

LATVIJAS UNIVERSITĀTE  
Ekonomikas un vadības fakultāte  
Starptautisko ekonomisko attiecību katedra

**SUECAS KANĀLA LOMA ĒGIPTES EKONOMIKĀ**

The Role of Suez Canal in Egyptian Economy

BAKALaura DARBS

**Autors: Vadības zinību bakalaura  
studiju programmas  
*Starptautiskais bizness*  
studiju virziena  
4.kursa studente  
Liene Celmiņa  
VadZ030319**

**Darba vadītājs:  
lektors Egils Fortiņš**

**RĪGA 2007**

## ANOTĀCIJA

Ēģiptes ekonomika nav iedomājama bez Suecas kanāla, kas ir viens no Ēģiptes ienākumu pamatavotiem, neskaitot ienākumus no tūrisma un naftas eksporta. Šajā zinātniskajā darbā autors izvirzīja mērķi ar dažādu ekonomisko resursu palīdzību pierādīt, ka Suecas kanāls ir svarīgs Ēģiptes valsts ienākumu avots.

Zinātniskā darba gaitā autors noskaidroja, ka pakalpojumu nozare Ēģiptē strauji attīstās, ko pierāda nemitīgie tūristu pieplūdumi, tranzītreisu caur Suecas kanālu pieaugums, kā arī telekomunikāciju straujā izplatība. Suecas kanāls kā starptautisks pakalpojumu sniedzējs tiek nemitīgi uzlabots, lai tas attiecīgi spētu pielāgoties nemitīgajai tehnoloģiju attīstībai.

Veicot zinātniskā darba analīzi, kura pamatojas uz konkrētiem ekonomiskiem datiem par un ap Suecas kanālu, autors pierādīja, ka šis stratēģiski nozīmīgais Ēģiptes objekts patiešām ir svarīgs valsts ekonomikas ienākumu avots.

Atslēgvārdi: Ēģipte, pakalpojums, Suecas kanāls, starptautiskā tirdzniecība, tranzīts.

## ANNOTATION

There is no way you can imagine Egyptian economy without Suez Canal because of the significant role it plays in this country's economy – it's one of major income sources without tourism and petroleum. In this academic work author defined an object to prove with some economical resources, that Suez Canal is important income source for Egyptian government and country.

While writing this academic work, author got known that service sector in Egypt is sharply developing; this proves thousands of tourists visiting it, increasing transit rout through Suez Canal and accumulative telecommunication sector. You can see many improvements on Canal as it is an international service provider so it could conform to global technology progress.

Author proved that Suez Canal is significant source of Egyptian economy. Keywords: Egypt, service, Suez Canal, international trade, transit.

## SATURS

<b>ANOTĀCIJA .....</b>	<b>2</b>
<b>ANNOTATION.....</b>	<b>3</b>
<b>SATURS .....</b>	<b>4</b>
<b>APZĪMĒJUMU SARAKSTS .....</b>	<b>5</b>
<b>IEVADS.....</b>	<b>6</b>
<b>1 ĀRĒJO EKONOMISKO SAKARU BŪTĪBA.....</b>	<b>7</b>
1.1 Starptautiskā tirdzniecība, tās ekonomiskais pamatojums .....	7
1.2 Pakalpojums .....	13
1.3 Maksājumu bilance.....	21
<b>2 ĒĢIPTES ĀRĒJĀ TIRDZNIECĪBA.....</b>	<b>27</b>
2.1 Ēģiptes ekonomikas vispārējs raksturojums.....	27
2.2 Ēģiptes ārējās tirdzniecības raksturojums .....	33
2.3 Pakalpojumu nozare Ēģiptē.....	37
<b>3 SUECAS KANĀLS KĀ ĒĢIPTES EKONOMIKAS DAĻA.....</b>	<b>47</b>
3.1 Suecas kanāla raksturojums.....	47
3.2 Suecas kanāls – pakalpojumu sniedzējs starptautiskajā tirdzniecībā .....	52
3.3 Suecas kanāla ietekme uz Ēģiptes maksājumu bilanci.....	56
<b>Secinājumi un priekšlikumi.....</b>	<b>60</b>
<b>Izmantotā literatūra un avoti .....</b>	<b>62</b>
<b>PIELIKUMI.....</b>	<b>66</b>
1.pielikums IKP, inflācijas un likviditātes pieauguma tempi.....	66
2.pielikums Valsts uzkrājumi un investīcijas .....	66
3.pielikums Suecas kanāla tranzītkarte.....	67
4.pielikums Suecas kanāls fotogrāfijā no kosmosa .....	67

## APZĪMĒJUMU SARAKSTS

ĀES – Ārējie ekonomiskie sakari

VMK – valūtas maiņas kurss

SVF – Starptautiskais Valūtas fonds

LE – Ēģiptes mārciņa

MB – maksājumu bilance

KS – Koalīcijas spēki (ASV, Lielbritānija)

## IEVADS

Jau 19.gs. Napoleons Bonaparts, uzklusot ideju par kanāla izveidi, kas savienotu Sarkano jūru un Vidusjūru, teica, ka šāds kanāls pasaules kuģošanu apgriezīs ar kājām gaisā. Pēc dažiem gadiem 1869.gadā Ēģiptē, Džuzepes Verdi operas „Aīda” pirmatskaņojuma akordiem skanot, šis kanāls tika atklāts. Mūsdienās to pazīstam kā Suecas kanālu.

Suecas kanāls ir atradies daudzu karu krustugunīs, jo tīkotāju pēc tā nekad nav trūcis, tā izdevīgā ģeogrāfiskā stāvokļa dēļ - tas ir viens no iemesliem, kādēļ Suecas kanāls kā starptautisks objekts ir bijis aktuāls vienmēr. Autora uzmanību tas piesaistīja viesojoties Ēģiptē, kad kā vienu no svarīgākajiem Ēģiptes valsts ienākumu avotiem tūristu gids nosauca tieši Suecas kanālu. Tas bija viens no iemesliem, kādēļ autors zinātniskajā darbā izvēlējās pētīt tēmu „Suecas kanāla loma Ēģiptes ekonomikā”.

Zinātniskā darba mērķis ir ar dažādu ekonomisko resursu palīdzību pierādīt, ka Suecas kanāls ir svarīgs Ēģiptes valsts ienākumu avots. Tā uzskatāmākai atainošanai tika izmantoti materiāli no Pasaules Bankas, Starptautiskā Valūtas fonda un citām starptautiskām datubāzēm ar ekonomisku saturu. Autors izvirzīja trīs zinātniskā darba uzdevumus – veikt Ēģiptes ekonomikas un ārējās ekonomikas vispārīgu apskatu; noskaidrot, cik liels īpatsvars Ēģiptē ir pakalpojumu nozarei un izpētīt Suecas kanāla ietekmi uz Ēģiptes maksājumu bilanci.

Uzsākot zinātnisko darbu, tika noteikta hipotēze – Suecas kanāls ir viens no Ēģiptes ienākumu pamatavotiem. Pirmajā darba daļā tiek apskatīta starptautiskās tirdzniecības, pakalpojuma un maksājumu balances būtība no teorētiskā viedokļa. Otrā daļā ir Ēģiptes ekonomikas un ārējās ekonomikas vispārīgs apskats, kurā tiek izpētīta arī pakalpojumu nozare Ēģiptē. Zinātniskā darba trešā daļa ir veltīta Suecas kanāla sīkākai izpētei, kur, izmantojot dažādu Ēģiptes valdības ministriju, starptautisko ekonomisko resursu tabulas, attēlus, grafikus, kā arī valsts maksājumu bilance pierādīta izvirzītā hipotēze.

Diemžēl Latvijas literatūrā šī tēma vispār nekad nav apskatīta, tādēļ autors darba izstrādei izmantoja tikai ārvalstu materiālus. Visvairāk pētījumu par Suecas kanālu un tā ekonomisko nozīmi ir ēģiptiešu ekonomistiem, arī amerikāņu zinātniekiem, kuri ir vieni no lielākajiem ārvalstu investoriem Ēģiptē. Ir arī citi pētījumi par šo tēmu, ko Ēģiptes valdības ministrijas ir pasūtījušas ārvalstu statistikas un ekonomikas pētniecības birojiem.

# 1 ĀRĒJO EKONOMISKO SAKARU BŪTĪBA

## 1.1 Starptautiskā tirdzniecība, tās ekonomiskais pamatojums

### *Starptautiskās tirdzniecības būtība un specializācija*

Pasaules tirdzniecība sāka veidoties sabiedriskās ražošanas manufaktūras stadijā (16.gs.), tās straujo attīstību ietekmēja tirdzniecības kapitāla ekonomiskā un politiskā nostiprināšanās Eiropas valstīs. Rūpnieciskā revolūcija (18. – 19.gs.) vēl vairāk pastiprināja saistību starp lielrūpniecību un starptautisko apmaiņu. Pasaules tirgus veidošanās noslēguma posmā (19.gs. beigās – 20.gs.sākumā) notiek starpvalstu tirdzniecības apjoma pieaugums un izmaiņas preču plūsmu struktūrā.[3,148]

Mūsdienu pasaules saimniecisko sakaru sistēmas veidošanās sākās ar starpvalstu tirdzniecības attīstību. Pasaules tirdzniecība ir izgājusi ceļu no atsevišķiem ārējās tirdzniecības darījumiem līdz ilgtermiņa liela mēroga tirdznieciski ekonomiskai starpvalstu sadarbībai.[3,148]

Ražošanas resursu nevienmērīgs sadalījums pa pasaules valstīm ir starptautiskās darba dalīšanas pamats. Pirmkārt, nevienmērīgi sadalīti dabas resursi. Otrkārt, valstis atšķiras ar savu zinātniski tehnisko potenciālu. Treškārt, dažāda ir darbinieku kvalifikācija. Ceturtkārt, liela diferenciacija raksturo valstu ekonomiskās attīstības līmeni, saimniekošanas efektivitāti, darba ražīgo spēku. Piektkārt, dažādu valstu iedzīvotāji atšķiras pēc vajadzību līmeņa, struktūras, pirkspējas un konkrētā pieprasījuma. Daudzi no minētajiem apstākļiem ir ilgstošas ekonomiskās attīstības rezultāts.[2,3]

Vispārējā veidā ārējā tirdzniecība ir līdzeklis, ar kura palīdzību valstis var attīstīt specializāciju, celt savu resursu ražīgumu un tādā veidā palielināt nacionālo produktu un nacionālo ienākumu. Termins „ārējā” ir sinonīms terminam „starptautiskā”. [3,150;7,14]

Ārējā tirdzniecība būs abpusēji izdevīga un veicinās labklājības pieaugumu valstīs. Ārējās tirdzniecības negatīvie aspekti:

- valstis kļūst gan savstarpēji atkarīgas, gan atkarīgas no situācijas tirgū;
- cieš nozares, kas saistītas ar importa preču konkurenci;
- transportēšanas un citi tehniskie ierobežojumi, jo eksports būs izdevīgs tikai tad, ja iekšējās cenas ir lielākas par ārējām cenām, kurām pievienoti vēl arī transportēšanas izdevumi. [5,211]

Visās valstīs nav vienādi resursi un to daudzums, piemēram, tuksnesī nav pieejams ūdens, Antarktīdā neaug banāni utt. Tāpēc valstīm ir izdevīgi specializēties to preču ražošanā

un pakalpojumu sniegšanā, kur var izmantot resursus, kas valstī ir salīdzinoši lēti, lielā apjomā un ražīgi. Starptautiskā tirdzniecība dod iespēju valstīm specializēties kādu preču ražošanā un mainīt tās pret citu valstu ražotām. Turklāt uz specializāciju ir izdevīgi pāriet tad, ja ārvalstīs pārdod dārgāk nekā savā tirgū vai arī ja konkrētās preces ražošanas pašizmaksa ir lielāka par citā valstī ražotās preces vērtību. [5,210-211]

Valsts ir spējīga iegūt vairāk preču un pakalpojumu specializējoties un tirgojoties, nekā mēģinot ražot visu, ko tā spēj. Starptautiskā tirdzniecība dod iespēju valstīm specializēties tādā ražošanā, ko tās veic vislabāk:

- valstis var importēt preces, kuras pašas nevar ražot. Šī ir vecākā starptautiskās tirdzniecības forma. Tirdzniecība ar citām valstīm dod iespēju cilvēkiem iegūt daudz plašāku preču klāstu, nekā tās pašas var saražot;
- sīkāka specializācija nozīmē lielāku izlaidi un mazākas izmaksas. Lielākā pasaules tirdzniecība notiek starp valstīm, kuras savām vajadzībām var saražot daudzas no precēm, ko viņas importē. Valstis vienas lietas ražo labāk nekā citas. Starptautiskā tirdzniecība padara iespējamu valstīm specializēties to preču ražošanā, kur tām ir kādas priekšrocības salīdzinājumā ar citām valstīm. Specializācija palielina pasaules kopējo preču izlaidi. Preces tiek ražotas lielākā daudzumā un ar mazākām izmaksām. Starptautiskā tirdzniecība dod iespēju valstīm iegūt vairāk preču, nekā ražojot tās tikai savām vajadzībām. [6,172-174]

Visās tirdzniecības attiecībās ir divas puses: pirkšana un pārdošana. Starptautiskajā tirdzniecībā to, ko pērk no citu valstu resursiem sauc par importa precēm vai pakalpojumiem; to, ko pārdod citu valstu pircējiem sauc par eksporta precēm. [14,502]

Pasaules ekonomikā vērojams process, kad valstis apvienojas dažādās apvienībās kā pēc teritoriālā, tā ražošanas principa, izveidojot ES, NVS, OPEC u.tml. Rodas ekonomikas giganti, kā, piemēram, ASV, ES, Japāna, NVS, tautsaimniecības lieluzņēmumi: General motors, Ford, IBM, General electric, bankas, kuru aktīvi pārsniedz triljonu ASV dolāru. Lielie uzņēmumi aptver vairākas valstis, produkcijas ražošanā apvienojas utt. Lielo uzņēmumu produkcija aptver pasaules tirgu, ieņem dominējošu vietu tās realizācijā.[7,131]

Mūsdienās starptautiskā tirdzniecība ir kļuvusi par gandrīz visu pasaules valstu ikdienas rūpi. Starptautiskās tirdzniecības aprītē ir informācija, apdrošināšana, konsultācijas, preču pārvadājumi, tūrisms un citas aktivitātes, kas nav tiešā nozīmē preces, bet izpaužas kā pakalpojumi. Tādējādi starptautiskā tirdzniecība ietver kā preču, tā arī pakalpojumu tirgu. [1,170-171]

### ***Absolūtās priekšrocības teorija***

Patī vecākā starptautisko attiecību forma ir preču tirdzniecība, ar ko cilvēki nodarbojas jau senatnē. Šīs tirdzniecības nepieciešamību nosaka valstu klimatiskās atšķirības, nodrošinātība ar dabas resursiem, dažāds ražošanas tehnoloģiskais līmenis un potenciāls, kā arī citi faktori. Starptautiskā darba dalīšana un ārējā tirdzniecība ļauj katrai valstij pilnīgāk izmantot savas potenciālās iespējas. Izvērstā ārējā tirdzniecība dod iespēju pilnīgāk nodrošināt cilvēkus ar daudzveidīgām precēm un pakalpojumiem, bet ražošanu – ar izejvielām, mūsdienīgu tehniku un jaunām tehnoloģijām. Ārējās tirdzniecības izdevīgums balstās uz valsts priekšrocībām kāda produkta ražošanā.[5,209]

Valsts kļūst bagāta tad, ja ražo vairāk, nekā patērē iekšzemē. Ekonomikas zinātne šo tēzi uz visiem laikiem saistīja ar Ādama Smita vārdu, kas uzskatīja, ka bagātības avots ir darbs. Pēc Ā.Smita domām, cilvēki savā starpā apmaina darba rezultātu, lai apmierinātu personiskās intereses. Materiālo bagātību uzkrāšana valstī notiek, attīstoties apmaiņai, darba dalīšanai un uzkrājoties kapitālam.[4,29]

Pastāv divi ļoti svarīgi kritēriji, kāpēc valstis savstarpēji tirgojas ar precēm un pakalpojumiem:

- ekonomisko resursu – dabas, cilvēku resursu, kapitāla – sadales nevienmērīgums starp valstīm. Pastāv būtiska atšķirība dažādu pasaules valstu nodrošināšanā ar ekonomiskiem resursiem;
- ekonomiskā efektivitāte daudzveidīgo preču ražošanā dažādās valstīs ir atšķirīga. Turklāt, lai nodrošinātu efektīvu ražošanu, ir vajadzīga tehnoloģijas vai resursu dažāda kombinācija.[1,191]

Līdzīgi kā privātajā biznesā, valstis tirgojas ar līdzekļiem, kas tām ir un ko vēlas citas valstis. Dažām valstīm ir īpašas priekšrocības, kas padara tās par labākajām pasaulē atsevišķās nozarēs; tām ir absolūtā priekšrocība salīdzinot ar konkurentiem citās valstīs. Piemēram, neviens nevar pārspēt Saūda Arābiju naftas ražošanā.[14,501]

Absolūtā priekšrocība – valsts spēja ražot kādu noteiktu produktu labāk kā citas valstis, neskatoties ne uz kādiem apstākļiem. Līdz ar to tiek iegūts vairāk preču nekā, ja tās saražotu tikai savā valstī un sev. Bet šajā gadījumā negatīvs būs fakts, ka vienai valstij ir tikai viena prece, un līdz ar to iestājas ekonomiskā atkarība no situācijas tirgū, kā arī cieš nozares, kas ražo ar importa precēm konkurējošu produkciju.[1,191;5,211]

Ārējās tirdzniecības izdevīgums balstās uz valsts priekšrocībām kāda produkta ražošanā. Ja valsts var ražot preces vai sniegt pakalpojumus ar mazākām izmaksām nekā otra, tad tai ir absolūtās priekšrocības.[5,210]

### ***Relatīvo jeb salīdzinošo priekšrocību teorija***

Ja valstij nav absolūto priekšrocību, tā var piedalīties ārējā tirdzniecībā, izmantojot relatīvo priekšrocību principu.[5,210]

Teorijas autors ir ievērojamais angļu ekonomists D.Rikardo (1772 – 1823). Šī teorija radās, lai atbildētu uz jautājumiem: Vai ārējā tirdzniecība ir iespējama tikai tad, ja valstij ir absolūtās priekšrocības? Vai valsts, kurai nav absolūto priekšrocību, var būt tikai importētāja? Lai ārējā tirdzniecība nestu labumu, nav obligāti jābūt absolūtām abu pušu priekšrocībām, pietiek, ja pastāv salīdzinošas vai relatīvas priekšrocības. Saskaņā ar šo teoriju, pirmkārt, valsts specializējas to produkcijas veidu ražošanā, kuru ražošanas izmaksas ir zemākas nekā analogu preču ražošanas izmaksas citās zemēs; otrkārt, ja kādā valstī kādas preces ražošanas izmaksas ir augstākas nekā analogas preces ražošanas izmaksas citās, ekonomiski lietderīgi šo precī savā valstī neražot, bet importēt no tās valsts, kur šīs preces ražošanas izmaksas ir zemākas, tātad prece lētāka.[2,4;5,211]

Salīdzinošā priekšrocība – valsts spēja ražot noteiktu produktu labāk kā citas valstis dažādu specifisku apstākļu dēļ. Piemēram, valstīm ar zemām darbaspēka izmaksām kā Ķīnai un Dienvidamerikas valstīm, ir salīdzinošās priekšrocības darbietilpīgu produktu ražošanā, kā piem., apavi un apģērbi. [14,501;15,194]

Eksportētājvalsts var gūt labumus no salīdzinošām priekšrocībām kāda produkta ražošanā. Tas nozīmē, ka produkcijas izlaides apjoms būs lielāks tad, kad katru precī ražos (un brīvi eksportēs) valsts, kurā ir zemākas tā izmaksas, pateicoties ģeogrāfiskai, cilvēku vai kādai citai specializācijai. Valstis specializējas tādu preču ražošanā, kurās tām ir salīdzinošā priekšrocība, un valstij ir šī salīdzinošā priekšrocība kādas konkrētas preces ražošanā, ja tā spēj ražot šo precī ar zemākām izmaksām kā cita valsts.[3,150;8,748]

Ļoti daudzas valstis iesaistās starptautiskajā tirdzniecībā savu salīdzinošo priekšrocību dēļ. Valstis gūst peļņu, ražojot preces un pakalpojumus, kurās tām ir salīdzinošā priekšrocība, un apmainot tās pret precēm un pakalpojumiem, kurās tām nav salīdzinošās priekšrocības.[15,194;11,380-381]

### ***Eksports starptautiskajā tirdzniecībā***

Katras valsts ekonomika mūsdienās ir nesaraujami saistīta ar citu valstu saimniecisko dzīvi. Ekonomisko attiecību kopumu, kas veidojas valstu starpā, sauc par starptautisko ekonomisko attiecību sistēmu. Tā ietver preču, pakalpojumu un kapitāla eksportu un importu, starptautiskās valūtas attiecības, kā arī darbaspēka kustību no vienas valsts uz citu.[5,209]

Ikvienas valsts interesēs sniegt ārvalstīm tādu preču un pakalpojumu apjomu, lai par iegūto valūtu varētu iegādāties ārvalstu preces un samaksāt par ārvalstnieku pakalpojumiem, kārtot starptautiskus maksājumus.[7,14]

Parasti preču realizācija notiek valsts iekšējā tirgū. Pazīstama vide, prasības, cenas, tomēr tirgus var izrādīties pārāk mazs salīdzinājumā ar augošām ražošanas iespējām. Viena no starptautiskā biznesa vienkāršākajām formām ir preču eksports un imports.[7,42;14,504]

Ar eksportu (eksports) saprot iekšzemē saražoto preču un pakalpojumu pārdošanu un nogādāšanu patērētājiem ārvalstīs.[1,171;14,502]

Eksportu ietekmē trīs svarīgi faktori:

- Reālais iekšzemes kopprodukts ārvalstīs. Ja tas pastāvīgi palielinās, tad ārzemnieki vairāk pērk importa preces, un tas labvēlīgi ietekmē kādas noteiktas eksportētājvalsts uzņēmumos ražoto preču eksportu. Un otrādi; ja ārvalstīs ir ekonomikas lejupslīde, tas negatīvi atsaucas uz šīs eksportētājvalsts preču un pakalpojumu eksportu;
- Kādas noteiktas valsts ražoto preču un pakalpojumu cenas salīdzinājumā ar tādu pašu izstrādājumu cenām ārvalstīs. Ja tās ir zemākas šīs jau minētās valsts ražojumiem, tad šīs valsts preces ārzemnieki iegādājas pēc iespējas vairāk. Un otrādi
- Valūtas kurss. Ja, piemēram, kādas valsts valūtas kurss ir pārāk augsts pret citu valstu valūtām, tad tas nesekmē preču eksportu. Tas nozīmē, ka šīs valsts preces ir salīdzinoši dārgākas nekā ārvalstīs vietējās preces, un šīs valsts ražotājiem nav izdevīgi tās ražot eksportam.[1,172]

Preču ārējās tirdzniecības statistikā eksportēto preču cenu nosaka FOB izteiksmē.[7,28]

Produkcijas eksports ir dotajā valstī ražotās produkcijas izvešana un realizācija ārzemēs, produkcijas realizācija iekšzemes izvešanai uz citām valstīm ar nosacījumu, ka šīs preces šķērsos robežu. Eksportētājs parasti ir vietējā firma, kas produkciju izved saskaņā ar ārzemju partnera pasūtījumu, noslēgtu līgumu.[2,15-16]

Preču eksporta efektivitāte ir ļoti atkarīga no galvenā faktora – no materiālās ražošanas nozarēs sniegtā darba ražīguma. Ļoti zema darba ražīguma apstākļos ražotājam un eksportētājam nav iespējas būtiski palīdzēt ne ar fiskālo politiku – zemiem nodokļiem, subsīdijām un dotācijām, ne ar monetāro politiku.[7,58]

### ***Imports starptautiskajā tirdzniecībā***

Ārējās tirdzniecības neatņemama sastāvdaļa ir imports. Ar importu saprot noteiktas valsts mājsaimniecību, uzņēmumu un valdības izdevumus par ārzemēs ražotām precēm un pakalpojumiem. Imports ir preču iegādes (pirkšanas un pārdošanas) attiecības iekšzemē, kas pamatos aptver ārzemēs ražoto produkciju un sniegtos pakalpojumus. Imports obligāti aptver ne tikai kādā valstī ievestos ražojumus, bet arī ārzemnieku (kā fizisko, tā juridisko personu) pakalpojumu apmaksu. [1,172;2,40]

No valsts viedokļa preču imports ir nepieciešamība pēc tādām precēm, kuras:

- valstī neražo nemaz;
- valstī ražo, bet nepietiekamos apjomos;
- valstī vēl nepazīst, taču tehniskās revolūcijas apstākļos tās sāk ražot ārvalstīs un importēt.

No saimnieciska uzņēmuma viedokļa imports:

- ir nepieciešams produkcijas ražošanai;
- vajadzīgs pakalpojumu nozarēm;
- ir izdevīgs biznesa darījums tirdzniecības organizācijām. [7,59]

Importu, tāpat kā eksportu, ietekmē trīs faktori:

- Valsts reālais iekšzemes kopprodukts. Ja pārējie apstākļi paliek nemainīgi, tad, jo augstāks ir reālais iekšzemes kopprodukts, jo iedzīvotājiem ir lielāki ienākumi. Līdz ar to viņiem ir lielākas iespējas iegādāties importa preces;
- Ārzemnieku ražoto preču un pakalpojumu cenas salīdzinājumā ar tādiem pašiem ražojumiem kādas noteiktas valsts uzņēmumos. Imports palielināsies, ja šīs valsts ražojumu cenas būs ievērojami augstākas nekā tādām pašām vai līdzīgām importa precēm.
- Valūtas kurss. Ja kādas valsts valūtas kurss ir augstāks attiecībā pret citu valstu valūtām, tad tas sekmē importu šajā valstī. [1,172-173]

Preču imports parasti tiek uzskaitīts faktiskajās CIF cenās, t.i., iegādes cenās ieskaitot transporta un apdrošināšanas izmaksas līdz importētājvalsts robežai. [2,40]

## 1.2 Pakalpojums

### *Pakalpojuma būtība un nozīme valsts ekonomikā*

Pakalpojumi ir palīgdarbības, kas neietver produktus, piem., ceļojumu un pārvadājumu maksājumi. Dažām valstīm pakalpojumi ir ļoti svarīgi. Tie ietver daudz specifisku starptautiskā biznesa darbības veidu.[9,10]

Dažādas pakalpojuma definīcijas tika izveidotas 1960-tajos, 70-tajos un 80-tajos gados. Šīs definīcijas balstījās uz pakalpojumu kā parādību, un būtībā ietvēra tikai tos pakalpojumus, kurus sniedza, tā sauktie, pakalpojumu uzņēmumi. Pakalpojums ir kaut kas tāds, ko var iegādāties un pārdot, bet ko nevar uzņemt sev uz kājas. Kaut gan šī definīcija būtībā kritizē jebkādu veidu atrast pakalpojumam piemērotu definīciju, kurai piekristu ikviens, tas norāda uz vienu no pakalpojuma pamatīpašībām, tas ir, ka tos var iegādāties, kaut gan tos faktiski sataustīt nav iespējams. 1990.gadā tika piedāvāts šāds pakalpojuma definējums: pakalpojums ir process, kas sastāv no virknes netaustāmu darbību, kas parasti, bet ne vienmēr, piedalās pircēja un pakalpojuma sniedzēja mijiedarbībā un/vai fiziski resursi vai preces un/vai pakalpojuma sniedzēja sistēmas, kas tiek piedāvātas kā pircēja problēmu risinājumi.[12,46]

Produkts var tikt skaidri un precīzi aprakstīts pēc sava izskata: lielums, materiāls utt. Pakalpojumu nevar tik viegli aprakstīt un to nevar nodemonstrēt pirms tas tiek pārdots.[13,49]

Pakalpojums ir sarežģīta parādība. Vārdam „pakalpojums” ir daudz nozīmju, sākot ar personisko pakalpojumu līdz pat pakalpojumam kā produktam. Iekārta vai jebkura cita fiziska prece var tikt pārvērsta par pakalpojumu klientam, ja pārdevējs pieliek pūles atrast piemērotu risinājumu klienta pieprasījumam. Automašīna ir prece, bet ja to atbilstoši piedāvā pircējam, tad tas jau ir pakalpojums. [12,45]

Būtībā pakalpojumi ir aktivitāšu kopums, kas sabiedrības ietekmē ir dažādojušies un tādējādi izplatījušies, un īpaši sociālos un personiskos pakalpojumus patiesībā ir izraisījuši nemitīgi augoša ražošanas un lauksaimniecības produktivitāte. Ja produktivitāte zūd ražošanā, pakalpojumu sektors sašaurinās. [10,5-6]

Parasti pakalpojums tiek salīdzināts ar precī vai produktu. Visiem pakalpojumiem ir trīs kopīgas īpašības:

- Pakalpojumi ir procesi, kas sastāv drīzāk no darbībām vai darbību kopuma, nekā no lietām;
- Pakalpojumi vienlaikus tiek ražoti un patērēti;
- Pircējs piedalās pakalpojuma veidošanā/ražošanā. [12,47]

## Atšķirība starp precēm un pakalpojumiem

<b>Preces</b>	<b>Pakalpojumi</b>
taustāmas	netaustāmi
homogēnas, viendabīgas	neviendabīgi
lietas	darbības vai procesi
ražošana, izplatīšana un patērēšana nenotiek vienlaicīgi	ražošana, izplatīšana un patērēšana notiek vienlaicīgi
tiek ražotas rūpnīcās	tiek ražoti pircējam un pārdevējam savstarpēji sadarbojoties
parasti pircēji nepiedalās ražošanas procesā	pircēji piedalās ražošanā
var tikt uzkrātas	nevar tikt uzkrāti
iespējams nodot īpašumtiesības, tās iegādājoties	īpašumtiesības neiespējami nodot pakalpojumu iegādājoties

Avots:[12,47]

Vissvarīgākā pakalpojumu īpašība slēpjas to darbības procesos. Pakalpojumi ir procesi, kas sastāv no virknes darbību, kurās tiek izmantoti dažādi resursi – arī cilvēki - tā, lai tiktu rasts risinājums pircēja problēmai. Tā kā pircējs pats piedalās šajā procesā, tas bieži vien kļūst par daļu no pircēja problēmas risinājuma, īpaši tās darbības, kurās pircējs līdzdarbojas. Pircējs jeb patērētājs vislabāk spēj novērtēt tieši to pakalpojuma daļu, kuru viņš redz (piem., apmeklējot frizieri, ir ļoti svarīgi būt klāt, savādāk pakalpojums nevar notikt). Patērētājs spēj novērtēt pakalpojuma rezultātu; pakalpojuma sniedzēja redzamās darbības tiek novērtētas katrā sīkākajā detaļā, tomēr ļoti bieži pakalpojums sevī neietver klienta un pakalpojuma sniedzēja savstarpēju sadarbību, kaut gan daudzās situācijās, kur šī mijiedarbība tikpat kā nav redzama un, liekas, pat nepastāv, tā tomēr eksistē, kaut gan šīs abas iesaistītās puses ne vienmēr to apzinās.[12,46-48]

Patērētājs nav tikai pakalpojuma saņēmējs, viņš ir arī daļa no ražošanas resursiem. Tas ir viens no iemesliem, kādēļ pakalpojumu nav iespējams uzkrāt, kā to var izdarīt ar precēm, piem., ja lidmašīna izlido ar dažām brīvām vietām, tās nevar iztirgot nākamajā dienā, jo lidmašīna ir izlidojusi jau vakar.[12,48]

Pakalpojumi nav lietas, tie ir procesi vai aktivitātes, un šīs aktivitātes dabā ir netaustāmas. Netaustāmība ir pakalpojuma galvenā īpašība. Kad pircēji apraksta

pakalpojumus, tiek izmantoti tādi vārdi, kā pieredze, ticamība, jūtas, drošība – diezgan vispārīgi pakalpojuma formulējumi. Tā iemesls, protams, ir pakalpojumu netaustāmības daba. Tomēr daudzi pakalpojumi sevī ietver taustāmus elementus, piem., ēdiens restorānā, rezerves detaļas, ko izmanto labošanā utt. Pakalpojuma būtība slēpjas parādības netaustāmībā. Augstā netaustāmības līmeņa dēļ patērētājam ir grūti novērtēt pakalpojumu. Pakalpojums būtu jāpadara taustāmāks pircējam, izmantojot konkrētu fizisku priekšmetu palīdzību, piem., kā to dara bankas, izmantojot plastikāta maksājumu kartes u.c.[12,46-49]

Lielākā daļa pakalpojumu definīciju nenorāda īpašumtiesību maiņu kā pakalpojumu būtību. Piemēram, kad izmantojam gaisa satiksmes pakalpojumus, galvenais ir pārvadāšana no vienas vietas uz otru, un, kad pakalpojums ir beidzies, par tā „īpašumtiesību” liecina vien iekāpšanas biļete bikšu kabatā.[12,49]

Pakalpojuma neviendabība izriet no personāla, patērētāju vai abu ietekmes uz darbībām, kas noris pakalpojuma ražošanas stadijā. Pakalpojums, kas tiek sniegts vienam patērētājam nekad nebūs identisks tāda paša veida pakalpojumam, kas tiek sniegts citam cilvēkam. Viens no tā iemesliem ir arī atšķirības patērētāju sociālajos slāņos. Piem., vienam klientam mati tiek nogriezti, bet otram krāsoti. Abos gadījumos tiek piedāvāts friziera pakalpojums.[12,49]

Pakalpojumiem ir stratēģiski svarīga loma pasaules valstu ekonomikās. Caur dažāda veida pakalpojumiem, ko veic valsts sektorā strādājošie, tiek spēcīgāta nacionālā suverenitāte un drošība. Pakalpojumi ir pamatavots iedzīvotāju ikdienas vajadzībām un pilnvērtīgai ekonomikas eksistēšanai: telekomunikāciju pakalpojumi, policija un citi ārkārtas pakalpojumi, lielceļi un dzelzceļi ātrākai nokļūšanai vajadzīgajā vietā u.c. Valsts apmaksāta izglītība un kursi palīdz uzturēt un uzlabot cilvēkresursu kapitālu, kas ir viens no svarīgākajiem aspektiem daudzu pakalpojumu industrijās.[10,63]

Tradicionāli valdības ne tikai ir atbildīgas par šāda visai valstij nozīmīgu veida pakalpojumiem, bet tās pašas arī ir piegādātāji. Valsts īpašums (un monopols) ir vienīgais veids kā nodrošināt, lai stratēģiski svarīgie pakalpojumi būtu pieejami tieši tad un tieši tur, kur tie nepieciešami; valsts kase arī ir vienīgā ar tik lieliem naudas līdzekļiem, kas paredzēti tik plašiem ieguldījumiem infrastruktūrā. Tā kā valstu ekonomikas ir kļuvušas savstarpēji atkarīgas, pakalpojumu un ražošanas uzņēmumi ir pakļauti vēl intensīvākai un spēcīgākai konkurencei. Stratēģiski svarīgi pakalpojumi tiek iekļauti uzņēmumu ražošanas funkcijās, un kvalitātes kļūdas, izmaksas un pakalpojuma pieejamība galu galā atspoguļojas vietējo uzņēmumu konkurētspējā. Tā rezultātā, ļoti daudzas valdības aktīvi veicina stratēģiski svarīgu pakalpojumu nodrošināšanu ar konkurētspējīgu vidi, galvenokārt ar privatizācijas un valsts kontrolētu pakalpojumu restrukturizācijas palīdzību (piem., ūdens apgāde, telekomunikācijas),

lai izveidotu daudz konkurētspējīgāku piedāvājumu. Tai pat laikā valdības ir daudz vairāk iesaistījušās tādos procesos kā pakalpojumu regulācija un/vai deregulācija, lai paaugstinātu pieejamību vai lai piesaistītu citu valstu pakalpojumu uzņēmumus.[10,64]

Lai pakalpojumi kļūtu daļa no pasaules ekonomikas, tiem jāpieder elementiem, kas ļauj šķērsot ģeogrāfiskās robežas. Tas ir būtiski atkarīgs no pieprasījuma: tie var tikt piedāvāti atvērtā tirgū un pārdoti pircējiem tūkstošiem jūdžu attālumā no piegādātājiem, vai tie var tikt pārdoti starp uzņēmumiem, kas atrodas valsts robežās. Ne visi pakalpojumi ir pārdodami atstatus no ražošanas vietas; dažus var iegādāties tiešam patēriņam tikai no noteiktiem piedāvājuma punktiem, piem., tādi pakalpojumi kā apģērbu mazumtirdzniecība, ātro uzskodu restorāni, transporta pakalpojumi, viesnīcas u.c. Šāda veida pakalpojumi parasti ir ar tiešu pircēja un pārdevēja savstarpējo sadarbību; atstatus pārdodamie pakalpojumi var iekļaut līdzīgu sadarbību, bet bieži tiek nodrošināti ar tādu kā starpniecību, piem., telekomunikācijas vai kurjera pakalpojumus. Jo zemāka ir kopējo izmaksu proporcija ražotāja un pakalpojuma lietotāja savstarpējās sadarbības laikā, jo lielāka iespēja šo pakalpojumu pārdot. [10,25]

No attāluma pārdodamie pakalpojumi ir arī tie, kurus labāk piedāvā uzņēmumu un valdību organizācijām, nekā individuālajiem patērētājiem, un kuri var būt pat netieši no attāluma pārdodami citu ekonomikas sektoru devuma dēļ. Tie ir ražotāja (vai starpnieka) pakalpojumi, kurus var iedalīt, pirmkārt, informācijas apstrādes pakalpojumos kā, piem., apdrošināšana, grāmatvedība, īpašumu tiesības uz patentiem, nekustamo īpašumu menedžments u.c., otrkārt, ar produktiem saistīti pakalpojumi kā piem., transportēšana, nogādāšana, infrastruktūras ekspluatācija, komunikācijas iekārtu labošana un uzturēšana u.c. un treškārt, pakalpojumi darbinieku atbalstam, piem., sabiedriskā ēdināšana.. [10,25-26]

Pakalpojumu tirdzniecība attīstītajās valstīs ietver daudz plašāku darbību loku, kuros liela nozīme augstam zināšanu līmenim konkrētajā pakalpojuma ražošanā. Pakalpojumu tirdzniecība koncentrējas attīstītajās valstīs, tirdzniecība visu pakalpojumu sfērā parasti veido daudz pozitīvāku devumu maksājumu bilancei. Jaunattīstības valstīs ir jaušams pakalpojumu tirdzniecības deficīts, tomēr tas nenorāda, ka pakalpojumi kā tirdzniecības daļa šajās valstīs nav vispār.[10,85]

Starptautiskā pakalpojumu tirdzniecība rāda, ka lielākas problēmas ar pakalpojumu tirdzniecību starptautiskā līmenī ir jaunattīstības valstīm nekā attīstītajām valstīm. Attīstītajās valstīs ražošanas un pakalpojumu pieauguma savstarpējai mijiedarbībai un pakalpojumu izplatībai liela nozīme ir bijusi tieši internacionalizācijai, daudzu uzņēmumu tendencei virzīties ārpus savu pakalpojumu produkcijas tirgiem, un viņu spējai izmantot jaunākās tehnoloģijas, lai attīstītu uz informācijām balstītus pakalpojumus. Tās nebūt neeksportē lielus

pakalpojumu daudzumus, bet uzskata tos par lielu un pieaugošu devumu maksājumu bilances tekošajā kontā.[10,96]

### ***Pakalpojumu iedalījums, to veidi***

Ir ļoti daudz pakalpojumu iedalījumu veidu, kā divi no tiem:

- high-touch/ high-tech pakalpojumi;
- viena/vairāku pakalpojumu sniegšana vienlaicīgi.

High-touch pakalpojumi pārsvarā ir atkarīgi no cilvēkiem, kas ražo pakalpojumu, turpretī high-tech pakalpojumi ir atkarīgi galvenokārt no automātiskajām sistēmām, informācijas tehnoloģijām un citiem šāda veida resursiem. High-touch ietver arī fiziskus resursus un uz tehnoloģijām balstītas sistēmas, kuras kalpo pakalpojuma procesā un ir orientētas uz patērētāju. High-tech pakalpojumi (piem., telekomunikācijas vai iepirkšanās internetā) ir balstīti tikai uz tehnoloģijām. High-tech pakalpojumi ir vairāk atkarīgi tieši no pakalpojuma veida un patērētāja uzskatiem par personālu, nekā high-touch pakalpojumi, jo šajos pakalpojumos cilvēka fiziskas darbības noris reti, un, ja noris, tad pārsvarā tikai īpašos gadījumos (kad sistēma ir jārestartē utt.). Ja high-tech pakalpojumos notiek kāda kļūda, to ir daudz vieglāk atrast, nekā high-touch pakalpojumos.[12,50]

Otrs no veidiem kā pakalpojumi iedalās balstās uz attiecībām ar patērētājiem, un tas, savukārt, dalās viena pakalpojuma sniegšanā vai vairāku pakalpojumu sniegšanā vienlaikus. Tādi pakalpojumi, kā preču piegāde, drošības dienesti utt., ietver vairāku darbību kopumu, kas noris nepārtraukti starp patērētāju un pakalpojuma piegādātāju. Tas rada pietiekami lielu iespēju izveidot labas attiecības ar patērētājiem. Pakalpojuma piegādātājiem, kas sniedz vienu konkrētu pakalpojumu, piem., frizieriem, viesmīlības nozarēs strādājošiem ir grūti izveidot attiecības ar pircējiem, ko pēdējie varētu pienācīgi novērtēt, tomēr tas nav neiespējami un, ja tas izdodas, tad šis pakalpojums kļūst par īpašu peļņas nesošu pakalpojumu. Uzņēmumi, kuru pakalpojumi balstās uz vairāku darbību virkni, nevar atļauties zaudēt patērētājus, jo jaunu pircēju atrašanas izmaksas ir pārāk lielas.[12,50]

Pakalpojumi iedalās arī pakalpojumos, kas rodas no īslaicīgas cilvēku un preču kustības; valsts sektora pakalpojumos un pakalpojumos, kas sevī ietver tirdzniecību. Valsts sektora pakalpojumi ir vispazīstamākā starptautiskās tirdzniecības forma: tā ietver ienākumus no aktīviem, kas atrodas citās valstīs. Valsts sektora pakalpojumu tirdzniecība ir tieši saistīta ar kapitāla plūsmām starptautiskajā līmenī, un tie tiek atspoguļoti maksājumu bilancē. Ieņēmumi no intelektuālā kapitāla, ko veic medicīnas pakalpojumi, kino, dažādi mūzikas ieraksti ir daļa no valsts sektora pakalpojumu tirdzniecības. Daudzu pakalpojumu piegāde iesaista cilvēkus,

kas ar savām zināšanām un prasmēm veido pakalpojuma būtību (grāmatveži, ķirurgi, datorspeciālisti, arhitekti).[10,79-81]

Vēl viens plaši izmantots pakalpojumu iedalīšanas veids ir noteiktās četras grupas: distributīvie jeb izplatīšanas pakalpojumi (transportēšana u.c.), ražotāja pakalpojumi (apdrošināšana, kapitāla noguldīšana, juridiskie pakalpojumi u.c.), sociālie pakalpojumi (izglītība, medicīna, labklājība, valdība), un personiskie pakalpojumi (viesnīcas, dažādi sarīkojumu pakalpojumi u.c.) Skaidru robežu no viena pakalpojumu sektora līdz otram novilkt nevar, jo šīs robežas mūsdienās ir izplūdušas un ir grūti noteikt pakalpojumu piederību kādam konkrētam sektoram.[10,5-6]

Pakalpojumi iedalās arī pēc to lietderības: nelietderīgi jeb īstermiņa lietderības pakalpojumi (ātro uzskodu restorāni, kino, benzīntanks, pašapkalpes veļas mazgātava); vidēji lietderīgi jeb vidēja termiņa lietderības pakalpojumi (auto remonts, ārsta apmeklējums); un lietderīgi jeb ilgtermiņa lietderības pakalpojumi (kredītu ņemšana bankās, dzīvības apdrošināšana, pensiju izmaksāšanas pakalpojumi). Šis iedalījums ir īpaši piemērots galējas patērēšanas pakalpojumiem. Uz vidēja pakalpojumu patēriņa var attiecināt līdzīgu dalījumu: nelietderīgi jeb īstermiņa lietderību nodrošina tādi pakalpojumi kā ofisu tīrāmie servisi, dokumentu eksprespiegāde vai valūtas maiņas punktā strādājošie; vidēji lietderīgi jeb vidēja termiņa lietderības pakalpojumus nodrošina dažādi tirgvedības un uzņēmumu attīstības konsultanti; lietderīgi jeb ilgtermiņa lietderības pakalpojumus nodrošina arhitektu biroji vai uzņēmumi, kas nodrošina interneta pakalpojumus.[10,4]

Pakalpojumu uzņēmumu internacionalizācijas iedalījuma shēma:

- pie zemas pircēja/ražotāja savstarpējās sadarbības un tīra pakalpojuma (bez produktu iesaistes) pieder tādi pakalpojumi kā pašmāju pasta piegāde – šādi pakalpojumi var tikt nodrošināti jebkur un tiem ir ierobežots internacionalizācijas potenciāls;
- (II) pie zemas pircēja/ražotāja savstarpējās sadarbības un pakalpojumiem, kuri ietver dažus produktus, pieder tādi pakalpojumi kā viesnīcas, kravas pārvadājumi, gaisa pārvadājumi, mazumtirdzniecība – preces, kas veicina šos pakalpojumus ir viegli pārvadājamas uz ārvalstu tirgiem un tādēļ internacionalizācijas potenciāls ir augsts;
- (I,II) pie zemas pircēja/ražotāja savstarpējās sadarbības un pakalpojumiem, kuri ietver produktus un ir no tiem atkarīgi, pieder tādi pakalpojumi kā mūzika – tās kompaktdiski un kasetes, arī datora programmatūras diskus utt.

- (III)pie augstas pircēja/ražotāja savstarpējās sadarbības un tīra pakalpojuma (bez produktu iesaistes) pieder tādi pakalpojumi kā izglītība, medicīna, apdrošināšana utt.;
  - (II,III)pie augstas pircēja/ražotāja savstarpējās sadarbības un pakalpojumiem, kuri ietver dažus produktus, pieder personiski lidojumi, noguldījumi u.tml.;
  - (II)pie augstas pircēja/ražotāja savstarpējās mijiedarbības un pakalpojumiem, kas sevī ietver preces, pieder iepirkšanās pa telefonu, elektroniskais pasts u.c.
- I – eksportējamie pakalpojumi; II – franšīzes, licences; III – ārvalstu tiešās investīcijas, subsīdijas. [10,49-50]

### ***Pakalpojumu eksports un imports***

Pakalpojuma eksports un imports ir valsts starptautiski ienākumi, kas neietver ienākumus par produktiem.[9,10]

Starptautiskais tūrisms un pārvadājumi ir svarīgi ienākumu avoti gaisa satiksmes līnijām, kuģošanas uzņēmumiem, ceļojumu aģentūrām un viesnīcām. Arī dažu valstu ekonomikas ir ļoti atkarīgas no šo sektoru ienākumiem. Daži pakalpojumi – apdrošināšana, iznomāšana utt. – sniedz uzņēmumiem peļņu nodevu veidā, kas ir maksājums par šo pakalpojumu sniegšanu. Kad uzņēmumi ļauj citiem izmantot viņu aktīvus, tādus kā preču zīmes, patentus, autortiesības vai licences nolīgumus, tās saņem ienākumus, kurus sauc par honorāriem. Honorārus gūst arī no franšīzes līgumiem. Franšīze ir uzņēmējdarbības veids, kurā viena daļa (franšīzes devējs) ļauj otrai (franšīzes ņēmējam) izmantot preču zīmi, kas ir būtiska vērtība franšīzes devēja uzņēmējdarbībā. Viņš arī palīdz franšīzes ņēmējam piem., apgādājot to ar uzņēmumam būtiski svarīgiem elementiem gan tehnoloģiskā, gan vadības ziņā. Pie pakalpojuma eksporta un importa pieder arī dividendes un procenti no ārvalstu investīcijām, jo tie parāda aktīvu (kapitāla) izmantošanu. [9,11]

Ārējo ekonomisko sakaru pakalpojumu būtība ir to sniegšanā nerezidentiem, respektīvi, ārvalstniekiem, par to tieši vai netieši saņemot ārvalstu valūtu. Galvenais principiālais jautājums: sniegt pēc iespējas vairāk pakalpojumu ārvalstniekiem un izmantot pēc iespējas mazāk ārvalstnieku pakalpojumus, kur tos varētu sniegt rezidentu firmas.[7,71-72]

Pakalpojumu eksports ir process, ko sniedz kādas valsts rezidenti un tas var notikt:

- šīs valsts teritorijā, sniedzot pakalpojumus viesnīcās, sadzīves pakalpojumu iestādes, sniedzot transporta pakalpojumus, apkalpojot ārvalstu transporta līdzekļus, veicot darbu ostās, lidostās, pie robežas un citur. Samaksa tiek veikta šīs valsts valūtā;

- ārvalstīs, sniedzot pakalpojumus ar jūras vai gaisa transportu, veicot būvdarbus, sniedzot banku pakalpojumus un vēl daudzus citus. Samaksu ārvalstnieki veic ar savu valūtu.[7,71]

Pakalpojumu eksportu ārzemniekiem valsts var īstenot savā teritorijā vai arī ārzemēs. Abos gadījumos tiek iegūta ārzemju valūta. Par pakalpojumu apjomu var spriest, vadoties gan pēc dotās valsts pakalpojumu sfēras konkrēto organizāciju darbības, gan arī netieši, pēc ārzemju valūtas kustības pāri valsts muitas robežai. [2,16]

Izplatītākie pakalpojumu eksporta veidi:

- ārzemnieku apkalpošana, ja to veic šīs valsts uzņēmumi un organizācijas vai arī kopuzņēmumi ar ārzemju firmām. Praktiski šos pakalpojumus sniedz viesnīcas, transporta un skatu organizācijas, kultūras un citas iestādes, tūrisma firmas. Šis eksports aptver arī veikalu, dzīvokļu, biroju telpu izīrēšanu ārzemju firmām un to pārstāvjiem, tirdzniecības un kredītiestāžu pakalpojumus ārzemniekiem;
- ārzemnieku apkalpošana ārzemēs, ja to veic citas valsts firmas un to pārstāvniecības, piemēram, realizējot ārzemēs transporta organizāciju biļetes. Plaši izplatīts ir mākslinieku, sportistu, atsevišķu zinātnes nozaru speciālistu darbs ārzemēs. Taču šo pakalpojumu eksports attiecas tikai uz to ienākumu daļu, kas „atceļo” uz to valsti, kur pakalpojumu sniedzēji ir rezidenti. Viena no maksas pakalpojumu formām ir ārzemju karaspēka apkalpošana, kas dislocēts citā valstī. [2,17]

Ieguvēji no maksas pakalpojumu eksporta ir:

- Valsts, tās institūcijas, kas seko tautsaimniecības attīstībai, veido valsts ekonomiku, īpaši fiskālo un monetāro politiku. Ar būtisku pozitīvo saldo pakalpojumi papildina valsts valūtas resursus, dod prāvu daļu budžetam, nodokļu un nodevu veidā;
- Uzņēmumi veic sekmīgu un visumā rentablu darbu, kas ir augstāks nekā iekšējās nozīmes pakalpojumiem, nodrošinot darba vietas, pienācīgu atalgojumu, popularizē uzņēmuma un līdz ar to arī konkrētās valsts vārdu pasaulē, piesaista ārvalstu investorus un to kapitālus;
- Iedzīvotāji, īpaši tie, kuri tieši veic pakalpojumu eksportu, iepazīstoties ar pasaules standartiem un prasībām, veicot darbu atbilstīgi tiem, par ko saņem relatīvi labāku atalgojumu, un maksājot no aprēķinātā nodokļus.[7,75-76]

Pakalpojumu imports ir process, ko izmanto citu valstu rezidenti un tas var notikt:

- ārvalstīs, izmantojot viesnīcas, transportu ceļojumu laikā, maksājot par valūtas maiņu, gidu pakalpojumiem. Tiek maksāts par kravas pārvadājumu ar ārvalstu transporta līdzekļiem un to apdrošināšanu. Par visu tiek maksāts ārvalstu valūtā, to izvedot no konkrētās valsts vai veicot attiecīgu darbību ar komercbanku starpniecību, maksājot kredīta vai debeta kartēm;
- konkrētā valstī, izmantojot ārvalstnieku pakalpojumus. Ja uz ārvalstīm lido ar ārvalstu firmu lidmašīnām, vai brauc ar ārvalstu kuģi, maksā ārvalstu audīta firmām vai advokātiem. [7,71]

Var izdalīt vienpadsmit pakalpojumu importa pamatveidus:

- transporta pakalpojumi, ko veic ārzemju firmas;
- analogi sakaru pakalpojumi;
- iedzīvotāju ārzemju braucieni (komandējumi, tūrisms, mācības, ārstēšanās);
- celtniecības darbi, ko veic ārzemju uzņēmumi;
- apdrošināšana ārzemju firmās;
- ārzemju firmu finanšu norēķinu pakalpojumi;
- ārzemju firmu datoru un informātikas pakalpojumi;
- autoru honorāri ārzemniekiem;
- ārzemju pakalpojumi izklaides, kultūras un sporta jomā;
- ārzemju pakalpojumi valdībai, citām valsts institūcijām, diplomātiskām pārstāvniecībām, politiskām un sabiedriskām organizācijām;
- kuģu, lidmašīnu, autotransporta remonta pakalpojumi ārzemēs. [2,40-41]

### 1.3 Maksājumu bilance

#### *Maksājumu bilances būtība*

Maksājumi par precēm un pakalpojumiem, kas notiek starp valstīm, atšķiras no maksājumiem valsts iekšienē. Tas ir tāpēc, ka katrai valstij ir sava valūta, kura gluži brīvi cirkulē valsts iekšienē, bet kuru parasti nevar izmantot, lai nopirktu preces un pakalpojumus citās valstīs. Imports ir cēlonis, lai izdotu ārzemju valūtu. [6,183]

Pasaules mērogā tiek apkopoti un publicēti dati par pakalpojumu eksportu, izmantojot valsts maksājumu bilances. [7,72]

Maksājumu bilance ir statistikas pārskats par ekonomiskajiem darījumiem (preču, pakalpojumu, kapitāla plūsmām) starp vienas valsts rezidentiem un pārējo pasauli (nerezidentiem) noteiktā periodā (mēnesī, ceturksnī, gadā). [5,212;1,181]

Ar ekonomiskajiem darījumiem saprot darba rezultātu – preču, pakalpojumu un to samaksas, kā arī naudas un kapitāla pāreju no viena īpašnieka otram, turklāt katra puse ir savas valsts rezidenti.[7,88]

Tā ir arī atskaite par valsts maksājumiem uz ārzemēm un ieņēmumiem, kas ienāk no ārzemēm. Lai gan tā parāda operācijas nacionālā valūtā, jāatceras, ka operācijas faktiski notika ārzemju valūtā.[6,183]

Pasaulē pieņemta kārtība apkopot datus par naudas kustību pāri valsts robežām, sagatavojot maksājumu bilanci (MB), ar ko saprot tieši ārējo vai starptautisko maksājumu bilanci.[7,86]

MB būtība – naudā izteikta vērtību kustība, kurā ar bilances metodes palīdzību nosaka kopsakarības starp valsts ekonomiku, ko veido tās pastāvīgie iedzīvotāji, un ārvalstīm. Tā ir visplašākais starptautiskās tirdzniecības indikators. Nozīmīga loma visam aprēķinam ir nacionālas valsts naudas un starptautiskās valūtas maiņas kursa aprēķiniem, valstu naudas nodrošinājumam ar valūtu.[7,88;14,503]

Valsts maksājumu bilance raksturo valsts un ārvalstu tautsaimniecības mijiedarbību un sniedz informāciju par preču, pakalpojumu un naudas plūsmām starp valsts uzņēmējiem un ārvalstu partneriem.[5,212]

Starptautiskajā tirgū maksājumu bilance ir svarīgs rādītājs, ko analizē katra firma, kas grib nodarboties ar tirdzniecību starpvalstu mērogā. Valsts maksājumu bilancē ietverti visi vienas valsts ekonomiskie darījumi ar citām valstīm. Šie darījumi aptver preču un pakalpojumu eksportu, importu, kapitāla ieplūšanu un aizplūšanu, dāvanas, zaudējumus un citas izmaiņas valsts ārējās valūtas rezervēs.[5,212]

Bilances rādītāji ir svarīgs faktors un izpētes priekšmets rūpniecības vadītājiem, ieguldītājiem, patērētājiem un valdības ierēdņiem, jo, no vienas puses, maksājumu bilance ietekmē makroekonomiku un, no otras puses, bilanci savukārt ietekmē makroekonomiskie faktori, piemēram, nacionālais ienākums, cenas, valsts izmaksu proporcijas, procentu likmes. Šī iemesla dēļ visu valstu finanšu darbinieki ņem vērā valsts maksājumu bilanci. Ārzemju ieguldītājs vēlas to zināt, jo

- valsts maksājumu bilance palīdz novērtēt attiecīgās valsts tirgus iespējas. Valsts, kurai ir liela parādu nasta, nespēs ievest preces lielā daudzumā;
- šī bilance norāda, cik lielas problēmas valstij ir ar naudas nodrošinājumu;
- ilgstoša negatīva bilance var mudināt valdību pieņemt lēmumu pa kapitāla izvešanas aizliegumu no valsts. Partneri kļūst uzmanīgāki, ieguldot līdzekļus šādās valstīs;

- pozitīva maksājumu bilance norāda uz valsts spēju konkurēt starptautiskajā tirgū.

Šis ir svarīgs pamudinājums firmām ieguldīt līdzekļus filiāļu dibināšanai.[5,212]

Ja kāda valsts ieved vairāk preču nekā izved, tad valsts maksājumu bilance būs negatīva (pasīva). Ja valsts izved vairāk nekā ieved, tad bilance būs pozitīva (aktīva). Katra valsts, ārējā tirgū pārdodot, nopelna, bet pērkot izdod ārzemju valūtu. Nopelnītās summas apzīmē ar plus zīmi, izdotās – ar mīnus zīmi.[5,212]

Maksājumu bilancei ir divas galvenās daļas:

- tekošais konts;
- kapitāla un finanšu konts.[5,213]

### ***Tekošais konts***

Valsts maksājumu bilances tekošais konts parāda attiecīgajā laika periodā saņemtos un izdarītos maksājumus par preču, pakalpojumu eksportu un importu, kā arī vienpusējas līdzekļu pārsūtīšanas transfertmaksājumus. Ar vienpusēju līdzekļu pārsūtīšanu (transfertiem) saprot līdzekļu nosūtīšanu no vienas valsts uz otru, ko veic firmas, privātpersonas vai valdība. Tās ir pensijas, pabalsti, dāvanas, arī bezmaksas palīdzība valstij.[1,182;5,213]

Tādējādi maksājumu bilances tekošais konts ietver:

- Preču eksportu,
- Preču importu,
- Pakalpojumu eksportu,
- Pakalpojumu importu,
- Vienpusējas līdzekļa pārsūtīšanas saldo.[1,182]

Ieņēmumos par pakalpojumiem dominē pārvadājumi, kuros noteicošā loma ir jūras transportam.[1,188]

Bez ārējās tirdzniecības un pakalpojumiem tekošā kontā tiek atspoguļoti arī ieņēmumi no citiem starpvalstu darījumiem (atlīdzība nodarbinātajiem, peļņa, dividendes, banku procenti), kas saņemti no citām valstīm.[1,188]

Uzbūvēts pēc bilances principa, tekošā konta saldo var būt ar šādiem sabalansētības rezultātiem:

- Ienākumi un izdevumi aptuveni vienādi, tekošais konts sabalansēts;
- Ienākumi lielāki par izdevumiem, bilance pozitīva, saldo tiek salīdzināts ar IKP;
- Ienākumi mazāki par izdevumiem, bilance negatīva.[7,90;1,182]

Katrā valstī neatkarīgi no tā, vai tai ir pozitīvs vai negatīvs maksājumu bilances tekošā konta saldo, ārzemju aktīvu kopējā vērtība, kura atrodas tās īpašumā, pastāvīgi mainās. Tīrie

ārzemju aktīvi nozīmē to, ka iekšzemes pastāvīgo iedzīvotāju (rezidentu) īpašumā atrodas vairāk ārzemju aktīvu, nekā to ir ārzemniekiem. Tīrie ārzemju aktīvi ir kā saikne starp tekošā konta bilanci un kapitālu kustības bilanci. [1,184]

### ***Kapitāla un finansu konts***

Maksājuma bilances otrā sadaļa ir kapitāla un finansu konts. Kapitāla un finansu konts parāda reālā kapitāla un finansu plūsmas, kas atspoguļo visus starptautiskos darījumus ar aktīviem.[2,185]

- Pirmkārt, tās ir tiešās investīcijas, ieguldījumi uzņēmumos;
- Otrkārt, ieguldījumi akcijās, obligācijās un citos vērtspapīros;
- Treškārt, noguldījumi ārzemju komercbankās un saņemtie kredīti;
- Ceturtkārt, ārvalstu valūtas rezervju izmaiņas.[1,185]

Kapitāla un finansu konts atspoguļo ienākumus, kurus valsts iegūst, pārdodot ārzemniekiem dažāda veida aktīvus, piemēram, akcijas, obligācijas, nekustamo īpašumu un uzņēmumus. Tas atspoguļo arī izdevumus, kuri rodas, ja valsts pastāvīgie iedzīvotāji (rezidenti) iepērk aktīvus ārzemēs.[1,185]

Kapitāla un finansu konts ietver:

- Kapitāla kontu;
- Finanšu kontu:
  - tiešās investīcijas;
  - portfeļieguldījumus;
  - atvasinātos finanšu instrumentus;
  - citus ieguldījumus;
  - rezerves aktīvus. [5,214-215]

Mūsdienu valstu ekonomisko attiecību sistēmā svarīga vieta ir kapitāla eksportam un importam. Nacionālā kapitāla migrāciju nosaka notiekošie integrācijas procesi pasaules saimniecības sistēmā, labvēlīgi nosacījumi kapitāla ieguldīšanai ārzemēs, iespēja apiet muitas, robežas u.c. faktori.[5,215-216]

Kapitāla kontā galvenais postenis – kapitāla pārvedumi, kuros rezidents bez atlīdzības piešķir nerezidentam finanšu aktīvus vai nefinanšu aktīvus, kas paredzēti ieguldījumiem.[7,94]

Finanšu konts ir pats lielākais šajā grupā un nozīmīgs visā bilancē kopumā. To veido pieci posteņi.[7,94]

Ar tiešām investīcijām saprot vienas valsts rezidenta (tiešā investora) ieguldījumu citas valsts uzņēmumā, ja rezidenta līdzdalība uzņēmuma pamatkapitālā ir 10% un vairāk. Tiešās investīcijas raksturo ilgtermiņa attiecības, par to īpašnieku var būt gan fiziskā, gan juridiskā persona.[7,94]

Portfeļieguldījumi ietver tādus darījumus ar vērtspapīriem, kurus nevar kvalificēt kā tiešās investīcijas un rezerves aktīvus. Portfeļieguldījuma darījumā ieguldītāja mērķis ir nevis tieši regulēt uzņēmuma pārvaldi, bet gan ieguldījuma vērtības pieaugums vai iespēja saņemt dividendes, vai procentu ienākumus no ieguldītajiem resursiem. Raksturīga iezīme ir finanšu instrumenta brīva tirgošana vērtspapīru tirgū. Portfeļieguldījumi obligācijās un parādzīmēs ietver darījumus, kuru rezultātā nerezidenti pērk un pārdod to valdījumā esošos parāda vērtspapīrus, kuru emisijas brīdī noteiktais dzēšanas termiņš pārsniedz vienu gadu. Ja dzēšanas termiņš ir līdz vienam gadam, to pieskaita pie naudas tirgus instrumentiem tekošā kontā. Katru portfeļieguldījumu veidu atspoguļo sektoru dalījumā (monētārās iestādes, valdība, bankas un citi sektori).[7,94]

Atvasināti finanšu instrumenti ietver darījumus ar biržās tirgotajiem nākotnes līgumiem, ārpus biržas nākotnes līgumiem un iespējas līgumiem, kas noslēgti starp rezidentu un nerezidentu, kurš nav tiešais investors vai tiešo investīciju uzņēmums, un citiem līgumiem, kuri noslēgti uz kāda reāla vai nosacīta aktīva pamata un kura vērtība atkarīga no procenta likmju, valūtas kursa, akciju cenu, akciju indeksa, preču cenu un citu līdzīgu faktoru pārmaiņām.[7,95-96]

Citi ieguldījumi ir visi finanšu darījumi, kurus neietver tiešajās investīcijās, portfeļieguldījumos, atvasinātajos finanšu instrumentos un rezerves aktīvos. Maksājumu bilancē atspoguļo ieguldījuma veidu dalījumā: tirdzniecības kredīti, aizdevumi, aizņēmumi, nauda un noguldījumi, citi aktīvi un citi pasīvi.[7,96]

Rezerves aktīvi ir cieši saistīti ar valsts un tās centrālās bankas operācijām. Valstij piederošos ārējos aktīvus praktiski pārziņa un kontrolē centrālā banka. Tai ir pienākums un tiesības minētās rezerves jebkurā brīdī izmantot, lai sabalansētu maksājumu bilanci, regulētu tās aktīvu un pasīvu. Šīm rezervēm ir īpaša loma, lai centrālā banka konkrētā situācijā varētu īstenot nepieciešamā apmēra valūtas intervences savas nacionālās valūtas kursa atbalstīšanai un regulēšanai.[2,66]

Aktīvu realizācija, tāpat kā preču un pakalpojumu pārdošana, dod iespēju valstij iegūt ārzemju valūtu. Toties to pirkšana nozīmē ārzemju valūtas izdošanu, t.i., notiek ārzemju valūtas aizplūšana no valsts.[1,186]

Maksājuma bilances saldo ir pozitīvs, ja tekošā konta kapitāla un finansu konta kopsumma ir pozitīvs lielums. Tīrās (neto) ārzemju valūtas ieņēmumi arī ir pozitīvi. Turpretī, maksājumu bilances saldo ir negatīvs, ja tekošā konta kapitāla un finansu konta kopsumma ir negatīvs lielums. Tad tīrās (neto) ārzemju valūtas ieņēmumi arī ir negatīvi.[1,186]

## 2 ĒĢIPTES ĀRĒJĀ TIRDZNIECĪBA

### 2.1 Ēģiptes ekonomikas vispārējs raksturojums

#### *Ēģiptes ekonomikas vide*

Ēģipte jeb oficiālajā nosaukumā Ēģiptes Arābu Republika, ir valsts, kas aizņem Āfrikas kontinenta ziemeļaustrumu daļu, kā arī Sinaja pussalu Vidējos Austrumos. Valsts ziemeļu daļu apskalo Vidusjūra, bet austrumus – Sarkanā jūra. Jau gadsimtiem ilgi Ēģipte ir bijusi uzņēmējdarbības un tirdzniecības centrs Tuvo Austrumu reģionā, un tās ģeogrāfiskā atrašanās vieta starp Āfrikas un Āzijas kontinentiem ir kā arābu valstu austrumu un Eiropas valstu rietumu atdales punkts. Ar iedzīvotāju skaitu vairāk kā 70 milj., Ēģipte ir visblīvāk apdzīvotā no visām arābu valstīm, tās kultūra ietekmējas no aizjūru, Āfrikas un arābu zemēm, un tā ir lielākais vienotais tirgus šajā reģionā. Ēģipte ir bagāta ar cilvēkkapitāla resursiem, tās uzņēmēji ir pieredzējušākie starp kaimiņvalstu uzņēmējiem, un tā aptver darbaspēku ar dažādām kvalifikācijas pakāpēm.[59],[40]

1922.gadā Ēģipte izcīnīja valsts neatkarību, jo līdz tam tā bija viena no britu kolonijām. Pēc 1945.gada liela daļa valsts līdzekļu tika ziedoti gatavojoties karam ar Izraēlu, bet vēlāk budžetu krietni vien patukšoja valsts pēckara atveseļošanas pasākumi, kas risinājās jau pēc vairākiem kariem ar Izraēlu. 20.gs., īpaši pēc 1952.gada 23.jūlija, kad valsts apvērsuma rezultātā pulkveža Nasera vadībā tika gāzta monarhija, un gadu vēlāk valsts tika pasludināta par republiku, Ēģiptē strauji attīstījās ražošanas nozare. Turklāt vēlāk jau valsts prezidenta Gamala Abdela Nasera vadībā, tika nacionalizēts Suecas Kanāls 1956.gadā (līdz tam tas bija britu-franču īpašums).

Ēģiptes lēnos ekonomiskās izaugsmes tempus ietekmē ierobežotais aramzemes daudzums valstī, kas ir mazāk kā 5% no visas Ēģiptes platības, kā arī iedzīvotāju skaita lielais pieaugums. Visas lielākās ekonomiskās aktivitātes noris gar Nīlas upes ieleju, jo tieši tur zeme un augsne ir visražīgākā un klimatiskie apstākļi - ekonomikai vislabvēlīgākie.

Lielākā daļa ekonomiski nozīmīgo objektu ir Ēģiptes valsts īpašumā, tā arī spēlē izšķirošo lomu ekonomikas plānošanas procesā, taču pēdējos gados Ēģipte ir uzsākusi daudz decentralizētāku un uz tirgus ekonomiku orientētu ekonomisko politiku, arī ārvalstu investori ir palielinājuši savas investīcijas valstī. Kopš 1970.gada ASV, Eiropas valstis, arābu kaimiņvalstis ir ieguldījušas miljardiem ASV dolāru Ēģiptes ekonomikas attīstībā.

20.gs. septiņdesmito gadu beigās un astoņdesmito gadu sākumā bija manāma strauja Ēģiptes ekonomikas izaugsme, taču 1986.gada pasaules naftas cenu krīze un pieaugoša ārējā parāda slogs noveda pie sarunu uzsākšanas ar SVF par atbalstu valsts maksājuma bilancei.

Pirmā vienošanās ar SVF tika panākta 1987.gada vidū, bet pasākumus tās ieviešanai sāka veikt tikai 1988.gadā valdības nespējas reformu pielāgošanā dēļ.[60]

1980.gadu vidū Ēģiptes ekonomikai bija nopietnas grūtības, kas radās straujās naftas cenu krišanās un Suecas kanāla ieņēmumu samazināšanās rezultātā. Deviņdesmito gadu sākumā Ēģipte piedzīvoja nozīmīgas un radikālas izmaiņas visās tautai nozīmīgās jomās – politikā, tieslietās, ekonomikā un sociālajā jomā – kas norisinājās valsts uzsāktās ekonomiskās reformas programmas dēļ, kuru ieviesa ar SVF un Ēģiptes nacionālās bankas palīdzību, lai Ēģipte spētu uzlabot savus ekonomiskos rādītājus un sasniegtu ekonomisko stabilitāti. Reformai bija jāuzlabo valsts monetārā un fiskālā politika, jo Ēģipte cieta no hiperinflācijas (vairāk kā 20%), negatīva nekustamā īpašuma koeficienta (ap -6%), un liela budžeta deficīta (aptuveni 20% no IKP).[62]

Šī valdības īstenotā reforma veiksmīgi nodrošināja makroekonomisko stabilitāti Ēģiptē. Trīs galvenie šīs reformas panākumi bija: finansu regulēšana, valūtas tirgus reforma, kā arī rasts spēcīgs balsts monetārai sistēmai. Fiskālā un monetārā valsts politika palīdzēja samazināt inflāciju, budžeta deficītu un uzkrāt ārvalstu rezerves, tai pat laikā privatizācija un uzņēmējdarbības likumdošana palielināja ārvalstu investīcijas.[21],[53]

Tā kā Ēģipte palīdzēja Koalīcijai atbrīvot Kuveitu no Irākas okupācijas Līča karā, Ēģiptei tika piešķirti dažādi ārējā parāda atvieglojumi, kas tai palīdzēja uzlabot ekonomiskos rādītājus 1990-tajos gados. Kaut gan tādas reformas, kā privatizācija un uzņēmējdarbības likumdošana nav noritējušas tik raiti, kā paredzēts, Ēģiptes soļi pretī spēcīgākai tirgus ekonomikai ir palielinājuši ārvalstu investīcijas un uzlabojusi Ēģiptes makroekonomiskos rādītājus.[55]

2001.gadā tika ieviesti dažādi sen gaidīti pasākumi ekonomikas nozarē. Valdība parakstīja ilgi gaidīto sadarbības līgumu ar Eiropas Savienību.

2003.gada Ēģiptes mārciņas (LE) devalvācijas rezultāts noveda pie tās vērtības krišanas, kā arī palielināja inflācijas līmeni valstī. Ēģiptes valdība palielināja subsīdijas pārtikas produktiem, lai nomierinātu neapmierinātos iedzīvotājus, tādējādi palielinot jau tā lielo valsts budžeta deficītu. Karš Irākā samazināja ienākumus no tūrisma un Suecas Kanāla, tomēr valsts maksājumu bilance no tā necieta. 2004.gadā Ēģipte īstenoja dažādus pasākumus, lai sekmētu ārvalstu tiešās investīcijas. Tā paša gada septembrī tika veiktas muitas reformas, un ierosinātas ienākumu un uzņēmuma nodokļa reformas. Šo reformu rezultātā 6.1% no IKP lielais budžeta deficīts 2003.gadā pieauga līdz 8% no 2004.gada IKP. Ēģiptes Centrālā Banka ieviesa dažādus pasākumus, lai uzlabotu valūtas likviditāti. Neskatoties uz teroraktiem Tabā un Nuveibā 2004.gada septembrī, Ēģipte sasniedza rekordlielu tūristu skaitu. Dabas gāzes

eksporta tirgus attīstība ir radījusi lielu potenciālu Ēģiptes ekonomikas attīstībai nākotnē, bet uzlabojumi lielu investīciju apjomu prasošajā naftas pārstrādes nozarē ir mazliet samazinājuši augsto bezdarba līmeni, kas valda Ēģiptē.[38],[29]

2005.gadā Ēģiptes premjerministrs Ahmeds Nazifs samazināja nodokļus valstī, palielināja subsīdijas energonozarei, kā arī privatizēja pāris lielu uzņēmumu, kā rezultātā valsts IKP pieauga par 5% laika posmā no 2005. līdz 2006.gadam. Par spīti šiem sasniegumiem valsts nav spējusi palielināt dzīves līmeni Ēģiptē, un joprojām piešķir līdzekļus dažādām pamatvajadzībām, kas kārtējo reizi ir novedis valsti pie augoša budžeta deficīta – vairāk kā 10% ik gadu, kas rada lielu robu valsts ekonomikā.[25]

Lielākai daļai pasaules valstu ir brīvās zonas, kas ir daļa no ekonomikas instrumentiem nacionālās ekonomikas attīstības veicināšanā, izveidojot uz eksportu orientētas nozares, piesaistot modernās tehnoloģijas, nodrošinot darbavietas un palielinot ārvalstu investīcijas. Ēģiptē ir divu veidu brīvās zonas – valsts un privātās. Valsts brīvās zonas atrodas Suecā, Aleksandrijā, Naserā pilsētā (Kairā), Portsaidā un Medijas pilsētā. Privātās brīvās zonas tiek izveidotas kādam īpašam projektam vai uzņēmumam. Šo zonu mērķis ir Ēģiptes eksporta palielināšana, ārvalstu kapitāla piesaistīšana, jaunu tehnoloģiju ieviešana īpaši ražošanas nozarē un darbaspēka iespēju realizācija, paaugstinot strādājošo iemaņas kvalificētos amatos. [52]

Viens no Ēģiptes iepriekšējās desmitgades galvenajiem soļiem ekonomikā ir esošo birokrātisko šķēršļu nojaukšana, kas rodas, uzsākot uzņēmējdarbību. Ir plānots, ka šādi pasākumi padarīs Ēģiptes ekonomiku par vienu no visatvērtākajām un starptautiski integrētākajiem tirgiem šajā reģionā.

2.1. tabula

#### Ēģiptes ekonomiskie rādītāji

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Nominālais IKP (miljrd.LE)	359	378.9	417.5	485.3	538.5	617.7
Reālais IKP (miljrd.LE)	320	354.5	365.5	381.0	398.5	426.1
Reālā IKP pieauguma temps	3.4	3.2	3.1	4.2	4.6	6.9
Reālā IKP pieauguma temps uz 1 iedzīvotāju	1.4	1.1	1.2	2.1	2.9	3.8
Bezdarba līmenis (%)	9.2	9.0	9.9	10.0	10.0	9.6
Vidējais inflācijas līmenis gadā	2.4	2.4	7.1	9.5	11.7	4.18
Iedzīvotāju skaits (milj.)	69.0	69.9	71.3	72.6	74.0	75.4

Avots:[26],[48],[5,272]

Kā var novērot 2.1.tabulā, IKP pēdējo sešu gadu laikā Ēģiptē nepārtraukti ir audzis, visstraujāko pieaugumu sasniedzot 2006.g. Tas saistāms ar premjerministra Nazifa ieviestajām reformām, kas samazināja nodokļus valstī, privatizēja uzņēmumus un arvien vairāk piesaistīja ārvalstu investīcijas. Tā kā 2004.gadā Ēģiptē tika sasniegts rekordliels tūristu skaits, kas valsts kasē iepludināja papildus līdzekļus, tad arī šis ir viens no iemesliem, kādēļ Ēģiptes IKP pēdējos gadus ir strauji audzis (sīkāk Ēģiptes ekonomiskos rādītājus var aplūkot 1.,2.pielikumā).

Reālā IKP pieauguma tempa samazināšanās 2002.gadā ir saistīta ar ienākumu krišanos no tūrisma, Suecas Kanāla un naftas 2001.gada 11.septembra terora aktu dēļ. Kā redzams pēc tabulas, sākot ar 2004.gadu reālā IKP pieauguma temps ir atkal audzis, kas izskaidrojams ar jau iepriekšminēto rekordlielo tūrisma pieplūdumu šajā gadā.

Šo pašu reformu dēļ, ko 2005.gadā ieviesa premjerministrs Nazifs, inflācijas līmenis laika posmā no 2005.g. līdz 2006.gadam ir samazinājies vairāk nekā par 50%. Līdz 2005.gadam tas strauji kāpa, kas visvairāk saistīts tieši ar Ēģiptes mārciņas atkārtotajiem devalvācijas pasākumiem.

Augstais bezdarba līmenis saistīts ar pastāvoši pieaugošo iedzīvotāju skaitu, kas ik gadus palielinās par 1-1.5 miljoniem (ik divdesmit sekundēs piedzimst pa vienam jaundzimušajam), darbavietu trūkumu, kā arī ar nepietiekami kvalificēto darbaspēku. Pēdējo piecu gadu laikā ir strauji attīstījusies moderno tehnoloģiju izplatība Ēģiptē, līdz ar to arī pieprasījums pēc augsti kvalificēta darbaspēka. 2006.gadā ir manāma bezdarba līmeņa samazināšanās par 0.4% līdz ar jaunu lauksaimniecības projektu ieviešanu valstī, kas paredz lauksaimniecībā izmantojamās zemes palielināšanu (projekts „Toshka”, „Al-Salam Canal”, „East Uwaiyanat” u.c.), tādējādi radot arvien jaunas darbavietas.

### ***Ēģiptes valdības īstenotā ekonomiskā reforma 1990/91.g.-1997/98.g.***

Pāreja no plānveida ekonomikas uz tirgus ekonomiku ir sarežģīts process. Ēģiptes valdība noslēdza līgumu ar SVF, lai rastu iespējas uzlabot visumā zemo valsts ekonomikas līmeni 1980.to gadu vidū un beigās, tomēr pēc trim mēnešiem šis līgums tika atcelts, jo valdība nespēja izpildīt SVF prasības.

1990.gada beigās kļuva acīmredzami, ka valsts ekonomika bez ārvalstu palīdzības nevar apmierināt sabiedrības vajadzības, turklāt Ēģiptei sākās problēmas ar tās kreditoriem, jo tā nespēja izpildīt savas parādu saistības. 1990.gada beigās Ēģiptes ekonomikas raksturojums bija šāds:

- valsts ārējais parāds sasniedza aptuveni 49 mljrd.\$;

- ārējais parāds sastādīja 150% no IKP;
- budžeta deficīts bija aptuveni 20% no IKP;
- inflācijas līmenis sasniedza vairāk kā 20%;
- reālā procentu likme bija ap -6%. [62]

Visa iepriekšminētā dēļ, Ēģiptei bija jāvērsas pie SVF pēc palīdzības, kā rezultātā tika rīkotas atkārtotas savstarpējās pārrunas, un 1990.gada beigās tika izstrādāta un realizēta ekonomiskā reforma. Tās galvenie darbības virzieni bija:

- ar privatizācijas palīdzību samazināt valsts sektoru;
- atcelt investīciju kontroli un samazināt importa tarifus;
- paaugstināt enerģijas un transporta cenas līdz atbilstošam līmenim;
- noregulēt privātās investīcijas un veicināt privāto sektoru aktivitāti visās nozarēs, ieskaitot finanšu pakalpojumus.[61]

Ēģiptes atbalsts sabiedrotajiem Līča karā deva pozitīvu artavu tās ekonomikā. Tā rezultātā pieauga starptautiskais finansiālais atbalsts Ēģiptei. Tās ārējais parāds tika samazināts. Tā kā Ēģiptes valdība veica pakāpenisku reformas īstenošanu, lai samazinātu blakusefektus un pēc iespējas izvairītos no negatīvas ietekmes uz sabiedrības dzīves līmeni.

*2.2.tabula*

#### **Daži ekonomiskie indikatori pirms un pēc ekonomikas reformas**

	1990/91	1997/98
Kopējais ārējais parāds (mljrd..\$)	49.2	26.6
Kopējais ārējais parāds (% no IKP)	151	37.7
Reālā procentu likme (%)	(6)	5
Inflācijas līmenis (%)	21.2	4.1
Kopējās ārvalstu rezerves (mljrd..\$)	3.6	21.8
Budžeta deficīts (% no IKP)	18.2	0.06
Reālā IKP pieauguma temps	3.6	5.7

*Avots:[62]*

Kā redzams 2.2.tabulā Ēģiptes kopējais ārējais parāds zīmīgi samazinājās no 49.2 mljrd.\$ 1990/91.gadā līdz 26.6 mljrd.\$ 1997/98 gadā, kopējo samazinājumu sasniedzot par 49%. Šis lielais lēciens saistīts ar parādu atvieglojumiem, ko Ēģiptei sniedza ASV, Līča valstis un Parīzes klubs. Svarīgs rādītājs ir ārējā parāda samazināšanās procentuāli – no 151%

no IKP 1990/91.gadā līdz 37.7% no IKP 1997/98.gadā, valsts ārējā parāda stāvoklis ir uzlabojies par 75%.

Reālajai procentu likmei jābūt pozitīvai, lai iedrošinātu sabiedrību uzkrāt līdzekļus. Ēģiptes gadījumā inflācijas līmenis bija augstāks par nominālajām procentu likmēm, kas bija par iemeslu negatīvām reālajām procentu likmēm. Šo astoņu gadu ekonomiskās reformas laikā, Ēģiptei izdevās sasniegt pozitīvu reālo procentu likmi, pie tam 5% apmērā. Tas veicināja kapitāla uzkrāšanos un radīja iespēju iegūt papildus finansu resursus valsts ekonomikas attīstībai.

Viena no Ēģiptes galvenajām problēmām bija hiperinflācija. Inflācijas līmenis strauji samazinājās attiecīgi no 21.2% 1990./91.g uz 4.1% 1997./98.gadā, kas kopumā ir piecas reizes jeb par 83%. Valsts ekonomikai bija ļoti svarīgi inflāciju būtiski samazināt ekonomiskās reformas programmu sākumā - valdība ierobežoja pieprasījumu pēc precēm un pakalpojumiem, tādējādi kontrolējot inflāciju. Pēc 1991.gada Ēģiptes mārciņa kļuva daudz stabilāka, salīdzinot ar periodu pirms ekonomiskās reformas.

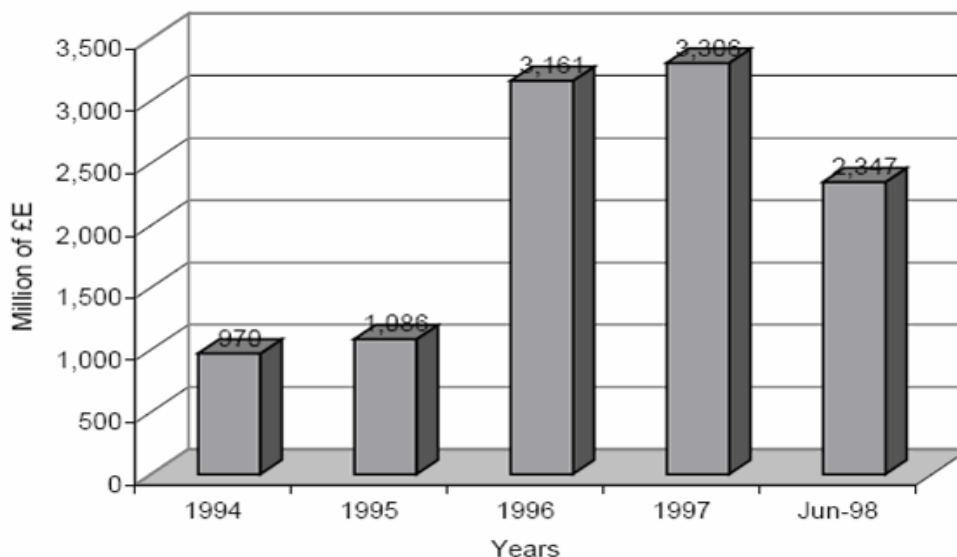
Nozīmīga ir arī Ēģiptes budžeta deficīta samazināšanās, attiecīgi no 18.2% no IKP 1990./91.gadā līdz 0.06% no IKP 1997./98.gadā, tātad kopumā par 99 %. Tas tika sasniegts pateicoties ienākumu palielinājumam valsts budžetā un izdevumus samazinot. Ienākumu lielākā daļa tika sasniegta, pateicoties valūtas kursa likmēm 1991.gadā. Tas palielināja ienākumus no Suecas kanāla, naftas eksporta un nodokļus par starptautiskās tirdzniecības darījumiem par aptuveni 2%.

Pēc tam, kad budžeta deficīts pirmajos divos ekonomiskās reformas gados noslīdēja līdz 1.9% un 2.5% no IKP stingrās fiskālās un monetārās politikas dēļ, gada laikā valsts ekonomika strauji atzīrga inflācijas samazināšanās dēļ. Reālā IKP pieaugums laika posmā no 1990./91.gada līdz 1997./98.gadam palielinājās attiecīgi no 3.6% uz 5.7%.

Apkopojot 2.2.tabulas datus, autors secina, ka kopš Ēģiptes valdība aizsāka ekonomiskās reformas programmu 1990./91.gadā, valsts svarīgākie ekonomiskie rādītāji ir uzlabojušies un valsts ekonomika pēc smagiem ārējā parāda, augstās inflācijas un budžeta deficīta gadiem ir atguvusies un īsteno progresīvu tirgus ekonomiku.

Ēģiptes valdības stratēģija valsts sektora īpašumu samazināšanai ietvēra divas daļas: pirmkārt, valstij piederošo akciju pārdošanu biržā un, otrkārt, stratēģiski svarīgo akciju tirdzniecību publiskā izsolē, ar noteikumu, ka likvidācijai pakļauj tos uzņēmumus, kas cieš no lielām parādu nastām, kuras atmaksāt tiem nebūtu iespējams. Attēlā 2.1. parādīts kopējais privatizēto uzņēmumu skaits laika posmā no 1994.gada līdz 1998.gada jūnijam. Privatizācijas programma, kura tika uzsākta 1994.gadā pašos pirmsākumos bija lēna, jo tikai 10%-20% no

akcijām tika atļauts pārdot. 1996.gada vidū privatizācijas procesi pieauga un pirmo reizi kopš privatizācijas programmas uzsākšanas valdība pārdeva vairāk kā 50% no tās īpašumā esošo uzņēmumu akcijām, tādā veidā stimulējot akciju piedāvājumu biržās. Kopējais privatizācijas apjoms zīmīgi pieauga, sasniedzot 3.161 mljrd. LE 1996. gadā.



**2.1.att. Ieņēmumi par privatizētajiem uzņēmumiem Ēģiptē 1994.g.–1998.g.jūn.**

*Avots:[62]*

Kā jau var redzēt 2.1.attēlā privatizācijas uzsākšanas gadā (1994.) valdības ienākumi no tās īpašumā esošo uzņēmumu akciju tirdzniecības, papildinājās par 970 milj. LE. 1995.gadā šie privatizācijas ienākumi valsts budžetu papildināja par 116 milj. LE vairāk, kas ir 1086 miljoni LE. Vislielākais kāpums no privatizācijas ceļā iegūtiem līdzekļiem bija vērojams 1997.gadā, kad valsts budžets tika papildināts par 3306 miljoniem LE, bet, privatizācijai noslēdzoties 1998.gada jūnijā tika ieņemti 2347 miljoni LE.

## **2.2 Ēģiptes ārējās tirdzniecības raksturojums**

No 1840. līdz 1930.gadam Ēģiptē pastāvēja brīvās tirdzniecības sistēma, kas balstījās uz konvencijām, ko tai uzspieda Eiropas valstis. Šo līgumu rezultātā Ēģiptē visām importējamajām precēm tika ierobežoti muitas tarifi līdz 5%, vēlāk līdz 8%. Šis bija viens no valsts industrializācijas aizsākšanās iemesliem.[46]

Lai izveidotu bāzi, kura būtu pamats ražošanas attīstībai, 1930.gadā Ēģiptes valdība patstāvīgi noteica ievadmuitas likmes, kas izejvielām bija no 6-8% un līdz pat 15%

rūpniecības precēm. Vēl viens svarīgs solis pretī neatkarīgākai lēmumu pieņemšanai starptautiskās tirdzniecības nozarē tika sperts 1947.gadā, kad Ēģiptes valdība nolēma atņemt angļu Sterliņu Mārciņas standartus un izvairīties no tirdzniecības ar Angliju.

Ēģiptes starptautiskā tirdzniecība valdības kontrolē nonāca pakāpeniski 1950-tajos gados. No 1961. gada visas saistības ar eksporta, importa, cenu un norēķinu darījumiem pārvaldīja sabiedriskās organizācijas un uzņēmumi. Tomēr valdība pilnībā grozus pār šo ekonomiski svarīgo sektoru savās rokās nepārņēma. Tā darbojās ap vietējā pieprasījuma un piedāvājuma ierobežojumiem un dažādu savstarpējo sarunu rezultātā valdība sagādāja tirdzniecības partnerus. Privātuzņēmēji varēja eksportēt augļus, dārzeņus, kā arī citus produktus.[33]

1970.-jos gados tika samazināts valsts monopols tirdzniecības sektorā. Sākotnēji privātuzņēmumiem tika dota atļauja importēt dažu veidu preces, bet ar zināmiem noteikumiem. Vēlāk, 1976.gadā valsts uzņēmums, kas kontrolēja visu starptautisko tirdzniecību Ēģiptē, tika likvidēts, un privātuzņēmējiem tika dota zaļā gaisma tirdzniecībai gandrīz ar visām precēm, izņemot dažas (piem., kokvilna). Valdība, īpaši prezidenta Mubaraka vadībā, piedāvājās sniegt dažādus ieguldījumus, kas privātuzņēmējiem iekļāva dažus importa un eksporta preču ierobežojumus. Valdība arī uzlaboja nepilnīgo valūtas sistēmu, lai atvieglotu starptautiskās tirdzniecības darījumus. Dažādās valūtas maiņas sistēmas dēļ radās statistiska rakstura grūtības, un, ja darījumi tika veikti dolāros, starptautiskās tirdzniecības konti tika stingri kontrolēti. [30]

Tomēr Ēģiptes ekonomikas atdzimšana ir balstījusies tikai uz valsts tirdzniecību. Patēriņa preču eksports ir sasniedzis 13.8 miljardus \$ 2005.gadā, kas ir par 31.4% vairāk nekā 2003.gadā. Importēto preču vērtība sasniegusi 24.2 mljrd.\$ 2004.gadā. Galvenās eksportpreces bija jēlnafta un naftas produkti, kokvilna un tekstilpreces, lauksaimniecības preces. Importēti tiek transporta un mašīnbūves produkti, patēriņa preces un pārtika.[49]

*2.3.tabula*

#### **Ēģiptes starptautiskās tirdzniecības sektora pārskats**

	97/98	98/99	99/00	00/01	01/02	02/03	03/04	04/05	05/06
Eksports(mljrd.\$)	5.1	4.4	6.4	7.1	7.1	8.2	10.5	13.8	18.4
Imports(mljrd.\$)	16.5	17	17.9	16.4	14.6	14.8	18.3	24.2	30.4
Tirdzn.bil.(mljrd.\$)	-11.4	-12.6	-11.5	-9.3	-7.5	-6.6	-7.8	-10.4	-12
FDI* (milj.\$)	1104	711	1656	509	428	701	407	3902	6111

\* FDI – ārvalstu tiešās investīcijas

*Avots:[24]*

Tabulā 2.3. uzskatāmi parādīts Ēģiptes starptautiskās tirdzniecības darījumu rezultāts laika posmā no 1997./1998. līdz 2005./2006.gadam. No šīs tabulas redzama eksporta samazināšanās gandrīz par 1 miljardu \$ pēc 1997.gada, kas saistāma ar terora aktiem Luksorā šajā gadā. Interesanta ir situācija 2001.gadā, kad eksports nav ne pieaudzis, ne krities un ieņēmumi no tā ir 7.1 mljrd.\$., par iemeslu varētu minēt 2001.gada 11.septembra terora aktus ASV, kas izraisīja rezonansi daudzu valstu ekonomikās. Var redzēt, ka gandrīz desmit gadu laikā Ēģiptes eksports ir pieaudzis vairāk kā trīs reizes, 2005.gadā sasniedzot 18.4 miljardus dolāru.

Tā kā Ēģiptes tirdzniecības bilance visā uzskates periodā ir negatīva, var secināt, ka Ēģiptes valsts no ārvalstīm importē vairāk, nekā uz tām eksportē. Vislielāko negatīvo rezultātu tā sasniedza 1998.gadā, kas atkal ir saistīts ar Luksoras terora aktiem, un tikai par 0.6 miljardiem mazāks rādītājs ir 2005.gadā. Šajā pašā gadā valsts imports sasniedzis jau 30.4 miljardus \$ - importa pieaugums ir daudz straujāks par eksporta pieaugumu valstī, kas noved pie arvien negatīvāka tirdzniecības bilances rādītāja. Pieprasījums pēc importa ir krities tikai 2000.un 2001.gadā, kas daļēji saistīts ar drošības pasākumiem pēc 2001.gada ASV terora aktiem, kā arī ar Ēģiptes mārčiņas atkārtotajām devalvācijām, kas noveda pie importēto preču sadārdzinājuma. Ilgstošā negatīvā tirdzniecības bilance ir strauji pieaugošo iedzīvotāju skaita, ne tik strauji pieaugošo darbavietu rezultāts.

Kā redzams 2.3. tabulā, ārvalstu tiešās investīcijas desmit gadu laikā ir palielinājušās gandrīz sešas reizes, 2005./2006.gadā sasniedzot sešus miljardus dolāru. To pieaugumu kavēja terora akti ASV un Luksorā, kas valsti padarīja par nedrošāku ārvalstu investoriem, tādēļ arī 1998. un 2001.gadā ārvalstu tiešo investīciju apjoms kritās. Kā faktoru, kas sekmē investīciju ieplūšanu Ēģiptē var minēt valdības uzsāktos privatizācijas procesus, privātā sektora uzņēmējdarbības attīstību un lielos ieguldījumus ekonomikas vides uzlabošanā un pilnveidošanā, kas padara to pievilcīgu ārvalstu investoriem.

Tabulā 2.4. uzskaitīti galvenās Ēģiptes eksportpreces un importpreces. Redzams, ka galvenā eksportprece gan 2004/2005.gadā, gan arī gadu vēlāk ir bijusi degviela. Tā ir kļuvusi par vienu no Ēģiptes galvenajām eksportprecēm sakarā ar arvien jaunu naftas rafinēšanas uzņēmumu izveidošanu. Ēģiptē ir viena no visspēcīgākajām naftas rafinēšanas nozarēm Āfrikā, kas balstās uz Suecas ostas rafinēšanas kompleksu, tādēļ pēc tabulas var redzēt, ka tās eksports arvien pieaug, bet imports samazinās. Tomēr arvien pieaugošās dzimstības un dzīves līmeņa kāpuma dēļ palielinās pieprasījums pēc degvielas pašā Ēģiptē, tādēļ Ēģiptes valdībai būtu jāveic dažādi ar naftas produktiem saistīti saglabāšanas pasākumi, kas ļautu saglabāt

kontroli pār valsts naftas resursiem pēc iespējas ilgākā laika posmā un nepieļautu tik drīzu naftas produktu izsīkšanu importa dēļ.

2.4.tabula

**Ēģiptes ārējā tirdzniecība (% no kopējās tirdzniecības apjoma)**

<i>Eksports</i>	<i>04/05</i>	<i>05/06</i>	<i>Imports</i>	<i>04/05</i>	<i>05/06</i>
Degviela	39.6	56.5	Degviela	10.1	8.5
Kokvilna	0.9	0.8	Izejvielas	17.9	17
Izejvielas	4.3	2.8	Starpprodukti	28.1	27.7
Pusfabrikāti	5.6	6.4	Kapitālieguldījumu preces	20.2	25.9
Gatavās preces	38.7	28	Patēriņa preces	13.2	11.6
Citi	10.8	5.4	Citi	10.4	9.3

*Avots:[24]*

Autors secina, ka pieaug arī pusfabrikātu eksports, galvenokārt uz mazāk attīstītajām Āfrikas valstīm. To lielā mērā ir ietekmējusi straujā ražošanas attīstība, lielās valsts investīcijas tās uzlabošanā un pilnveidošanā. Izejvielu, starpproduktu, patēriņa preču imports ir attiecīgi samazinājies par 1-1.5%, toties ir palielinājusies kapitālieguldījumu preču imports par 5.7%, kas rada perspektīvu pozitīvai importa ietekmei uz turpmāku valsts ekonomikas attīstību.

Analizējot doto tabulu 2.4. kopumā, autors secina, ka visas ārējās tirdzniecības aktivitātes (gan eksports, gan imports) šajos gados Ēģiptē ir mazinājušās, kas izskaidrojams ar nelielo ārējās ekonomikas šoku, kas radās pasaules starptautiskajā tirdzniecībā pēc 2001.gada 11.septembra terora aktiem ASV. Vislielākais kritums manāms gatavo preču eksportā (par 10.7%), kā arī patēriņa preču un degvielas importā (attiecīgi 1.6%).

Šajā tabulā (skat.2.5. tabulu) ir uzrādīti Ēģiptes starptautiskās tirdzniecības partneri kontinentu veidā. No tabulas izriet, ka lielākais Ēģiptes eksports aizceļo uz ES valstīm, bet gandrīz divas reizes mazāks – uz Āziju. Arī importa jomā Ēģipte visintensīvāk sadarbojas ar ES, pēc tam Āziju. Kā viens no iemesliem tik lielai ārējai tirdzniecībai ar ES ir 2001.gadā parakstītais Ēģiptes – ES sadarbības līgums, kas uzlabojis abu pušu ekonomiskās attiecības, kā arī paspilgtinājis abu valstu sadarbību tirdzniecības jomā. Lai gan šajā tabulā tiek apskatīta starptautiskā tirdznieciskā sadarbība starp Ēģipti un pārējiem pasaules kontinentiem, jāmin, ka starpvalstu ārējās tirdzniecības jomā Ēģiptei gan eksporta, gan importa ziņā vislabākās

attiecības ir tieši ar ASV, kas ir gan lielākais produktu piegādātājs Ēģiptei, gan arī dedzīgākais tās preču importētājs. Daudz tiek importēts arī no Vācijas, Itālijas, Japānas un Dienvidkorejas.

2.5.tabula

**Ēģiptes starptautiskās tirdzniecības partneri (milj.\$) (bez arābu valstīm)**

Eksports uz	2004	2005	2006	Imports no	2004	2005	2006
Āzija	1347.07	1683.86	2547.38	Āzija	2444.13	3663.62	3971.20
Āfrika	159.46	212.44	144.40	Āfrika	109.56	159.97	98.16
ES	2700.43	3589.09	4602.87	ES	3424.83	4533.76	4592.02
Z- Amerika	638.60	988.59	1225.29	Z- Amerika	1425.59	1898.09	1727.45
D-Amerika	34.8	30.45	51.43	D-Amerika	789.51	1162.87	984.04
Austrālija	17.59	4.31	5.78	Austrālija	394.64	398.69	331.55

Avots:[23],[16,183-185]

Tabulā 2.5. redzams liels importa īpatsvars no Dienvidamerikas, kas izskaidrojams ar šo valstu salīdzinoši zemo preču cenu un lēto darbaspēku. 2006.gada datus redzams, ka imports no Dienvidamerikas valstīm ir bijis teju vai 20 reizu lielāks par eksportu uz šīm valstīm, kas kārtējo gadu noved Ēģiptes valsti pie negatīvas tirdzniecības bilances.

Vienīgie pozitīvie rādītāji tirdzniecības bilances ziņā Ēģiptei šo trīs gadu laika periodā ir ar Āfrikas valstīm, jo tur eksporta pārsvars pār importu ir gandrīz par trešdaļu, kas nozīmē, ka uz mazāk attīstītām valstīm eksportēts tiek vairāk, nekā no tām importēts.

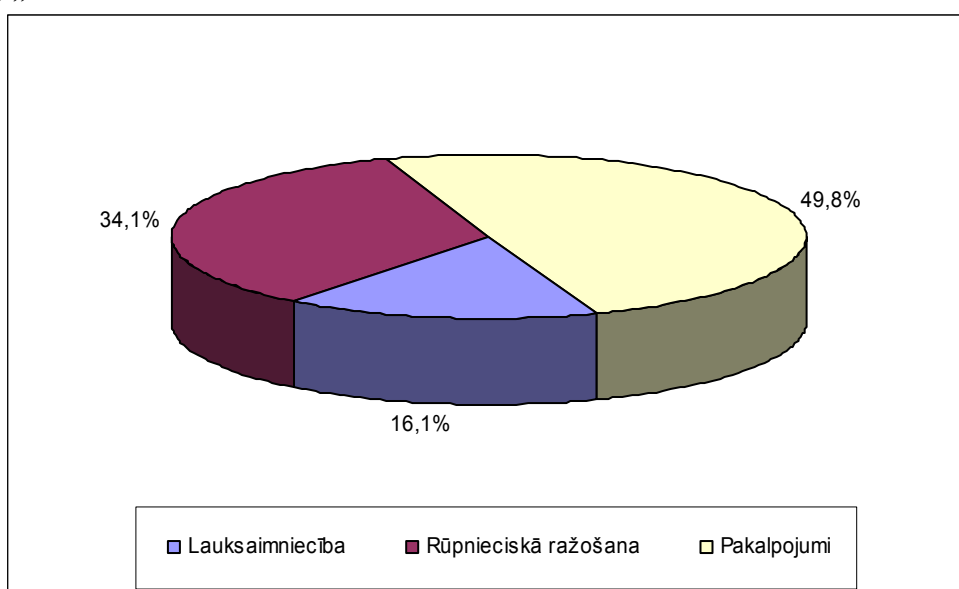
### 2.3 Pakalpojumu nozare Ēģiptē

#### *Pakalpojumu īpatsvars Ēģiptes ekonomikā*

2.2.attēlā parādīts Ēģiptes ekonomiskās nozares iedalījums pēc to devuma IKP 2003.gadā. Kā var redzēt, 49.8%, kas ir gandrīz puse, no visiem IKP ieņēmumiem 2003.gadā sastāda pakalpojumu nozare, kas Ēģiptei kā jaunattīstības valstij ir neierasti augsts rādītājs. Tas izskaidrojams ar lielajiem ieņēmumiem no tūrisma un Suecas Kanāla, kā arī ar telekomunikāciju straujo attīstību. Ieņēmumi no tūrisma sastāda gandrīz 5% no IKP, kaut gan pēc neoficiāliem datiem šī daļa varētu būt ap 15% liela. Tas ir viens no visdinamiskākajiem

Ēģiptes ekonomikas sektoriem, kas nodrošina daudzus valsts iedzīvotājus ar darbu, jo vismaz 8% no visiem Ēģiptes valstī esošajiem amatiem ir saistīti ar tūrismu. Pakalpojumu sektorā nozīmīga loma ir arī ieņēmumiem no Suecas Kanāla, kas 2003.gadā uzstādīja rekordlielus ieņēmumus visā kanāla vēsturē - 2.57 miljardus \$, kas ir par 32% vairāk nekā 2002.gadā. Tas izskaidrojams ar lielo tranzīta kravu apjomu, kas plūda no Ķīnas uz Eiropu, kā arī ar ASV militāro kuģu kravu piegādi sabiedrotajiem Irākā.

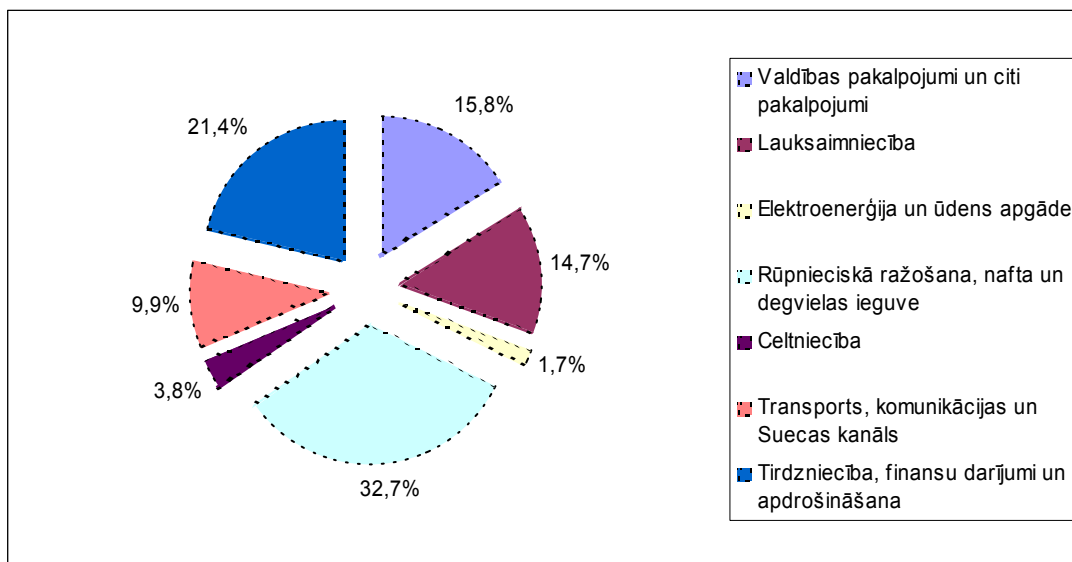
Kā otrs lielākais ekonomiskās nozares sektors Ēģiptē pēc ieņēmumiem ir rūpnieciskās ražošanas nozare, kas 2003.gadā sastādīja 34.1%. Tajā ietilpst tādas nozares, kā ieguves rūpniecība (nafta, dabas gāze), ķīmiskā rūpniecība, mašīnbūve, pārtikas ražošana, tekstilrūpniecība u.c. Naftas un dabasgāzes nozares aptver arī lielu apjomu no visām ārvalstu investīcijām Ēģiptē, kā vieni no lielākajiem ieguldītājiem šajā nozarē ir „British Gas”, „ENI”, „Shell”, „ExxonMobil” u.c.



2.2.att. Ēģiptes galveno nozaru iedalījums % no IKP 2003.g.

Avots:[34]

Lauksaimniecība ir trešā ekonomikas nozare Ēģiptē, kas dod savu daļu artavas valsts IKP pieaugumam. 30% no visa Ēģiptes darbaspēka strādā lauksaimniecības nozarē. Pie 2006.gada cenām Ēģiptes lauksaimniecības produktu kopvērtība sasniedza ap 81 370 miljardu LE, no kuriem 81 313 miljardi LE tiek saražoti privātajā sektorā, bet pārējais - valsts sektorā. Lauksaimniecības eksports ir pieaudzis par 54% pēdējo 5 gadu laikā Galvenās eksportpreces ir rīsi, apelsīni un kartupeļi - tie sastāda 61% no visa valsts lauksaimnieciskā eksporta.



2.3.att. IKP procentuālais sadalījums pa nozarēm 2004.g.

Avots:[57]

Līdzīgi kā 2.2. attēlā, arī attēls 2.3. ietver pakalpojumu nozares iedalījumu Ēģiptes ekonomikā, bet ar atšķirību, ka attēlā 2.3. šis iedalījums uzrāda daudz sīkāku IKP sadali procentuāli pa nozarēm.

Kā var redzēt, lielāko procentuālo devumu Ēģiptes ekonomikā 2004.g. ir devusi rūpnieciskā ražošana, nafta un degvielas ieguve, kas sastādīja 32.7%. Lielāko devumu šajā sfērā ir devusi nafta un tās eksports, kas procentuāli sastāda lielāko daļu šajā iedalījumā. Kā otrs lielākais IKP sīkāka iedalījuma sektors ir tirdzniecība, finanšu darījumi un apdrošināšana, kas sastāda 21.4%. Liela nozīme ir valdības pakalpojumiem, kas sastāda 15.8% no IKP 2004.gadā, kam seko lauksaimniecība, kura salīdzinoši ar 2003.gadu ir devusi par 1.4% mazāk valsts IKP, attiecīgi 14.7%. 2004.gadā. Vismazāk no visa IKP 2004.gadā procentuāli aizņem elektroenerģija un ūdensapgāde, kas saistīts ar lielo patēriņu pašmāju tirgū.

9.9% no visa IKP sastāda transporta pakalpojumi, komunikācijas, un ko paši ēģiptieši arī ļoti uzsver – Suecas kanāls. Šī sektora nozīmība valsts budžetā ar katru gadu pieaug tādēļ, ka strauji attīstās komunikāciju pakalpojumi, ko autors analizēja arī darba gaitā, un arī ienākumi no Suecas kanāla ik gadu pieaug globālās tirdzniecības attīstības un straujo pieauguma tempu dēļ. No šiem 9.9% lielāko artavu dod ienākumi no Suecas kanāla.

No kopējā IKP 2004.gadā 3.8% aizņem celtniecības sektors, kas, galvenokārt, tūrisma objektu un infrastruktūras celtniecības rezultātā ir strauji attīstījies, jo audzis ir pasūtījumu skaits pēc viesnīcām, atpūtas kompleksiem, arī nekustamo īpašumu tirgus palēnām attīstās, tādēļ autors uzskata, ka turpmāko 10 gadu laikā šis sektors strauji attīstīsies un dos daudz lielāku devumu Ēģiptes ekonomikā, nekā līdz šim.

## Svarīgāko pakalpojumu eksporta un importa sadalījums % 2005.g.

Eksports	%	Imports	%
Transporta pakalpojumi	32.9	Transporta pakalpojumi	39.3
Tūrisms	47.4	Tūrisms	17.1
Citi pakalpojumi	19.7	Citi pakalpojumi	43.6

*Avots:[35]*

Situāciju pakalpojumu jomā vislabāk raksturo 2.6.tabula, kas uzskatāmi parāda svarīgāko pakalpojumu eksporta un importa procentuālo sadalījumu. No tabulas izriet, ka 32.9% no kopējā 14 449 milj.\$ lielā pakalpojuma eksporta 2005.gadā aizņēma tieši transporta pakalpojumi. Salīdzinot ar transporta pakalpojumu importu, procentuāli šī daļa ir par 6.4% mazāka, tomēr arī kopējais pakalpojumu imports 2005.gadā Ēģiptē bija mazāks nekā eksports – 9507 milj. \$, tādējādi pakalpojuma eksporta vērtība ir lielāka par tās importu. Galvenie pakalpojumi, kas pieskaitīti pie transporta pakalpojumu eksporta, ir tie, kas saistīti ar Suecas Kanāla šķērsošanu, kuģošanu, jo tieši tie no transporta pakalpojumu nozares dod vislielākos ienākumus valsts kasē.

Tūrisma pakalpojumi ir lielākie pēc procentuālā sadalījuma – 47,4%, un tas liecina par šīs nozares augsto potenciālu Ēģiptē. Katru gadu tiek izbūvētas arvien jaunas viesnīcas, iepludinātas lielas ārvalstu investīcijas, kas nākotnē tūrisma nozari padarīs par vēl ienesīgāku valsts budžetā. Salīdzinot ar tūrisma importu, redzams, ka ēģiptieši ir daudz dedzīgāki uz viesu uzņemšanu, nekā uz ceļošanu ārpus valsts robežām (tā iemesls ir arī iedzīvotāju salīdzinoši zemais dzīves līmenis, kas ir strauji pieaugošā iedzīvotāju skaita rezultāts).

Eksporta pakalpojumu procentuālajā īpatsvarā pakalpojumi, kas neietver tranzītu un tūrisma aizņem 19.7%, bet importa ziņā tieši citi pakalpojumi (banku pakalpojumi, apdrošināšana, kapitāla transakcijas u.c.) ir dominējošie starp pakalpojumiem – 43.6%. Tas izskaidrojams ar to, ka Ēģipte kā jaunattīstības valsts vēl nav tik daudz sasniegusi e-komercijas, finanšu darījumu un citu pakalpojumu jomā.

Tā kā autors darba gaitā vēlas pierādīt Suecas kanāla nozīmīgo lomu Ēģiptes ekonomikā un Suecas kanāls tiek piedēvēts pie pakalpojumu nozares, tālāk autors apskatīs nozīmīgākos Ēģiptes pakalpojumu nozares veidus, lai izveidotu konteksts pakalpojumu sfērā Suecas kanāla nozīmības pierādīšanai.

## ***Tūrisms***

Tūrisms kā pakalpojumu nozare ir viena no galvenajām Ēģiptes maksājumu bilances ienākumu posteņa stutētājām. Tas praktiski neatrodas valsts pārvaldībā, respektīvi, šīs pakalpojumu nozares attīstība ir privātu uzņēmēju rokās. Pat valsts īpašumā esošās viesnīcas ir starptautisko viesnīcu tīkla vadības rokās. Ēģiptē ir stingri nosacījumi viesnīcām un restorāniem ārvalstnieku nodarbināšanā. Neskaitot ierobežojumus, kas saistīti ar piekļuvi šim tirgum un valsts režīma politiku, šī nozare būtībā ir orientēta uz āru, respektīvi, uz starptautiski konkurētspējīgu attīstīšanos.

2.7.tabula

### **Ēģiptes tūristu iedalījums pa pasaules reģioniem**

Tūristu skaits (tūkst.)	1998/99	1999/2000	2000/2001
Kopējais tūristu skaits	4266	5311	5347
Eiropas valstis	2282	3241	3501
Austrumeiropas valstis	242	298	369
Rietumeiropas valstis	2040	2943	3132
Tuvo Austrumu valstis	1388	1303	1070
Āfrikas valstis	150	148	145
Amerikas valstis (Ziemeļamerika un Dienvidamerika)	244	315	325
Āzija un Okeānija	200	301	304
Citas valstis	2	3	2

*Avots:[22]*

Tradiccionāli Ēģiptes tūrisma nozare tūristu pievilināšanai balstās uz vēsturiskā mantojuma izcelšanu, bet pašlaik tā mēģina šo sektoru dažādēt (dabas objektu apskate, iepazīšanās ar vietējo iedzīvotāju dzīves veidu tuksnesī, pludmales tūrisms, specializētais tūrisms- tuksneša ralliji, nometnes nirējiem, kultūras un mākslas pasākumi utt.), lai arvien vairāk un vairāk tūristu vēlētos šai valstī atgriezties, tādējādi palielinot atkārtoto tūrisma vizīšu skaitu. Pludmales tūrisma nozare konkurē ar vēsturiskā tūrisma nozari, un arvien vairāk viesnīcu tiek būvētas Sarkanās jūras krastos, kurā ir vieni no pasaules lieliskākajiem koraļļu rifiem. Visvairāk attīstītākie tūrisma rajoni ir tieši Sinaja pussalas piekraste un Sarkanās jūras krasts.

Laika periodā no 2002.g. janvāra līdz tā paša gada martam Ēģipti bija apmeklējuši 1 054 025 tūristu. Ēģiptei ir augsts potenciāls pelnīt no tūrisma biznesa, bet diemžēl šī pakalpojuma sektora attīstību ir kavējuši daudzi vardarbības uzliesmojumi šajā reģionā.

Tā kā Rietumeiropa ir Ēģiptes lielākais tūrisma tirgus, pēc tabulas 2.7. var izsekot, ka lielākais tūristu skaits Ēģiptē ierodas tieši no Rietumeiropas – laikā no 1998. līdz 2001.gadam gandrīz puse no visa tūristu skaita. Pēc tam seko Tuvo Austrumu un Amerikas valstis. Jāsaka, ka šajā laika periodā ir pieaudzis apmeklētāju skaits no visiem reģioniem, izņemot tūristus no Tuvo Austrumu zemēm, kas varētu būt izskaidrojams ar dažiem ierobežojumiem šo valstu tūristiem sakarā ar terora aktiem 1997.gadā Luksorā, kā arī iemesls varētu būt Tuvo Austrumu valstu nedrošais stāvoklis daudzo teroristu pašnāvnieku un viņu rīkoto terora aktu dēļ.

### ***Transporta sakari un komunikācijas***

Jau Senās Ēģiptes iedzīvotāji zināja kā būvēt kuģus un neapmaldīties plašajā jūrā. Tika pārvadātas preces ar laivām un kuģiem pa Nīlu un uz Vidusjūru.

Upju transporta tīkls, kas plešas 35 000 km garumā pārsvarā pa Nīlu, nodrošināja 2590 milj. t/km preču pārvadājumu 2005./2006.gadā. Ēģiptē pavisam ir 40 jūras ostas: 12 no tām ir tirdzniecības ostas, 6 kalnrūpniecības ostas, 6 zvejas ostas, 5 kuģniecības ostas un 10 naftas pārvadājumu ostas. Kopumā ņemot, 2005./2006.g. jūras ostu kapacitāte ir pieaugusi līdz 66.8 milj. tonnu. Doku skaits ir pieaudzis līdz 175, kas ir veicinājis jūras pasažieru pārvadājumu skaita pieaugumu līdz 740 000.[27]

Ēģipte ir pirmā valsts Āfrikā un pirmā Tuvajos Austrumos, kura ierīkoja metro. Tas ik dienas pārvadā 3 milj. pasažieru, turklāt valdība pašlaik veic vēl viena metro būvdarbus.

Dzelzceļa līnijas Ēģiptē savieno 796 stacijas 9435 km garumā, 1800 vilcieni 2005./2006.gadā turp un atpakaļ nobrauca vairāk kā 135 000 km. Turklāt pasažieru kustība šajos gados ir sasniegusi 54400milj./km, preču un pārvadājumu kustība pa dzelzceļu – 43000 milj. tonnu/km.

Ēģipte ir izbūvējusi lielceļus, kas valstī veido 48.1 tūkst. km garu lielceļu tīklu. Pasažieru skaits, kas ticis pārvadāts pa šīm automaģistrālēm 2005./2006.gadā ir sasniedzis 135 270 milj.; pārvadāto preču daudzums – 44940 milj. tonnu. Ēģipte lepojas ar saviem tiltiem, kas nodrošina aktīvu satiksmi. Līdz šim visā valsts teritorijā ir uzbūvēti 181 tilti, no kuriem 36 celti pāri Nīlas upei.

Ēģiptei ir 90 lidostas. Tā kā lidmašīnu skaits Ēģiptes lidostās ar katru gadu palielinās, ir nodrošināti lidojumi starp 72 pasaules galvaspilsētām un 12 vietējām pilsētām. Kairas Starptautiskajā Lidostā pārlidojumu skaits ir 108 tūkst. lidmašīnu gadā, citās lidostās 76

tūkstoši. Gaisa transporta pasažieru pārvadāšana 2005.gadā ir pieaugusi līdz 11.2 milj. pasažieru Kairas Starptautiskajā lidostā un 10.5 milj. citās lidostās. Gaisa pārvadāto preču daudzums sasniedzis 311.4 milj. t/km 2005./2006.gadā.[27]

Tālrūnu pakalpojumi ir plaši izplatīti visā valstī. Tālrūna līniju blīvums ir sasniedzis 14.9% 2006.gadā. Telefonlīniju skaits palielinājies no 6.4 milj. 1999.g. līdz 12.9 milj.2006.gadā. Fiksēto tālrūnu līnijas abonē 10, 628 milj. iedzīvotāju. Pēc 2006.gada datiem mobilo tālrūnu lietotāju skaits Ēģiptē sasniedzis 14.8 milj., interneta lietotāji 5.4 milj. [27]

2.8.tabula

#### Telekomunikāciju pakalpojumi Ēģiptē (milj.\$)

	2005	2006	2007 (provizoriskie dati)
Kopējais tirgus lielums	3360	4320	4925
Eksports	330	363	400
Imports	2880	3456	3975

Avots:[42]

Ēģiptes telekomunikāciju sektors ir viens no visattīstītākajiem Tuvo Austrumu un Ziemeļāfrikas reģionā. Turpmākie speciālistu pareģojumi liecina, ka šī nozare Ēģiptē varētu būtiski pieaugt turpmāko gadu laikā. Telekomunikāciju tirgus oficiāli tika noregulēts tikai 2005.gadā. Šis solis pavēra tirgu jauniem dalībniekiem un izveidoja konkurētspējīgu telekomunikāciju tirgu Ēģiptē, kā arī deva iespēju pakalpojumu sniedzējiem sevi pierādīt.

Tabulā 2.8.parādīti telekomunikāciju tirgus nozares izmēri Ēģiptē, kā arī šī sektora eksports un imports. Tā kā tirgum paredzama strauja attīstība, pēc tabulas var redzēt, ka gan imports, gan eksports, gan pats telekomunikāciju tirgus ar katru gadu pieaug. Pagaidām eksportēts tiek aptuveni astoņas reizes mazāk nekā importēts, kas skaidrojams ar šī tirgus lielajām potenciālām izaugsmes iespējām, tomēr līdzšinējie telekomunikāciju pakalpojumi Ēģiptē tiek importēti, galvenokārt, no attīstītajām valstīm.

#### **Suecas Kanāls**

Suecas Kanāls savieno pasaules austrumus ar rietumiem un tam ir milzu ietekme uz starptautisko tirdzniecību. Tas ir viens no galvenajiem Ēģiptes ienākumu avotiem, kas valsts kasi papildina ik dienas par 5.5 milj.\$. Suecas Kanāls saīsina kuģošanas ilgumu no Austrumāzijas līdz Eiropai un otrādi par 40%. Apmēram 8% no visas pasaules kuģošanas noris tieši Suecas Kanālā. Kanāla ienākumi laika posmā no 2005.g.jūlija līdz 2006.gada maijam sastādīja 3.246 miljardus \$.

Tā kā Suecas Kanāla pakalpojumu specifika un nozīme Ēģiptes ekonomikā ir šī bakalaura darba galvenais izstrādāšanas mērķis, tas sīkāk aprakstīts darba trešajā nodaļā (skatīt sākot ar 47.lpp.).

### ***Banku pakalpojumi***

Banku nozare Ēģiptē ir starp vecākajām un lielākajām visā reģionā. Deviņdesmitajos gados kā daļa no Ēģiptes ekonomikas un finansu reformas programmas, banku sektors tika pilnībā liberalizēts, un banku pārraudzība tika stiprināta saskaņā ar starptautiskajiem standartiem. Banku savstarpējā konkurence tika atstāta pakalpojumu tirgus varā. Ēģiptes banku nozīme starptautiskajā banku tirgū ir kļuvusi nozīmīga.

Pašlaik Ēģiptē darbojas 63 bankas ar 2386 filiālēm, no kurām 26 ir ārvalstu pārstāvētas bankas. Tās ietver arī četras valsts bankas – „The National Bank of Egypt”, „Bank of Alexandria”, „Banque du Caire” un „Banque du Misr”. Šīs četras valsts bankas ir dominējošās banku nozarē Ēģiptē, to aktīvi sastāda 57% no visu banku kopējiem līdzekļiem un uztur 70% depozītu un 59% aizdevumu.

Privātā sektora komercbankas ir labākas par valsts bankām tieši pakalpojumu kvalitātes ziņā un efektīvākas peļņas ziņā. Ir četras lielas privātā sektora bankas: „The Commercial International Bank”, „Egyptian American Bank”, „Misr International Bank” un „National Societe Generale bank”. [22]

Kopumā runājot Ēģiptē pamazām pieaug tāds pakalpojuma veids kā kredītkaršu izmantošana, tomēr šajā valstī vēl joprojām visvairāk ir izplatīti norēķini ar skaidru naudu, ko lielā mērā nosaka Ēģiptē, tāpat kā visās Tuvo Austrumu zemēs tradicionāli pieņemtais dzīves veids un daļēji oficiāli neuzskaitītā maksājumu daļa (piem. dzeramnaudas). Īslaicīgi naudas aizdevumi sastāda aptuveni 80% no galvenajiem banku finansu portfeļiem, un ir novērtēts, ka tikai katram desmitajam Ēģiptes iedzīvotājam ir konts bankā. Šis vāji attīstītais mazumtirdzniecības tirgus piedāvā reālas iespējas īpaši starptautiskajām bankām, kas gaida iespēju piesaistīt simtiem tūkstošu, ja ne pat miljonu, noguldītāju par relatīvi zemām izmaksām. Viens no Ēģiptes pievilcības plusiem ir tas, ka lielākā daļa tās iedzīvotāju (ap 18-19 milj.) dzīvo divās lielās pilsētās – Kairā un Aleksandrijā. Šie iedzīvotāji galvenokārt tiek ieskaitīti pie vidusšķiras ēģiptiešiem. Tādā veidā filiāļu tīklu attīstības izmaksas būtu relatīvi zemas.

### ***Apdrošināšana***

Ēģiptes apdrošināšanas nozare ir vāji attīstīta, un tai ir plašas izaugsmes iespējas nākotnē. Viens no faktoriem, kas ietekmē apdrošināšanas attīstību ir lielā valsts ietekme šajā nozarē – Ēģiptē ir dažādi komplicēti ar apdrošināšanu saistīti likumi, kas netieši kavē šīs nozares attīstību.

Kopumā šis sektors sastāv no četrpadsmit reģistrētiem apdrošināšanas uzņēmumiem, viena pārapdrošināšanas uzņēmuma, trim apdrošināšanas kopfondiem un 591 privāto uzņēmēju fondiem, kas darbojas, galvenokārt, dzīvības un pensiju apdrošināšanas jomā. No visiem četrpadsmit uzņēmumiem, trīs ir valsts apdrošināšanas uzņēmumi un viens ir valsts pārapdrošināšanas uzņēmums. Pārējie vienpadsmit privātuzņēmumi darbojas vietējā tirgū un Rietumsahāras zonā.[22]

Šī nozare būtībā dalās divās daļās - starp dzīvības apdrošināšanu un pārējiem apdrošināšanas veidiem, kur tieši šie te pārējie apdrošināšanas veidu uzņēmumi sastāda 48% no kopējām apdrošināšanas iemaksām, dzīvības privātie fondi 33% un dzīvības apdrošināšanas uzņēmumi 19%. Trīs valsts apdrošināšanas uzņēmumi aizņem 90% no visiem dzīvības apdrošināšanas un 75% no pārējiem apdrošināšanas biznesiem. Ārvalstu uzņēmumi šajā sektorā ir šādi: „American Insurance Group”, „British Royal and Sun Alliance”, „Marsh & McLennan”, „Legal & General”.[41]

### ***Kapitāla tirgus***

Nav ne regulējošu ierobežojumu, kas kavētu vai neļautu ārvalstu dalību Ēģiptes kapitāla tirgū, ne arī aizliegumu par peļņas atdošanu. (Ir daži izņēmumi, bet ne no pārraudzības puses - izņēmumi saistās vairāk ar to, ka ir uzņēmumi, kuru valdes nepieļauj ārvalstu akcionāru dalību.) Ārvalstu investoru tirgošanās laika periodā no 2001.g.janvāra līdz jūnijam sasniedza 3.77 mljrd. LE, kas ir 18% no visas tirdzniecības šajā laika posmā.

Ieguldījumu dažādās iespējas un neierobežotā ārvalstu pieeja Ēģiptes tirgum ir ļāvusi to ieskaitīt pie Morgana Stenlija starptautiskā kapitāla indeksa (MSCI) 2001.gada maijā. Ēģiptes indeksā tiek ieskaitīti 14 uzņēmumi ar kopējo kapitālu 2.53 mljrd.\$, kas ir 0.015% no Morgana Stenlija visu pasaules valstu indeksa. Ēģiptes indekss ietver tādus Ēģiptes akciju tirgus balsta uzņēmumus, kā „Mobinil”, „Comercial International Bank”, „Orascom Telecom” un „Orascom Construction”.

2001.gada maijā tika ieviesta jauna tirdzniecības sistēma, kas spēj veikt 100 000 transakciju dienā. Tā paša gada jūnijā gan Eiropas, gan ASV kapitāla tirgū tika veikta obligāciju emisija, kas bija 1.5mljrd.\$ Eiroobligāciju vērtībā. Paaugstinātās procentu likmes

ietekmē ārvalstu investori deva pozitīvu novērtējumu Ēģiptes ekonomikas perspektīvai. Ēģiptes fondu biržas darbība koncentrējas uz lielāku investoru izprašanu, informācijas efektīvu pasniegšanu un darbinieku kvalifikācijas uzlabošanu.[22]

## 3 SUECAS KANĀLS KĀ ĒĢIPTES EKONOMIKAS DAĻA

### 3.1 Suecas kanāla raksturojums

#### *Suecas kanāla vēsture*

Pirmo reizi ideja par Vidusjūras un Sarkanās jūras savienošanu parādījās faraonu laikā.

Jau 13.gs. p.m.ē., iespējams, pēc Ēģiptes valdnieka Seti I vai Ramzesa II pavēles tika izrakts pirmais kanāls cauri Nīlas deltas austrumu atzaram, kas savienoja Vidusjūru ar Sarkanā jūru. Nākamo 1000 gadu laikā kanāls tika netika izmantots. Pēc tam laiku pa laikam tika izteikti dažādi priekšlikumi kanāla rakšanai, taču tas tā arī palika tikai priekšlikumu veidā.

Franču ekspedīcijas laikā Ēģiptē 1798. gadā Napoleons Bonaparts izteica ideju savienot abas jūras ar navigācijas kanālu, tomēr inženieri šo ideju neatbalstīja, uzskatot, ka Sarkanās jūras līmenis bija deviņus metrus augstāks nekā Vidusjūras līmenis. 1854.gada 30.novembrī franču inženieris Ferdinands Marija Vikoms de Leseps parakstīja vienošanos ar Ēģiptes valdību par Suecas kanāla rakšanu.[18]

1858.g. tika izveidots uzņēmums „Vispārējā Suecas jūras kanāla kompānija” (La Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez) ar tiesībām rakt kanālu un vadīt to turpmākos 99 gadus, pēc kuriem tas paliktu Ēģiptes valsts īpašumā. Sākotnēji uzņēmums bija ēģiptiešu koncerns, kura akcijas piederēja galvenokārt pašai Ēģiptei un Francijai, bet 1875.gadā britu valdība nopirka Ēģiptes īpašumā esošo akciju daļu Ēģiptes ārējā parāda dēļ.[37]

Kanāla rakšana tika uzsākta 1859.gada 25.aprīlī, un tā turpinājās desmit gadus. Vairāk nekā 2.4 miljoni ēģiptiešu strādnieku tika iesaistīti darbā, no kuriem vairāk nekā 125 000 zaudēja dzīvības. Izmaksas kanāla būvei bija apmēram 100 milj.\$, taču vēlākie kanāla uzlabojumi un atjaunošanas darbi prasīja jau trīs reizes lielāku izmaksu summu. Kuģošanai kanāls tika atvērts 1869.gada 17.novembrī.

Saskaņā ar starptautiskās konvencijas līgumu, ko Ēģipte parakstīja 1888.gadā, Suecas kanāls bija atvērts visu pasaules valstu kuģiem gan miera, gan kara laikā. Britu valdība šo kanālu uzskatīja par ļoti svarīgu savu koloniālo interešu saglabāšanai. Pēc 1936.g. noslēgtās Anglo-Ēģiptes līguma noteikumiem briti ieguva tiesības saglabāt savus aizsardzības spēkus Suecas kanāla zonā, tādā veidā uzņemoties vadību pār kanālu. Pēc Izraēlas dibināšanas 1948.gadā Ēģiptes valdība aizliedza kravu tranzītu kuģiem, kas nāca no Izraēlas vai uz turieni devās.

Ēģiptes neatkarības cīnītāji vairākkārt pieprasīja britu valdībai atbrīvot Suecas kanāla zonu, un 1954.g. abas valstis parakstīja septiņu gadu līgumu, kas aizstāja 1936.g. noslēgto līgumu, kā rezultātā tika nodrošināta pakāpeniska britu karavīru izvešana no Suecas kanāla zonas.

1956.g. 26.jūlijā Ēģiptes valdība pārņēma Suecas kanāla vadību saskaņā ar prezidenta Gamala Abdela Nasera izdoto dekrētu par nacionalizāciju. Nasers paziņoja, ka visi uzņēmuma aktīvi ir iesaldēti un akcionāriem par viņu akcijām tiks samaksāts saskaņā ar Parīzes biržas akciju cenām. Viņš minēja, ka kanāla izbūves laikā dzīvību zaudēja 120 000 ēģiptiešu, tomēr Ēģipte saņem tikai pieticīgu daļu no uzņēmuma ikgadējiem ienākumiem. Ēģipte plānoja izmantot ienākumus no Kanāla darbības Asuānas dambja finansēšanai. Prezidenta Nasera lēmums nacionalizēt Suecas Kanālu nāca pēc tam, kad ASV un briti atteica finansiālu palīdzību Asuānas dambja būvei. PSRS piekrita nodrošināt beztermiņa aizdevumu šim projektam.[37]

Gan britu valdība, gan franču akcionāri uz Ēģiptes lēmumu Kanālu nacionalizēt reaģēja ar neviltotu pārsteigumu un pat šoku. 1956.g. 29.oktobrī Izraēla okupēja daļu Ēģiptes teritorijas. Divas dienas vēlāk britu un franču militārās vienības iebruka Ēģiptē, ar ieganstu lai nodrošinātu brīvu kuģošanu caur Suecas kanālu ar tālejošu mērķi atgūt kontroli pār Suecas Kanālu savās rokās. Turpretī Ēģipte kanālā nogremdēja 40 kuģus, tādā veidā to aizsprostojot. Ar Apvienoto Nāciju iejaukšanos novembrī tika pasludināts pamiers un līdz gada beigām britu, franču un Izraēlas karaspēki tika izvesti no Ēģiptes. Tam sekoja Apvienoto Nāciju komandas darbi pie 40 nogrimušo kuģu izcelšanas un aizvākšanas, un 1957.g.martā kanāls atkārtoti tika atvērts kuģošanai un tranzītpārvadājumiem.

Suecas kanāls turpināja atrasties Ēģiptes un Izraēlas konfliktu krustugunīs 1960.-jos un 1970.-jos gados. Tas tika slēgts 1967.gadā Sešu dienu kara laikā, kad daži kuģi tika nogremdēti, lai bloķētu kuģošanu. Kanāls tika atkārtoti atvērts 1975.gada jūnijā pēc tam, kad starptautiskas vienošanās rezultātā visi ārzemju spēki atstāja Suecas kanāla zonu. Vēlāk tajā pat gadā Ēģipte atjaunoja tranzītkravu plūsmu ar Izraēlu. Izraēlas neierobežota kanāla izmantošana tika nodrošināta uz savstarpēji noslēgtā 1979.gada miera līguma pamata.[37]

Ar Suecas kanāla palīdzību notiek 14% no kopējās pasaules tirdzniecības, 26% no naftas eksporta, 41% no kopējo preču pārvadāšanas. Suecas kanāls ievērojami saīsina attālumu starp Austrumiem un Rietumiem. Piemēram, ir iekonomēti 86% no attāluma starp Sauda Arābijas ostām un Melnās jūras ostām, ja salīdzina ar garo ceļu ap Labās Cerības ragu. Bet attālums starp Tokiju un Roterdamu saīsinās par 23%. [19]

Ēģiptes valdība ir vienmēr centusies uzlabot un attīstīt Suecas kanāla darbību, lai spētu tikt galā ar pakāpeniski pieaugošo jūras transporta daudzumu, kas to šķērso, jo Suecas Kanāls ir kuģošanas atslēga pasaules tirdzniecībā.[28]

### ***Suecas kanāla apraksts***

Suecas kanālu vada Suecas kanāla vadība( Suez Canal Authority), un tam ir stratēģiski nozīmīga atrašanās vieta. Tas ir pasaules garākais kanāls, kuram nav aizsprostu un to var jebkurā laikā padziļināt un paplašināt. Suecas kanāla ūdensceļš plešas no Portsāidas pilsētas, kas atrodas pie Vidusjūras līdz Suecas pilsētai, kas atrodas pie Sarkanās jūras (skatīt 3.,4.pielikumu). Kanāls ir vairāk kā 190 km garš, un 300m plats. Tajā notiekošā ūdenssatiksme ir ļoti svarīgs punkts Eiropas un Āzijas savstarpējā tirdzniecībā, kas ļauj nešķērsot ceļu apkārt Āfrikas kontinentam.[32]

Suecas kanālam nav slūžu, jo tā abos sākuma punktos nav kalnu, kur tās ierīkot, kā arī teritorija, kuru tas šķērso, ir lēzena, un jūras līmeņi tā sākuma un beigu posmos ir vienādi. Tas dod iespēju to šķērsot kuģiem, kas kopā ar kravu sver līdz 150 000 tonnu, kā arī tiem, kuriem ir 16m dziļa iegrime. Smagāko tranzītkuģu apkalpe daļu kravas pārkrauj uz kādu no kanāla kuģiem, kur to pārlādē atpakaļ pēc kanāla šķērsošanas. Diemžēl Suecas kanālam ir tikai viena kuģošanas līnija, bet ar dažādām caurbraukšanas zonām. Gar vienu no kanāla malām ir ierīkots dzelzceļš, kas stiepjas paralēli kanālam visā tā garumā. [36],[39]

Ik dienas kanālu šķērso trīs konvoji – divi, kas kanālu šķērso no Vidusjūras puses un dodas dienvidu virzienā, bet viens, kas dodas pretējā virzienā. Pirmais kanālu šķērsojošais dienvidu konvojs kuģošanu uzsāk vienos naktī, un dodas līdz Lielajam Rūgtajam ezeram, kur tankkuģi noenkurojas gar ezera krastiem, lai sagaidītu pretī braucošo ziemeļu konvoju. Ziemeļu konvojs aizkuģo garām otrajam dienvidu konvojam, kas uzsācis savu braukšanu sešos no rīta un ir noenkurojies pie El-Kantaras pilsētas krastiem. Kuģošana aizņem no 11 – 16 stundām pie atļautā ātruma 8 mezglēm jeb 13-14 km/h. Lēnais ātrums ļauj izvairīties no kanāla krastu ātrākas erozijas, ko izraisa lieli kuģu viļņi.[31],[54]

Tā kā tranzītkuģi ik gadus kļūst arvien smagāki, izmēros lielāki un dziļāki, Suecas kanāla izmēri jau 1989.gadā bija četrpadsmit reizes lielāki nekā tālajā kanāla dibināšanas 1869.gadā.

Salīdzinot ar citiem ūdensceļiem, negadījumu procentuālais īpatsvars ir praktiski nulle, pateicoties navigācijai, kas darbojas gan dienā, gan naktī. Kanālam ir noteikta sistēma, kā to var šķērsot – parasti tas notiek tikai konvoju veidā, kas 5 dienas iepriekš jāpiesaka Suecas kanāla vadībai rakstiskā veidā.[54]

1998. gada janvārī Ēģiptes valdība atcēla savu monopolu uz kuģu pakalpojumiem Ēģiptē un privātām kompānijām tika atļauts darboties kā ostas aģentiem Ēģiptes ostās, ieskaitot Suecas kanālu.[26]

3.1.tabula

**Suecas kanāla izmēri**

	Vienība	1869	1956	1962	1980	1994	1996	2001
Kopgarums	km	164	175	175	190.25	190.25	190.25	190.25
Kanāla dziļums	m	10	14	15.5	19.5	20.5	21	22.5
Maksimālā kuģa iegrime	pēdas	22	35	38	53	56	58	62
Maksimālā pārvadājamā tonnāža	t	5000	30000	80000	150000	180000	185000	210000

*Avots:[50]*

Tabulā 3.1. autors apkopojis Suecas kanāla izmērus, var izvērtēt to, kāds kanāls bija tā būvēšanas un atklāšanas laikā 1869.gadā, un kā tas ir attīstījies un pilnveidojies līdz mūsdienām. Var redzēt, ka sākotnējais kanāla garums bija 164 metri, bet 2001.gadā jau tas ir ticis pagarināts līdz 190.25 metriem. Līdzīgi ir ar kanāla dziļumu – pieaugot kuģu izmēriem un kravnesībai, palielinās to iegrime, tādēļ Suecas kanālam ir bijis jāpielāgojas līdz ar šo izaugsmi, un tas no 10 metru sākotnējā dziļuma ir ticis padziļināts vairāk kā divas reizes, un 2001.gadā tas sasniedzis jau 22.5 metrus, bet kuģu iegrime no 22 pēdu dziļuma 1869.gadā pieaugusi līdz 62 pēdu dziļumam 2001.gadā.

Tehniskos kuģu uzlabojumus, kā arī starptautiskās tirdzniecības dinamisko attīstību uzrāda 3.1.tabulas pēdējā rinda. Maksimālā tranzītonnāža, ko pieļauj kuģošana pa Suecas kanālu, no 5000 tonnām 1869.gadā palielinājusies līdz 210 000 tonnām 2001.gadā, kas ir 42 reizes vairāk nekā kanāla atvēršanas gadā.

Autors apskata arī Suecas kanāla ieņēmumu attiecību pret Ēģiptes reālo IKP 5 gadu ilgā laika posmā (no 2001.-2005.g.). Tas parādīts 3.2.tabulā.

**Suecas kanāla ieņēmumu attiecība pret reālo IKP**

Gads	Suecas kanāla nodevas (miljard.LE)	Reālais IKP (miljard.LE)	Nodevu % attiecība pret IKP
2001	7.546	320	2.3
2002	8.978	354.5	2.53
2003	15.159	365.5	4.14
2004	18.989	381	4.98
2005	20.03	398.5	5.0

*Avots:[ 17,366]*

Pēc tabulas redzams, ka gan ieņēmumi no Suecas kanāla, gan arī IKP Ēģiptē pakāpeniski ir pieaudzis, tomēr kanāla nodevas ir augušas straujāk – šo piecu gadu laikā attiecīgi par 2.7%. Vislielākais Suecas kanāla ieņēmumu kāpums (par 1.61% salīdzinot ar iepriekšējo gadu) bija 2003.gadā, kad, pretēji Ēģiptes paredzējumiem, ka Irākas kara dēļ kanālu šķērsojošo kuģu skaits samazināsies, tika piedzīvots straujš Suecas kanāla ienākumu kāpums. Tas saistīts ar Koalīcijas spēku lielo militāro kuģu skaitu, kas šķērsoja kanālu, lai dotos uz Irāku.

Salīdzinoši mazs kanāla pieaugums attiecīgi par 0.23%, salīdzinot ar 2001.gadu, bija 2002.gadā, kas, kā jau iepriekš minēts, saistīts ar teroristu grupējuma Al-Quaeda uzbrukumiem ASV pasaules tirdzniecības centriem 2001.gada 11.septembrī, tomēr vēl mazāks ienākumu kāpums ir no 2004.-2005.gadam (tikai 0.02%). Šīs minimālās kanāla ienākumu svārstības saistītas ar Suecas kanālu tarifu paaugstināšanu gandrīz par 3%, kā arī ar 2005.g. Suecas kanālu šķērsojošā Libērijas tankkuģa slikto tehnisko stāvokli, kurš kanāla vidū gandrīz nogrima. Tā rezultātā kanālu nācās slēgt uz 3 dienām, lai varētu pārsūknēt iedragātā tankkuģa pārvadāto naftu uz kādu tehniskā stāvoklī labāku naftas kuģi.

Ēģipte 2006. gadā paaugstināja tarifus Suecas kanālu šķērsojošiem kuģiem – vidēji par 3%, un 2007.gada aprīlī atkal par 3%, saistot to ar elektrību cenu celšanos un kanāla apkalpošanas izmaksu pieaugumu, kuros iekļautas arī Suecas kanāla padziļināšanas, paplašināšanas un krastu nostabilizēšanas izmaksas.

### 3.2 Suecas kanāls – pakalpojumu sniedzējs starptautiskajā tirdzniecībā

Jau vairāk kā simts gadus pasaules kuģi tranzīta kravu pārvadāšanai izmanto Suecas kanālu. Pirmsākumos kanāla ienākumus saņēma Francija un Anglija, un tikai neliela daļa no tiem tik atstāta Ēģiptes valsts īpašumā. Situācija mainījās pēc 1956.gada, kad kanāls tika nacionalizēts un ienākumi no tā palika Ēģiptes valsts budžetā.

Suecas kanāla galvenais pakalpojums ir piedāvāt pasaules valstu kuģiem veikt tranzīta braucienus, izmantojot 190 km garo kanālu, tā ietaupot ceļā patērēto laiku, degvielu, kopējās transportēšanas izmaksas, bet maksājot kanāla nodevu, kas atkarīga no kuģa un pārvadātās kravas tonnāžas, kuģa tipa, kanāla izmantošanas biežuma, kanālam piederošo kuģu izmantošanas, arī no valsts, kuras kuģis nāk vai kurp dodas (Ēģiptes kara laikā ar Izraēlu 1973.gadā tika gandrīz pilnībā aizliegta kuģošana caur Suecas kanālu kuģiem, kas devās uz Izraēlu vai, kas nāca no tās, īpašos gadījumos ar speciālas kanāla komisijas rīkojumu kuģošana tika atļauta, bet ar lielām tarifa izmaiņām). Tam ir stratēģiski svarīga loma ne tikai Ēģiptes valsts ekonomikā, bet arī pasaules tirdzniecībā, jo, mainot tarifu likmes, mainās kuģotāju jeb transportēšanas izmaksas, kas, savukārt, noved pie augstākas pārvadāto preču cenas galamērķī – pie patērētājiem.

Tā kā kuģošana pa kanālu noris konvojos, tad kuģotājiem ir svarīgi atrasties norādītajā vietā norādītajā laikā, jo nokavējot iekļaušanos konvojā, tiek izjaukts kanāla tranzīta grafiks un vainīgajiem kuģiem tiek piemērotas papildus soda naudas.

Pastāvīgiem Suecas kanāla izmantotājiem tiek piešķirtas atlaides, tomēr, tā kā tas ir valstij stratēģiski svarīgs objekts, visus ar atlaidēm saistītos jautājumus izskata īpaša kanāla atlaižu piešķiršanas komisija, kas ik dienas lemj par to piešķiršanu konkrētiem kuģiem.

2006.gadā tarifu kāpums Suecas kanālā bija vidēji par 3%, tomēr tā rezultātā nav mainījusies navigācija pa to, gluži otrādi – kā ik gadu kanāla pakalpojumu izmantotāju skaits palielinās, tāpat kā peļņa, kas rodas tranzīta pārvadājumu rezultātā, jo lielle izmaksu ietaupījumi, kas rodas kuģojot caur kanālu, nevis apkārt kontinentiem, iedrošina uzņēmējus arvien vairāk izmantot kanāla piedāvātās lielās priekšrocības kuģošana un tranzītpārvadājumiem. Sīkāk tas aplūkots 3.3.tabulā.

Šajā tabulā (3.3.). uzrādīts kuģu un kravu apgrozījums Suecas kanālā laika posmā no 2001. – 2005.gadam. Kā var redzēt pēc procentuālajām izmaiņām šajā tabulā, 2002.gadā, salīdzinot ar 2001.gadu, ir samazinājies gan kanālu šķērsojošo kuģu skaits (par 3.9%), gan tranzītkravas apjoms (par 2.5%), gan arī smagāko kuģu tranzītbraucieni caur šo kanālu, kas saistīts ar ekonomiska rakstura atskaņām no 2001.g.11.septembra terora aktiem ASV.

**Kuģu un kravu apgrozījums Suecas kanālā**

	2001	2002	2003	2004	2005
Kopējais kanālu šķērsojošo kuģu skaits (kuģi)	13986	13447	15667	16850	18193
		-3.9%	16.5%	7.6%	8.0%
Pārvadātā krava (milj. tonnu)	456.1	444.8	549.4	621.2	671.8
		-2.5%	23.5%	13.1%	8.1%
Kuģu svars (milj. tonnu)	372.4	368.8	457.9	521	571.1
		-1%	24.2%	13.8%	9.6%
Ienākumi (attiecībā pret iepriekšējo gadu)		-4%	23%	22%	17%

*Avots:[51],[58]*

Jau nākamajos gados manāms pieaugums gan kuģu skaita ziņā, gan pārvadātās kravas daudzumā, gan arī kuģu apjomu ziņā, kas ir saistīts ar nemitīgajiem kanāla dziļuma palielināšanas darbiem. Procentuāli lielākais kāpums ir 2003.gadā, kad kuģu skaits pieauga par 16.5% sasniedzot 15667 Suecas kanālu šķērsojošo kuģu daudzumu, arī tranzītkravas tonnāžas apjoms palielinājās vairāk kā par piektdaļu (23.5%), salīdzinot ar 2002.gadu, un kuģu svars, kas šķērsoja kanālu, sasniedza 457.9 milj. tonnu. Tas bija ASV uzsāktās karadarbības pret Irāku rezultāts, kad Koalīcijas spēku ( galvenokārt ASV un Lielbritānijas) militārie kuģi konvojā šķērsoja Suecas kanālu. Tā kā militārā krava ir smaga, tad tas arī izskaidro pārvadātās kravas daudzuma palielināšanos.

Novērtējot kanāla ienākumus no tranzītkuģu maksātajām nodevām, redzams, ka līdzīgi kā kuģu skaita samazināšanās 2002.gadā un krass tā pieaugums 2003.gadā, arī ienākumi no tranzīta pakalpojumiem caur Suecas kanālu 2002.gadā ir mazinājušies par 4%, bet jau 2003.gadā palielinājušies par 23%, kas saistīts ar ASV koalīcijas spēku vadīto militāro kuģu šķērsošanu Irākas kara dēļ. 2004.gads Suecas kanālam bija nozīmīgs tādā ziņā, ka tika uzsākta lielāku konteineru kuģu apkalpošana, pateicoties kanāla atkārtotai padziļināšanai. Otrs noteicošais iemesls kanāla ienākumu procentuālajam pieaugumam 2004.gadā bija lielo tranzītkuģu, kas nāca no Dienvidaustrumāzijas – galvenokārt Ķīnas un Indijas - skaita palielināšanās, kopumā ņemot 40% no visas Sueca kanāla satiksmes sastādīja šo valstu tankerkuģi. 2005.gada Suecas kanāla ienākumu procentuālo pieaugumu autors skaidro ar pakāpenisko degvielas cenu kāpumu pasaules valstīs, kas starptautiskajiem uzņēmējiem lika

pieņemt arvien racionālākus lēmumus kuģu degvielas ietaupīšanai, un tādējādi nonākot pie lēmuma veikt kravas tranzītu caur Suecas kanālu.

Kā jau autors minēja, kopš 2001.gada Suecas kanālā ar dažādiem laika intervāliem noris kanāla padziļināšanas, paplašināšanas un uzlabošanas darbi, lai turpmākā nākotnē to varētu šķērsot arvien lielāki tranzītkuģi, kuru ieņemšanas būtu atbilstošas kanāla izmēriem, jo līdz šim ir bijuši gadījumi, kad kuģiem nākas veikt garo ceļu apkārt kontinentam pārāk dziļas ieņemšanas dēļ.

Līdz 2010.gadam Ēģiptes valdība cer paplašināt un padziļināt kanālu (līdz 25m), lai varētu nodrošināt caurbrauktuvi lielajiem tranzītkuģiem (VLCCs) un superlielajiem tranzītkuģiem (ULCCs).[20]

3.4.tabula

#### Suecas kanāla tranzītkrāvu apjomi un virzieni

	2004	2005	2006
Tranzītkrāvas apjoms, ko ved no Z uz D (milj.t)	211.6	244.8	252.2
Tranzītkrāvas apjoms, ko ved no D uz Z (milj.t)	309.4	326.3	376.4
Kopējais krāvas apjoms (milj.t)	521	571.1	628.6
Konteineru tranzītkrāva no Z uz D (milj.t)	108.3	119	126.1
Konteineru tranzītkrāva no D uz Z (milj.t)	112	128.1	150.8
Kopējais konteinertranzītkrāvas apjoms (milj.t)	220.4	247.1	276.9

Z – ziemeļi, D – dienvidi

Avots:[56]

Līdzīgi kā iepriekš apskatītajā 3.3.tabulā, arī tabulā 3.4. ir norādīts tranzītkrāvas apjoms, kas tiek pārvadāts caur Suecas kanālu, tomēr šī tabula sīkāk parāda to tranzītkrāvas un konteineru pārvadātās krāvas apjomu un virzienu, kas pēdējo trīs gadu laikā (no 2004.-2006.gadam) ir virzījusies caur Suecas kanālu - īsāko ūdensceļu sava galamērķa sasniegšanai.

Pēc tabulas redzams, ka visi apskatāmie rādītāji šo trīs gadu laikā ir palielinājušies, visvairāk tieši kopējās krāvas apjoma ziņā – salīdzinot ar 2004.gadu 2006.gadā kopējais tranzītkrāvas apjoms, kas ir ticis pārvadāts, pieaudzis par 107.6 milj. tonnu.

Būtisks ir kravas apjoma pieaugums (gan kravai, kas tiek pārvadāta konteineros, gan kravai, kas tiek nogādāta bez konteineru palīdzības), kas tiek transportēta no dienvidiem uz ziemeļiem, respektīvi, no Suecas kanāla viedokļa skatoties, tā tranzītkrava, ko ved no Sarkanās jūras vai Indijas okeāna puses (Āzija, Austrālija un Okeānija, Āfrikas dienvidrietumi) uz Vidusjūras pusi jeb Portsaiņas ostu, kur tālāk tā var tikt nogādāta uz Ziemeļameriku, Dienvidameriku vai Eiropu. Tas saistīts ar lielo eksporta pieaugumu no Ķīnas un Indijas, ko autors jau minēja tabulas 3.3. analīzē. Turpmākajos gados, sakarā ar Dienvidu un Dienvidaustrumu Āzijas valstu prognozējamo ekonomikas straujo attīstību kravu īpatsvars no dienvidiem uz ziemeļiem vēl būtiski pieaugs. Līdzīgs ģeogrāfiskais mērķis, tikai ar pretēju virzienu, ir kravai, kuru transportē no ziemeļiem uz dienvidiem, attiecīgi no Eiropas un Amerikas valstīm uz Āziju, Austrāliju un Āfrikas dienvidaustrumiem, tomēr šeit manāms mazāks kravu apjoma īpatsvars, attiecībā pret kravām, kas tiek transportētas uz otru pusi, tātad ziemeļiem. Lai gan kopumā tranzītkravu pārvadājumos manāms pieaugums, redzams, ka kravu apjoms, kas tiek pārvadāts no ziemeļiem uz dienvidiem, ir par trešdaļu mazāks, nekā pretējā virzienā.

3.5.tabula

#### Suecas kanāla ietekme uz pasaules tirdzniecību

No	Uz	Attālums (jūdzes)		Ietaupījums %
		Caur Suecas Kanālu	Gar Labās Cerības Ragu	
Rāstannura	Konstance	4144	12094	66
	Roterdama	6436	11169	42
	Ņujorka	8281	11794	30
Džida	Pireja	1320	11207	88
Bombeja	Roterdama	6337	10743	41

Avots:[50]

Suecas kanāla ģeogrāfiskā atrašanās vieta padara to par īsāko maršrutu starp Austrumiem un Rietumiem, ja salīdzina ar ceļu, kas būtu jāmēro gar Labās Cerības ragu. Kanāla ūdensceļš, kas atrodas starp ostām ziemeļos un dienvidos, sniedz lielu ietaupījumu tranzītkuģu maršrutu garumu ziņā, ieskaitot arī ietaupījumus laika, degvielas un kuģa izmaksu jomā. Tas parādīts 3.5. tabulā.

Piemēram, veicot attālumu no Rāstannuras ostas, kas atrodas Saūda Arābijā uz Konstances ostu Rumānijā caur Suecas kanālu tiek patērētas 4144 jūdzes, bet, kuģojot gar

Labās Cerības Ragu būtu jāveic gandrīz trīs reizes vairāk jūdžu, kas kopumā ir 12094 jūdzes. Kā redzams, kuģojot caur Suecas kanālu tiek ietaupīti 66% , kas nozīmē, ka ietaupīts ir ne tikai ceļa garums , bet arī laiks, degviela un citi kuģošanas izdevumi.

Ja veic kuģošanu no Bombejas ostas Indijā līdz Roterdamas ostai Holandē, tiek ietaupīts 41% ceļa, jo caur Labās Cerības ragu kuģojot ceļā tiktu nobrauktas 10743 jūdzes, bet caur Suecas kanālu tiek patērētas 6337 jūdzes, kas ir gandrīz uz pusi mazāk.

Pēc tabulas 3.5. datiem lielākos kuģošanas ietaupījumus, izmantojot Suecas kanālu, var iegūt veicot reisu no Džidas ostas, kas atrodas Saūda Arābijā, līdz Pirejas ostai, kas atrodas Grieķijā. Šī reisa ietaupījums ir 88%, jo paskatoties kartē, var redzēt, ka, braucot gar Labās Cerības ragu, būtu jāveic garš un laikietilpīgs ceļojums apkārt visam Āfrikas kontinentam.

Tabula 3.5. visspilgtāk parāda Suecas Kanāla nozīmību starptautiskajā tirdzniecībā, jo ārvalstu uzņēmēji, izmantojot to savas uzņēmējdarbības veikšanai, ietaupa nevis simtiem, bet miljoniem dolāru.

### **3.3 Suecas kanāla ietekme uz Ēģiptes maksājumu bilanci**

Tekošā konta saldo kredīta pusi Ēģiptē spēcīgi ietekmē trīs posteņi – nafta, Suecas kanāls un tūrisms. Starp kopējiem resursiem (IKP plus tīrais imports) to daļa no 6% 1974.gadā pieauga līdz 45% 1980-to gadu sākumā. Vēlāk tā tomēr samazinājās, bet turpināja būt par Ēģiptes ekonomikas mugurkaulu. Šie trīs posteņi ievērojami veicināja ārvalstu valūtas ieplūšanu valstī, bet atstāja mazāku ietekmi uz valsts kopējiem resursiem. Šo posteņu līdzīgā īpašība bija tā, ka to produktivitāte nebija atkarīga no Ēģiptes darbaspēka, bet ienākumi no šiem posteņiem bija ļoti atkarīgi no tirgus un politiskiem spēkiem, ko kontrolē Ēģiptes valdība. [45]

Pakalpojumu nozīmi Ēģiptes maksājumu bilanci parāda nozīmīgā ieņēmumu daļa, kas šī sektora ietekmē aiziet valsts ieņēmumos no ārvalstu valūtas. Līdzīgi kā Ēģiptes vispārējo eksportu analizējot, arī pakalpojumu eksports, galvenokārt, bāzējas uz tradicionālajiem pakalpojumu avotiem: tūrisma un Suecas kanāla (skatīt 3.6.tabulu). Šī tabula parāda galvenās svārstības valūtas ieņēmumos.

Redzams, ka valsts veiktā ekonomiskās reformas programma deviņdesmito gadu sākumā ir bijusi efektīva Ēģiptes ekonomikai, jo tās rezultātā ieņēmumi 1997./98.gadā, salīdzinot ar reformas uzsākšanas gadu 1990. gada beigās, pakalpojumu jomā ir pieauguši, bet pieaugums nav bijis vienmērīgs visu tās darbošanās laiku – 1992./93. un 1993./94.gadā redzama ienākumu samazināšanās, jo, kā jau autors minēja, uzsākot tik vērienīgu reformas

programmu, visi valsts ekonomiskie rādītāji vienlaikus nevar uzlaboties, un, tā kā Ēģiptes valdība šo reformu veica pakāpeniski, arī ekonomiskais labums ir vērojams tikai ilgākā laika posmā.

3.6.tabula

Ēģiptes maksājumu bilance 1990./91 – 1997./98.g.

US\$ millions	1990/91	1991/92	1992/93	1993/94	1994/95	1995/96	1996/97	1997/98*
<b>Trade Balance</b>	<b>-7175</b>	<b>-6174</b>	<b>-7003.1</b>	<b>-7309.8</b>	<b>-7853.5</b>	<b>-9498.1</b>	<b>-10219</b>	<b>-11770.6</b>
Exports**	4250	3880.1	3725.1	3337.3	4957	4608.5	5345.4	5128.4
Imports**	-11425	-10054	-10728	-10647	-12811	-14107	-15565	-16899
<b>Services (net)</b>	<b>3575.9</b>	<b>4463.6</b>	<b>3561</b>	<b>3673.7</b>	<b>4041.8</b>	<b>5791.5</b>	<b>6192.8</b>	<b>4594.5</b>
<b>Receipts</b>	<b>7153</b>	<b>8189.1</b>	<b>8332.2</b>	<b>8677.3</b>	<b>9555.6</b>	<b>10636</b>	<b>11240.9</b>	<b>10443.8</b>
Suez Canal	1662	1950.2	1941.1	1990.3	2058.4	1884.7	1848.9	1776.5
Tourism	1646	2529	2375	1779.3	2298.9	3009.1	3646.3	2940.5
Investment Income	1167	994.8	882.9	1197	1625.5	1829.4	2052.3	2080.4
Other	2678	2715.1	3133.2	3710.7	3572.8	3912.8	3693	3646.4
<b>Current Account Balance</b>	<b>3819.9</b>	<b>2669.9</b>	<b>2295.1</b>	<b>409.9</b>	<b>385.9</b>	<b>-185.4</b>	<b>118.6</b>	<b>-2772.3</b>
<b>Capital &amp; Financial Account</b>	<b>457.3</b>	<b>-1.6</b>	<b>1821.4</b>	<b>2510.9</b>	<b>429.7</b>	<b>1017.3</b>	<b>2040.7</b>	<b>3765.4</b>
<b>Net Errors &amp; Omissions</b>	<b>480.7</b>	<b>1330.4</b>	<b>195</b>	<b>814.6</b>	<b>61.4</b>	<b>-261.3</b>	<b>-247</b>	<b>-1128.1</b>
<b>Overall Balance</b>	<b>3843.3</b>	<b>3998.7</b>	<b>4311.5</b>	<b>2106.2</b>	<b>754.2</b>	<b>570.6</b>	<b>1912.3</b>	<b>-135</b>

Avots:[63]

Visaugstākie maksājumu bilances rādītāji pēc tabulas 3.6. ieņēmumos no Suecas kanāla vērojami 1993./94. un 1994./95.gadā. Tas, galvenokārt saistīts ar valsts ekonomiskās reformas programmas daļu par valstij nozīmīgo un stratēģiski svarīgo uzņēmumu privatizācijas uzsākšanu 1994.gadā. Šajā gadā ieņēmumi no Suecas kanāla sastāda 2058.4 milj.\$.

Tabulā 3.7. uzrādīta Ēģiptes maksājumu bilance laika posmā no 2002./2003.g. līdz 2004./2005.gadam. Tajā redzams, ka tekošais konts visus trīs gadus ir sabalansēts, vislielākais tas bijis 2003./2004.gadā, attiecīgi 3418.1 milj.\$, ko ietekmējuši ienākumi no pakalpojumu sektora, kas 2003./2004.gadā pieauguši par 2369.2 milj.\$.

Preču un pakalpojumu saldo pārāk lielās negatīvās tirdzniecības bilances dēļ visu laiku ir negatīvs, īpašu augstu negativitāti uzrādot 2004./2005.gadā (-2517.2 milj.\$), no kura var izsecināt, ka ēģiptieši importē daudz vairāk (kas ir negatīvās tirdzniecības saldo iemesls), nekā saņem par veiktajiem pakalpojumiem, un šeit autors gribētu piebilst, ka Ēģiptes valdībai būtu aktīvāk jāstimulē preču eksports, lai samazinātu sekas, kuru rezultātā veidojas negatīvā tirdzniecības bilance.

## Ēģiptes maksājumu bilance 2002/2003 – 2004/2005 (milj.\$)

	2002/2003	2003/2004	2004/2005
Tekošais konts	1943.0	3418.1	2910.6
Tirdzniecības saldo	-6614.9	-7833.8	-10359.4
Pakalpojumi neto	4948.6	7317.8	7842.2
Ieņēmumi	10441.4	12981.0	15029.6
Transporta pārvadājumi, no kuriem	2964.8	3755.2	4259.6
<b>Suecas kanāls</b>	<b>(2236.2)</b>	<b>(2848.4)</b>	<b>(3306.8)</b>
Maksājumi	5492.8	5663.2	7187.4
Preču un pakalpojumu saldo	-1666.3	-516.0	-2517.2
Kārtējie transferti, neto	3609.3	3934.1	5427.8
Kapitāla un finansu konts	-2733.8	-5016.4	3377.7
Novirze	1336.8	1440.0	-1810.6
Kopējā bilance	546.0	-158.3	4477.7

Avots:[44]

Tirdzniecības saldo šajā laika posmā ir visu laiku negatīvs, vislielāko negativitāti sasniedzot 2004./2005.gadā. Tas saistīts ar Ēģiptes aktīvo importēšanu no ārvalstīm. Pakalpojumu neto trīs gadu laikā ir pieaudzis par gandrīz 3000 milj.\$, kas saistās ar tūrisma pieaugumu, kad 2004.gadā tas sasniedza rekordlielu ārvalstu viesu pieplūdumu. Arī ieņēmumu jomā maksājumu bilancē vislielākais kāpums atainots 2004./2005.gadā, kad tas sasniedzis 15029.6 milj.\$. Salīdzinot ar ieņēmumu kontu maksājumu bilancē, maksājumu konts pieaudzis ne tik izteikti kā ieņēmumu konts, attiecīgi par 170.4 milj.\$ un 1524.2 milj.\$. Ieņēmuma konta pieaugums ir attiecīgi par 2540 milj.\$ un 2048.6 milj.\$. Šeit vislielākais nopelns ir ieņēmumiem no Suecas kanāla, kad ASV un sabiedroto militārie kuģi masveidā šķērsoja kanālu, lai uzsāktu karadarbību pret Irāku.

2004./2005.gadā ieņēmumi no tūrisma pieauga par 17.4%, tāpat pieauga arī transportēšanas ienākumi – par 13.4%. Lielo Suecas kanālu šķērsojošo tranzītkuģu skaita un tīrās pārvadātās kravas pieauguma dēļ, ienākumi no kanāla pieauga par 16.1%. Šo pieaugumu rezultātā, palielinājās arī ieņēmumi no investīcijām par 87.7%. Maksājuma pusē visi posteņi uzrāda pieaugumu.[43]

Valsts maksājumu bilance laika posmā no 2006.–2007. finanšu gada jūlija līdz decembrim sasniedza pārpalikumu 2.9 mljrd.\$ apmērā, salīdzinot ar 2.6 mljrd. \$ iepriekšējā gadā. Maksājumu bilances pieaugums sekmēja ar ārvalstu valūtas rezervju pieaugumu Ēģiptes centrālajā bankā tajā pašā periodā. Aktīvais saldo ir Ēģiptes tekošā konta 1.9 mljrd. \$ lielais atlikums. Preču eksports pieauga par 24.4%, kas ir 10.7 mljrd.\$, bet imports pieauga par 18.2% līdz 17.3 mljrd.\$. Eksporta pieaugumu sekmēja ne-naftas eksporta palielināšanās par 45.9% un naftas eksporta pieaugums par 6.9%, arī dabasgāzes eksports pieauga par 15.3%. Ienākumi no pakalpojumu sektora pieauga par 14.4% līdz 10 mljrd.\$ Peļņa no tūrisma pakalpojumiem pieauga par 9.1% līdz 4.3 mljrd.\$, bet ienākumi no Suecas kanāla sasniedza 2 mljrd.\$, kas ir par 14% vairāk, nekā gadu iepriekš. [47]

Suecas kanāla nozīmību un lielo lomu Ēģiptes ekonomikā parāda tas, ka maksājumu bilancē tas tiek atsevišķi uzrādīts kā daļa no transporta pārvadājumu ieņēmumiem. Kā redzams, 2002./2003.gadā tas sastādīja 2236.2 milj.\$, kas ir 75% no kopējo transporta pārvadājumu ieņēmumiem, kas attiecīgi ir 2964.8 milj.\$ Suecas kanāla postenī par 2003./2004.gada datiem kopējais procentuālais sadalījums pret visiem transporta pārvadājumiem ir par vienu procentu lielāks, nekā iepriekšējā gadā, attiecīgi 76%, kas dolāros izsakāmi kā 2848.4 milj. Šajā gadā tika Suecas kanāla postenis ir pieaudzis par 612.2 milj.\$, tomēr lielāko procentuālo īpatsvaru šis postenis iezīmē 2004./2005.gadā, kad ienākumi no tā sasniedz 3306.8 milj.\$, kas ir 78% no visiem transporta pārvadājumiem (4259.6 milj.\$). Autoraprāt šis postenis dod priekšnojautu par to, cik patiesībā lielu lomu Suecas kanāls spēlē Ēģiptes ekonomikā, un izvērtējot maksājumu bilanci kopumā, var redzēt, ka aptuveni piekto daļu no valsts ienākumiem sedz ienākumi no Suecas kanāla.

## Secinājumi un priekšlikumi

Veicot zinātniskā darba izpēti, analizējot Ēģiptes statistikas datus un ekonomiskos materiālus, autors secināja:

1. Starptautiskajai tirdzniecībai attīstoties, ik gadu pieaug tranzītkravu apjomi, kas palielina Suecas kanāla ietekmi starptautiskajā tirdzniecībā;
2. Pakalpojumu nozare Ēģiptē sastāda 49.8% no IKP, vieni no tās galvenajiem balstiem ir ieņēmumi no tūrisma un Suecas kanāla;
3. Suecas kanāls kā transporta pakalpojumu sastāvdaļa valsts maksājumu bilancē un citos statistikas datos tiek atsevišķi izdalīts, lai papildus uzsvērtu tā lielo artavu Ēģiptes ekonomikas izaugsmē un attīstībā;
4. Caur Suecas kanālu tiek pārvadāts 7% - 8% no visas pasaules tirdzniecības kravu pārvadājumiem, un tas ir viens no faktoriem, kas pierāda tā nozīmīgumu starptautiskās tirdzniecības aprītē;
5. Pieaug tranzītkuģu skaits, kas izmanto Suecas kanālu kā īsāko ūdensceļu sava galamērķa ātrākai un ekonomiskākai nokļūšanai;
6. Veicot tranzītkravu pārvadājumus caur Suecas kanālu, var ietaupīt līdz pat 88% nokuģotā ūdensceļa ziņā, kas ievērojami samazina uzņēmēju izmaksas, ko tie patērē, kuģim savu tranzītreisu uzsākot;
7. Pēdējos trīs gados ir pieaugusi tendence veikt tranzītpārvadājumus caur Suecas kanālu tieši no Āzijas valstīm, galvenokārt no Ķīnas un Indijas;
8. Suecas kanāls tiek nemitīgi uzlabots – padziļināts, paplašināts, jo kuģu ražošanas straujās tehnoloģiju attīstības rezultātā arī kuģu izmēri ik gadu palielinās – pieaug to kravesība, iegrime un kanālam jāspēj tiem pielāgoties;
9. Suecas kanāls ir viens no Ēģiptes ienākumu pamatavotiem - tas apstiprina autora izvirzīto hipotēzi, zinātnisko darbu uzsākot.

Zinātniskā darba izpētes laikā, autoram radās šādi priekšlikumi Suecas kanāla un Ēģiptes ekonomikas efektīvākai uzlabošanai:

1. Ēģiptes valdībai arī turpmāk vajadzētu pielikt visas pūles Suecas kanāla tehniskajai un organizatoriskai modernizācijai, īpaši izmantojot jaunas tehnoloģijas, lai tas būtu gatavs turpmākai globālās ekonomikas un tirdzniecības attīstībai;

2. Īpaši lielu uzmanību pievērst kanāla spējām palielināt caurlaides spēju virzienā no dienvidiem, ņemot vērā straujos Dienvidāzijas un Dienvidaustrumāzijas valstu izaugsmes tempus (iespēja mainīt konvoja grafikus, nodrošināt vienlaicīgu divvirziena satiksmi atsevišķos kanāla posmos utt.);
3. Lai uzlabotu Suecas kanāla caurlaides spējas un izvairītos no turpmākām kuģu sadursmēm, kas reizēm notiek kanālā, veikt ieguldījumus personāla izglītībā, nodrošināt stingrāku personāla atlasi, kas būtu izglītota, kvalificēta un kompetenta darba organizācijas un vadības, kuģniecības un navigācijas jomā;
4. Ēģiptes valdībai vajadzētu turpināt tiekties uz pakalpojumu nozares daudzveidīgu attīstību, nekonzentrējoties tikai uz Suecas kanālu kā vienu no galvenajiem eksportpakalpojumiem. Tas nodrošinātu valsts ekonomikas attīstību arī dažādu politisku vai ekonomisku satricinājumu gadījumā, kuri varētu katastrofāli ietekmēt Suecas kanāla darbību.

## Izmantotā literatūra un avoti

1. **Bikse V.** „*Tirgus ekonomikas pamati*”, Valsts administrācijas skola, R:1997.-219.lpp
2. **Libermanis Georgs, Šavriņa Baiba** „*Starptautiskie ekonomiskie sakari un Latvija*”, Kamene, 1997.-158.lpp
3. **Ņikitina Vilhelmīne** „*Makroekonomika*”, RA Izdevniecība, 2004. -159.lpp
4. **Oļevskis G.** „*Starptautiskā tirdzniecība*”, R: Rīgas Starptautiskā un biznesa administrācijas augstskola, 2003. -204.lpp.
5. **Pīzele Natālija, Lapīņa Inga** „*Ekonomikas pamati*”, mācību līdzeklis, Jumava, 2002. -271.lpp
6. **Stenleiks Dž.F.** „*Ekonomikas pamati*”, Zvaigzne ABC, Rīga, 1997. -256.lpp.
7. **Zīle Hilmārs** „*Latvijas ārējie ekonomiskie sakari*”, Biznesa augstskola Turība, Rīgā, 2003.-368.lpp
8. **A.Arnold Roger** „*Economics*”, 3rd edition, West publishing company, 1996.-834.p
9. **Daniels D.John, Radenbaugh H. Lee** „*International business: Environments and Operations*”, 9th edition, Prentice-Hall,Inc.,2001. -810.p
10. **Daniels P.W.** „*Service industries in the world economy*”, Blackwell, 1993.-209.p
11. **Edgmand R. Michael, Moomaw L. Ronald, Olsen W Kent** „*Economics and contemporary issues*”,3rd edition, 1996.-478.p
12. **Gronroos Christian** „*Service management and marketing: a customer relationship management approach*”, 2nd edition, John Wiley & Sons, Ltd,2000. -394.p
13. **Normann Richard**„*Service management: strategy and leadership in service business*”, 2nd edition, John Wiley&Sons Ltd,1991.-185.p
14. **Rachman David J. , Mescon Michael H.** „*Business today*”, 5th edition, Random House, Inc. Toronto, 1987. -643.p
15. **Skinner Steven J., Ivancevich John M.** „*Business for the 21st century*”, Irwin Boston, 1992.-864.p.
16. *Direction of trade statistics yearbook 2006*, International monetary fund, 2006.-537.p
17. *International financial statistics*, International monetary fund, february 2007.-1099.p

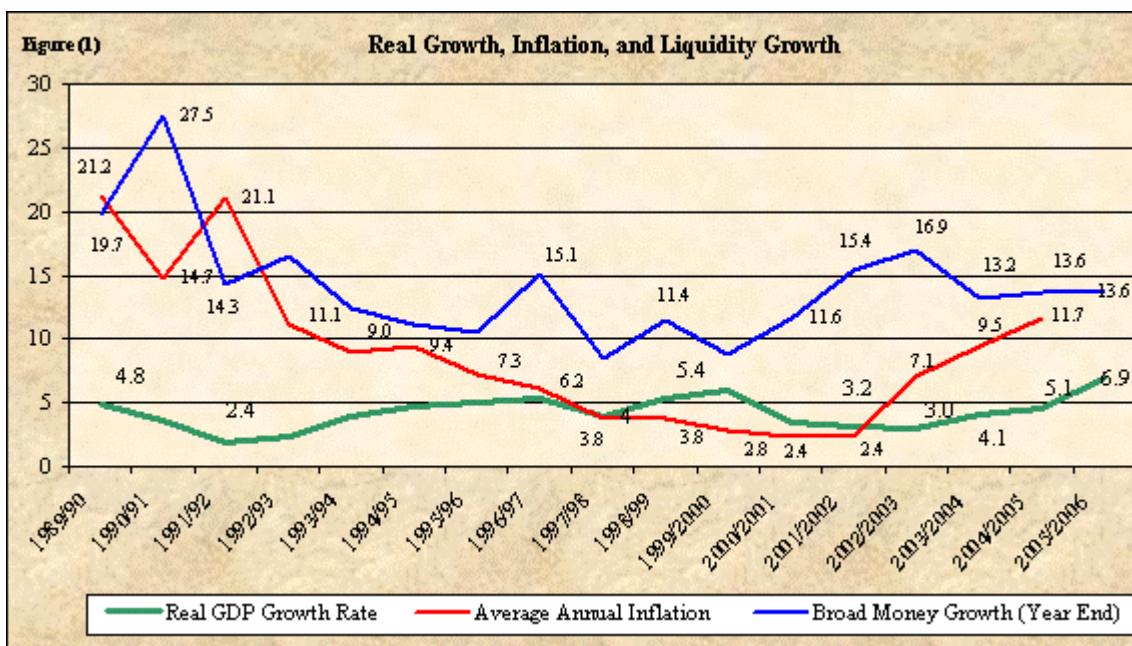


34. *World Bank, World development indicators*,2005., 20.04.07.,  
<http://www.ruralpovertyportal.org/english/regions/africa/egy/statistics.htm>
35. *World trade organization*, 21.04.07.,  
<http://stat.wto.org/CountryProfile/WSDBCountryPFView.aspx?Language=E&Country= EG>
36. [http://en.wikipedia.org/wiki/Suez\\_Canal#Connections\\_between\\_the\\_shores](http://en.wikipedia.org/wiki/Suez_Canal#Connections_between_the_shores),  
25.04.07.
37. [http://encarta.msn.com/encyclopedia\\_761578705\\_1/Suez\\_Canal.html](http://encarta.msn.com/encyclopedia_761578705_1/Suez_Canal.html), 21.04.07
38. <http://geography.about.com/library/cia/blcegypt.htm>, 09.04.07.
39. <http://library.thinkquest.org/C007680/suezcanal.html>, 27.04.07.
40. <http://lv.wikipedia.org/wiki/%C4%92%C4%A3ipte> 29.03.07.
41. <http://touregypt.net/aboute.htm>, 16.04.07.
42. [http://www.buyusa.gov.egypt/en/egypt\\_country\\_commercial\\_guide.pdf](http://www.buyusa.gov.egypt/en/egypt_country_commercial_guide.pdf), 27.04.07.
43. <http://www.cbe.org.eg/public/BOP%202005.pdf>, 28.04.07.
44. <http://www.cbe.org.eg/TimeSeries/Egypt's%20balance%20of%20Payments.xls>
45. <http://www.country-studies.com/egypt/balance-of-payments-and-main-sources-of-foreign-exchange.html>
46. <http://www.country-studies.com/egypt/foreign-trade.html>, 28.03.07.
47. <http://www.dailystaregypt.com/article.aspx?articleid=6038> 12.04.2007
48. <http://www.economist.com/countries/Egypt/profile.cfm?folder=Profile%2DEconomic%20Structure>, 11.04.07.
49. [http://www.economywatch.com/world\\_economy/egypt/export-import.html](http://www.economywatch.com/world_economy/egypt/export-import.html)
50. [http://www.emdb.gov.eg/english/inside\\_e.aspx?main=suezcanal&level1=characteristics](http://www.emdb.gov.eg/english/inside_e.aspx?main=suezcanal&level1=characteristics), 27.04.07.
51. [http://www.emdb.gov.eg/english/inside\\_e.aspx?main=suezcanal&level1=totals](http://www.emdb.gov.eg/english/inside_e.aspx?main=suezcanal&level1=totals)
52. <http://www.gafinet.org/freezones-Egypt.htm#t4#t4>, 29.03.04.
53. <http://www.hausabah.com/fitarabia/egypt.html>, 10.04.07.
54. [http://www.imsalex.com/suez\\_canal.html#instruction](http://www.imsalex.com/suez_canal.html#instruction), 25.04.07.
55. <http://www.mesteel.com/cgi-bin/w3-mysql/goto.htm?url=http://www.mesteel.com/countries/egypt/index.html>, 10.04.07.
56. [http://www.mts.gov.eg/english/inside\\_e.aspx?main=statistics&level1=canal&level2=canal](http://www.mts.gov.eg/english/inside_e.aspx?main=statistics&level1=canal&level2=canal), 27.04.07.
57. <http://www.oecd.org/dataoecd/34/61/36739719.pdf>, 28.04.07.
58. <http://www.pancanal.com/esp/plan/estudios/0284.pdf>, 27.04.07.

59. [http://www.presidency.gov.eg/html/investing\\_in\\_egypt.html](http://www.presidency.gov.eg/html/investing_in_egypt.html), 27.03.07.
60. [http://www.theodora.com/wfb/egypt\\_economy.html](http://www.theodora.com/wfb/egypt_economy.html), 10.04.07.
61. <http://www.wider.unu.edu/conference/conference-2001-2/poster%20papers/Omran.pdf> , 28.04.07.
62. <http://www.wider.unu.edu/publications/dps/dps2002/dp2002-59.pdf>, 28.04.07.
63. <http://www.worldbank.org/mdf/mdf3/papers/global/Tohamy.pdf>, 28.04.07.

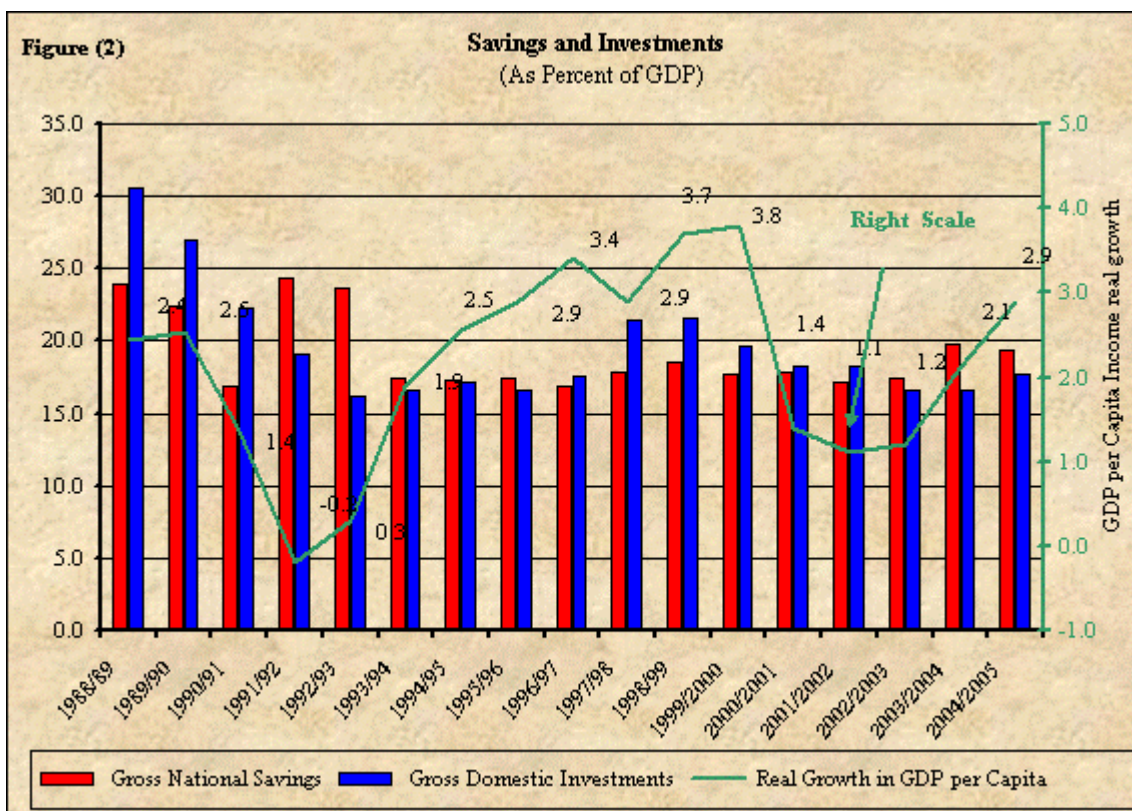
# PIELIKUMI

## 1. pielikums IKP, inflācijas un likviditātes pieauguma tempi



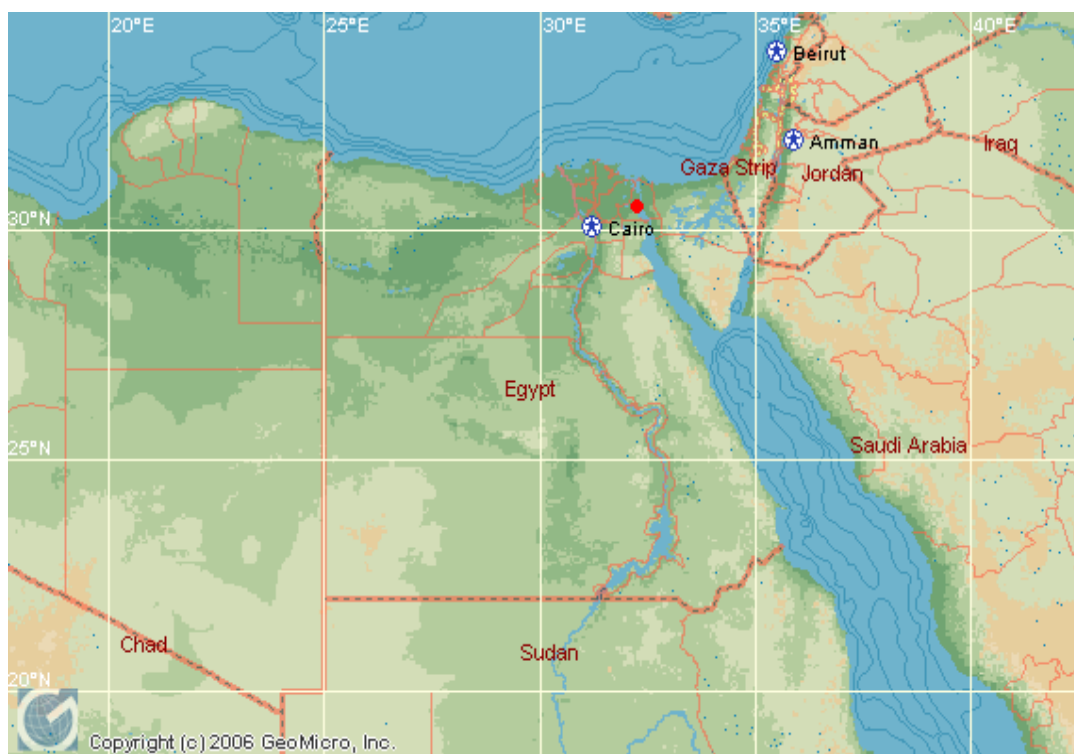
Avots: [ <http://www.tpegypt.gov.eg/En-Econ1.aspx> ]

## 2.pielikums Valsts uzkrājumi un investīcijas



Avots: [ <http://www.tpegypt.gov.eg/En-Econ2.aspx> ]

### 3.pielikums Suecas kanāla tranzītkarte



Avots: [ <http://realtravel.com/large-destination-map.aspx?id=788962> ]

### 4.pielikums Suecas kanāls fotogrāfijā no kosmosa



Avots: [ <http://www.touregypt.net/featurestories/suezcanal.htm> ]