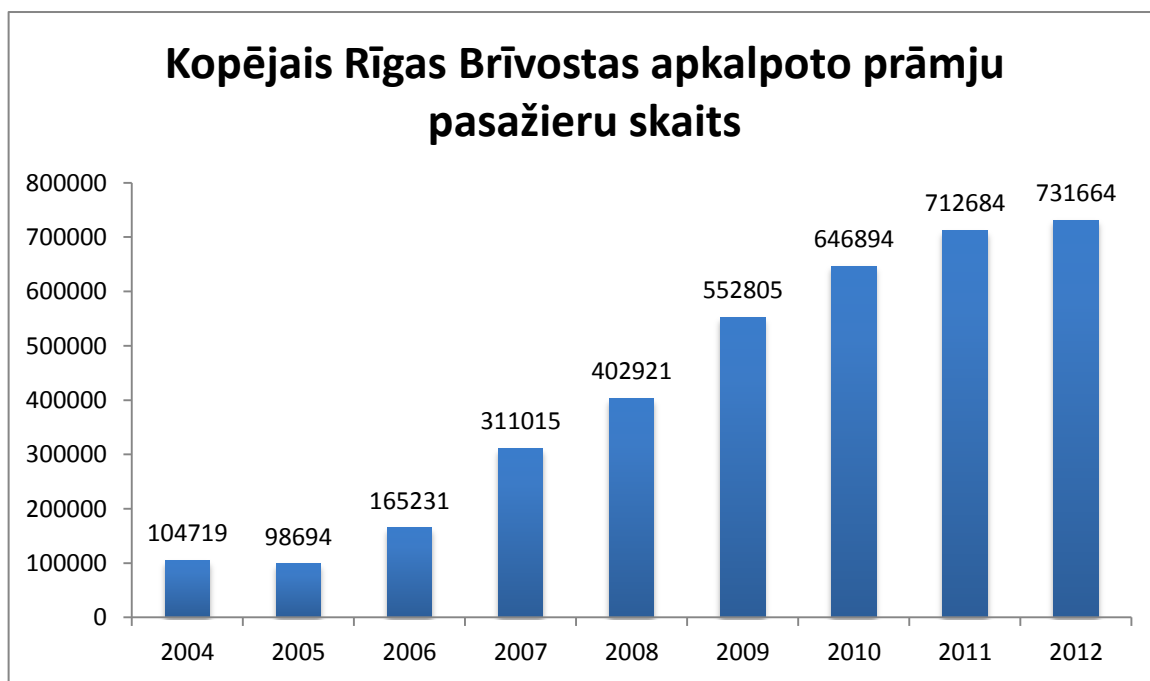
2.3 attēls Mēneša vidējā alga uz vienu darbinieku 2013. gadam⁴⁸

Apskatot finanšu plūsmu starp valsti un ostām, tad tā parasti ir novērojama no valsts ostu virzienā. Parasti valstis subsidēja ostas, lai attīstītu tās, tādējādi stimulējot vietējo ekonomiku. Bet pēdējos gados no ostām valstis prasa, lai tās būtu pašpietiekamas. Latvijas ostas finansējumu tāpēc saņem pārsvarā no Eiropas Savienības fondiem, kā arī reinvestē brīvos līdzekļus pēc nodokļu samaksas. Latvijas ostām vajag maksāt tikai zemes nodokli un PVN, kamēr citas Eiropas ostas maksā ienākuma nodokli, vietējo nodokli utt.

Tāpat lielu tautsaimniecības ieguldījumu sniedz tūrisms, kurš tiek saistīts arī ar Latvijas ostu darbību. Aplūkojot 2.4 attēlu, ir redzams, ka ar katru gadu kopējais Rīgas Brīvastā apkalpoto prāmju pasažieru skaits tikai pieaug. Ja 2004. gadā kopējais apkalpoto prāmju pasažieru skaits bija 104 719 cilvēku, tad 2012. gadā tas skaits jau ir pieaudzis līdz 731 664 cilvēkiem, no kuriem 361 533 cilvēku iebraukušie. Skatoties pēc Centrālās statistikas pārvaldes pēdējām „Tūrisma nozare tautsaimniecībā” publikācijām, ka sākoties no 2004. gada līdz 2008. gadam ir novērojams tūrisma pievienotās vērtības kāpums no 2,6% 2004. gadā uz 4,2% 2008. gadā, lai gan pēc tam, finansiālās krīzes ietekmē, tūrisma pievienotā vērtība samazinājās līdz 3,1% 2010. gadā. Kā arī 2010. gadā ārzemju ceļotāji ceļojuma laikā iztērējuši bija 333,9 miljoni Ls jeb 475,1 miljons EUR, kad 2004. gadā šie tēriņi bija tikai

⁴⁸ Latvijas Republikas Satiksmes ministrija „Latvijas ostu nozares analīze: konkurētspēja un pārvaldība” – 2013 – 44.lpp

141,9 miljoni Ls jeb 201,91 miljoni EUR.⁴⁹ Tā kā 2010. gadā Latvijas robežu šķērsoja 5,04 miljoni ārzemju ceļotāji⁵⁰ no kuriem 361 533 ceļotāju bija ar prāmi iebraukušie Rīgas brīvostā, tad var izdarīt statistiskus secinājumus, ka ārzemju ceļotāju izdevumi Latvijā, kuri bija iebraukuši ar prāmi caur Rīgas brīvostu ir aptuveni 47,96 miljoni Ls jeb 68,24 miljoni EUR.



2.4 attēls Kopējais Rīgas Brīvostas apkalpoto prāmju pasažieru skaits⁵¹

2.2. Latvijas ostu tranzīta nozares dinamika

Latvijas ostu tranzīta nozarē visvairāk izceļas Rīgas brīvosta un Ventspils brīvosta, kuru kravu apgrozījumi apsteidz visu pārējo ostu (gan Liepājas, gan mazo ostu) kravu apgrozījumus un pārkrauto kravu apjomus. Tāpēc turpmāk tiks apskatīts abu šo ostu konkurētspēja un to dinamika.

Lai tuvāk izprastu šo abu ostu konkurētspēju un attīstību ir svarīgi aplūkot to kravu apgrozījumu 10. gadu laikā. Aplūkojot 2.1 tabulu, ir skaidri redzams, ka Ventspils un Rīgas brīvosta nosūta vairāk kā 5 reizes kravas nekā Liepājas osta. Līdz ar to Liepājas ostu kā konkurētspējīgu ostu ir grūti pieskaitīt, jo tās kravas apgrozījumi ir daudz mazāki.

⁴⁹ Centrālā statistikas pārvalde „Tūrisma nozare Latvijas tautsaimniecībā” – [tiešsaiste] – [atsauce 05.05.2014] – Pieejams: <http://www.csb.gov.lv/statistikas-temas/metodologija/turisma-nozare-latvijas-tautsaimnieciba-38149.html>

⁵⁰ Ekonomikas ministrija – [tiešsaiste] – [atsauce 05.05.2014] – Pieejams: <http://www.em.gov.lv/em/2nd/?cat=30139>

⁵¹ Rīgas Brīvosta – [tiešsaiste] – [atsauce 05.05.2014] – Pieejams: <http://www.rop.lv/lv/par-ostu/statistika.html>

Ar jūras transportu nosūtītās kravas Latvijas ostās (tūkst. tonnu)⁵²

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Nosūtītās										
kravas pavisam	54 101	55 890	53 069	55 178	57 654	57 565	55 724	61 028	66 130	62 350
Rīga	22 158	22 046	22 523	22 559	26 430	27 327	27 332	29 807	31 039	30 613
Ventspils	27 112	29 034	26 300	28 123	26 392	25 232	23 281	26 190	28 154	26 766
Liepāja	3 792	3 766	3 377	3 289	3 582	3 839	3 723	3 660	5 711	3 715
Mazās ostas	1 039	1 044	869	1 207	1 250	1 167	1 388	1 371	1 226	1 256

Ir novērojams arī nosūtīto kravu kritums 2013. gadā salīdzinājumā ar 2012. gadu, lai gan Rīgas brīvostā tā kritums ir mazāks -1,3%, kamēr Ventspils osta piedzīvoja lielāku nosūtīto kravu kritumu, kas bija -4,9%. Bet ja salīdzinām ar 10 gadu griezumā, tad ir novērojams samērā straujš nosūtīto kravu kāpums sākot no 2004. gada, kad tā apjoms bija 54 101 tūkst. tonnu, bet 2013. gadā Latvijas ostu nosūtīto kravu apjoms jau sasniedza 62 350 tūkst. tonnu, kas ir 15,25% liels kāpums. Šis lielais kāpums ir pateicoties Rīgas brīvostas darbībai, jo tā no 22 158 tūkst. tonnu 2004. gadā savu nosūtīto kravu apjomu palielināja līdz pat 30 613 tūkst. tonnu 2013. gadā, kamēr Ventspils un Liepājas ostu nosūtīto kravu apjoms lielu kāpumu vai kritumu nepiedzīvoja.

Ar jūras transportu saņemtās kravas Latvijas ostās (tūkst. tonnu)⁵³

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Saņemtās										
kravas pavisam	3 299	4 152	6 428	7 256	5 995	4 415	5 436	7 793	9 063	8 130
Rīga	1 833	2 384	2 834	3 374	3 136	2 397	3 144	4 247	5 013	4 854

⁵² Centrālā statistikas pārvalde „AR JŪRAS TRANSPORTU NOSŪTĪTAS, SAŅEMTAS KRAVAS LATVIJAS OSTĀS (tūkst. tonnu)” – [tiešsaiste] – [atsauce 05.05.2014] – Pieejams:

http://data.csb.gov.lv/Menu.aspx?selection=transp__lkgad%C4%93jie%20statistikas%20dati__Transports&tablelist=true&px_language=lv&px_db=transp&rxid=cdcb978c-22b0-416a-aacc-aa650d3e2ce0

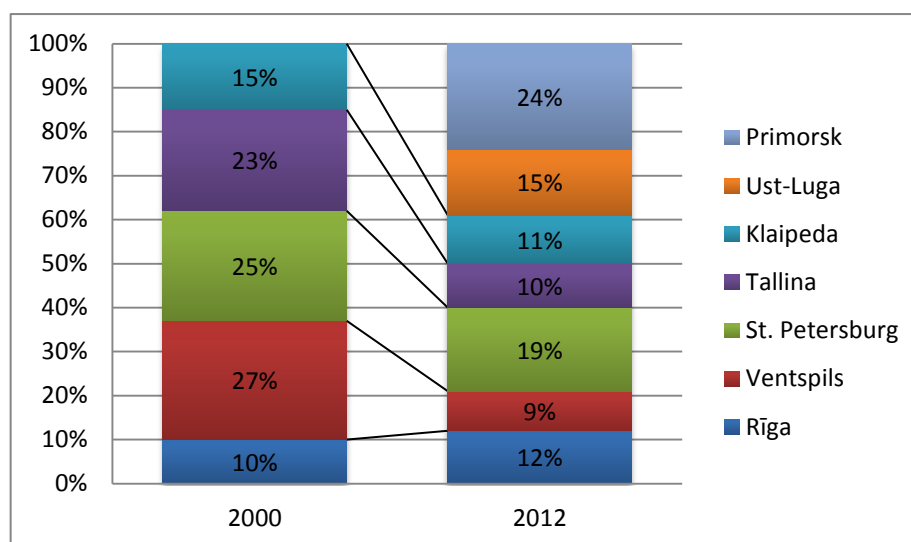
⁵³ Centrālā statistikas pārvalde „AR JŪRAS TRANSPORTU NOSŪTĪTAS, SAŅEMTAS KRAVAS LATVIJAS OSTĀS (tūkst. tonnu)” – [tiešsaiste] – [atsauce 05.05.2014] – Pieejams:

http://data.csb.gov.lv/Menu.aspx?selection=transp__lkgad%C4%93jie%20statistikas%20dati__Transports&tablelist=true&px_language=lv&px_db=transp&rxid=cdcb978c-22b0-416a-aacc-aa650d3e2ce0

Ventspils	693	829	2 762	2 914	2 177	1 408	1 535	2 262	2 192	2 000
Liepāja	682	742	624	750	606	543	661	1 197	1 720	1 123
Mazās ostas	91	197	208	218	76	67	96	87	138	153

Aplūkojot 2.2 tabulu, ir arī skaidri redzams, ka Rīgas brīvosta saņem 2,4 reizes vairāk kravas 2013. gadā nekā Ventspils brīvosta. Rīgas brīvosta ir piedzīvojusi strauju izaugsmi arī šajā kravu apgrozībā, kamēr Ventspils brīvostai tendence pēdējo trīs gadu laikā ir samazināties. Ir novērojams arī tas, ka nosūtīto kravu apgrozījums (PAVISAM 2013.gadā 62 350 tūkst. tonnu) salīdzinājumā ar saņemto kravu apgrozījumu (PAVISAM 2013. Gadā 8 130 tūkst. tonnu) ir daudz mazāks, tas ir skaidrojams ar to, ka tranzīta plūsma ir no austrumiem (Krievijas un citām NVS valstīm) uz rietumiem.⁵⁴

Neskatoties uz to, ka pēdējo 12 gadu laikā ir palielinājusies konkurence ostu jomā (2.5 attēls), Rīgas ostai reģionā ir izdevies saglabāt un pat paplašināt savu tirgus daļu. Rīgas osta ir vienīgā ārpus Krievijas robežām esošā osta, kurai ir izdevies palielināt savu tirgus daļu no 10% līdz 12 %, kad tajā pašā laikā visas pārējās Baltijas ostas ir piedzīvojušas tirgus daļu zaudējumu. Kamēr osta ir piedzīvojusi milzīgu tirgus daļās zaudējumu, no 27% reģiona tirgus 2000. gadā līdz nieka 9% jau 2012. gadā. Ventspils atrodas arī daudz tālāk no austrumu tirgiem nekā Rīga, Klaipēda vai Tallina.⁵⁵



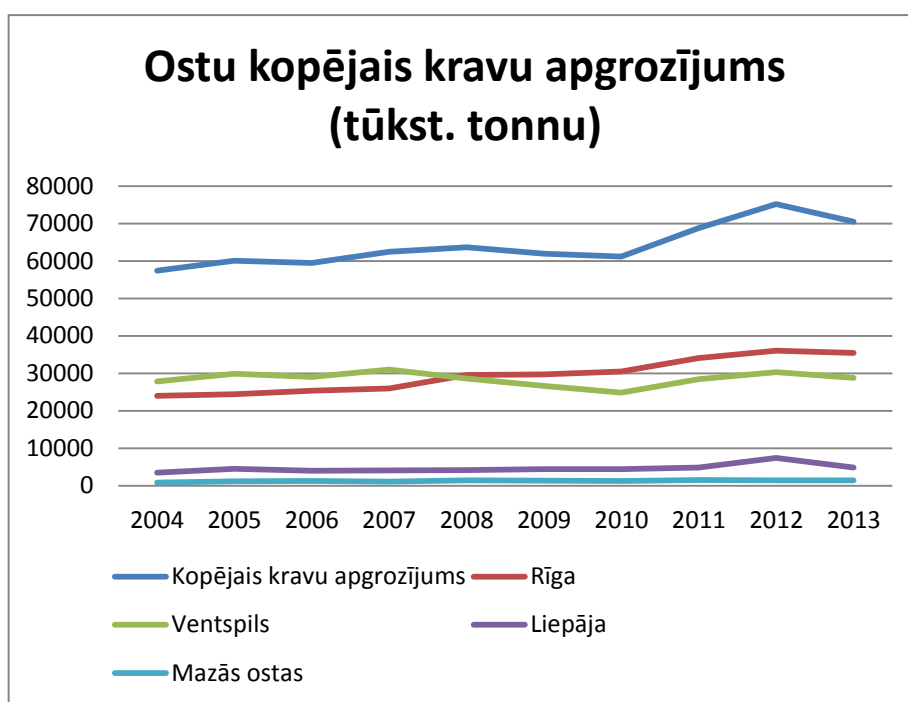
2.5 attēls Lielāko Baltijas jūras ostu tirgus daļas 2000. un 2012. gadā

⁵⁴ Centrālā statistikas pārvalde „AR JŪRAS TRANSPORTU NOSŪTĪTAS, SAŅEMTAS KRAVAS LATVIJAS OSTĀS (tūkst. tonnu)” – [tiešsaiste] – [atsauce 05.05.2014] – Pieejams:

http://data.csb.gov.lv/Table.aspx?layout=tableViewLayout1&px_tableid=TR0170.px&px_path=transp__lkgad%C4%93jie%20statistikas%20dati__Transports&px_language=lv&px_db=transp&rxid=cdbc978c-22b0-416a-aacc-aa650d3e2ce0

⁵⁵ Latvijas Republikas Satiksmes ministrija „Latvijas ostu nozares analīze: konkurētspēja un pārvaldība” – 2013 – 18.lpp

2.6 attēlā ir attēlots Latvijas ostu kopējais apgrozījums no 2004. gada līdz 2013. gadam. Aplūkojot šī grafika kopējo kravu apgrozījumu ostās, ir skaidri novērojama augšupejoša tendence Rīgas brīvastā, kamēr Ventspils brīvastā ir novērojams kravu apgrozījumu nestabilitāte, jo 2007. gadā ir novērojums kritums, 2010. gadā kāpums un 2012. gadā atkal kritums. Kā arī ir novērojama kopējā kravu apgrozījuma Latvijas ostā kritums 2013. gadā. Rīgas brīvastas kravu apgrozījuma kritums ir skaidrojams ar beramkravu (ogļu tranzītkravu kritumu, pateicoties Eiropas ogļu pieprasījuma samazināšanās dēļ) un lejamkravu (naftas produktu un sašķidrinātās gāzes dēļ) kritumu. Ventspils brīvastā arī ir novērojama lejamkravu apgrozījuma kritums, kas ir skaidrojams ar spēcīgas Krievijas Primorskas ostas attīstību un specializāciju tieši lejamkravu apgrozībā.^{56 57 58}



2.6. attēls Ostu kopējais kravu apgrozījums (tūkst. tonnu)^{59 60}

⁵⁶ Centrālā statistikas pārvalde „AR JŪRAS TRANSPORTU NOSŪTĪTAS, SAŅEMTAS KRAVAS LATVIJAS OSTĀS (tūkst. tonnu)” – [tiešsaiste] – [atsauce 05.05.2014] – Pieejams:

http://data.csb.gov.lv/Table.aspx?layout=tableViewLayout1&px_tableid=TR0170.px&px_path=transp__Ikgad%C4%93jie%20statistikas%20dati__Transports&px_language=lv&px_db=transp&rxid=cdbc978c-22b0-416a-aacc-aa650d3e2ce0

⁵⁷ Rīgas brīvastas pārvalde – [tiešsaiste] – [atsauce 05.05.2014] – Pieejams: <http://www.rop.lv/lv/par-ostu/statistika.html#4>

⁵⁸ Ventspils brīvosta – [tiešsaiste] – [atsauce 05.05.2014] – Pieejams: <http://www.portofventspils.lv/lv/statistika/>

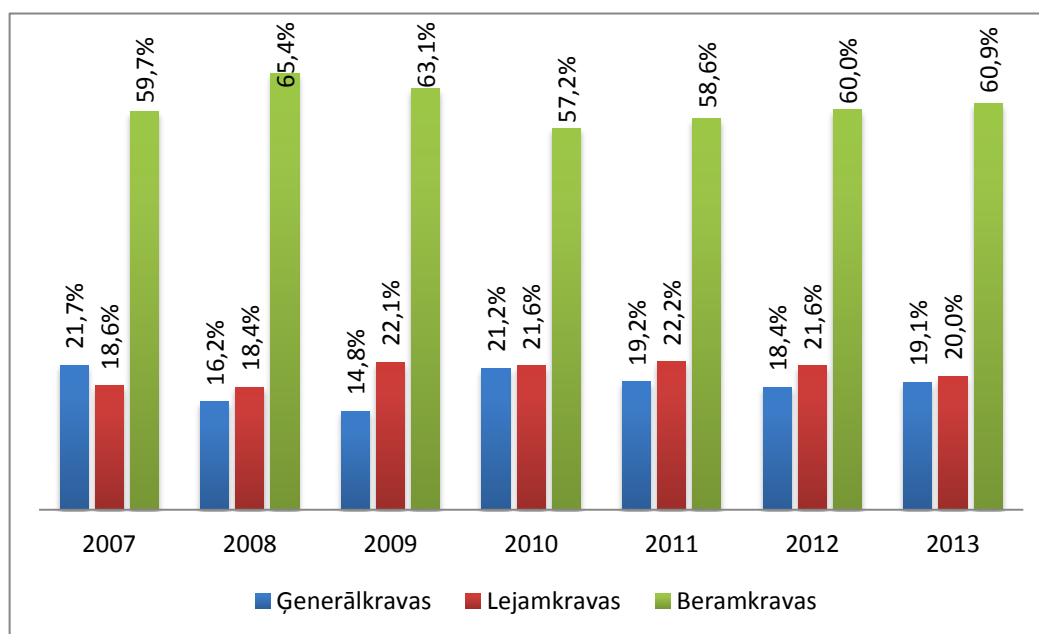
⁵⁹ Centrālā statistikas pārvalde „AR JŪRAS TRANSPORTU NOSŪTĪTAS, SAŅEMTAS KRAVAS LATVIJAS OSTĀS (tūkst. tonnu)” – [tiešsaiste] – [atsauce 05.05.2014] – Pieejams:

http://data.csb.gov.lv/Table.aspx?layout=tableViewLayout1&px_tableid=TR0170.px&px_path=transp__Ikgad%C4%93jie%20statistikas%20dati__Transports&px_language=lv&px_db=transp&rxid=cdbc978c-22b0-416a-aacc-aa650d3e2ce0

⁶⁰ Rīgas brīvastas pārvalde – [tiešsaiste] – [atsauce 05.05.2014] – Pieejams: <http://www.rop.lv/lv/par-ostu/statistika.html#4>

Apskatot katru ostu atsevišķi, tad jāsāk ar Rīgas brīvostu, jo tā ir vecākā osta Latvijā, kuras aizsākumi bija 5. gadsimtā. Vēlāk jau 13. gadsimtā pilsētas rāte noslēdza tirdzniecības un preču apmaiņas līgumu ar Hanzas pilsētām, tādējādi kļūstot pati par vienu no Hanzas savienības locekļiem. Vēlāk 1700. gadā Krievijas cars izveido un koriģē Daugavas gultni, padarot Rīgas ostu par pirmo Krievijas ostu Baltijas jūrā. Mūsdienās Rīgas brīvosta ir izveidojusies abos Daugavas krastos 15 km garumā. Brīvostas terminālu kravu pārkraušanas jauda ir 45 miljoni tonnu gadā. Kā arī 2012. gadā tā bija lielākā osta Baltijas valstīs pēc kravu apgrozījuma – 36 miljoni tonnas, par +5,8% vairāk nekā 2011. gadā. Kā arī 80% no kravu apgrozījuma sastāda tranzītkravas no NVS valstīm.

Rīgas brīvostas specializējas vairāk ogļu un mazāk naftas produktu pārvadāšanā. Kā jau iepriekš tika minēts, katru gadu šo kravu apgrozījums tikai pieaug. Bet ir svarīgi zināt vai šo kravu apgrozījums ir diversificēts, lai Rīgas brīvostas konkurētspēja tikai palielinātos. 2.7 attēlā ir atainota pārkrauto kravu struktūra noteiktajā gadā pret kopējo pārkrauto kravu apgrozījumu noteiktajā gadā no 2007. gada līdz 2013. gadam, kur, neskatoties uz to, ka beramkravu apgrozījums ir krietni lielāks nekā pārējo kravu apgrozījums, tas tāpat ļauj Rīgas brīvostai būt konkurētspējīgai gadījumā, kad beramkravu (ogļu, kūdras, rūdas, uc.) apgrozījums samazinās. Šo diversifikāciju sniedz samērā lielais ģenerālkravu un lejamkravu apgrozījums brīvostā.



2.7 attēls Rīgas brīvostas pārkrauto kravu struktūra no 2007. gada līdz 2013. gadam⁶¹

⁶¹ Rīgas brīvostas pārvalde – [tiešsaiste] – [atsauce 05.05.2014] – Pieejams: <http://www.rop.lv/lv/par-ostu/statistika.html#4>

Lai arī ir skaidri redzams, ka beramkravu apgrozījums ir 3 reizes lielāks nekā lejamkravu vai ģenerālkraavu apgrozījums, ir novērojama pēdējā gadā neliela, bet būtiska ģenerālkraavu skaita pieaugums. Kā arī šajā grafikā ir vērojams tomēr tas, ka Rīgas brīvosta ir samērā atkarīga no beramkravu pieprasījuma. Tiklīdz beramkravu pieprasījums samazināsies, tā uzreiz samazināsies drastiski kopējais kraavu apgrozījums Rīgas brīvostā. *Tabulā 2.3* ir redzams, ka neskatoties uz to, ka 2013. gadā lejamkravu apgrozījums ir krities par -8,5%, beramkravu apjoms par -0,3% un ģenerālkraavu apjoms cēlies par 2%, kopējais kraavu apgrozījums ir -1,6%, kas parāda atkal, ka Rīgas brīvosta ir ļoti atkarīga no beramkravu apgrozījuma ostas terminālos. Specializācija uz vienu veida preču pārvadāšanu, kuru ieguvu nodrošina daži ārvalstu operatori (pārsvarā Krievijas antracīta ieguvēji Kuzbasa reģionā), palielina Rīgas ostas „jūtīgumu”.⁶²

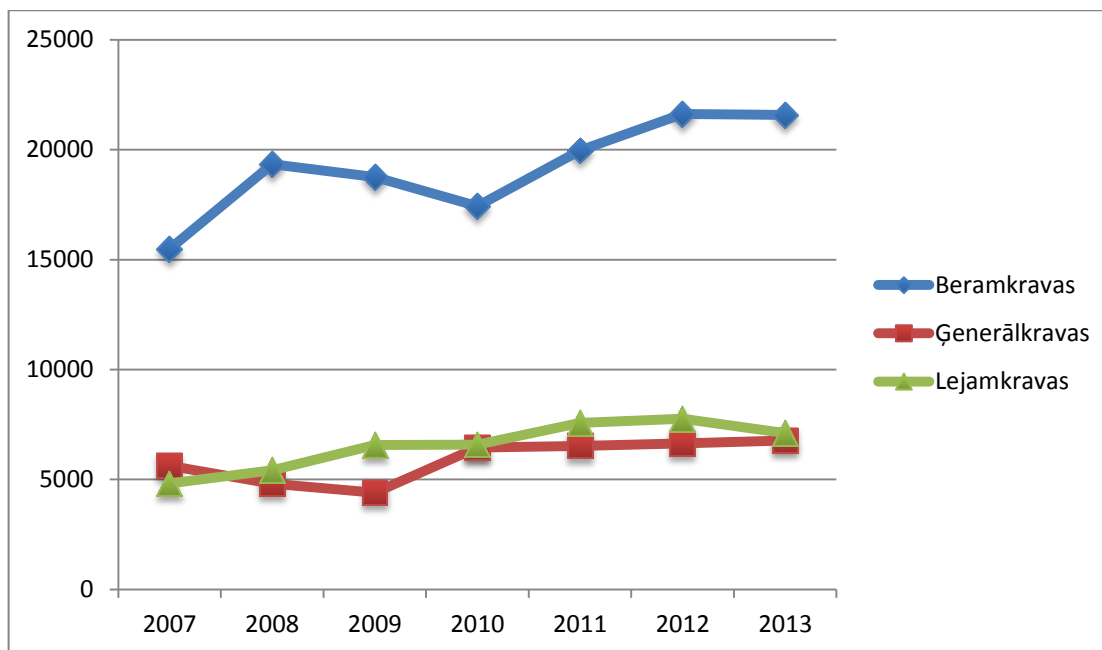
2.3 tabula

Pārkrauto kraavu apgrozījums Rīgas brīvostā 2013. gadā salīdzinājumā ar 2012. gadu

Tūkst. tonnu	2012. gads	2013. gads	Pieaugums (%)
Beramkravas	21628,4	21573,7	-0,3%
Ģenerālkraavas	6650,7	6781,6	2%
Lejamkravas	7772,8	7111,4	-8,5%
Kopā	36051,9	35466,7	-1,6%

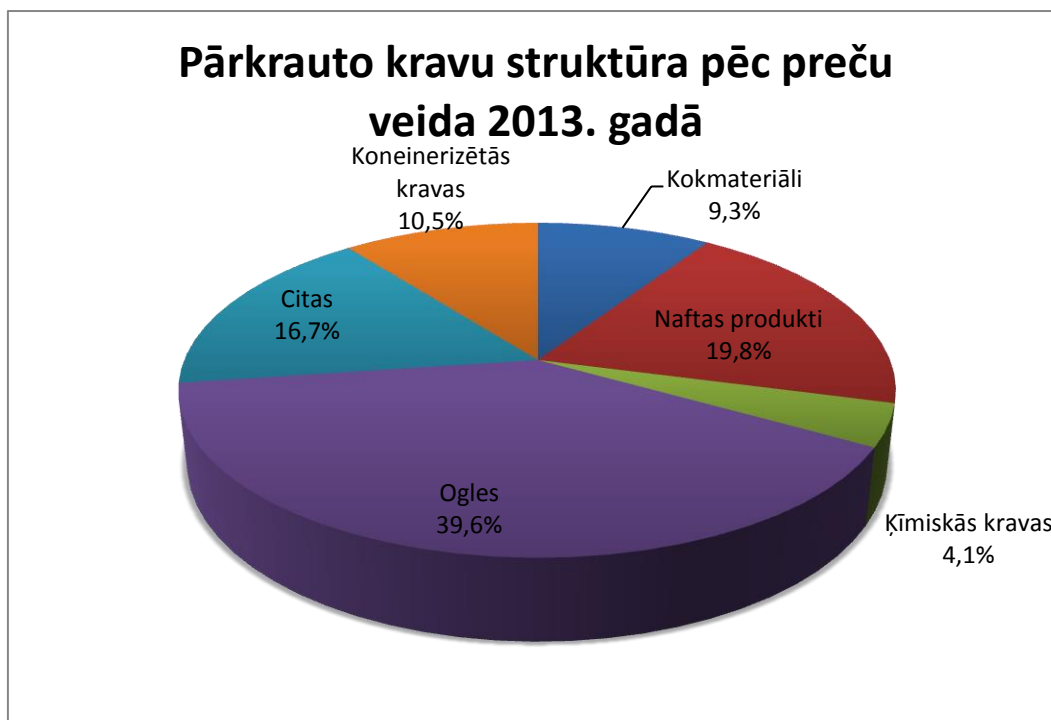
Aplūkojot katru kraavu apgrozījumu pēc tipa (2.8 attēls) sākot no 2007. gada līdz 2013. gadam, ir novērojams visu kraavu apgrozījumu pieaugumi pēdējo trīs gadu laikā. Tikai lejamkravu apgrozījums ir krities un pavisam nedaudz beramkravu apjoms krities 2013. gadā.

⁶² Rīgas brīvostas pārvalde – [tiešsaiste] – [atsauce 05.05.2014] – Pieejams: <http://www.rop.lv/lv/par-ostu/statistika.html#4>



2.8 attēls Kravu apgrozījums Rīgas Brīvastā (tūkst. tonnu)⁶³

2013. gadā galvenās Rīgas Brīvastas kravas bija ogles, konteineri, kokmateriāli, ķīmiskās kravas un naftas produkti. 2.9 attēlā ir atainots pārkrauto kravu struktūra pēc preču veidiem 2013. gadā Rīgas Brīvastā. Uzreiz ir redzams, ka lielāko daļu aizņem ogļu apgrozījums (39,6%) un pēc tam seko naftas produktu (19,8%) apgrozījums.



⁶³ Rīgas brīvastas pārvalde – [tiešsaiste] – [atsauce 05.05.2014] – Pieejams: <http://www.rop.lv/lv/par-ostu/statistika.html#4>

2.9 attēls Rīgas brīvostā pārkrauto kravu struktūra pēc preču veida 2013. gadā⁶⁴

Tā kā Rīgas brīvosta ir samērā atkarīga no beramkravu apgrozījuma ostā, tad beramkravu samazinājums 2013. gadā ir skaidrojams ar to, ka 2012. gadā pieauga pieprasījums pēc ogļēm Eiropā. Šis ogļu pieprasījuma pieaugums bija pateicoties pēc-Fukušimas periodam, lai kompensētu apturētā kodolreaktora darbību. Tāpēc daudzas Eiropas ogļu stacijas atsāka savu darbību. Tādējādi 2013. gadā samazinoties ogļu tranzītam caur Rīgas ostu par -5,8% salīdzinājumā ar 2012. gadu.⁶⁵

Vēl viens svarīgs aspekts ostu izvēlē ir tas, ka Ventspils un Liepājas ostām atrodas atvērtajos ūdeņos, kuri ziemas periodā neaizsalst, tādējādi nostādot šīs ostas labākā pozīcijā. Bet neskatoties uz to, Rīgas ostas atrodas par pāris simtiem kilometru tuvāk, tādējādi samazinot dzelzceļa tarifa izmaksas.⁶⁶

Ventspils sava izdevīgā ģeogrāfiskā novietojuma dēļ un savu neaizsalstošās ostas dēļ ir bijusi svarīgs austrumu – rietumu tirdzniecības koridors. Pirmā piestātne tika uzcelta jau 13. Gadsimtā tirdzniecības kuģu vajadzībā. Arī Ventspils kļuva par Hanzas locekli un tirdzniecības pilsētu. Arī mūsdienās Ventspils osta tiek pasniegta kā neaizsalstoša osta. Tās pašreizējais noslogojums ir tikai 50% no reālo iespēju. Ostu piestātņu garums ir 11km. Ventspils vienmēr ir bijusi atpazīstama ar lielo lejamkravu apgrozījumu – naftas produktiem.⁶⁷

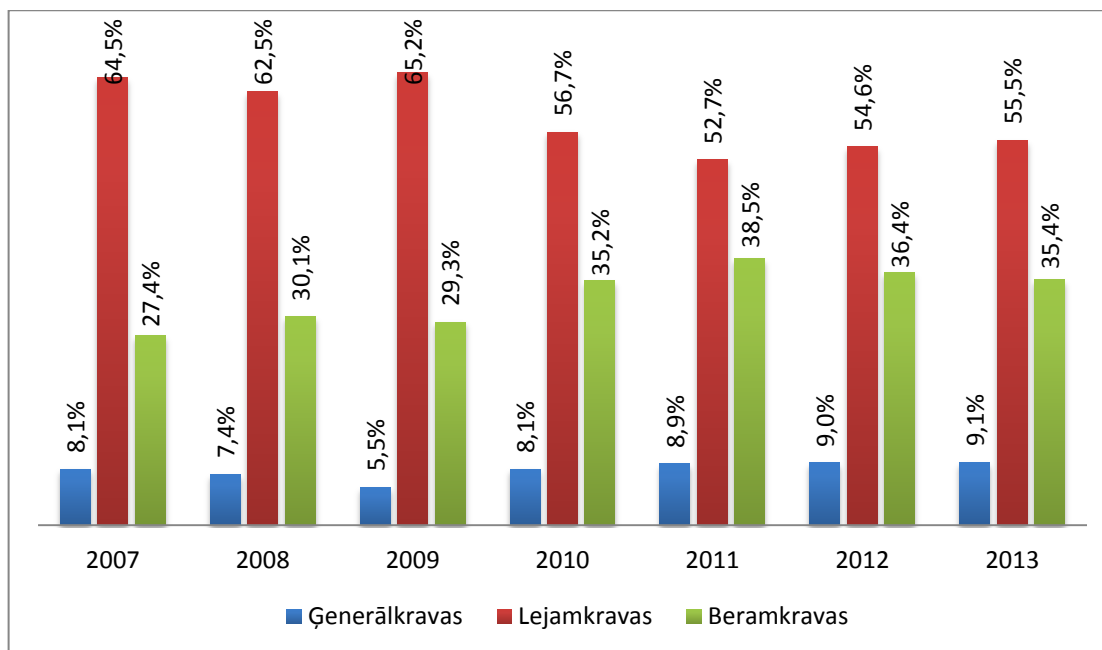
Tāpat kā Rīgas brīvostā, arī Ventspils brīvosta pārkrauj lejamkravas, beramkravas un ģenerālkavas. Tikai Ventspils pārkrauto kravu struktūra ir savādāka. 2.10 attēlā ir redzams, ka Ventspils ir vairāk specializējies uz lejamkravu apgrozību (naftas produktiem). Arī Ventspils ostā ir novērojama ģenerālkravu apgrozījuma palielināšanās sākoties ar 2008. gadu ir novērojams tikai kāpums, bet lejamkravu kritums.

⁶⁴ Rīgas brīvostas pārvalde – [tiešsaiste] – [atsauce 05.05.2014] – Pieejams: <http://www.rop.lv/lv/par-ostu/statistika.html#4>

⁶⁵ Igors Kasjanovs „Transporta nozare Latvijā” – [tiešsaiste] – [atsauce 05.05.2014] – Pieejams: <http://www.macroeconomics.lv/transporta-nozare-latvija-izaugsme-par-spiti-problemam-1-dala>

⁶⁶ Igors Kasjanovs „Latvijas tautsaimniecības asinsrite – transporta nozare” – [tiešsaiste] – [atsauce 05.05.2014] – Pieejams: <http://www.makroekonomika.lv/latvijas-tautsaimniecibas-asinsrite-transporta-nozare>

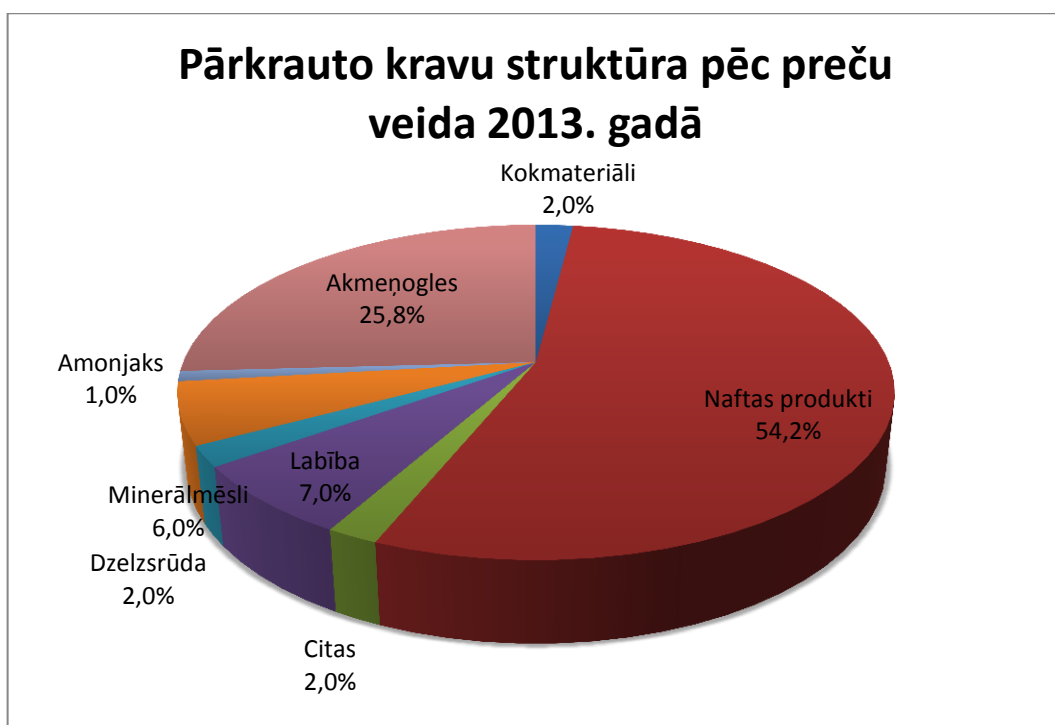
⁶⁷ Ventspils brīvosta – [tiešsaiste] – [atsauce 05.05.2014] – Pieejams: http://www.portofventspils.lv/lv/ventspils_brivosta/



2.10 attēls Ventspils brīvostas pārkrauto kravu apgrozījums no 2007. Gada līdz 2013. gadam⁶⁸

Tā kā Ventspils osta ir vairāk specializējusies lejamkravu apgrozībā, tad tās preču veidu struktūra ir savādāka nekā Rīgas ostā. 2.11 attēlā ir redzama pārkrauto kravu struktūra pēc preču grupām. Uzskatāmi ir redzams, ka pirmo vietu ieņem naftas produkti (54,2%), pēc tam seko akmeņogles (25,8%) un minerālmēsli (6%). Lielais naftas produktu īpatsvars ir izskaidrojams ar to, ka tas tiek transportēts no Krievijas un Baltkrievijas pa cauruļvadu. Agrāk arī tika transportēta jēlnafta pa cauruļvadu uz Ventspili, bet ar jaunā cauruļvada atklāšanu 2005. Gadā uz Primorskas ostu, jēlnaftu sāka transportēt uz Primorsku, kamēr cauruļvadu uz Ventspili slēdza. Tāpat kā Rīgas osta, arī Ventspils ostas lielākā problēma ir specializēšanās vienā jomā, tādējādi padarot to arī „jutīgu” pret naftas produkta pieprasījumu. Bet neskatoties pat uz lielo lejamkravu īpatsvaru, tās diversifikācija ir nedaudz labāka nekā Rīgas gadījumā, jo tās kravu apgrozījums ir būtiski atkarīgs no diviem kravu tiem – lejamkravu (naftas produktu) un beramkravu (akmeņogļu) pieprasījuma.

⁶⁸ Ventspils brīvosta – [tiešsaiste] – [atsauce 05.05.2014] – Pieejams: <http://www.portofventspils.lv/lv/statistika/>



2.11 attēls Pārkrauto kravu struktūra pēc preču veida 2013. gadā⁶⁹

Tabulā 2.4 ir redzams, ka tieši šīs šaurās specializācijas rezultātā, ja krītas ogļu un naftas produktu pieprasījums, tā krītas arī kopējais kravu apgrozījums Ventspils ostā beramkravu un lejamkravu atkarības dēļ.

2.4 tabula

Pārkrauto kravu apgrozījums Ventspils ostā 2013. gadā salīdzinājumā ar 2012. gadu^{70 71}

Tūkst. tonnu	2012. gads	2013. gads	Pieaugums (%)
Beramkravas	11158	10183	-8,4%
Ģenerālkravas	2433	2618	7,6%
Lejamkravas	16755	15965	-4,7%

⁶⁹ Centrālās statistikas pārvalde „AR JŪRAS TRANSPORTU NOSŪTĪTAS, SAŅEMTAS KRAVAS VENTSPILS OSTĀ (% no kravu apgrozības)” – [tiešsaiste] – [atsauce 05.05.2014] – Pieejams: http://data.csb.gov.lv/Table.aspx?layout=tableViewLayout1&px_tableid=TR0200.px&px_path=transp__Ikgad%C4%93jie%20statistikas%20dati__Transports&px_language=lv&px_db=transp&rxid=cdbc978c-22b0-416a-aacc-aa650d3e2ce0

⁷⁰ Ventspils brīvdosta – [tiešsaiste] – [atsauce 05.05.2014] – Pieejams: <http://www.portofventspils.lv/lv/statistika/>

⁷¹ Centrālā statistikas pārvalde „AR JŪRAS TRANSPORTU NOSŪTĪTAS, SAŅEMTAS KRAVAS LATVIJAS OSTĀS (tūkst. tonnu)” – [tiešsaiste] – [atsauce 05.05.2014] – Pieejams: http://data.csb.gov.lv/Table.aspx?layout=tableViewLayout1&px_tableid=TR0170.px&px_path=transp__Ikgad%C4%93jie%20statistikas%20dati__Transports&px_language=lv&px_db=transp&rxid=cdbc978c-22b0-416a-aacc-aa650d3e2ce0

2.3. Latvijas ostu tranzīta nozares problēmas

1. Viena no lielākajām ostu problēmām ir tās konkurētspējas nodrošināšana. Neskatoties uz to, ka Latvijas ostas ir bijušas konkurētspējīgas ostas Baltijas valstu vidū, ir izveidojušies jauni konkurenti Baltijas jūras reģionā. Latvijas ostas ir ļoti atkarīgas no nosūtītajām kravām, kuras tiek nosūtītas no Krievijas un Latvijas ostām ir ļoti maza ietekme uz tranzīta pārvadājumu tarifiem un aizkavējumiem. Šīs jaunās ostas (Primorsk un Ust-Luga) ir iekarojušas lielu daļu tirgus, tādējādi drastiski samazinot Ventpils tirgus daļu no 27 procentiem līdz nieka 9 procentiem. Rīgas ostas gadījums ir nedaudz savādāks, jo tā ir spējusi nodrošināt savu tirgus daļas saglabāšanu un pat nelielu tās palielināšanu pateicoties ģeogrāfiskajam Rīgas ostas novietojumam, spēcīgajai un agresīvajai cenu politikai, kā arī veiksmīgam mārketingam. Šo jauno ostu agresīvā tirgus daļās iekarošana ir balstītas uz to, ka tām tika piešķirti milzu līdzekļi, lai pabeigtu jēlnaftas cauruļvadu izbūvi uz šīm ostām. Pašlaik Krievijas ostas ir iekarojušas 58% no visa lielā Baltijas jūras ostu tirgus, kamēr Latvijas ostām pieder tikai 21% tirgus daļas.

2. Vēl viena ļoti būtiska problēma ir tā, ka Latvijas ostām ir grūti nodrošināt finansiālo ilgtspēju. Tā kā ienākumus veido ostu maksas un nodevas, tad tieši šajā jomā ir kaut kas jāmaina, lai palielinātu šo ilgtspēju. Rīgas osta, lai saglabātu savu konkurētspēju reģionā, ir saglabājusi samērā zemus tarifus, kas atkal samazina brīvos līdzekļus, kurus varētu investēt termināļu modernizācijā un, lai palielinātu potenciālo caurlaidību un efektīvāku kuģu uzņemšanu ostā. Tāpat kā Rīgas osta, arī Ventpils osta saglabāja samērā zemus tarifus (tas ir, ostu nodevas). Bet tā kā osta zaudēja lielu tirgus daļu, tā arī zaudē lielu peļņu, kuru investēt savā attīstībā, lai arī Ventpils ostas modernizācijā pagaidām nav vajadzīgs investēt. Kā arī Rīgas ostai nav izdevies attīstīt darbības ar augstu pievienoto vērtību. Augsto pievienoto vērtību veido konteinerkravas un Ro-Ro kravas, kuras 2012. gadā bija tikai 366 000 TEU. Šo kravu palielināšana ir gandrīz neiespējama ģeogrāfiskā novietojuma dēļ. Arī Ventpils augsto pievienoto vērtību kravas ir samērām mazas, aptuveni 2 miljoni tonnu gadā, kamēr Klaipēda apkalpo 4 miljonus tonnu, un Tallina 5 miljonus tonnu.⁷² Lai arī Ventpilij ir platības šīs darbības attīstīšanā, tā neapkalpo konteinerkravas pašmāju konteinerkravu tirgus trūkuma dēļ. Šo kravu piekļūšana pie ostām apgrūtina pilsētu centri. Šādām kravām ir nepieciešami brīvas

⁷² Latvijas Republikas Satiksmes ministrija „Latvijas ostu nozares analīze: konkurētspēja un pārvaldība” – 2013 – 24.lpp

teritorijas ar labu piekļuvi pa autoceļiem vai dzelzceļiem. Tie šī iemesla dēļ, šādi termināli tiek veidoti ārpus pilsētu centriem, lai būtu atvieglota piekļuve tiem. Kā arī izstrādāt cenu politika ir samērā neefektīva. Tā kā Rīgas ostas 80% ieņēmumu sastāda kuģu izmēriem balstītās nodevas, bet Ventspils ostai šīs nodevas sastāda aptuveni 70%, kā arī zemes nomas maksas Rīgas ostā sastāda mazāk par 5% un Ventspils ostā 10% mazo tarifu dēļ, kuri ir līgumā atrunāti un parakstīti uz 45 gadiem ar automātisku līguma pagarināšanu. Šeit parādās problēma, ka tiek pieprasīta maksa par bruto tonnāžu no kuģa īpašnieka vai kravu pārvadātājiem nekā maksa par pārkrauto kravu apjomu. Šāda tendence ir saglabājusies no seniem laikiem, kad tas bija kā standarts. Bet tagad vairākas ostas pāriet uz maksām, kas ir balstītas uz kravu lielumu, jo uz kuģa lielumu balstītā maksa var ierobežot lielo kuģu ienākšanu ostās. Kā arī ir pārāk liela paļaušanās uz Eiropas Savienības fondu investīcijām. Ostām ir jāveicina citu veidu investīciju piesaiste, savādāk to finansiālā ilgtspēja ir apdraudēta, jo valsts no ostām pieprasa, lai tās būtu pašpietiekamas.

3. Milzīga problēma Latvijas ostām ir tāda, ka tās ir vairāk vai mazāk specializējušās ogļu un naftas produktu kravu apgrozījumam. Tieši tāpēc tās ir „jutīgas” pret šo kravu pieprasījuma izmaiņām tirgū, kā arī ļoti atkarīga no Krievijas tirgus piedāvājuma spējas. Tieši tāpēc, ka ostu kravu diversifikācija ir samērā zema, tās ir atkarīgas no tieši šiem kravu apjomiem. Tik līdz 2005. gadā pabeidza cauruļvada būvniecību uz Primorsku un Ust-Lugu, tā uzreiz aizvērās cauruļvads uz Ventspils ostu caur kuru tika piegādāta jēlnafta, tādējādi samazinot lejamkravu apgrozījumu un kopējo apgrozījumu. Kā arī Rīgas ostas kravu apgrozījumu ir ietekmējis ogļu pieprasījums Eiropā. 2013. gadā šis ogļu pieprasījums Eiropā samazinājās, tā arī samazinājās beramkravu apgrozījums un kopējais apgrozījums.

3. KOMERCDIPLOMĀTIJAS LOMA LATVIJAS OSTU TRANZĪTA KORIDORA ATTĪSTĪBĀ

Pirmajā nodaļā tika veikta diplomātijas teorētisko aspektu apskatīšana. Darba pirmajā daļā tika noskaidrotas diplomātijas postmodernās lomas, kā arī divas, šī darba ietvaros, svarīgākās diplomātijas metodes: ekonomiskā diplomātija un komercdiplomātija. Pētot šo abu teoriju definīcijas, autors nonāca pie gala definīcijas, uz kuras pamata balstījās veidojot intervijas jautājumus. Tās būtu – Ekonomiskā diplomātija ir vērsta uz piedalīšanos un savu valsts interešu aizstāvēšanu starptautisko nevalstisko organizāciju ietvaros. Ekonomiskais diplomāts ievāc informāciju par uzņemošās valsts ekonomisko stāvokli, sniedz padomus savas valsts valdībai, kā uzlabot savu ekonomisko stāvokli. Kā arī izmanto ekonomiskos resursus, kā sankcijas vai atalgojumu, lai sasniegtu savu konkrēto ārpolitikas mērķi. Komercdiplomātiju autors skaidro kā diplomāta aktivitāšu kopumu, kas ir vērsts uz pašmāju uzņēmumu attīstības veicināšanu ārvalstu tirgos. Komercdiplomāts palīdz ar kontaktu un biznesa partneru meklēšanu ārvalstīs, sniedz tirdzniecības konsultācijas, strīdu vienošanās un citu biznesa atbalsta pakalpojumus.

Otrajā darba daļā autors apskatīja Latvijas ostu tranzīta devumu tās tautsaimniecībai. Latvijas divu lielāko un konkurētspējīgāko ostu – Ventspils brīvostas un Rīgas brīvostas – kopējā kravu apgrozījuma dinamiku, kā arī to galvenos tranzīta kravu tipus un preču veidus. Abu ostu lielākās problēmas, ar kurām nākotnē būtu jātiek galā

Trešajā nodaļā autors izveidoja interviju Ventspils un Rīgas brīvostu pārvalžu pārstāvjiem, lai varētu redzēt korelāciju starp komercdiplomātiju un ostu tranzīta attīstību Latvijas ostās. Pēc autora domām, intervija ir vienīgais veids, kā noskaidrot vai komercdiplomātija iespaido Latvijas ostu tranzīta attīstību. Balstoties uz iepriekšminētajiem teorētiskajiem aspektiem un Latvijas ostu tranzīta stāvokli valstī, tika izveidoti intervijas jautājumi, kuri tika uzdoti Rīgas brīvostas pārvaldes Mārketinga daļas vadītājam Edgaram Sūnam, kā arī Ventspils brīvostas pārvaldes Mārketinga un attīstības daļās vadītājam Igoram Udodovam. Jautājumi tika uzdoti tieši mārketinga daļas vadītājiem, jo, balstoties uz teoriju, komercdiplomātijas aktivitātes parasti veic vistiešākajā mērā mārketinga daļa, kā arī labākais komercdiplomāts ir tas, kuram ir bijusi tieša pieredze biznesa jomā un ir strādājis mārketinga daļā.

3.1. Pētījuma metodoloģija

Pētījuma mērķis – noskaidrot komercdiplomātijas lomu Latvijas ostu kā starptautiskā tranzīta koridora attīstībā. Tika noskaidrots arī kā Rīgas un Ventspils brīvostu pārvalžu pārstāvji vērtē komercdiplomātijas veiktās aktivitātes tranzīta attīstības veicināšanai. Kā arī kādas komercdiplomātijas aktivitātes veic pašas ostu pārvalžu pārstāvji savu kravu apgrozījuma palielināšanai.

Pētījuma mērķauditorija – lielāko Latvijas ostu pārvalžu pārstāvji.

Datu iegūšanas forma – jautājumu uzdošana intervijas veidā, kā arī vairāku publikāciju analīze.

3.2. Intervija ar Rīgas brīvostas pārvaldes pārstāvi – Mārketinga departamenta direktoru Edgaru Sūnu

Rīgas Brīvostas pārvalde ir atvasināta publiska persona, kas veic Rīgas brīvostas pārvaldīšanu un darbojas publisko un privāto tiesību jomā, un tā ir Latvijas Republikas Ministru kabineta pārraudzībā esošā valsts iestāde, kas tiek īstenota ar satiksmes ministra starpniecību.⁷³ Rīgas brīvostai ir nozīmīga loma globālajā un reģionālajā kravu transporta ķēdē un Baltijas jūras reģiona pasažieru satiksmes tīklā. Osta ir integrāla Rīgas pilsētas daļa, kura apzinās savas sociālās un vides aizsardzības atbildības, kā arī tā sniedz ievērojamu pienesumu Latvijas tautsaimniecībai. Brīvostas galvenās vadlīnijas ir nodrošināt augstu darbības efektivitāti. To mērķis ir izveidot Rīgas brīvostu par vadošo ostu Baltijas valstīs un par nozīmīgu Latvijas ekonomiskās labklājības avotu.⁷⁴

Intervija ar Rīgas brīvostas pārvaldes pārstāvi sastāvēja no deviņiem jautājumiem, no kuriem pirmais bija „Kas, Jūsaprāt, ir komercdiplomātija, un āda ir tās nozīme tranzīta attīstības veicināšanā?”. Uz kuru Rīgas brīvostas pārvaldes pārstāvis atbildēja, ka tās nozīme ir liela, jo sakaru uzturēšana ar Krieviju, Baltkrieviju, Kazahstānu un citām NVS un austrumu valstīm, piemēram, Ķīnu un Japānu, sniedz jaunas iespējas un jaunu līgumu slēgšanu tranzīta jomā. Kā arī tiklīdz Latvijā ienāk jaunu valstu vēstnieki, viņi tiek aicināti iepazīties ar Rīgas brīvostu un tās darbību.

Uz otro jautājumu par to, ar ko atšķiras komercdiplomātija no ekonomiskās diplomātijas Edgars Sūna atbildēja, ka komercdiplomātija ir ekonomiskās diplomātijas sastāvdaļa, tikai vairāk specializējusies uz pašmāju valsts uzņēmējdarbības attīstības veicināšanu. Ekonomiskā diplomātija vairāk pārstāv valsts ekonomiskās intereses starptautiskajās organizācijās. Rīgas brīvostas pārstāvis arī piebilda, ka katru gadu tiek veiktas vairākas vizītes uz ārvalstīm saistībā ar tranzīta nozari. Piemēram, šogad tiek rīkotas vairākas Valsts prezidenta vizītes, kurās Rīgas brīvostas pārvaldes pārstāvis sagatavo savu piedāvājuma paketi ārvalstu uzņēmumiem.

Runājot par to, kādi faktori nodrošina un ietekmē veiksmīgu komercdiplomātiju, Rīgas brīvostas pārvaldes pārstāvis atbildēja, ka regulāra attiecību uzturēšana. Kā vienu no piemēriem tika nosaukts neformāla vēstnieku pieņemšana ostas teritorijā. Kurā notiek

⁷³ Likumi.lv „Rīgas brīvostas pārvaldes nolikums” – [tiešsaiste] – [atsauce 14.05.2014] – Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=249051>

⁷⁴ Rīgas brīvostas pārvalde, „Mūsu misija un vīzija” – [tiešsaiste] – [atsauce 14.05.2014] – Pieejams: <http://www.rop.lv/lv/par-ostu/misija-un-vizija.html>

attiecību nostiprināšana. Vēl viens svarīgs faktors ir „networkings” jeb sakaru veidošana ar vēstniekiem un citiem ārvalstu pārstāvjiem, veidojot labu tēlu par savu ostu.

Runājot par ceturto jautājumu „Cik, Jūsaprāt, kvalitatīvi tiek veiktas komercdiplomātijas (LIAA, Ekonomikas ministrijas, Ārlietu ministrijas) aktivitātes pašmāju uzņēmumu attīstības veicināšanā?” Rīgas brīvostas pārvaldes pārstāvis atbildēja, ka 10 baļļu skalā viņš novērtētu uz stabilu 7. Tas ir skaidrojams ar to, ka LIAA organizē vizītes ar konkrētām programmām, kurām ir piesaistīts pēc tam biznesa pārrunās. Bet kā mīnuss tika uzsvērts, ka pēc oficiālās daļas, oficiālajām prezidentu, valstu pārstāvju uzrunām, nenotiek sakaru veidošana. Cilvēki nemeklē sev vajadzīgos cilvēkus, nerunā par līgumu slēgšanu, neveido kontaktus, utt., tādējādi, šādiem organizētajiem pasākumiem nav nekādas taustāmas jēgas. Visi pēc šādiem pasākumiem vēlas sagaidīt ātrākus rezultātus, noslēgtus līgumus utt.. Tika pieminēts arī piemērs ar Japānas pārstāvjiem, kuri sola daudz ko, ka piekrīt tranzīta sadarbībai, bet kamēr līgums nav noslēgts, tikmēr nekas nav skaidrs. Japānas pārstāvji ilgi neuzticas, viņu uzticība ir jāiekaro ar ilgām pārrunām.

Aplūkojot piekto jautājumu par Latvijas komercdiplomātijas aktivitāšu novērtēšanu, tad uz šo jautājumu Rīgas brīvostas pārvaldes pārstāvis atbildēja, ka komercdiplomāti nes valsts kopējo tēlu. Viņiem ir jāprezentē pozitīvi Latvijas uzņēmējdarbība parādot, ka tā ir gatava sadarboties ar ārvalstu biznesa partneriem, lai veicinātu pašmāju uzņēmumu attīstību. Edgars Sūna izteicās, ka: „Komercdiplomāti ir kā karoga nesēji!” Veidojot vizītes ar ārvalstu pārstāvjiem ir svarīgi, lai šo vizīšu laikā būtu augsta ranga pārstāvis, piemēram, premjers, prezidents, vai diplomāti. Jo kā privātajam veidojot kontaktus ir daudz grūtāk, jo pretī nekad nesagaidīs nopietnu attieksmi un nevarēs izveidot kaut kāda uzņēmuma vadītājs ar otras valsts augsta ranga pārstāvjiem. Tika pieminēts Mitsubishi piemērs, kad tika veidots kontakts šī uzņēmuma pārstāvjiem. Rīgas brīvostas pārvaldes pārstāvim ierodoties uz vizīti pretī netika sagaidīts *Mitsubishi* uzņēmuma vadītājs, bet zemāka ranga mazas nodaļas vadītājs, kuram nav pietiekami liela lemtspēja pār uzņēmumu. Bet nākamajā reizē ierodoties ar diplomāta klātbūtni un palīdzību tika saorganizēta vizīte, kurā varēja tikties arī ar paša uzņēmuma vadītājiem.

Sestajā punktā tika apskatīts jautājums par Rīgas brīvostas veiktajām komercdiplomātijas aktivitātēm sākot ar 2007. gadu, lai uzzinātu, kas veicināja kopējā kravu apgrozījuma pieaugumu. Uz šo jautājumu Rīgas brīvostas pārvaldes pārstāvis atkal uzsvēra, ka regulāra kontaktu uzturēšana. Jāuztver nopietni austrumu valstis, Krievija un Ķīna, jo tās ir kā lielākās valstis, kuras dzen caur Latvijas ostām savu tranzītu. Kā arī tika noslēgts sadarbības līgums ar

Sen Tosas ostu Brazīlijā pēc veiksmīgas vizītes Rīgas brīvdostā. Šo kontaktu uzveidoja pateicoties Satiksmes ministrijas iniciatīvai.

Tālāk tika uzdots jautājums par faktu, kas ir saistīts ar Rīgas brīvdostas līdera pozīciju Latvijas ostu konkurencē sākot ar 2008. gadu, kas nodrošināja šo faktu, kādi faktori. Edgars Sūna uz šo jautājumu atbildēja, ka lielākais faktors ir veiksmīgu līgumu noslēgšana starp terminālu uzņēmumiem ostā un tranzīta piedāvātājiem. Kā piemērs tika nosaukts *Mitchel* ogļu kompānijas noslēgtais līgums ar stividoru *STREK*, kas palielināja atkal beramkravu apgrozījumu, kā arī visu kopējo kravu apgrozījumu. Tika pieminēts arī fakts, ka Rīgas brīvdosta atrodas par 200 km tuvāk, nekā Ventspils brīvdosta. Un vienīgais ar ko Latvijas ostas var konkurēt ir piedāvājot zemāku maksu par tranzīta pakalpojumiem. Kā arī tika pieminēts, ka Rīgas brīvdosta nelobē kādu noteiktu uzņēmumu ostas teritorijā, ja kāds tranzīta piedāvātājs ierodas Rīgas brīvdostas pārvaldē, lai varētu caur to vest savu kravu, tad Rīgas brīvdostas pārvaldes pārstāvji norāda vairākus uzņēmumus ostas teritorijā, kas nodarbojas ar noteiktā tranzīta pārvadājumiem, lai arī kāds tas būtu, beramkravu, lejamkravu vai ģenerālkraavu.

Nākamajā jautājumā Rīgas brīvdostas pārvaldes pārstāvis tika iepazīstināts ar trim komercdiplomāta tipiem un uzdots jautājums, kurš no šiem tipiem, viņaprāt, būt vispiemērotākais komercdiplomāta pārstāvim. Uz šo jautājumi tika atbildēts pavisam stingri un kategoriski, ka tam būtu jābūt „Biznesa veicinātājs” tipam. Komercdiplomātam ir jābūt ar iepriekšēju biznesa pieredzi, un, kā arī Edgars Sūna pieminēja, ka vislabāk būtu, ja komercdiplomātam būtu mārketinga pieredze, jo to darbība ir cieši saistīta. Bet praksē ir piedzīvoti vairāki tipi. Ir piedzīvoti arī vēstnieki, kuriem nav nemazākas sajēgas biznesa jomā un tādējādi viņi nespēj būt kompetenti kādas nozares attīstībā citās valstīs.

Devītā punkta jautājums bija par to, kas veic šīs diplomātijas/attiecību aktivitātes Rīgas brīvdostas pārvaldē, lai veicinātu tranzīta attīstību. Tika uzsvērti īpaši trīs departamenti, kuri nodarbojas ar šo aktivitāšu darbību. Pirmais bija sabiedrisko attiecību departaments, kurš vairāk strādā ar medijiem, lai veicinātu Rīgas brīvdostas tēla pozitīvo attieksmi. Nākamais departaments tika nostādīts starptautisko sakaru un administratīvais departaments, kurš darbojas kā ekonomiskās diplomātijas aparāts. Šī departamenta pārstāvji vairāk piedalās vairākās starptautiskās organizācijās, lai pārstāvētu Rīgas brīvdostas ārpolitikas mērķus. Bet kā komercdiplomātijas pārstāvis tika nosaukts mārketinga departaments, kurš strādā tieši ar ārvalstu uzņēmumiem, lai veicinātu pašmāju ostas stividoru un kravu uzglabātāju attīstību.

3.3. Intervija ar Ventspils brīvostas pārvaldes pārstāvi – Mārketinga un attīstības daļas vadītāju Igoru Udodovu

Ventspils brīvostas pārvalde, tāpat kā Rīgas brīvostas pārvalde, ir atvasināta publiska persona, kas veic Ventspils brīvostas pārvaldīšanu un darbojas publisko un privāto tiesību jomā, un tā atrodas Ministru kabineta pārraudzībā, kas tiek īstenota ar satiksmes ministra starpniecību.⁷⁵ Ventspils osta ir nozīmīgs tranzīta centrs. Ir vairāki uzņēmējdarbības atvieglojumi, labs investīciju klimats, tīra apkārtējā vide ir tikai daži faktori, kas izvirza Ventspils ostu starp vadošajām ostām Baltijas jūras reģionā. Kā viens no svarīgiem faktoriem ir arī tas, ka Ventspilij ir neaizsalstoša osta, kā arī tā nodrošina ātru un kvalitatīvu kravu apkalpošanu visos tās terminālos. Patreizējais ostas noslogojums atbilst tikai 50% reālo iespēju, kā arī ostas vadība kopā ar pašvaldību cenšas nodrošināt pilnvērtīgu ostas darbību un atdevi Latvijas ekonomikas uzlabošanā.⁷⁶

Intervija ar Ventspils brīvostas pārstāvi Igoru Udodovu sastāvēja no astoņiem jautājumiem, kuri balstījās uz noslēguma darbā apkopotajiem un analizētajiem datiem. Uz pirmo jautājumu: „Kas, Jūsaprāt, ir komercdiplomātija, un kāda ir tās nozīme tranzīta attīstības veicināšanā?” Ventspils pārstāvis atbildēja kodolīgi, ka tas ir darbību kopums, kuru veic diplomāts valsts vārdā, lai veicinātu biznesa/uzņēmējdarbības attīstības veicināšanu. Un, ka tās nozīme Latvijas situācijā ir būtiska, jo tiek arī aicināti citu valstu pārstāvji (diplomāti, vēstnieki) uz ostu iepazīties, izrādīt to, lai atstātu labu tēlu par ostu, tādējādi raidot netiešu ziņu uz diplomāta vai vēstnieka valsti, ka Latvijā, Ventspilī ir laba osta caur kuru var ātri un kvalitatīvi sūtīt kravu.

Uz otro jautājumu ar ko atšķiras komercdiplomātija no ekonomiskās diplomātijas, Ventspils brīvostas pārvaldes pārstāvis atbildēja, ka komercdiplomātija ir kā nozare ekonomiskajai diplomātijai. Ja ekonomiskā diplomātija pēta un ievāc visu ekonomisko informāciju par uzņemošās valsts ekonomiku un cenšas īstenot savas valsts ārpolitikas ekonomiskos aspektus noteiktajā valstī, tad komercdiplomātija ir kā kaut kas šaurāks, kas ir vērsts tieši uz uzņēmējdarbības attīstības veicināšanu.

Trešais jautājums intervijā bija par faktoriem, kas ietekmē veiksmīgu komercdiplomātiju. Ventspils brīvostas pārvaldes pārstāvis uz šo jautājumu atbildēja, ka

⁷⁵ Likumi.lv, „Ventspils brīvostas pārvaldes nolikums” – [tiešsaiste] – [atsauce 14.05.2014] – Pieejams: <http://likumi.lv/doc.php?id=249324>

⁷⁶ Ventspils brīvosta „Brīvosta šodien” – [tiešsaiste] – [atsauce 14.05.2014] – Pieejams: http://www.portofventspils.lv/lv/brivosta_sodien/

viņaprāt ietekmē trīs faktori, no kuriem pirmais ir subjekta objektīvās konkurētspējīgas priekšrocības. Kā piemērs tika nosaukta valsts politika un tās privilēģijas tajā, kā arī iepriekšējā pieredze biznesā un vispārīgās zināšanas par to. Otrs faktors, kas ietekmē to, cik veiksmīgi tiek veikta komercdiplomātija, ir konkurence kopējā ģeopolitiskajā kontekstā. Cik daudz, piemēram, ir šādu komercdiplomātu noteiktajā valstī, kuri cenšas piesaistīt investīcijas pašmāju valstij un kuri cenšas attīstīt noteikto nozari. Trešais faktors tiek nosaukts kā cilvēkresursi, tas ir, pārstāvji, kas veic šo funkciju un to kvalitāte. Šis faktors nedaudz sasaucas ar pirmo faktoru, ka ir svarīgi tas, kādi un cik izglītoti ir šie komercdiplomāti biznesa jomā.

Intervijai turpinoties tika vaicāts arī par komercdiplomātijas (LIAA, Ekonomikas ministrijas, Ārlietu ministrijas) aktivitāšu kvalitāti pašmāju uzņēmumu attīstības veicināšanai. Uz ko Ventpils brīvdostas pārvaldes pārstāvis atbildēja īsi un konkrēti, ka salīdzinoši labi. Ik pa laikam LIAA organizē pasākumus, kas ir vērsti uz tranzīta attīstību Latvijā un investīciju piesaisti. Bet, tāpat kā Rīgas brīvdostas pārstāvis izteicās, ka nav jūtams uzreiz efekts tam. Jā, notiek šie oficiālie pasākumi, kuru laikā tiek stāstīts par uzņēmumiem un loģistikas veidiem, kuri veicinātu tranzītu, bet ar to arī viss beidzas īsti. Bet vēl viena valsts instance, kas veic šādus pasākumus ir Satiksmes ministrija, kura uzaicina ostu pārstāvjus doties līdzī vizītēs ar šīm piedāvājumu paketēm, kuras uzņemošās valsts pārstāvji nodod tālāk izskatīšanai un izvērtēšanai, caur kuru ostu Latvija, ja ir tāda vajadzība, laist savu tranzītu.

Piektais jautājums tika arī saistīts ar to, kā vērtētu Latvijas komercdiplomātijas veiktās aktivitātes tranzīta apjoma palielināšanā. Arī uz šo jautājumu tika atbildēts nekonkrēti, bet vērtētu salīdzinoši labi. Jo tiek jau rīkoti un organizēti šie pasākumi, kuru laikā apmainās oficiāli ar informāciju par iespējamajiem tranzīta pakalpojumiem un to izmantošanas gribētājiem. Bet, kā jau tika minēts, šo pasākumu laikā netiek noslēgti nekādi līgumi, un tiešs kontakts arī neveidojas, tās ir vairāk kā tādas prezentācijas.

Tālāk tika runāts par komercdiplomātijas aktivitātēm Ventpils brīvdostā sākot ar 2007. gadu, kad tās kopējais kravu apgrozījums samazinājās līdz 2010. gadam, un kas pēc tam to atkal ir veicinājis. Ventpils brīvdostas pārvaldes pārstāvis uz šo jautājumu izteicās, ka komercdiplomātijas aktivitātes šo aspektu nav būtiski mainījušas. Drīzāk šo aspektu veicināja fakts, ka ar 2005. gadu tika slēgts jēlnaftas cauruļvads, kurš nesa iepriekš samērā lielu devumu kravu apgrozījumā. Kā arī šis fakts ļoti labi atspoguļojas kravu apgrozījumu diversifikācijā, ka lejamkravu apgrozījums ar katru gadu ir samazinājies, bet palielinājies beramkravu apgrozījums Ventpils ostā.

Septītais jautājums intervijas laikā bija par to: „Kāds būtu vispiemērotākais tips komercdiplomātijas pārstāvim, lai padarītu Ventspils brīvostu vēl konkurētspējīgāku un kāpēc?” Uz šo jautājumu Ventspils brīvostas pārvaldes pārstāvis atbildēja, ka produkta konkurētspēja (tā objektīvā konkurētspējīgo īpašību kopums) ir ļoti nosacīti atkarīgs no mārketinga un komercdiplomātijas aktivitātēm. Bet pēc tabulā dotajiem komercdiplomātijas tipiem spriežot var teikt, ka visefektīvākās mārketinga un komercdiplomātijas aktivitātes no brīvostas perspektīvas varētu būt tieši „Biznesa veicinātājam”. Jo tā galvenais mērķis ir apmierināt klientu/uzņēmuma vajadzības, tā veiksmīgākai attīstībai un tās veicināšanai.

Pēdējais jautājums Ventspils brīvostas pārstāvim bija par to, kas veic Ventspils brīvostā diplomātijas/attiecību veidošanu tranzīta attīstības veicināšanā, un vai tādi ir vajadzīgi brīvostas pārvaldē. Uz, ko brīvostas pārstāvis atbildēja, ka šīs funkcijas veic augstākā līmeņa vadība, bet, galvenokārt, to veic mārketinga un attīstības nodaļa. Un šādi cilvēki, kuri veic diplomātijas/attiecību veidošanu brīvostā ir nepieciešami, lai tieši veicinātu tranzīta attīstību piesaistot investīcijas un veicinātu kravu apgrozījumu.

3.1 tabula

Rīgas brīvostas un Ventspils brīvostas pārstāvju viedokļu par komercdiplomātiju salīdzinājums ar teoriju

	Rīgas brīvostas pārstāvis	Ventspils brīvostas pārstāvis	Teorija
Kas ir komercdiplomātija?	Komercdiplomātija ir attiecību veidošana un nostiprināšana ar citu valstu pārstāvjiem, lai veicinātu biznesa attīstību pašmāju valstī.	Darbību kopums, kuru veic diplomāts valsts vārdā, lai veicinātu biznesa/uzņēmējdarbības attīstības veicināšanu	Diplomātu darbu, lai palīdzētu mājas valsts biznesam un finansiālajam sektoram. Ienākošo un izejošo investīciju un tirdzniecības veicināšana. (Berridge un James)
Ar ko atšķiras komercdiplomātija	Komercdiplomātija ir ekonomiskās	Ekonomiskā diplomātija pēta un ievāc visu	Ekonomiskā diplomātija ir vērsta

<p>no ekonomiskās diplomātijas?</p>	<p>diplomātijas sastāvdaļa, tikai vairāk specializējusies uz pašmāju valsts uzņēmējdarbības attīstības veicināšanu.</p>	<p>ekonomisko informāciju par uzņemošās valsts ekonomiku un cenšas īstenot savas valsts ārpolitikas ekonomiskos aspektus noteiktajā valstī, tad komercdiplomātija ir kā kaut kas šaurāks, kas ir vērsts tieši uz uzņēmējdarbības attīstības veicināšanu.</p>	<p>uz piedalīšanos starptautiskajās organizācijās, lai pārstāvētu savas ārpolitikas intereses, bet komercdiplomātija ir vērsta uz pašmāju uzņēmumu attīstības veicināšanu ārvalstīs.</p>
<p>Kādi faktori ietekmē veiksmīgu komercdiplomātiju?</p>	<p>Regulāra attiecību uzturēšana. „Networkings” jeb sakaru veidošana un nostiprināšana ar vēstniekiem un citiem ārvalstu pārstāvjiem.</p>	<p>Subjektīvi objektīvās konkurētspējīgās priekšrocības, konkurence kopējā ģeopolitiskajā kontekstā, cilvēkresursi.</p>	<p>Resursi; komercdiplomāta raksturojums (pieredze, zināšanas); klienta uzņēmuma gatavība ieiet citā valsts tirgū; uzņemošās valsts vide, politika.</p>
<p>Kāda amata pārstāvji nodarbojas ar diplomātijas/attiecību veidošanu brīvostā?</p>	<p>Mārketinga daļa, sabiedrisko attiecību departaments, starptautisko sakaru un administratīvais departaments.</p>	<p>Mārketinga un attīstības daļa.</p>	<p>Vislabāk komercdiplomāti spēj veikt savas aktivitātes, ja tiem ir zināšanas un pieredze mārketinga jomā.</p>

Interviju laikā tika daudz runāts par Latvijas ostu konkurētspēju un uzņēmumu lobēšanu jeb „precīzāk sakot, to nelobēšanu, jo kā valsts iestādei tā nav ieinteresēta lobēt kādu noteiktu uzņēmumu, stividoru ostu teritorijā, veicinot to attīstību, bet gan veicināt visu šo uzņēmumu, stividoru attīstību vienlīdzīgi. Tik pat svarīga saruna bija par Pasaules Bankas ziņojumu 2013. gada oktobrī Satiksmes ministrijai, kurā tika noteikts, ka Latvijā divas

lielākās un konkurētspējīgākās ostas ir Rīgas un Ventspils brīvostas. Bet kā viens no šo ostu pārstāvjiem pieminēja, ka ir diez gan nepareizi no šī saraksta izsvītrot Liepājas ostu kā maznozīmīgu konkurentu Latvijas ostu konkurencē. Tas tika skaidrots ar to, ka tā ieņem pirmo vietu graudu kravu apgrozījumā starp visām Latvijas ostām, kas ir pateicoties veiksmīgi attīstītajai zemkopībai Kurzemes un Zemgales novados. Līdz ar to ir nepareizi neņemt vērā Liepājas ostu kā konkurētspējīgu Latvijas ostu.

3.4. Komercediplomātijas loma Latvijas ostu tranzīta attīstībā

Pēc loģistikas eksperta Alda Buļa domām ir novērojams, ka Latvijas tranzīta koridors ir apdraudēts nākamajos gados. Tas ir skaidrojams ar to, ka ir vairākas kravas jau pašlaik atņemtas Latvijas ostām, jo izvēlas tās novirzīt caur Lietuvu, jo tās muita un robeža strādā ātrāk un produktīvāk. Kā arī Latvijas Loģistikas asociācijas valdes priekšsēdētājs Normunds Krūmiņš norādīja, ka Lietuva pēdējā laikā ir guvusi vairākas konkurences uzvaras pār Latviju. Kā piemērs tika minēts tas, ka ar Lietuvas prezidenta līdzdalību tik noorganizēts konteinervilciens no Ķīnas caur Lietuvu uz Eiropu, par ko Latvija nevarēja jau ilgu laiku vienoties. Vēl viens piemērs tika nosaukts, ka Kazahstānas dzelzceļš parakstīja līgumu ar Klaipēdas ostu veiksmīgas diplomātijas rezultātā. Lai arī Latvijas diplomātija tiek raksturota kā veiksmīga, tā tomēr plašākā mērogā tiek varētu raksturot kā ne tik efektīvu, jo kaimiņvalstu diplomātiskā aktivitāte tomēr ir veiksmīgāka.⁷⁷

Balstoties arī uz Satiksmes ministrijas sniegto informāciju par Latvijas tranzīta koridora attīstību, tad droši var uzskatīt, ka tā veic diplomātiskus pasākumus, lai noslēgtu līgumus ar dzelzceļa konteinervilcienu kompānijām, kuri savienotu Turciju ar Skandināvijas valstīm. Tā kā konteinerkravām ir lielākā pievienotā vērtība, tad šo kravu palielināšanās caur Latvijas ostu palielinātu arī stividoru, ostu uzņēmumu peļņu.⁷⁸

Neskatoties uz to, ka Latvijas valdība cenšas palielināt konteinerkravas, tā arī cenšas saglabāt tik pat konkurētspējīgu pozīciju lejamkravu un beramkravu sektorā, kā arī centienus to palielināt jaunu kravu piesaistei no jauniem tirgiem. Pašlaik notiek arī aktīvs diplomātisks darbs ar Ķīnu, lai Eirāzijas tranzīta koridors sāktu darboties un, lai Latvija kļūtu par vārtiem Ķīnas kravu importam Eiropas Savienībā.⁷⁹

⁷⁷ nra.lv „Latvijas tranzīta koridora konkurētspēja ir apšaubāma” – [tiešsaiste] – [atsauce 14.05.2014] – Pieejams: <http://nra.lv/latvija/107446-eksperts-latvijas-tranzita-koridora-konkuretspeja-ir-apsaubama.htm>

⁷⁸ Latvijas Republikas Satiksmes ministrija – [tiešsaiste] – [atsauce 14.05.2014] – Pieejams: <http://www.sam.gov.lv/satmin/preview/?cat=112&action=print&>

⁷⁹ Latvijas Republikas Satiksmes ministrija – [tiešsaiste] – [atsauce 14.05.2014] – Pieejams: <http://www.sam.gov.lv/satmin/preview/?cat=112&action=print&>

Kā jau tika minēts, norisinās arī aktīvs darbs ar Krieviju, lai nodrošinātu stabilus, drošus un uzticamus konteinerkravu pārvadājumus, nodrošinot regulārus konteinervilcienus no Latvijas ostām uz Maskavu. Runājot par diplomātijas iejaukšanos tranzīta koridora attīstībā, tad noteikti der pieminēt, ka tiek risinātas robežšķēršošanas problēmas, kur Latvija sadarbojas gan ar Krieviju, gan ar Eiropas komisiju, risinot šos jautājumus Eiropas Savienības un Krievijas Transporta dialoga un Muitas sadarbības formātos.⁸⁰

Vēl viens aspekts, kas norāda uz to, ka komercdiplomātijas loma Latvijas ostu tranzīta koridora attīstībā ir būtiska, ir tas, ka 2010. gadā tika noslēgts sadarbības līgums starp Minskas apgabala Brīvo ekonomisko zonu un Rīgas brīvostas pārvaldi. Šis līgums paredz abpusēju sadarbību un atbalstu biznesa veicināšanā starp abu valstu uzņēmējiem, kuri jau darbojas vai plāno to darīt Minskas brīvajā ekonomiskajā zonā vai Rīgas brīvostas pārvaldes teritorijā. Līgums paredz arī ātru informācijas apmaiņu par likumdošanas izmaiņām Latvijā vai Baltkrievijā, kas tiešā vai netiešā veidā ietekmē līgumslēdzēju darbību, sniegt pilnvērtīgu informāciju par iespējam esošajiem un potenciālajiem biznesa pārstāvjiem, kas atkal uzlabos pakalpojumu sniegšanas kvalitāti un ekonomisko situāciju.⁸¹ Ainārs Šlesers pēc organizētā foruma un līguma parakstīšanas atzina: „Noslēgtās vienošanās ir vairāku gadu sadarbības rezultāts, - mums nav vajadzības uzlabot attiecības, bet gan nostiprināt tās ar veiksmīgu biznesu. Sadarbība ir izdevīga abām pusēm, jo Latvija pārstāv Eiropas Savienību, bet Baltkrievija ir NVS sastāvdaļa – tādējādi mums ir vieglāk iekļauties NVS tirgos, bet Baltkrievijas ražotājiem vieglāk pieejami ir Eiropas tirgi. Mēs esam ieinteresēti piesaistīt Baltkrievijas eksporta preču tranzītu caur Rīgas ostu, jo šīs valsts ražošanas un eksporta apjomi ik gadu pieaug.. Piemēram, Baltkrievijas lauksaimniecības tehnikas ražotāji uz Venecuēlu vien mēnesī nosūta ap 500 tehnikas vienībām. Patlaban baltkrievi izmanto Klaipēdas ostu. Tas ir tikai viens no piemēriem! Noslēgtā vienošanās dos labvēlības statusu Baltkrievijas eksportam caur Latviju, bet mūsu uzņēmējiem garantēs kvalitatīvus pakalpojumus Minskas brīvās ekonomiskās zonas teritorijā un izeju uz citam NVS valstīm.”⁸²

Apskatot vēl vairākus noslēgtos starptautiskos līgumus, tad var droši saukt arī Baltijas Ostu organizāciju (BPO), kurā ir apvienojušās vairāk kā 40 nozīmīgākās Baltijas jūras ostas no 9 valstīm, kuru kopējais kravu apgrozījums ir vairāk nekā 800 miljoni tonnu gadā. Šīs

⁸⁰ Latvijas Republikas Satiksmes ministrija – [tiešsaiste] – [atsauce 14.05.2014] – Pieejams: <http://www.sam.gov.lv/satmin/preview/?cat=112&action=print&>

⁸¹ Rīgas brīvostas pārvalde „Noslēdz sadarbības līgumu starp Minskas apgabala Brīvo ekonomisko zonu un Rīgas brīvostas pārvaldi” – [tiešsaiste] – [atsauce 14.05.2014] – Pieejams: <http://www.rop.lv/lv/jaunumi/368-nosledz-sadarbibas-ligumu-starp-minskas-apgabala-brivo-ekonomisko-zonu-un-rigas-brivostas-parvaldi.html>

⁸² Rīgas brīvostas pārvalde „Noslēdz sadarbības līgumu starp Minskas apgabala Brīvo ekonomisko zonu un Rīgas brīvostas pārvaldi” – [tiešsaiste] – [atsauce 14.05.2014] – Pieejams: <http://www.rop.lv/lv/jaunumi/368-nosledz-sadarbibas-ligumu-starp-minskas-apgabala-brivo-ekonomisko-zonu-un-rigas-brivostas-parvaldi.html>

organizācijas mērķis ir palielināt ostu efektivitātei, kā arī uzlabot ostu infrastruktūru un savienojumus ar citiem transporta veidiem.⁸³

Vācijas-Baltijas Tirdzniecības kamera Latvijā, Lietuvā un Igaunijā ir efektīvas komercdiplomātijas panākums, kas ir vērsts uz vācu un Baltijas valstu uzņēmējiem, kuriem ir nepieciešamas konsultācijas biznesa uzsākšanai un attīstībai Vācijā, Latvijā, Lietuvā vai Igaunijā.⁸⁴

Vēl viens labs piemērs par diplomātijas klātbūtni tranzīta attīstībā bija Baltkrievijas un Latvijas diplomātiskais skandāls. Baltkrievi caur Latviju, precīzāk caur Ventpili, nogādāja lielas kravas ar kālija minerālmēsliem. Šī skandāla rezultātā Ventpils minerālmēslu kravu apgrozījums samazinājās par 4%, jo Baltkrievija sāka savu kravu sūtīt caur Klaipēdas ostu, jo tā ir arī ģeogrāfiski izdevīgākā pozīcijā, tādējādi samazinot izmaksas. Baltkrievija arī lielu daļu savas kravas sāka sūtīt caur Kaļingradu. „Šis diplomātiskais skandāls mums iegriež ļoti pamatīgi. Mums jau tā bija grūti strādāt un pārliecināt baltkrievus par Latviju kā uzticamu partneri, taču šobrīd tas ir jau gandrīz neiespējami,” situācijas nopietnību skaidro tranzīta nozarē ietekmīgā uzņēmuma LSF Holdings valdes priekšsēdētājs Edgars Jansons, kura vadītais uzņēmums nodrošina lielu daļu baltkrievu kravu plūsmas uz Latviju.⁸⁵ Diplomātija arī veido valsts tēlu, kurš šajā gadījumā tika sabojāts pateicoties Latvijas un Baltkrievijas skandālam.

Publiskajā intervijā Rīgas brīvostas valdes loceklis Ivars Jakovels izteicās: „Ka Krievijas uzņēmumi vienmēr ir ieinteresēti sūtīt un saņemt savas kravas caur Rīgu, pat palielināt „politiski jutīgo” naftas produktu tranzītu, taču traucē abu valstu „vēsās” attiecības. Tāpēc ostās un tranzītā strādājošie cilvēki ir pateicīgi Latvijas Republikas valsts prezidentam par reālistisko diplomātiju un centieniem veidot lietišķas kaimiņattiecības.” Kā arī tika pieminēts, ka: „Ja Andris Bērziņš būtu pakļāvis, piemēram, dažu karstas putras strēbēju prasībai demonstratīvi neapmeklēt Ziemas olimpiādi, tad, visticamāk, Latvijas ostas zaudētu vairākus miljonus tonnu nepārkrautu kravu, bet valsts ekonomika – desmitiem miljonu eiro.”⁸⁶

⁸³ Rīgas brīvostas pārvalde „Starptautiskā sadarbība” – [tiešsaiste] – [atsauce 14.05.2014] – Pieejams: <http://www.rop.lv/lv/par-ostu/starptautiska-sadarbiba.html>

⁸⁴ Rīgas brīvostas pārvalde „Starptautiskā sadarbība” – [tiešsaiste] – [atsauce 14.05.2014] – Pieejams: <http://www.rop.lv/lv/par-ostu/starptautiska-sadarbiba.html>

⁸⁵ Biznesa portāls – [tiešsaiste] – [atsauce 14.05.2014] – Pieejams: <http://www.db.lv/laikraksta-arhivs/transport-logistika/tranzitam-viens-trieciens-pec-otra-286134>

⁸⁶ Rīgas brīvostas pārvalde „Ivars Jakovels: Rekords peldēšanā pret straumi” – [tiešsaiste] – [atsauce 14.05.2014] – Pieejams: <http://www.rop.lv/lv/jaunumi/mediji-raksta/4043-ivars-jakovels-rekords-peldesana-pret-straumi.html>

Viens no ekonomiskās diplomātijas instrumentiem ir sankcijas. Un viena no aktuālākajām tēmām pašlaik pasaulē ir notikumi starp Krieviju un Ukrainu. Tā kā Krievija anektēja Ukrainas piederošo Krimas pussalu, ASV vērsa ekonomiskās sankcijas pret 20 Krievijas likumdevējiem un augstākajām amatpersonām. Šis faktors būtiski neietekmēs Latvijas ostu tranzīta kravu apgrozījumu ar Ukrainu, jo to apjoms ir neliels. Bet „Attiecībā uz Krievijas kravām jāatzīmē, ka Rīgas ostā tiek pārkrauti 100% Krievijas ogļu, 70% naftas produktu un 100% minerālmēslu. Ja tiks pieņemtas ekonomiskās sankcijas pret Krieviju, tas varētu ietekmēt Rīgas ostas kravu apgrozījumu.”⁸⁷

Diplomātija ir arī valsts vai uzņēmuma, vai iestādes tēla veidošana. Pagājušā gada laikā, kad Saeimā tika izvirzīt likumprojekts par ostu nodevu ieviešanu, citas Baltijas jūras ostas izmantoja šo faktu pārvilīnot klientus. Zviedrijas prāmju kompānijas StenaLine reģionālais vadītājs Baltijas valstīs, Krievijā un NVS Aivars Tauriņš norādīja, ka: „Vislielāko kaitējumu šī diskusija nodara Latvijas ostām no mārketinga viedokļa, jo konkurenti nekautrējas jebkurā Baltijas ostu salīdzinājumā pieminēt iespējamās sekas Latvijas ostās. Paši esam konkurentiem - lietuviešiem un igauņiem - iedevuši argumentu - Latvijas ostās būs ostu nodevas. Neviens nezina, no kā un cik iekasēs, bet konkurenti biedē, ka tur būs kaut kāds «bubulis». Lietuvas ostā un Igaunijas ostā viss ir skaidrs, bet tajās Latvijas ostās, tur gan kaut kas nesaprotams draud!”⁸⁸

Vēl viens lielisks piemērs efektīvai komercdiplomātijai bija neseni iegūtais lielais investīciju kopums, kuru ieguva no Eiropas Reģionālās attīstības fonda, Eiropas Kohēzijas fonda un Eiropas Sociālā fonda projektu īstenošanai Latvijā. Kopumā Latvija saņems 6,608 miljardus eiro, no kuriem būs jāiemaksā Eiropas Savienības kopējā budžetā 2 miljardi eiro, tad Latvijas „tūrais maksājums”, ko tā saņems būs 5 miljardi eiro. Bet sākotnējais Eiropas Komisijas piedāvājums bija mazāks, taču neskatoties tam, „pateicoties kopējai cīņai, ko izcīnīja Latvijas valdība un EP deputāti no Latvijas, galīgā summa, ko saņems Latvija, ir par 707 miljoniem eiro (497 miljoniem latu) lielāka.” 2,4 miljardi eiro ir atvēlēti Latvijas lauksaimniecības un zivsaimniecības projektiem. Kā arī šīs investīcijas palīdzēs Latvijas ostu infrastruktūras attīstīšanā.⁸⁹

⁸⁷ Rīgas brīvostas pārvalde „Ja tiks ieviestas sankcijas pret Krieviju, Latvija zaudēs tranzīta kravas” – [tiešsaiste] – [atsauce 14.05.2014] – Pieejams: <http://www.rop.lv/lv/jaunumi/mediji-raksta/4096-ja-tiks-ieviestas-sankcijas-pret-krieviju-latvija-zaudes-tranzita-kravas.html>

⁸⁸ Rīgas brīvostas pārvalde „Tauriņš: Konkurentiem kaminvalstīs ostu «bubulis» palīdz pārvilīnāt klientus” – [tiešsaiste] – [atsauce 14.05.2014] – Pieejams: <http://www.rop.lv/lv/jaunumi/mediji-raksta/3931-taurins-konkurentiem-kaminvalstis-ostu-bubulis-palidz-parvilinat-klientus.html>

⁸⁹ Rīgas brīvostas pārvalde „Godmanis: Pateicoties kopējai «cīņai», Latvija no ES saņems par 707 miljoniem eiro vairāk” – [tiešsaiste] – [atsauce 14.05.2014] – Pieejams: <http://www.rop.lv/lv/jaunumi/mediji-raksta/3927-godmanis-pateicoties-kopejai-cinai-latvija-no-es-sanems-par-707-miljoniem-eiro-vairak.html>

Pateicoties pēdējo gadu laikā nostiprinātajām attiecībām ar Baltkrieviju, Baltkrievijas vēstnieks Latvijā Aleksandrs Gerasimenko izteicies, ka Baltkrievija apsver domu nomāt vai pat būvēt jaunu terminālu Latvijas ostā. Baltkrievijā dažādu produktu un preču ražošanas apjomi ar katru gadu pieaug, kas atkal sekmē eksporta pieaugumu. Līdz ar to Baltkrievija vēlas šīs preces un produktus novirzīt caur kaut kurieni, īpaši naftas produktus. Tika arī uzsvērts, ka līdz Rīgas ostai no naftas ķīmijas uzņēmuma Naftan ir aptuveni 400 kilometri, kas ir visīsākais attālums līdz jūrai. Šī termināla nomāšana vai jauna termināla izveide varētu garantēt apmēram 2 miljonus tonnu naftas produktu gadā, kurus sūtītu šis Baltkrievijas uzņēmums Naftan.⁹⁰

⁹⁰ Rīgas brīvdostas pārvalde „Baltkrievija, iespējams, būvēs vai pirks termināli kādā no Latvijas ostām” – [tiešsaiste] – [atsauce 14.05.2014] – Pieejams: <http://www.rop.lv/lv/jaunumi/mediji-raksta/3715-baltkrievija-iespejams-buves-vai-pirks-terminali-kada-no-latvijas-ostam.html>

SECINĀJUMI

1. Diplomātijas loma pasaulē ir bijusi sen jau izplatīta un tā ir izmantota jau gadsimtiem, lai veiktu darbības un slēgtu divpusējus vai daudzpusējus līgumus savu mērķu īstenošanai, kuru aktieri var būt valstiski un nevalstiski.
2. Diplomātijai nav vienas noteiktas definīcijas, bet gan laikam ejot, ir izveidojušās vairākas definīcijas, kuras gadu laikā tika papildinātas.
3. Ekonomisko diplomātiju vislabāk skaidro definējums: „Ekonomiskā diplomātija pārskata un ziņo par ekonomiskajām politikām citās valstīs, sniedz pašmāju valstij padumus jeb ieteikumus, kā vislabāk uzlabot ekonomisko politiku. Ekonomiskā diplomātija arī izmanto ekonomiskos resursus kā atalgojumu vai sankcijas, lai sasniegtu konkrētos ārpolitikas mērķus. Kā arī to galvenie uzdevumi ir piedalīties un aizstāvēt ārpolitikas mērķus starptautiskajos valstiskajās un nevalstiskajās organizācijās.”
4. Komercediplomātija ir kā apakšnozare ekonomiskajai diplomātijai, tās savā starpā mijiedarbojas un pārklājas, bet komercediplomātija ir vairāk vērsta uz biznesa veicināšanu. To var definēt arī kā: „Diplomātu darbu, lai palīdzētu pašmāju valsts biznesam un finansiālajam sektoram, kā arī ienākošo un izejošo investīciju un tirdzniecības veicināšanu.”
5. Lai tiktu sekmēta veiksmīga komercediplomātija ir nepieciešams izvērtēt četrus ļoti svarīgus faktorus kā: ekonomiskos resursus, komercediplomāta raksturojums, klienta uzņēmuma gatavība ārvalstu tirgum un uzņemošās valsts vide.
6. Latvijas transporta un uzglabāšanas nozare vien sniedz 10,18% iekšzemes kopproduktam, no kuriem 7% sastāda ostu tranzīts viens pats. Kā arī, pateicoties pārvadājuma pakalpojumiem, pakalpojumu ārējā tirdzniecības bilance ir pozitīva, jo no tiem 77,6% sastāda pārvadājuma pakalpojumi.
7. Pastāv arī vairākas problēmas, kas iespaidos negatīvi finansiālo stāvokli ilgtermiņā. Pirmkārt, pastāv liela atkarība no ES fondu investīcijām. Otrkārt, zemes nomas maksas ir pārāk mazas un līguma termiņi ir pārāk gari. Treškārt, Latvijas ostu ieņēmumu struktūra ir neveiksmīgi izveidota, jo netiek maksimizēti ienākumi.
8. Pozitīvs ir fakts, ka Latvijas ostu kopējais kravu apgrozījums ar katru gadu pieaug un neskatoties uz finansiālās krīzes apstākļiem pēc 2008. gada, tranzīta nozare cieta vismazāk, tieši otrādi, tā turpināja attīstīties.

9. Mīnuss ir tāds, ka Latvijas ostu tirgus daļa ir samazinājusies kopējā tirgū, kas ir skaidrojams ar Krievijas ostu konkurenci pēdējo 13 gadu laikā. Šīs konkurences klātbūtni Ventspils osta vislabāk izbaudīja zaudējot lielu tirgus daļu jeb 18%.
10. Gan Rīgas, gan Ventspils ostām ir samērā maza kravu diversifikācija, kas nozīmē, ka tās ir atkarīgas no noteikta kravu tipa apgrozījuma ostā. Rīgas brīvastā ir izteikta beramkravu atkarība un Ventspils ostā ir novērojama lejamkravu atkarība.
11. Pēdējo gadu laikā abām ostām ir izdevies piesaistīt vairāk konteinerkravas un ro-ro kravas, kurām ir lielāka pievienotā vērtība, tādējādi veicinot arī ekonomiskā stāvokļa uzlabošanos un uzņēmumu, stividoru lielāku peļņu.
12. Komercediplomātijai ir liela nozīme ostu tranzīta attīstībā, jo tieši attiecību veidošana un nostiprināšana veicina jaunu tranzīta līgumu parakstīšanu, tādējādi sekmējot ekonomisko attīstību un labklājību.
13. Latvijas valsts komercediplomātais aktivitātes tiek atzītas par labām, bet ne pietiekami. Kas ir skaidrots ar faktu, ka pēc šo organizēto pasākumu, vizīšu netiek noslēgti līgumi vai izveidotas jaunas attiecības augstākā līmenī.
14. Komercediplomātijai ir liela nozīme arī tāpēc, ka pateicoties tai, pretējā puse uztver pašmāju uzņēmumus un ostu darbiniekus nopietni, pretī nosēdinot arī augsta ranga amatpersonas, kuri ir lemtspējīgi noteiktos jautājumos.
15. Latvijas ostu pārvalžu pārstāvji nelobē noteiktus uzņēmumus, bet gan rūpējas par visiem, tādējādi veicinot konkurenci stividoru starpā. Kā arī pateicoties šo stividoru diplomātijas aktivitātēm, tās ir spējušas noslēgt vairākus līgumus ar ogļu kompānijās, kas sūta savu kravu caur noteikto ostu, tādējādi palielinot kopējo kravu apgrozījumu ostā.
16. Par efektīvu komercediplomātu gan Rīgas, gan Ventspils ostu pārstāvji izteicās, ka noteikti jābūt „Biznesa veicinātāja” tipa cilvēkam, kuram ir bijusi iepriekšēja pieredze privātajā sektorā un kuram ir zināšanas biznesa jomā.
17. Neskatoties uz esošo kravu apgrozījuma diversifikāciju, Satiksmes ministrija turpina strādāt, lai caur ostām palielinātu konteinerkravu apgrozījumu ar augsto pievienoto vērtību, tādējādi veicinot arī ekonomisko attīstību un labklājību valstī.

18. Ar komercdiplomātijas palīdzību tika panākts un noslēgts līgums starp Baltkrievijas un Latvijas valdībām, par Brīvās ekonomiskās zonas izveidi un valstu sadarbību uzņēmumu attīstības veicināšanā.
19. Pašreizējie Ukrainas un Krievijas notikumi var nelabvēlīgi iespaidot Latvijas ostu tranzītu ekonomisko sankciju dēļ, jo caur Latviju tiek nogādāts milzīgs kravu apjoms no Krievijas.

PRIEKŠLIKUMI

1. Latvijas valsts iestādēm (LIAA, Satiksmes ministrijai, Ārlietu ministrijai un Ekonomikas ministrijai) ir aktīvāk jāveic komercdiplomātijas aktivitātes, lai piesaistītu jaunas kompānijas, kuras gribēs izmantot Latvijas tranzīta koridoru. Jāveido vairāk neoficiālas pieņemšanas, kuru laikā varētu ostu pārvaldes pārstāvji iepazīstināt investorus, ostu pakalpojumu izmantošanas gribētājus ar pašu ostu, tās darbību un piedāvātajām ostu iespējām un pakalpojumiem. Apmainīties ar kontaktinformāciju, kā arī neoficiālā gaisotnē pārrunas sniegtu labāku iespaidu par pašu ostu un tās darbību veidojot ciešākas attiecības. Kas atkal atstātu labu ostas tēlu, tādējādi, rastos lielāka iespēja uz līgumu parakstīšanu un tranzīta apjoma palielināšanu.
2. Ostu valdēm ir jāpārdomā vairāk cenu politika ostās, lai maksimizētu ieņēmumus no pašu avotiem. Precīzāk, ostām būtu, pirmkārt, galvenais nodevas jānovirza no kuģu izmēra uz faktisko kravu lielumu, kā tas ir nu jau visā pasaulē izplatīta prakse. Un jāpalielina zemes nomas maksa, lai palielinātu savu ieņēmumus un nostiprinātu finansiālo stāvokli ilgtermiņā. Kā arī ir jāapsver izmaksu samazināšana samazinot algu apmērus Rīgas brīvostas pārvaldē, jo tās vidējā alga ir lielākā Baltijas valstu ostās.
3. Jāveicina kravu diversifikācija, lai samazināti kādu kravu tipa atkarību. Jāatvieglo muitas robežas procedūras, kas veicinās konteinerkravu apgrozījuma pieaugšanu. Tā kā viena no lielākajām problēmām tieši konteinerkravu mazā apgrozījuma iemesls ir tas, ka ostas atrodas pilsētas centros un nokļūšana līdz tām ir samērā sarežģīta izmantojot auto tranzītu vai dzelzceļa tranzītu ir svarīgi izveidot pareizu infrastruktūru, lai atvieglotu šo nokļūšanu līdz ostām. Ir jāpalielina kapacitāte uz pilsētas autoceļa posmiem, kas sekmētu vieglāku un efektīvāku nokļūšanu.

IZMANTOTĀ LITERATŪRA UN AVOTI

1. LR likumi *Rīgas brīvostas pārvaldes nolikums* Pieejams:
<http://likumi.lv/doc.php?id=249051> (skatīts 14.05.2014)
2. LR likumi *Ventspils brīvostas pārvaldes nolikums* Pieejams:
<http://likumi.lv/doc.php?id=249324> (skatīts 14.05.2014)
3. **Bayne N. and Woolcock S.** *The New Economic Diplomacy: Decision- Making and Negotiation in International Economic Relations 3rd. ed.*, ‘Ashgate Publishing Company’
4. **Berridge, G.R., James, Alan** *A Dictionary of Diplomacy*, Palgrave - New York, 2001
5. **Donna Lee** *Endgame at the Kennedy Round: A Case Study of Multilateral Economic Diplomacy*, Diplomacy & Statecraft
6. **Huub Ruel, Lennart Zuidema** *The Effectiveness of Commercial Diplomacy*
7. **Ibrahim Naeem** *Economic and Commercial Diplomacy in Micro-states*
8. **Jay Barney** *Firm Resources and Sustained Competitive Advantage*, Journal of Management, Vol. 17, No. 1
9. **Melissen, Jan** *Innovation in Diplomatic Practice*, Macmillan – London, 1991
10. **Michel Kostecki and Olivier Naray** *Commercial Diplomacy and International Business*
11. **Naray O.** "Commercial Diplomacy: A Conceptual Overview." Conference paper for the 7th World Conference of TPOs – The Hague, The Netherlands
12. **Naray P.** *Russia and the World Trade Organization* London, Plagrave
13. **Pavol Baranay** *Modern Economic Diplomacy*
14. **Parsu Parasuraman, Valerie Zeithaml and Leonard Berry**, *SERVQUAL: A Multiple-Item Scale for measuring Consumer Perceptions of Service Quality*, Journal of Retailing, Vol. 64
15. **Paul Hogan, Donald Keesing and Andrew Singer**, *The Role of Support Services in Expanding Manufactured Exports in Developing Countries*, Vol. 053
16. **Peter A.G. van Bergijk** *Economic Diplomacy and Economic Security*

17. **Peter Mills and James Morris**, *Clients as Partial Employees of Service Organizations: role development in client participation*, Academy of Management Review, Vol. 11 No.4
18. **Raymond Saner, Lichia Yiu**, *International Economic Diplomacy: Mutations in Post-modern Times*, Netherlands Institute of International Relations „Clingendael”
19. **Rose A.** „*The foreign service and foreign trade: embassies as export promotion*” The World Economy
20. **Richard Priem and John Butler**, *Is the Resource-based View a Useful Perspective for Strategic Management Research?*, The Academy of Management Review, Vol. 26, No 1
21. **Richard Scott**, *Institutions and Organizations: ideas and interests* (Sage Publications: 2008).
22. **Shirin Reuvers** *Research on Commercial Diplomacy: Review and Implications*
23. **Timothy Wilkinson and Lance Eliot Brouters**, *Trade Promotion and SME Export Performance*, International Business Review, Vol. 15, No. 1
24. Biznesa portāls *Tranzīta viens trieciens pēc otra* Pieejams:
<http://www.db.lv/laikraksta-arhivs/transports-logistika/tranzitam-viens-trieciens-pec-otra-286134> (skatīts 14.05.2014)
25. Centrālā statistikas pārvalde *AR JŪRAS TRANSPORTU NOSŪTĪTAS, SAŅEMTAS KRAVAS LATVIJAS OSTĀS (tūkst. tonnu)* Pieejams:
http://data.csb.gov.lv/Menu.aspx?selection=transp_lkgad%C4%93jie%20statistikas%20dati_Transports&tablelist=true&px_language=lv&px_db=transp&rxid=cdbc978c-22b0-416a-aacc-aa650d3e2ce0 (skatīts 05.05.2014)
26. Centrālās statistikas pārvalde *IEKŠZEMES KOPPRODUKTS PA DARBĪBAS VEIDIEM, (tūkst. euro)* Pieejams:
http://data.csb.gov.lv/Table.aspx?layout=tableViewLayout1&px_tableid=IK0041_euro.px&px_path=ekfin_lkgad%C4%93jie%20statistikas%20dati_Iek%C5%A1zemes%20kopprodukts&px_language=lv&px_db=ekfin&rxid=562c2205-ba57-4130-b63a-6991f49ab6fe (skatīts 01.05.2014)

27. Centrālās statistikas pārvalde *KOPEJĀS PIEVIENOTĀS VĒRTĪBAS SADALĪJUMS PA DARBĪBAS VEIDIEM, (faktiskajās cenās; procentos)* Pieejams: http://data.csb.gov.lv/Table.aspx?layout=tableViewLayout1&px_tableid=IK0051.px&px_path=ekfin (skatīts 01.05.2014)
28. Centrālā statistikas pārvalde *Tūrisma nozare Latvijas tautsaimniecībā* Pieejams: <http://www.csb.gov.lv/statistikas-temas/metodologija/turisma-nozare-latvijas-tautsaimnieciba-38149.html> (skatīts 05.05.2014)
29. Ekonomikas ministrija *Galvenie Latvijas tūrisma nozari raksturojošie rādītāji* Pieejams: <http://www.em.gov.lv/em/2nd/?cat=30139> (skatīts 05.05.2014)
30. Igors Kasjanovs *Latvijas tautsaimniecības asinsrite – transporta nozare* Pieejams: <http://www.makroekonomika.lv/latvijas-tautsaimniecibas-asinsrite-transporta-nozare> (skatīts 01.05.2014)
31. Igors Kasjanovs *Transporta nozare Latvijā* Pieejams: <http://www.macroeconomics.lv/transporta-nozare-latvija-izaugsme-par-spiti-problemam-1-dala> (05.05.2014)
32. Latvijas Republikas Satiksmes ministrija *Jomas raksturojums* Pieejams: <http://www.sam.gov.lv/satmin/content/?cat=112> (skatīts 01.05.2014)
33. Latvijas Republikas Satiksmes ministrija *Latvijas ostu nozares analīze: konkurētspēja un pārvaldība* Pieejams: http://www.sam.gov.lv/images/modules/items/PDF/item_4502_Latvia_Ports_LV_fina1.pdf (skatīts 01.05.2014)
34. nra.lv *Latvijas tranzīta koridora konkurētspēja ir apšaubāma* Pieejams: <http://nra.lv/latvija/107446-eksperts-latvijas-tranzita-koridora-konkuretspeja-ir-apsaubama.htm> (14.05.2014)
35. Rīgas Brīvdosta *Statistika* Pieejams: <http://www.rop.lv/lv/par-ostu/statistika.html> (skatīts 05.05.2014)
36. Rīgas brīvdostas pārvalde, *Mūsu misija un vīzija* Pieejams: <http://www.rop.lv/lv/par-ostu/misija-un-vizija.html> (skatīts 14.05.2014)
37. Rīgas brīvdostas pārvalde *Noslēdz sadarbības līgumu starp Minskas apgabala Brīvo ekonomisko zonu un Rīgas brīvdostas pārvaldi* Pieejams:

- <http://www.rop.lv/lv/jaunumi/368-nosledz-sadarbibas-ligumu-starp-miskas-apgabala-brivo-ekonomisko-zonu-un-rigas-brivostas-parvaldi.html> (skatīts 14.05.2014)
38. Rīgas brīvostas pārvalde *Starptautiskā sadarbība* Pieejams: <http://www.rop.lv/lv/par-ostu/starptautiska-sadarbiba.html> (skatīts 14.05.2014)
39. Rīgas brīvostas pārvalde *Ivars Jakovels: Rekords peldēšanā pret straumi* Pieejams: <http://www.rop.lv/lv/jaunumi/mediji-raksta/4043-ivars-jakovels-rekords-peldesana-pret-straumi.html> (skatīts 14.05.2014)
40. Rīgas brīvostas pārvalde *Ja tiks ieviestas sankcijas pret Krieviju, Latvija zaudēs tranzīta kravas* Pieejams: <http://www.rop.lv/lv/jaunumi/mediji-raksta/4096-ja-tiks-ieviestas-sankcijas-pret-krieviju-latvija-zaudes-tranzita-kravas.html> (skatīts 14.05.2014)
41. Rīgas brīvostas pārvalde *Tauriņš: Konkurentiem kaminvalstīs ostu «bubulis» palīdz parviliņāt klientus* Pieejams: <http://www.rop.lv/lv/jaunumi/mediji-raksta/3931-taurins-konkurentiem-kaminvalstis-ostu-bubulis-palidz-parvilinat-klientus.html> (14.05.2014)
42. Rīgas brīvostas pārvalde *Godmanis: Pateicoties kopējai «cīņai», Latvija no ES saņems par 707 miljoniem eiro vairāk* Pieejams: <http://www.rop.lv/lv/jaunumi/mediji-raksta/3927-godmanis-pateicoties-kopejai-cinai-latvija-no-es-sanems-par-707-miljoniem-eiro-vairak.html> (skatīts 14.05.2014)
43. Rīgas brīvostas pārvalde *Baltkrievija, iespējams, būs vai pirks termināli kādā no Latvijas ostām* Pieejams: <http://www.rop.lv/lv/jaunumi/mediji-raksta/3715-baltkrievija-iespejams-buves-vai-pirks-terminali-kada-no-latvijas-ostam.html> (skatīts 14.05.2014)
44. Ventspils brīvosta *Statistika* Pieejams: <http://www.portofventspils.lv/lv/statistika/> (05.05.2014)
45. Ventspils brīvosta *Brīvosta šodien* Pieejams: http://www.portofventspils.lv/lv/brivosta_sodien/ (14.05.2014)

PIELIKUMI

Intervija Rīgas brīvostas pārvaldes Mārketinga departamenta direktoram Edgaram Sūnam

Labdien,

1. Kas, Jūsaprāt, ir komercdiplomātija, un kāda ir tās nozīme tranzīta attīstības veicināšanā?
2. Ar ko, Jūsaprāt, atšķiras komercdiplomātija no ekonomiskās diplomātijas?
3. Kādi, Jūsaprāt, faktori ietekmē veiksmīgu komercdiplomātiju?
4. Cik, Jūsaprāt, kvalitatīvi tiek veiktas komercdiplomātijas (LIAA, Ekonomikas ministrijas, Ārlietu ministrijas) aktivitātes pašmāju uzņēmumu attīstības veicināšanā?
5. Kā Jūs vērtētu Latvijas komercdiplomātu veiktās aktivitātes tranzīta apjomu palielināšanai?
6. Kādas komercdiplomātijas aktivitātes Rīgas Brīvosta veica sākot ar 2007. gadu, kad tās kopējo kravu apgrozījuma apjoms pieauga un turpina pieaugt ar katru gadu?
7. Ar ko, Jūsaprāt, ir saistīts fakts, ka Rīgas Brīvosta pēc kopējā kravu apgrozījuma 2008. gadā panāca Ventspils Brīvostu un ar katru gadu ir spējīga nodrošināt lielāko kopējo kravu apgrozījumu Latvijas ostu konkurencē?
8. Kāds, Jūsaprāt, būtu piemērotākais tips komercdiplomātijas pārstāvim, lai padarītu Rīgas Brīvostu vēl vairāk konkurētspējīgāku, un kāpēc? (*Tabula 1.*)
9. Kāda amata pārstāvji Rīgas Brīvostā nodarbojas ar diplomātiju/attiecību veidošanu tranzīta attīstības veicināšanai, un vai tādi ir vajadzīgi Brīvostas pārvaldē?

Tabula 1.

Komercediplomāta tips	Biznesa veicinātājs	Civildienesta ierēdnis	Vispusīgais
<i>Pieeja</i>	Komerčiālās problēmas saprot kā biznesa problēmas.	Komerčiālās problēmas redz kā neatņemamu starptautisko attiecību daļu.	Komerčiālās problēmas uztver kā plašas diplomātiskās un politiskās problēmas.
<i>Mērķis uz ko fokusējas</i>	Fokusējas uz klientu apmierināšanu.	Fokusējas, lai apmierinātu Tirdzniecības ministriju.	Fokusējas uz Ārlietu ministrijas apmierināšanu.

Liels paldies par atsaucību!

Veiksmīgu Jums dienu!

Intervija Ventspils brīvostas pārvaldes Mārketinga un attīstības departamenta direktoram Igoram Udodovam

Labdien,

1. Kas, Jūsaprāt, ir komercdiplomātija, un kāda ir tās nozīme tranzīta attīstības veicināšanā?
2. Ar ko, Jūsaprāt, atšķiras komercdiplomātija no ekonomiskās diplomācijas?
3. Kādi, Jūsaprāt, faktori ietekmē veiksmīgu komercdiplomātiju?
4. Cik, Jūsaprāt, kvalitatīvi tiek veiktas komercdiplomācijas (LIAA, Ekonomikas ministrijas, Ārlietu ministrijas) aktivitātes pašmāju uzņēmumu attīstības veicināšanā?
5. Kā Jūs vērtētu Latvijas komercdiplomātu veiktās aktivitātes tranzīta apjomu palielināšanai?
6. Kādas komercdiplomācijas aktivitātes Ventspils Brīvosta veica sākot ar 2007. gadu, kad tās kopējo kravu apgrozījuma apjoms sāka samazināties līdz 2010. gadam un, kas pēc tam to atkal veicināja palielināties?
7. Ar ko, Jūsaprāt, ir saistīts fakts, ka Ventspils Brīvosta pēc kopējā kravu apgrozījuma 2008. gadā zaudēja savu līderpozīciju Latvijas ostu konkurencē?
8. Kāds, Jūsaprāt, būtu piemērotākais tips komercdiplomācijas pārstāvim, lai padarītu Ventspils Brīvostu vēl vairāk konkurētspējīgāku, un kāpēc? (*Tabula 1.*)

9. Kāda amata pārstāvji Ventspils Brīvostā nodarbojas ar diplomātiju/attiecību veidošanu tranzīta attīstības veicināšanai, un vai tādi ir vajadzīgi Brīvostas pārvaldē?

Tabula 1.

Komercdiplomāta tips	Biznesa veicinātājs	Civildienesta ierēdnis	Vispusīgais
<i>Pieeja</i>	Komerciālās problēmas saprot kā biznesa problēmas.	Komerciālās problēmas redz kā neatņemamu starptautisko attiecību daļu.	Komerciālās problēmas uztver kā plašas diplomātiskās un politiskās problēmas.
<i>Mērķis uz ko fokusējas</i>	Fokusējas uz klientu apmierināšanu.	Fokusējas, lai apmierinātu Tirdzniecības ministriju.	Fokusējas uz Ārlietu ministrijas apmierināšanu.

Liels paldies par atsaucību!

Veiksmīgu Jums dienu!

DOKUMENTĀRĀ LAPA

Bakalaura darbs „Komercediplomātijas loma Latvijas ostu kā starptautiskā tranzīta koridora attīstībā” izstrādāts LU Ekonomikas un vadības fakultātē Starptautiskās ekonomikas un biznesa katedrā.

Ar savu parakstu apliecinu, ka pētījums veikts patstāvīgi, izmantoti tikai tajā norādītie informācijas avoti un iesniegtā darba elektroniskā kopija atbilst izdrukai.

Autors: *Toms Reiss* (personiskais paraksts)

Rekomendēju / nerekomendēju darbu aizstāvēšanai

Vadītājs: Lekt. *Antons Petrovskis* (personiskais paraksts) __.05.2014.

Recenzents: Prof. Grigorijs Oļevskis

Darbs iesniegts Starptautiskās ekonomikas un biznesa katedrā __.05.2014.

Dekāna pilnvarotā persona: studiju metodiķe Larisa Staņuka _____

Darbs aizstāvēts gala pārbaudījuma komisijas sēdē

__.06.2014. prot. Nr. ____.

Komisijas sekretārs: lektors E.Fortiņš _____

(personiskais paraksts un atšifrējums)