**Vācu profesors: būt zaļiem izmaksā aizvien dārgāk**

Transporta un sakaru institūtā Rīgā nupat noslēgusies starptautiska konference „Transporta un komunikāciju droša ekspluatācija un statistika”. Dažādu valstu pētnieki un profesionāļi tā bijusi unikāla iespēja pārrunāt raižu mezglus un sasniegumus transporta sistēmu laukā, loģistikā, kā arī tā saukto „gudro pilsētu” attīstībā.

Viens no foruma viesiem - Eiropā atzīts loģistikas eksperts, starptautiskā biznesa profesors vācietis Gunnars Prause, kurš šobrīd strādā Tallinas Tehnoloģiskās universitātes Ekonomikas un biznesa administrācijas skolā.

**Jūsu zinātniskā darbība lielā mērā koncentrējas uz zaļiem risinājumiem loģistikā. Vai aizvien teorētiskajos pētījumos nav par daudz ideālisma?**

Jautājums par to, cik valsts var būt zaļa, ir dienas kārtībā visā Eiropas Savienībā, gan rietumos, gan austrumos. Problēma ir, ka būt zaļam izmaksā aizvien dārgāk. Aktuāls ir jautājums: kur gūt naudu, lai ieviestu zaļās koncepcijas?  Viens veids, kā sekmēt zaļu dzīvesveidu praksē, ir – aktivizēt vilcienu satiksmi. Baltijas valstīs  tas būs – Rail Baltic. Svarīgi ir, kas un cik maksās par to. Latvijā jau izpaužas infrastruktūras dārdzība. Jums svarīgāka nekā citas ir austrumu-rietumu dimensija, jo lieli kravu apjomi plūst Krievijas virzienā un nāk no tās. Cits ar transportu sakarīgs temats ir sēra satura samazināšana kuģu degvielā;  līdz ar to kuģošana Baltijas jūrā būs tīrāka, bet reizē – dārgāka degvielas cenas dēļ.

**Arī pasažieru kuģu lietotājiem turpmāk jārēķinās tikai ar cenu sadārdzināšanos, nevis otrādi?**

Tieši tā, un jautājums ir, ko tas nozīmē loģistikā. Kad loģistikā mainās izmaksu struktūra, izmaiņas notiek arī transportēšanas veidos.

**Cik liela praktiskā loma ir Eiropas Savienības direktīvu izpildei šajā sakarā?**

Attiecīga direktīva jau ir apstiprināta Eiropas parlamentā, un tai ir likuma spēks. Bet kāds rezultāts no tās izpildes būs nākamgad, neviens nezina. No sēra attīrīta degviela ir par 20% dārgāka nekā normālā degviela: tas nozīmē kuģošanas izmaksu celšanos. Ietekmi var izjust arī Via un Rail Baltica projekti. Ja mūsdienās kuģis dodas no Somijas uz Austriju, tas peld, piemēram no Kotkas Somijā uz Rostoku Vācijā, tad kravu pārceļ uz vilcienu vai autotransportu un nogādā Vīnē. Nākotnē lētāk būs nogādāt šo kravu Tallinā, iekraut vilcienā un nogādāt Vīnē „pa taisno”. Kopā ar Turku univ. esam sākuši Eiropas pētniecisko projektu Horizonts-2020, lai izpētītu transporta koridoru stāvokli Baltijas jūras reģionā.

**Vai plānos korektīvas var ieviest Eiropas attiecības ar Krieviju?**

Tās nopietni ietekmē Baltijas jūras reģiona austrumu robežu, Baltijas valstis un Somiju. Ja turpināsies konflikts ar Ukrainu, sankcijas un tamlīdzīgi, samazināsies kravu pārvadājumu apjomi. Tas skars arī veiksmīgo konteineru pārvadājumu biznesu -  no Hamburgas un Roterdamas caur Baltijas valstīm un Somiju – puse no tām nevirzās tieši uz Krieviju, - ja konfliktā nebūs risinājuma, tas tiks apgrūtināts. Otra vieta, kas var mainīt loģistikas risinājumus,  ir Ziemeļu jūras ceļš – ja nākotnē Krievija atver jūras ceļu ap Sibīriju, tad kuģi var nebraukt no Šanhajas cauri Suecas kanālam uz Eiropu un tad uz Austrumiem cauri Baltijas valstīm, nākotnē būtu iespējams konteinerus vest no Šanhajas pa Bēringa šaurumu uz Murmansku. Tad, kā smejies, Baltijas reģionā varam palikt bez darba.

**Ziemeļu projektus tomēr ietekmē ledus stāvoklis?**

Taisnība, taču lietas maina globālā sasilšana, un Ziemeļu jūras ceļu jau var izmantot trīs mēnešus gadā vai pat ilgāk, un tas dod jaunas iespējas.  Zinu, ka jau tiek būvēti ledlaužu tipa konteineru kuģi.

Jebkurā gadījumā pie mums vēl zaļā domāšana jāaudzina ne vien skolā, bet vēl universitātēs, lai vismaz nākamās politiķu paaudzes ar to aprastu.

Kas attiecas uz zaļumu Rietumeiropā, zaļā politika tur darbojas labāk nekā šeit, jo valdības izturas ļoti jūtīgi pret sabiedrības noskaņu.