**Kinija bando trumpinti krovinių jungtis iki Europos: maršrutas per Arktį gali tapti itin reikšmingu**

**Rugsėjo 20 dieną kinų laivybos kompanija išsiųs pirmąjį komercinį laivą į Vakarų Europą maršrutu, kuriuo iki šiol kroviniai nebuvo plukdomi, – per Arktį. Jei nauja kryptis pasiteisins ir prie maršrutų per Arktį prisijungs laivybos milžinai, tada gali suintensyvėti prekybos apimtys tarp Azijos ir Europos, o krovinių užsakovai bei siuntėjai gali tikėtis didelės naudos dėl sumažėjusio tranzito laiko.**

Planuojama, kad pirmojo laivo kelionė iš Kinijos Ningbo uosto į Jungtinėje Karalystėje esantį Filistou (Felixstove) truks vos 18 parų. Vėliau tas pats laivas plauks į Roterdamo (Vokietija), Hamburgo (Vokietija) ir Gdansko (Lenkija) uostus.

Į Lietuvą šis laivas kol kas neužsuks, bet Gdanskas logistikos požiūriu yra artimas, iš jo pasiekti Baltijos šalis yra tikrai arti.

Tikėtina, kad maršrutai per Arktį kol kas bus vykdomi šiltuoju metų laiku – maždaug nuo gegužės iki žiemos. Vis dėlto jau dabar užsimenama ir apie tai, jog šiuo maršrutu ateityje bus įmanoma plaukti ir žiemą.

Krovinių transportavimo greitis šiuo atveju yra vienas didžiausių kozirių. Galima palyginti, kad per Sueco kanalą plaukiantys laivai atstumą nuo Azijos iki Europos įveikia per 45-50 dienų, o plaukiant pro Gerosios Vilties kyšulį Afrikoje prisideda dar 10 dienų. Kitaip tariant, laivyba per Arktį yra daug spartesnė.

Jei tokie maršrutai taps įprasti ir prisijungs stambiausios pasaulio laivybos kompanijos, tuomet krovinių užsakovai bei siuntėjai gali tikėtis didelės naudos. Ypač jei lyginant apie prekių gabenimą iš Kinijos į Europą geležinkeliu, kuris trunka apie 20 dienų, bet krovinių plukdymas jūra būtų pigesnis, o laivo ir traukinio krovos apimtis sunku net palyginti.

Pirmasis laivas, kuris išplauks jau netrukus, tarptautinės laivybos mastais nėra didelis, jo talpa siekia 4890 standartinių jūrų konteinerių (TEU). O traukinio sąstatas vienu metu gali vežti tik apie 50 FEU.

Tad jei bus poreikis ir bus juntama tokio maršruto nauda, jis atrodys labai patrauklus. Kol kas laivybos milžinai vengia rengti komercinius reisus per Arktį dėl poveikio jos aplinkai. Kaip bus ateityje, sunku nuspėti, nes nė viena iš šių kompanijų viešai nekalba apie panašius planus.

Tačiau maršrutas komerciškai atrodo perspektyviai. Ypač jei juo vyks prekyba ne tik su Kinija, bet ir su daugiau Azijos valstybių – Japonija, Pietų Korėja ir kitomis.