



"GREAT ROUTES IN THE MIDDLE AGE AND THEIR
SYMBOLY"

Nr. 2016-1-ES01-KA219-025035_3



Changees in routes drawing

Artis Saušs , Latvia

- ▶ Latvijas teritorijā tirdzniecība strauji attīstījās 1.gadu tūkstoša. 2. pusē, kad vairāk sāka ieplūst dārgmetāls (sudrabs, retāk zelts). Lībieši un latgaļi, tirgojoties ar austrumslāviem, izmantoja Daugavas un Gaujas ūdensceļus, bet kurši tirdzniecības sakariem ar senprūšiem un skandināviem - Baltijas jūru. Izveda galvenokārt vasku un zvērādas, bet ievedumos arvien lielāku nozīmi ieguva sāls (līdz 19.gs. 2.pusei sāls un siļķes bija nozīmīgākās importa preces Latvijā)

TIRDZNIECĪBA

14.gs. Rīgas vācu tirgotāji no Rīgas ārējās tirdzniecības izstūma citu tautību tirgotājus. Vācu tirgotāju priekšrocības visā Livonijā nostiprināja arī Hanza - vācu tirdzniecības pilsētu savienība.

Hanzas tirgotāji izmantoja:

- ▶ **Ventas waterway** at Kurzeme starts near Ventspils un and was available for sea-going ships up to Ventas rumba near Kuldīga.
- ▶ **Daugavas waterway** starts Rīgas port at the mouth of the river Rīdzene.
- ▶ The ancient **Gaujas waterway** trough Turaida and Cēsis led to Tērbata, the Hanseatic time was mostly used as a land route for trade with Pskov and Novgorod cities

HANZAS SAVIENĪBAS LAIKS



- ▶ 13-15.gs. pavisam nedaudz izveda meža preces, lopbarības produktus un labību, taču 16.gs. stāvoklis būtiski izmainījās. T.s. cenu revolūcija Rietumeiropā, ko izraisīja Amerikas atklāšana, saimnieciskie un sociālie procesi Eiropā, radīja labvēlīgus apstākļus Livonijas lauksaimniecības preču un kokmateriālu eksportam. 15.gs. beigās, sakarā ar Lielajiem ģeogrāfiskajiem atklājumiem, Livonijas tirgos parādījās koloniālpreces - pipari, muskatrieksti, rozīnes u.c. līdz tam nebijušas aizjūras preces
- ▶ Livonijas saimnieciskajā dzīvē liela nozīme bija arī iekšējai tirdzniecībai, kas izpaudās gk. kā maiņas sakari starp pilsētām un laukiem. Nozīmīga loma tajā bija vietējiem nevācu tirgotājiem.

HANZAS SAVIENĪBAS LAIKS

- ▶ Pēc Livonijas sabrukuma (1561), kad Rīga tika pakļauta Polijai (no 1569 Žečpospolita), vēlāk Zviedrijai (no 1629), abu šo valstu kases ievērojami tika papildinātas no jaunieviestajiem muitas nodokļiem (portorijas; licence). Latvijas mazās pilsētas tika izmantotas kā preču savāktuves Rīgas ārējai tirdzniecībai.

LIVONIJAS SABRUKUMS

- ▶ Kurzemes un Zemgales hercogistē 17.gs. vidū hercogs Jēkabs Ketlers centās attīstīt plašāku ārējo tirdzniecību caur Ventspili un Liepāju. Liepājas ostas apgrozījums īpaši pieauga pēc Rīgas nonākšanas zviedru pārziņā. Caur Liepājas ostu uz Rietumiem izveda labību, linus, kaņepes, gaļu un ādas, sviestu, bet ieveda silķes, sāli, tekstilpreces, dzelzi, vīnus, garšvielas un greznumlietas. Šos tirdznieciskos sakarus starp Liepāju un R uzturēja vācu pilsētu, gk. Lībekas kuģinieki. Galvenie Liepājas tirdzniecības partneri R bija Flensburga, Hamburga, Lībeka, Brēmene un Kēnigsberga, bet A - hercogistes muižnieki, kā arī Žečpospolitas lauksaimniecības preču ražotāji

KURZEMES – ZEMGALES HERCOGISTE

- ▶ Pēc Latvijas teritorijas pievienošanas Krievijas impērijai 18.gs. Rīga kļuva par vienu no impērijas ārējās tirdzniecības centriem (1800-1860 caur Rīgas ostu gāja 10-25% visa Krievijas eksporta). 18.gs. 1. pusē Rīgas nozīmīgākais ārējās tirdzniecības partneris bija Nīderlande (Holande), no gadsimta beigām - Lielbritānija (Anglija)

18. GADSIMTS

- ▶ Iekšējā tirdzniecība Latvijā attīstījās gausi. Preču apmaiņa starp pilsētām un laukiem naturālās saimniecības apstākļos bija niecīga. Tā aktivizējās sākot ar 18.gs. 2. pusi, kad lauksaimniecībā attīstījās preču ražošana.
- ▶ 19.gs. 1. pusē cara valdība sāka ierobežot vācu tirgotāju privilēģijas. Savu nozīmi zaudēja Lielā ģilde, par Rīgas tirgotāju galveno organizāciju kļuva Rīgas biržas komiteja

19. GADSIMTS

- ▶ 19.gs. 2. pusē tirdzniecības apgrozījums turpināja pieaugt (1860-1870 Latvijas ostu eksporta vērtība gadā bija 47,6 milj. rbļ., bet 1896-1900 - 182,7milj. rbļ.). Caur Latvijas ostām izveda kokmateriālus, labību, linus, linsēklas, ādas, kaņepājus, lopbarības raušus, no 80. gadiem arī sviestu un olas. Iveda akmeņogles, kokvilnu, mašīnas, kaučuku, korķa un krāsu koku, minerālmēslus, tēju, kafiju, kopru, džutu un, protams, sāli un siļķes.

19. GADSIMTS

[HTTPS://WWW.LETONIKA.LV/GROUPS/DEFAULT.ASPX?TITLE=TIRDZNIEC%C4%ABBA/32397](https://www.letonika.lv/groups/default.aspx?title=tirdzniec%C4%ABBA/32397)

- ▶ 1946-1985
- ▶ **Transports**
- ▶ Šajā laika posmā Latvijā attīstījās visi galvenie transporta veidi: dzelzceļa, automobiļu, jūras, upju, gaisa un cauruļvadu transports. Rīgā, Daugavpilī un Liepājā pasažierus pārvadāja elektriskais transports - tramvaji, Rīgā no 1946 arī trolejbusi. Pirmais gāzes vads Dašava-Rīga tika uzbūvēts 1962, bet pirmais naftas vads Polocka-Ventspils - 1968. Latvijas dzelzceļa transports daļēji, bet jūras transports un naftas vadi pilnībā darbojās PSRS eksporta un importa vajadzībām.

20. GADSIMTS

- ▶ 1939. gada 15. oktobrī, Ķeguma spēkstacijā iedarbināja tajā laikā Eiropā modernākās hidroelektrostacijas pirmo hidroagregātu
- ▶ Šobrīd Ķeguma HES ir hidroelektrostaciju komplekss, jo sastāv no divām dažādos laika posmos celtām stacijām. Pirmā no tām atrodas Daugavas labajā krastā, savukārt – kreisajā, uzstādot trīs jaunus hidroagregātus, uzbūvēja otru, kas darbu sāka 1979. gadā.
- ▶ Pļaviņu HES tika uzcelta laikā no 1961. līdz 1966. gadam, uz mūžiem zem ūdens atstājot unikālo Daugavas posmu – Staburagu, Oliņkalnu, Pērses ūdenskritumu, Lorelejas klinti, Kokneses pilskalnu, kā arī citas dabas un cilvēka roku radītās vērtības.
- ▶ Rīgas hidroelektrostacija ir jaunākā un otrā lielākā spēkstacija uz Daugavas, celta 1966-1975. g.
- ▶ SEKAS: Daugava vairs nav kuģojama visā garumā.

SPĒKSTACIJAS UZ DAUGAVAS



- ▶ VIA Baltica
 - ▶ Dzelzceļa pārvadājumi
 - ▶ Ostu pārvadājumu
 - ▶ Avio pārvadājumi
 - ▶ Rail Baltica
-
- ▶ Jaunais zīda ceļš

MŪSDIENU GALVENIE TIRDZNIECĪBAS CEĻI



Length 1,722 km
(1,070 mi)

European route E67

VIA BALTICA

[HTTPS://EN.WIKIPEDIA.ORG/WIKI/EUROPEAN_ROUTE_E67](https://en.wikipedia.org/wiki/European_route_E67)

- ▶ **European route E 67** is an E-road running from Prague in the Czech Republic to Helsinki in Finland by way of Poland, Lithuania, Latvia, and Estonia. It goes via Prague, Wrocław, Warsaw, Kaunas, Panevėžys, Riga, Tallinn and Helsinki.
- ▶ It is known as the **Via Baltica** between Warsaw and Tallinn, a distance of 970 kilometres (600 mi). It is a significant road connection between the Baltic states. The final stretch between Tallinn and Helsinki is by ferry (with about 10 car ferry departures each direction per day^[1])

VIA BALTICA

- ▶ The route is mostly ordinary road, but there are plans to convert it into a motorway or expressway, in Poland called S8 (326 of 379km completed as of 2015) and S61 (19 of 235km completed as of 2015). The Via Baltica attracted great controversy in 2007, as its planned new express road was to take it through several areas in Poland of great natural value. Most controversial was the Augustów bypass, which would take the route through the wetlands of the Rospuda Valley, the last area of its kind remaining in Europe, ^[citation needed] and an area protected by EU law as part of the European Natura 2000 Network. In July 2007 Polish Prime Minister Jarosław Kaczyński halted work on the bypass after the European Commission applied for an immediate injunction.^[2] After an intense campaign of protests in Poland and abroad and also counter-protests of the local community, the plans have been changed, and now the highway has been rerouted to completely avoid the wilderness area

VIA BALTICA

Dzelzceļa transports ir viens no perspektīvākajiem sauszemes transporta veidiem gan drošības, gan ekoloģiskajā ziņā. Jau tagad tam ir liela nozīme Latvijas ekonomikā. No valsts kopējā sauszemes pārvadājumu apjoma dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoms ir apmēram 52%, bet pasažieru pārvadājumu – 6%, bet Rīgas piepilsētas reģionā tas sasniedz 30%. Dzelzceļa kravu pārvadājumu struktūrā 85% ir tranzīta pārvadājumi, galvenokārt no Krievijas un Baltkrievijas uz Latvijas ostām (Austrumu–Rietumu tranzīta koridors), iekšzemes pārvadājumi ir apmēram 5%, kas izskaidrojams ar salīdzinoši īsajiem pārvadājumu attālumiem.

Starptautiskie dzelzceļa pasažieru pārvadājumi pašreiz tiek nodrošināti uz Krieviju un Baltkrieviju. Tos nodrošina SIA „LDZ Cargo”, sadarbojoties ar SIA „L-Ekspresis”. Cauri Latvijai kursē arī Lietuvas kompānijas vilciens virzienā uz Krieviju.

KOPĒJAIS DZELZCEĻA GARUMS LATVIJĀ IR 2263,3 KM 1520 MM (KRIEVU SLIEŽU PLATUMĀ)





1930 GADS



2017 GADS

Rīga ir multifunkcionāla osta un pārkrauj visa veida kravas, izņemot jēlnaftu.

Šobrīd galvenie kravu veidi ostā ir ogles (46,6%), minerālmēsli (6,6%), kokmateriāli (6,9%), naftas produkti (18,1%) un konteinerizētās kravas (6,5%). Naftas produktiem, bet, runājot par ogļu kravām

- būtisks Rīgas brīvostai vispār ir pasažieru pārvadājumu virziens

OSTU KRAVU UN PASAŽIERU PĀRVADĀJUMI



- ▶ Ventspils
- ▶ Caur Ventspili ved Eiropas nozīmes divjoslu **E-22 autoceļš** (Lielbritānija–Nīderlande–Vācija–Zviedrija/ Norčēpinga–Ventspils–Rīga–Krievija / Maskava). Efektīvs loģistikas tīkls no Ventspils sniedzas arī līdz pārējām **Baltijas** un **NVS valstīm**.
- ▶ Ventspils ir Eirāzijas transporta sistēmā integrētā **Austrumu–Rietumu dzelzceļa koridora** sastāvdaļa. Tas savieno Eiropu un Āzijas reģionus ar Baltijas jūras ostām un ir viens no noslogotākajiem satiksmes savienojumiem Baltijā. Dzelzceļa pārvadājumu maksimālā jauda ir 34 000 000 tonnu gadā.



- ▶ Ro-Ro jeb **ar prāmjiem pārvadāto kravu apjoms Ventspils ostā** otro gadu pēc kārtas pārsniedzis 2 miljonus tonnu. Tas ir trešais lielākais kravu veids Ventspils ostā pēc naftas produktiem un akmeņoglēm, turklāt ar stabilu tendenci katru gadu palielināties. Līnijā Ventspils – Nīneshamne 2017.gadā pārvadāts par 305 tūkstošiem tonnu jeb 17% vairāk nekā gadu iepriekš.

OSTU KRAVU UN PASAŽIERU PĀRVADĀJUMI



- ▶ Liepāja
- ▶ Liepājas osta izmanto savas dienvidu ostas stāvokļa priekšrocības Latvijas ostu starpā.
Labvēlīgais ģeogrāfiskais izvietojums, tai skaitā ledus neesamība pat pašās bargākajās ziemās, rada ērtus transporta ceļus starp Austrumu un Rietumu Eiropu. Kopš 1992.gada Liepājas osta ir pārvērtusies par daudzfunkcionālu Tirdzniecības ostu, kas demonstrē nozīmīgu kravu apgrozījuma kāpumu.
- ▶ **Ostas specializācija:**
Kravu pārkraušana un uzglabāšana: ģenerālās kravas, koksne, metāls, kūdra (beramā un iesaiņotā), minerālmēslojums, jēlnafta, naftas produkti. Prāmju kravu pārvadājum
- ▶ iVisas ostas ir ļoti saistītas ar dzelceļu un autoceļiem/.

OSTU KRAVU UN PASAŽIERU PĀRVADĀJUMI

[HTTP://WWW.LSCOMPANY.LV/INDEX.PHP/LV/INDEX/C197](http://www.lsccompany.lv/index.php/lv/index/c197)

- ▶ 45 - 50%
- ▶ Liepājas ostu raksturo labi sabalansēta vietējās izcelsmes un tranzīta kravu attiecība, kur 45 līdz 50% ostas kravu apgrozījuma veido vietējās izcelsmes lauksaimniecības produkti, celtniecības materiāli, kokmateriāli, biokurināmais u.c.
- ▶ 50 - 55%
- ▶ 50 - 55% kravu tranzīts no Krievijas Federācijas, Kazahstānas, Baltkrievijas un citām NVS valstīm.

OSTU KRAVU UN PASAŽIERU PĀRVADĀJUMI

[HTTP://WWW.LIEPAJA-SEZ.LV/LV/PORT/TERMINALI](http://www.liepaja-sez.lv/lv/port/terminali)

- ▶ Situācijās, kad ir nepieciešams ievērojami samazināt kravas piegādes laiku, avio kravu pārvadājumi ir piemērotākais un efektīvākais risinājums. Gaisa transports ir viens no ātrākajiem kravu piegādes veidiem, un, pateicoties Cargomax plašajam partneru tīklam un sadarbībai ar pasaules lielākajām aviolīnijām, pastāv iespēja ievērojami samazināt preces piegādes laiku no nosūtītāja līdz saņēmējam
- ▶ avio kravu pārvadājumi tiek īstenoti gandrīz no/uz jebkuru valsti jebkurā kontinentā.

AVIO KRAVU PĀRVADĀJUMI

Rail Baltica



<http://edzl.lv/lv/projekta-norise/kartes>



- **Rail Baltica** (in Estonia also known as **Rail Baltic**)^{[2][3]} is a project to link Finland, Estonia, Latvia, Lithuania and Poland with a European standard gauge rail line, providing passenger and freight service between the countries and improving rail connections between Central and Northern Europe. It envisages a continuous rail link from Tallinn (Estonia), to Warsaw (Poland), via Riga (Latvia) and Kaunas (Lithuania). It will bypass the Kaliningrad Oblast (Russia) and Hrodna (Belarus), which have historically hosted two Poland–Lithuania rail routes. Rail Baltica is one of the priority projects of the European Union: Trans-European Transport Networks (TEN-T).

Rail Baltica

[HTTPS://EN.WIKIPEDIA.ORG/WIKI/RAIL_BALTICA](https://en.wikipedia.org/wiki/Rail_Baltica)

- ▶ The first phase, known as Rail Baltica I, extends from the Poland-Lithuania border to Kaunas. It was inaugurated on October 16, 2015. Construction of Rail Baltica II, the second phase connecting Kaunas, Riga, and Tallinn, is planned to start construction in 2019.^[4] The Tallinn–Riga–Kaunas standard-gauge route is planned to be finished in 2026, and the connection to Warsaw in 2030.
- ▶ The section from Helsinki to Tallinn will be operated by existing commercial ferries. In the future a proposed Helsinki to Tallinn Tunnel could provide a rail link between the two cities.^[5] The length of the railway between Tallinn and Warsaw will be at least 950 kilometres (590 mi).

Rail Baltica



- ▶ Krievija aizvien vairāk novirza kravas eksporta plūsmas uz savām Baltijas jūras ostām, liekot Latvijai meklēt alternatīvus tranzīta biznesa potenciālos avotus. Viens no tiem ir Ķīna.
- ▶ Tai pašā laikā Ķīna mēģina nodibināt tirdzniecības sakarus visā Eirāzijā, piedāvājot iniciatīvu Jaunais zīda ceļš (New Silk Road). JZC mērķis ir palielināt dzelzceļa tranzīta uz Eiropu biežumu, lai samazinātu transporta izmaksas, pateicoties pieaugošajiem apjomradītajiem ietaupījumiem, atbalstītu ražošanu ekonomiski mazāk attīstītajos Ķīnas rietumu reģionos un palielinātu Ķīnas ģeopolitisko ietekmi Centrālāzijas. Pie zīda ceļa ģeopolitiskajiem mērķiem pieskaita Ķīnas vēlmi mazināt lielo atkarību no ūdens satiksmes.
- ▶ Konteineru sūtīšana pa jūru ir pat trīs četras reizes lētāka. Tiesa, ceļā pavadītais laiks ar kuģi pārsniedz mēnesi, pa sliedēm tās ir divas nedēļas.

NEW SILK ROAD



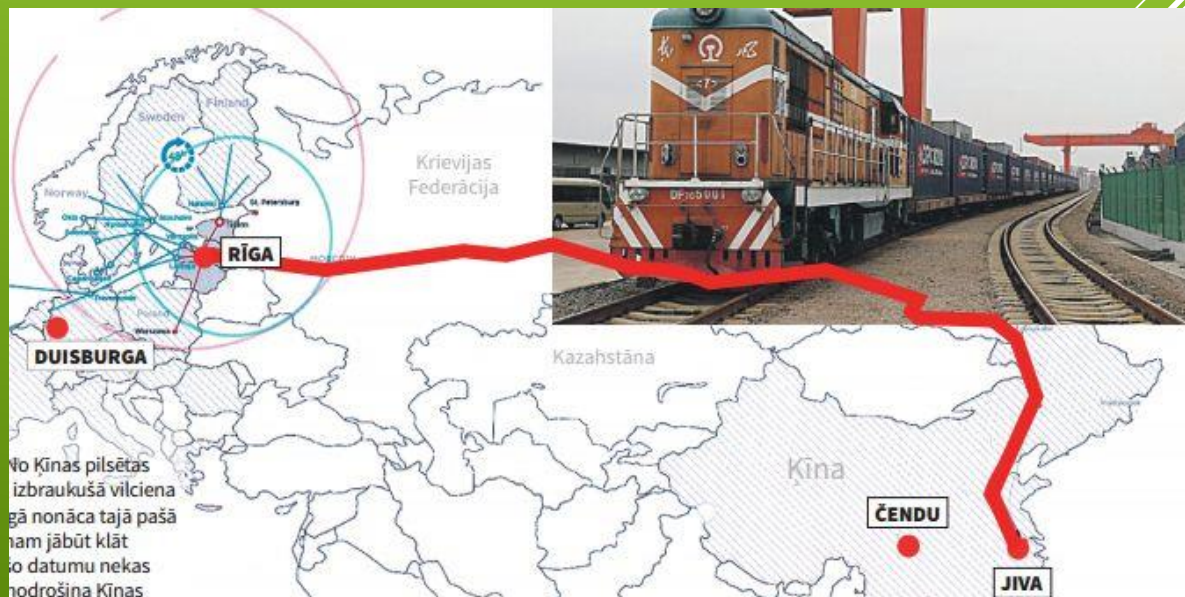
- ▶ Ķīnai ir Industriālais parks Lielaais akmens (Great Stone) netālu no Minskas Baltkrievijā.
- ▶ Pateicoties savam ģeogrāfiskajam novietojumam un dzelzceļa tīklam ar sliežu platumu, kas tiek izmantots Krievijā, Latvija varētu transportēt preces no Ķīnas uz Skandināviju. Tā būtu konkurence Dīsburgas (Duisburg) iekšzemes ostai Vācijā, kas pašlaik ir no Ķīnas uz Skandināviju transportējamo dzelzceļa kravu Eiropas pārkraušanas centrs.
- ▶ Tomēr, ņemot vērā pašreizējo ārkārtīgi zemo dzelzceļa kravu plūsmu no Ķīnas uz Skandināviju, potenciālā papildus konteineru plūsma caur Latvijas ostām būtu niecīga – mazāk nekā 1% no pašreizējās satiksmes plūsmas. Ilgtermiņā preču plūsma varētu pieaugt par papildus 50 000 konteineriem gadā jeb aptuveni par 12% no pašreizējās konteineru plūsmas

NEW SILK ROAD

[HTTPS://WWW.YOUTUBE.COM/WATCH?V=XZDUYQWUELK](https://www.youtube.com/watch?v=XZDUYQWUELK)

- Tomēr pa «zīda ceļu» satiksme varētu palielināties, tāpēc, ka tā grib Ķīna. Tā vēlas stiprināt tirdzniecības saites ar Eiropu pa sauszemi. Pašlaik funkcionē aptuveni 10 maršruti starp Ķīnas un Eiropas pilsētām. Intensīvākā satiksme ir caur Brestu uz Baltkrievijas-Polijas robežas. Piemēram, Vācijas pārvadātājs «Deutsche Bahn» organizē vilcienu starp Ķīnu un Eiropu vai ik dienas. Kompānija pērn pārveda 30 tūkstošus konteineru.

JAUNAIS ZĪDA CEĻŠ



► Thank you for your attention!

