



JŪRNIĒKS

NR. 6 (139) 2023



**Latvijas Jūras administrācijas valdes
priekšsēdētājs JĀNIS KRASTIŅŠ:**

**“2024. gads būs lielu izaicinājumu un auditu gads:
IMO audits būs valsts prestiža jautājums, bet kas
attiecas uz EMSA vizīti, tad lielāko problēmu
sagādās Jūras akadēmijas akreditācija.”**

**Vai Latvijā var
izveidot jūras
klasteri?**

**“LVR Flote” pērk jaunu
daudzfunkcionālu
hibrīdpiedziņas ledus
klases kuģi, kas
mazinās ostas darbības
ietekmi uz vidi**

**Samazinājies
izglītojamo
skaits
jūrniecības
mācību iestādēs**

**“Enkurs” turpina
jūrniecības
profesijas
popularizēšanu**





LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste
67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tālr. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIKU REĢISTRS

Tālr. 67099419

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālr. 67062101

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tālr. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062128

E-pasts: koai@lja.lv

**ŽURNĀLU "JŪRNIKS"
VAR LASĪT ARĪ LATVIJAS
JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS
TĪMEKĻA VIETNĒ
WWW.LJA.LV**



@LVJurasAd

Saturs

NOTIKUMI LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Notikumi Latvijā. Novembris – decembris
- 4 OVK kampaņas laikā Latvijā pārbaudīti 87 ārvalstu kuģi
- 5 ES Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas Ministru padomes sanāksmē diskutē par drošības jautājumiem
- 6 Latvijas Jūras administrācijas darbinieki talko Gaujas senlejā
- 7 Katrai darbībai un bezdarbībai ir sekas
- 12 Vai Latvijā var izveidot jūrniecības klasteri?

IZGLĪTĪBA

- 15 Jūrniecības izglītība un apmācība
- 17 ICS jaunais izdevums skaidro STCW prasības
Eiropas Jūras padomes komunikācijas panelis sniedz atbalstu zinātniekiem
- 18 Kā piesaistīt jaunos jūrai?
- 20 2023. gadā jūrniecības mācību iestādēs uzņemti 402 jauni studenti
- 22 Jūras akadēmija joprojām lielu problēmu priekšā
- 25 Konkursa "Enkurs 2024" pirmajā atlases kārtā uzvar Ventspils Valsts 1. ģimnāzija
- 26 Pārrunā jūrniecības mācību programmas izveidošanu pamatskolēniem
- 27 Vienotas stratēģijas meklējumi
Mācības pirmās palīdzības sniegšanā

JŪRĀ UN KRASĀ

- 28 EMSA konferencē diskutē par kibernetikas uzlabošanu
"The Master's Practical Guide to Maritime Law" būs palīgs jūrniecības nozarei
 - 29 Pieaug kibernetikas draudi
 - 30 Big Data ir nākamā lielā revolūcija kuģniecībā
Nelegālā migrācija uz Kanāriju salām sasniedz visu laiku augstāko līmeni
 - 31 Konference "EurOCEAN"
 - 32 Tiek ieviestas jaunās tehnoloģijas
- ## OSTAS
- 33 Par ostu reformu – pārdomas bez statistikas
 - 34 Statistika
 - 35 "LVR Flote" noslēdz līgumu par daudzfunkcionāla hibrīdpiedzīgas ledus klases kuģa iegādi
 - 36 "Baltic Container Terminal" notiek aktīvi piestātnes būvniecības darbi
 - 37 Notikuši veiksmīgi 5G jūras tehnoloģiju izmēģinājumi Rīgas ostā
Liepāja piesaka sevi kā atkrastes vēja enerģijas nozares centru Baltijas jūras austrumu daļā
 - 38 Parakstīts līgums par izpēti darbiem zaļā ūdeņraža rūpnīcas būvniecībai Ventspilī

TRADĪCIJAS/VĒSTURE/BRĪVBRĪDIS

- 39 Jūrniecības pamatlicēji nav aizmirsti
- 40 Lai sapnis par kuģošanu nepalik aiz horizonta!
- 42 Katrā lietā jābūt ieliktai radītāja dvēsele
- 44 Pieloc, draudzīp, ceļa somu – jūrā ieti man gribas...
- 46 Sala, kur piestāj Daugavas vēji...



Žurnāls "Jūrnīks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums.

Iznāk 6 reizes gadā. Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048. Tālr. 67062125.

E-pasts: jurnieks@lja.lv. Redaktore: Anīta Freiberga, tālr. 29229063.

E-pasts: marnews@com.latnet.lv. Datorgrafika: Kaspars Vēveris.

Ilustrācijām izmantoti Gundegas Rebhūnas (VO 1.vāka ilustrācija), Raita Mūrnieka, Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Valtera Vieta, Ginta Ķezbera, Gunta Mūrnieka,

Valsts prezidenta kancelejas, Latvijas Jūras administrācijas, Satiksmes ministrijas, Rīgas brīvostas, Ventspils brīvostas, Liepājas SEZ, Aizsardzības ministrijas, Jūras spēku, EP preses dienesta, BPO, IPCC "Safety4Sea", "Associated Press", ETA, BIMCO, EMSA, ICS, ICC, MSC, IMO publicitātes foto, "Reuters", AFP, EPA, flickr foto, Snap, foto. Foto no Baibas Strautmanes personīgā arhīva.

JA materiālus sagatavoja Sarmā Kočāne. Informāciju žurnālam apkopoja un sagatavoja Anīta Freiberga, informācijai izmantoti ES, EP, EK, IMO, ITF, SM, RBP, LSEZ, ICS, BIMCO, ITF, ISWAN, WMN, kā arī ārvalstu preses materiāli.

Publikācijās paustais viedoklis ne vienmēr atspoguļo redakcijas viedokli.

Pārdomas uz gadumijas sliekšņa

Reizēm tā vien šķiet, ka Latvijā pilnīgi netalantīgs režisors par valsts budžeta līdzekļiem uzņem bezjēdzīgu filmu, kuras pamatā ir nožēlojams scenārijs. Izskatās, ka filma būs milzīga izgāšanās, ko nevarēs glābt pat dažu talantīgu aktieru spēle. Par šādu iznākumu brīdina kritiķi, aicinot neizpjekarēt valsts naudu, tāpat diskusijās iesaistās profesionāļi, norādot, ka būtu laiks ieklausīties viņu viedoklī, tomēr režisors pats visu zina labāk, un viņa *jumts* to sargā, tāpēc filma top, vēl vairāk – tā tiek reklamēta: tas būs kaut kas vēl nebijis un vienreizīgs. Beidzot filma iznāk uz ekrāniem, un visi pārliecinās, ka nauda ir veltīgi nomesta zemē. Kas vainīgs? Ko darīt? Un nāk atzinums, ka diemžēl režisoram tā bijusi tikai radoša neveiksme, bet netalantīgais režisors jau atkal piesaka sevi jaunā ampuā – tagad viņš par valsts budžeta līdzekļiem būtu gatavs analizēt kino industrijas pienesumu Latvijas kultūras videi. Tas tēlaini, līdzībās runājot.

Bet par šādām līdzībām atkal un atkal liek aizdomāties politiskie procesi mūsu valstī. Lai nu šoreiz paliek citas jomas, palūkosimies, kādu nospiedumu politiķi un ierēdņi īstermiņā un ilgtermiņā atstājuši jurniecības nozarē. Vispirms par jurniecības izglītību. Lai gan Transporta attīstības pamatnostādņēs 2021.–2027. gadam, ko 2021. gada 21. oktobrī parakstīja tā laika satiksmes ministrs Tālis Linkaits, stāv rakstīts: saglabāt autonomu jurniecības izglītību un nodrošināt jurniecības izglītības programmu klāstu, pēc nieka pāris mēnešiem tas pats ministrs jau bija piekāpies savai partijas biedrei un izglītības ministrei Anitai Muižniecei: lai notiek, pievienosim ar to Jūras akadēmiju RTU ekosistēmai. Tagad no politiskās skatuves pazuduši praktiski visi jurniecības izglītības reformētāji: nav nedz Muižnieces, nedz Linkaita, tāpat no Izglītības un zinātnes ministrijas *aiziets* arī pats galvenais akadēmijas pievienošanās asinssuns Dmitrijs Stepanovs, kurš nebija noskapots ieklausīties jurniecības nozares iebildumos, jo bija ieinteresēts beidzot izbīdīt cauri šo projektu, protams, darot to vienīgi jurnieku profesionālās sagatavošanas iestāžu kapacitātes nostiprināšanas vārdā. Mazāk svarīga tolaik bija Jūras akadēmijas akreditācija, tāpēc tagad situācija veidojas visai kritiska, jo 2024. gadā gaidāma EMSA vizīte, ko var uzskatīt arī par auditu, no kā būs atkarīgs ne tikai jurniecības izglītības turpmākais process Latvijā, bet pat jurniecības izglītības pastāvēšana vispār. Tagad lielais izaicinājums ir akadēmijas akreditācija un mehānikas virziens, kur vēl

jāsaprot, kā šo programmu vispār nodrošināt. Nu, lūk, jums jurniecības izglītības reforma. Kas vainīgs? Ko darīt? Diemžēl politiķiem tā bijusi tikai radoša neveiksme...

Un tagad par ostu pārvaldības modeļa maiņu. Jaunā konservatīvā partija Saeimā un valdībā ienāca ar pretkorupcijas cīņas karogu, savā veicamo darbu priekšvēlēšanu sarakstā ar sarkanu zīmuli iezīmējot – īstenot Latvijas lielo ostu pārvaldības modeļa maiņu! Un punkts. Tad būs ievēroti labas pārvaldības principi, caurspīdīgos konkursos atradīs profesionālas valdes un padomes, kas būs atbrīvotas no politiskās ietekmes. Tālis Linkaits, kā jau satiksmes ministrs, tika norīkots par *Trojas zirgu*, lai sistos cauri reformas pretinieku un profesionālo asociāciju iebildumu sienai. Mazāk svarīgi, ka valsts līmenī nebija (arī joprojām nav) apstiprināta ostu attīstības programma. Atšķirībā no abām "Jaunās Vienotības" Krišjāņa Kariņa vadītajām valdībām "Jaunās Vienotības" Evikas Siliņas valdības deklarācijā ostu reforma nav iekļauta, bet satiksmes ministrs Kaspars Briškens pauž: "Ja ar ostu reformu saprotam tikai šo institucionālo risinājumu, tad droši vien tāda nav vajadzīga. Bet vēlreiz: man termins "ostu reforma" ietver daudz plašāku iedzīljināšanos tajā, kā mūsu ostas vispār starptautiski pozicionēsies tuvākajā laikā, tāpēc jautājums par to, kāda konkrēta institūcija ar kādu konkrētu dizainu vadīs kuru ostu, man ir ļoti svarīgs, bet sekundārs jautājums. Primārais jautājums ir tieši ostu biznesa modelis." Lūk, jums arī ostu pārvaldības modeļa reforma! Kas vainīgs? Ko darīt? Diemžēl politiķiem tā atkal bijusi tikai radoša neveiksme... Tāda pati radoša neveiksme kā "Latvijas kuģniecības" privatizācija, kā... Savulaik Satiksmes ministrijas valsts sekretārs bija leģendārais Uldis Pētersons, kurš kādā intervijā reiz teica: "Ja kāds ministrs pārāk aizrautīgi stāstīja par kādu projektu, darīsim tā un tā, tad es savukārt piebildu, ka Balzaka rakstos šajā vietā parasti ierodas tiesu izpildītāji, mūsu situācijā ap šo vietu parādīsies prokurors. Lai ministrs saprot pats, un ministrs parasti arī saprata. Kādam taču jābūt, kas pasaka, ka likums to nepieļauj. Tā vismaz bija manā laikā, bet tagad bieži vien šķiet – ja likums ko neļauj, tad tas ir jāmaina."

Tikai izcilus scenāriju rakstīt, tikai talantīgiem režisoriem labas filmas uzņemt, kurās spēlē vienīgi profesionāli aktieri! Tas, tēlaini runājot! Lai labas lietas izdodas Jaunajā gadā!

Anita Freiberga, žurnāla redaktore

Notikumi Latvijā.

Novembris – decembris

RTU Latvijas Jūras akadēmijas vadības karogs nodots Dmitrija Goreļikova rokās

RTU Latvijas Jūras akadēmijas jaunais direktors asociētais profesors Dmitrijs Goreļikovs 10. novembrī svinīgā ceremonijā saņēma Latvijas Jūras akadēmijas karogu, oficiāli sākot pildīt savus jaunus amata pienākumus, un tikās ar akadēmijas saimi.



Tikšanos atklāja RTU administratīvais direktors Juris Iljins, veltot atzinīgus vārdus līdzšinējam RTU LJA direktora p.i. Imantam Aleksandrovam par paveikto RTU LJA integrācijas aktivitāšu plāna izpildē, kā arī aicinot jauno RTU LJA direktoru uz konstruktīvu dialogu un aktīvu sadarbību, lai stiprinātu akadēmijas kapacitāti un kompetences, kā arī nodrošinātu jūrniecības izglītības konkurētspēju.

Dmitrijs Goreļikovs, saņemot Latvijas Jūras akadēmijas karogu, svinīgi solīja nodrošināt RTU LJA vadību, stiprinot akadēmijas studiju un zinātnisko kapacitāti, kā arī sadarbību ar industriju, turpinot RTU LJA integrāciju RTU ekosistēmā.

RTU LJA direktoru amatā sveica Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, LSC personāla daļas direktore Alīna Toršina, kā arī biedrības "Latvijas krūinga kompāniju asociācija" pārstāve Sanita Žurzdina.

Ir būtiski jāpalielina finansējums augstākajai izglītībai un zinātnei

27. novembrī Valsts prezidents Edgars Rinkēvičs apmeklēja Rīgas Tehnisko universitāti (RTU) Ķīpsalā, kur tikās ar universitātes vadību, iepazinās ar pētniecisko darbu un tikās ar augstskolas studentiem. "Man ir tāds prieks jūs redzēt, ka galva reibst!" atzina kāda RTU Latvijas Jūras akadēmijas studente.

Tikšanās laikā Valsts prezidents pauca gandarījumu, ka RTU ir pieņēmusi būtiskus lēmumus studiju un zinātnes procesa pilnveidei, lai veicinātu izcilību šajās jomās. E. Rinkēvičs novērtēja sasniegto progresu un universitātes apņemšanos radīt tādu inovāciju ekosistēmu, lai piedalītos

praktiska sadarbība starp akadēmisko un uzņēmējdarbības vidi. Tāpat Valsts prezidents uzsvēra nepieciešamību strādāt pie nacionāla investīciju plāna veidošanas un daudz mērķtākiem ieguldījumiem Latvijai stratēģiski svarīgās jomās, īpaši zinātnes attīstībā. "Ir būtiski jāpalielina finansējums augstākajā izglītībā un zinātnē jau šobrīd, aktīvi ieguldot gan valsts budžeta līdzekļus, gan Latvijai pieejamo finansējumu no Eiropas Savienības fondiem. Šādi ieguldījumi nodrošinātu to, ka pētniecības procesi un līdz ar to zināšanas attīstās un paliek Latvijā. Tās ir prasmes, kas palīdzētu arvien vairāk universitātē radītos produktus veiksmīgi komercializēt un lietiško pētījumu rezultātus patentēt un lietot tālāk, piemēram, jaunuzņēmumu dibināšanā tepat Latvijā. Tā būtu arī iespēja Latvijā radītos nišas produktus piedāvāt starptautiski, nostiprinot Latvijas lomu globālajās piegāžu ķēdēs," vizītes izskaņā sacīja Valsts prezidents.

Rīgas osta vēlas plašāku sadarbību ar pilsētu

6. decembrī norisinājās ikgadējā Rīgas brīvostas vadības tikšanās ar ostā strādājošajiem komersantiem, lai pārrunātu ostas darbu aizejošajā gadā, iezīmētu plānus nākamajam gadam, kā arī diskutētu par ostas nākotnes izaugsmes stratēģiju. Turpmākajos gados ostas attīstība fokusēsies ne tikai uz kravu apstrādes un pārkraušanas operācijām, liela



Prezidents Edgars Rinkēvičs.



RTU LJA studentes uzrunā Valsts prezidentu.



Gints Siviņš.

uzmanība tiks pievērsta arī ostas procesu digitalizācijas turpināšanai un industriālā klastera attīstīšanai, tāpat plānotas nozīmīgas investīcijas ostas infrastruktūras uzturēšanā un attīstībā. Neraugoties uz kopējo kravu apjoma kritumu ostā, Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš uzskata, ka ostas uzņēmumi ir strādājuši veiksmīgi, ņemot vērā sarežģīto un neprognozējamo situāciju nozarē. Iezīmējot ostas stratēģisko nākotnes redzējumu, valdes priekšsēdētājs Gints Siviņš uzsvēra, ka viens no lielākajiem Rīgas ostas vadības nākamo gadu izaicinājumiem būs panākt lielāku pilsētas pašvaldības iesaisti un līdzdalību ostas darbā. 2022. gadā Rīgas ostas biznesa klasterī bija nodarbināti 4165 cilvēki un nodokļos nomaksāti 33,3 miljoni eiro. Turklāt Rīgas brīvdostas pārvalde ik gadu pilsētas budžetā maksā 10% no ostu maksu ieņēmumiem, kas 2022. gadā bija 2,6 miljoni eiro. "Kopīga ostas un pilsētas transporta infrastruktūras attīstības stratēģija veicinātu ostas konkurētspēju, savukārt vienots skatījums uz lielu industriālu projektu attīstību veicinātu investīciju piesaisti, ostas teritoriju attīstību un industrializāciju ostā," ir pārliecināts Gints Siviņš.

Zemūdens trokšņa problēmas aktualizēšana Baltijas jūrā

Latvijas Hidroekoloģijas institūts (LHEI) kopā ar partneriem no Zviedrijas, Vācijas un Polijas sācis darbu pie zemūdens trokšņa problēmas aktualizēšanas Baltijas jūrā. Nākamā divu gadu laikā plānoti dažādi informatīvi pasākumi par zemūdens trokšņa cēloņiem, ietekmēm un tā samazināšanas iespējām Baltijas jūrā, protams, ieskaitot arī Latvijas ūdeņus. 2023. gada decembrī informatīvā kampaņa par zemūdens troksni sāks ar publikācijām reizi nedēļā LHEI tīmekļa vietnē un sociālo tīklu profilos.

"VIA Latvia" piedalās izstādē "Logitrans Turkey 2023"

2023. gada 15. novembrī Latvijas ostu pārvaldes un ostu uzņēmēji vienotā "VIA Latvia" stendā piedalījās



starptautiskajā izstādē "Logitrans Turkey 2023" Stambulā, kas ir viena no nozīmīgākajām ikgadējām tirdzniecības izstādēm un centrālā sadarbības platforma transporta un loģistikas nozares profesionāļiem reģionā. Izstādes fokuss bija vērsts uz jaunākajiem sasniegumiem, tendencēm un aktualitātēm transporta un loģistikas nozarē, izstādes dalībnieki piedāvāja plašu produktu un pakalpojumu klāstu, autoparku vadības sistēmas, modernas noliktuve tehnoloģijas, loģistikas programmatūru un daudzas citas inovācijas, kas veicina nozares konkurētspēju un efektivitāti. Šogad izstāde norisinājās 16. reizi un pulcēja aptuveni 200 dalībnieku no dažādām valstīm.

"TransLogistica Uzbekistan" piesaista plašu publicitāti

Latvijas ostnieki, "Latvijas dzelzceļš", Starptautiskā lidosta "Rīga" kopā ar Satiksmes ministriju vienotā "VIA Latvia" stendā piedalījās starptautiskajā transporta un loģistikas izstādē "TransLogistica Uzbekistan", kas 2. novembrī notika Taškentā. "TransLogistica Uzbekistan" ir vienīgā specializētā transporta nozares izstāde Uzbekistānā, kas katru gadu pulcē lielu uzņēmēju un amatpersonu skaitu ne vien no



Uzbekistānā, bet arī no citām Centrālāsijas valstīm, kā arī piesaista plašu publicitāti.

Liepājas SEZ apmeklē Francijas vēstniecības Latvijā pārstāvji

Lai iepazītos ar Liepājas SEZ klātienē un pārrunātu sadarbības jautājumus, darba vizītē Liepājā bija ieradusies Francijas vēstniece Aurēlija Ruajē-Gunēna un ekonomikas padomnieks Baltijas valstīs Žans Karo. Vizītes ietvaros viesi tikās ar Liepājas domes vadību un kopā ar Liepājas SEZ vadību apskatīja Liepājas ostu un uzņēmumu "Yokohama TWS Latvia". Liepājas SEZ teritorijā strādājošie uzņēmumi saražoto produkciju lielākoties eksportē. Viena no valstīm,



kur nonāk Liepājas uzņēmumu produkcija, ir Francija, bet viens no lielākajiem eksportētājiem uz šo valsti 2023. gada pirmajā pusgadā bija "Yokohama TWS Latvia" (rūpnīcā saražotais gandrīz 44% apjomā nonāk tieši Francijā). Tāpat ar eksportu uz Franciju nodarbojas vietējais uzņēmums "Rangeful", eksportējot aptuveni 6% preču, savukārt "Lauma Fabrics" francūžiem piegādā vairāk nekā 3% no saražotā.

Liepāja kļuvusi par vārtiem uz Centrāleiropu

Jau divus gadus prāmju līnijas operators "Stena Line Latvija" nodrošina regulāru tiešo prāmja satiksmi ar Trāvemindi sešas reizes nedēļā, un tas nozīmē, ka Liepāja kļuvusi gan par vārtiem uz Centrāleiropu, gan savienojumu ar Vācijas lielceļiem, palielinot pilsētas pieejamību un palīdzot uzņēmumiem iekļauties starptautiskajās preču loģistikas plūsmās. Prāmju līnijā starp Liepāju un Trāvemindi gadā pārvadā kravas aptuveni

▶▶▶ 4. lpp.

OVK kampaņas laikā Latvijā pārbaudīti 87 ārvalstu kuģi

30. novembrī noslēdzās Parīzes saprašanās memoranda (PMoU) par ostas valsts kontroli (OVK) ikgadējā koncentrētā OVK inspekciju kampaņa, kas ilga trīs mēnešus. Latvijas ostās Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori kampaņas laikā ārvalstu kuģus pārbaudījuši 87 reizes, neviens kuģis nav aizturēts.

Šogad kampaņas laikā īpaša uzmanība tika pievērsta ugunsdrošības prasību ievērošanai uz kuģiem. Latvijas karoga kuģi ārvalstu ostās pārbaudīti 17 reizes, neviens kuģis nav aizturēts par koncentrētās kampaņas ietvaros pārbaudīto prasību pārkāpumiem.



Koncentrētās kampaņas PMoU dalībvalstīs notiek katru rudenī, pievēršot uzmanību kādam no aktuālajiem kuģošanas drošības jautājumiem. Visās dalībvalstīs pārbaudes notiek atbilstoši starptautiskajiem standartiem un vienādi izstrādātai, iepriekš saskaņotai metodikai.

Parīzes memorands tika izveidots 1982. gadā ar mērķi nodrošināt vienotu pieeju ostas valsts kontroles jautājumiem. PMoU misija ir garantēt kuģošanas un jūrnīku drošību reģionā. Latvija ir Parīzes memoranda dalībvalsts no 2005. gada. ■

▶▶▶ 3. lpp.

četrus miljardu eiro vērtībā, tāpēc šī līnija ir ļoti svarīga Latvijas ražotājiem un valsts ekonomikai kopumā. Lai palielinātu Liepājas ekonomisko konkurētspēju, prāmju satiksmi jāturpina attīstīt. Tā ir daļa no transporta infrastruktūras, kas nodrošina priekšnoteikumus rūpnieciskās ražošanas jaudu kāpināšanai. Tikai šā



gada pirmajos deviņos mēnešos vien apstrādes rūpniecības uzņēmumi Liepājā saražojusi produkciju 379,6 milj. eiro apmērā, kas ir gandrīz 5% no Latvijas kopapjoma, un tas ir vairāk nekā citās Latvijas pilsētās, ja neskaita Rīgu.

Ro-ro kravu apgrozījuma pieaugums no Liepājas ostas saistīts ar LSEZ SIA "Terrabalt" īstenotajiem attīstības projektiem un jauna auto pievedceļa izbūvi, ko Liepājas SEZ pārvalde pabeidza jau 2020. gadā.

Rīgas ostā ierodas NATO kuģi

1. decembrī Rīgas pasažieru ostā vizītē ieradās NATO 1. pastāvīgās jūras spēku grupas (*Standing NATO Maritime Group 1*, SNMG1) kuģi "Spesart" un "Hessen". Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Māris Polencs tikās ar SNMG1 vadību, tostarp ar tās komandieri flotiles admirāli Torstenu Marksu.



Ūdenslīdēju komanda iznīcina artilērijas lādiņus

Mīnu kuģu eskadras Ūdenslīdēju komanda netālu no Liepājas no kuģa vraka nocēla un iznīcināja 20 mm artilērijas lādiņus. Atbilstoši Nacionālo bruņoto spēku likumam viens no Jūras spēku uzdevumiem ir meklēt un iznīcināt jūrā sprādzienbīstamus priekšmetus.

Baltijas valstu jūras spēku komandieri un štāba virsnieki piedalās mācībās

Novembra vidū Minisadā noslēdzās trīs Baltijas valstu (3B) mācības "Baltic Fortress 23". Gadu gaitā 3B flotes ir organizējušas mācības dažādos formātos, paturot prātā gan nacionālās, gan reģionālās vajadzības. Mācībās piedalījās Igaunijas, Latvijas un Lietuvas jūras spēku komandieri un štāba virsnieki. ■



ES Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas Ministru padomes sanāksmē diskutē par drošības jautājumiem

4. un 5. decembrī Eiropas Savienības Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas Ministru padomes sanāksmē Briselē (Beļģijā) pārrunāja aktuālās iniciatīvas transporta un sakaru nozarē.

Latvijas delegācijas sastāvā sanāksmē piedalījās Satiksmes ministrijas (SM) parlamentārais sekretārs Ģirts Dubkēvičs, SM Eiropas Savienības lietu koordinācijas departamenta direktore Elīna Šimiņa-Neverovska un SM nozares padomnieki Ģirts Bramans, Lauris Kanderis un Zita Kanberga.

Sanāksmē tika skatīts plašs jautājumu loks saistībā ar ceļu satiksmes drošības uzlabošanu Eiropas Savienībā, tostarp priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai par vadītāju apliecībām, kas rosina ieviest digitālās vadītāju apliecības, priekšlikums Direktīvai par pārrobežu informācijas apmaiņu saistībā ar ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem, kas paredz stiprināt sadarbību dalībvalstu starpā, nodrošinot, ka citā valstī reģistrēts pārkāpums nepaliek nesodīts, kā arī priekšlikums paplašināt ES regulējuma tvērumu, ietverot tādus pārkāpumus kā drošas distances neievērošana, bīstama apdzīšana, noteikumu neievērošana dzelzceļa pārbrauktuvēs. Plānots apstiprināt vispārējo pieeju regulas priekšlikumam par darba un atpūtas laika minimālajām prasībām pasažieru neregulārajos pārvadājumos.

Tika skatīti arī kuģošanas drošības pakotnes jautājumi, kas attiecas uz ostas valsts kontroli, kuģu radīto piesārņojumu un sodu, tostarp kriminālsodu ieviešanu par nodarījumiem, kas saistīti ar piesārņojumu, par karoģa valsts prasību ievērošanu un par pamatprincipiem negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē, kas paredz saskaņot Eiropas Savienības regulējumu par karoģa valsts prasībām ar starptautiskajiem noteikumiem, pārskatīt un



Oskars Puente.

vienkāršot Direktīvā noteikto regulējumu, lai celtu vispārējo kuģošanas drošības līmeni un uzlabotu jūras vides aizsardzību.

Transporta ministru sanāksmē pieņem svarīgus lēmumus

Spānijas kā ES Padomes prezidējošais valsts (no 2023. gada 1. jūlija līdz 31. decembrim) transporta un ilgtspējīgas mobilitātes ministrs Oskars Puente vadīja EP Transporta apakškomitejas darbu. Pēc

sanāksmes viņš sacīja: "Tā bija ļoti veiksmīga sanāksme: mēs panācām astoņas vienošanās par galvenajiem tiesību aktiem, tostarp par autovadītāju apliecību reformu, pārrobežu informācijas apmaiņu par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem un kuģošanas drošības direktīvām. Tas ļaus Padomei sākt sarunas ar Eiropas Parlamentu un galu galā pabeigt šo darbu pašreizējā sasaukuma laikā."

Attiecībā uz jūras negadījumiem bija nepieciešama dokumentu saskaņošana ar IMO kodeksu par negadījumu izmeklēšanu. Turklāt Padomes nostāja paplašina direktīvas darbības jomu, iekļaujot tajā arī mazos zvejas kuģus. Padomes grozījumos uzmanība pievērsta arī tam, lai nodrošinātu negadījumu izmeklēšanas struktūru neatkarību, kā arī konstatējumu konfidencialitāti.

Attiecībā uz Direktīvu par ostas valsts kontroli Padomes īpaša uzmanība pievērsta tam, lai nodrošinātu, ka noteikumi ir saskaņoti ar

►►► 6. lpp.

▶▶▶ 5. lpp.

Parīzes SM saskaņotajām procedūrām un ietver papildu noteikumus no IMO konvencijām, kas jau ir spēkā. Tika aplūkoti arī noteikumi par pārbaužu taisnīgu veikšanu, pārbaužu atlikšanu, kā arī piekļuves atteikumu. Ieviests brīvprātīgs lielo zvejas kuģu kontroles režīms. Tekstā izdarīti grozījumi riska novērtējumā, ja Padome ir piekritusi iekļaut vides parametru. Riska profilā ir iekļauti arī trūkumi, kas saistīti ar sociālajiem aspektiem, īstenojot ILO konvenciju. Visbeidzot, Padomes nostāja attiecas arī uz elektronisko sertifikātu izmantošanu, veicinot to ieviešanu un izmantošanu.

Direktīva par karoga valstij noteiktajām prasībām bija vissarežģītākais sarunu temats. Salīdzinājumā ar sākotnējo Komisijas priekšlikumu Padomes nostājā ir vairākas izmaiņas: tā saskaņo tekstu ar IMO instrumentu īstenošanas kodeksu (III kodekss), tajā aplūkoti cilvēkresursi, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu atbilstību karoga valsts administrācijas līmenī, dati, kas jāziņo Komisijai, un brīvprātīga datubāzes izmantošana, lai apmainītos ar informāciju par elektroniskajiem sertifikātiem. Padomes nostājā ir iekļauti kontroles pasākumi, ko var veikt, izmantojot uz risku balstītu pieeju. Visbeidzot, tajā aplūkota spēju veidošana, lai veiktu nepieciešamos administratīvos uzdevumus, un tajā ir ietvertas atkāpes attiecībā uz dalībvalstīm, kurām ir tikai sauszemes robežas.

Ar Padomes nostāju attiecībā uz Direktīvu par kuģu radīto piesārņojumu tiek ieviesta administratīvā sankciju sistēma, kas rada noskaidrumu no jaunās Direktīvas par noziegumiem pret vidi. Padomes nostāja vēl vairāk saskaņo tekstu ar MARPOL konvenciju un ļauj dalībvalstīm pielāgot administratīvo sankciju režīmu savas valsts tiesību aktiem. Šī nostāja arī nodrošina elastību attiecībā uz reģistrēšanas un zīpošanas pienākumiem, lai izvairītos no pārmērīga administratīvā sloga dalībvalstīs, un ļauj dalībvalstīm, kurām ir tikai sauszemes robežas, atkāpties no dažiem noteikumiem.■



Latvijas Jūras administrācijas darbinieki talko Gaujas senlejā



3. novembrī Latvijas Jūras administrācijas darbinieki Dabas aizsardzības pārvaldes vadībā rosījās Gaujas Nacionālā parka Gaujas senlejā starp Siguldu un Turaidu. Tas ir zīmīgi, jo 14. septembrī Gaujas Nacionālais parks atzīmēja 50. gadadienu. Talku ievadīja stāstījums par parkveida plavu nozīmi bioloģiskās daudzveidības saglabāšanā un cilvēka mijiedarbību ar dabu Gaujas senlejā laika gaitā. Talcinieki piedalījās parkveida plavas atjaunošanā – atbrīvoja teritoriju no krūmājiem un atjaunoja taku segumu.

Kopš seniem laikiem Gaujas krastos dzīvojuši cilvēki. Upe senatnē kalpoja gan par tirdzniecības ceļu no Skandināvijas uz Krievzemi, gan par robežu starp lībiešu un latgaļu zemēm. Laikam ritot, cilvēki ir atstājuši savas pēdas senlejas ainavā. Pagājušā gadsimta sākumā vietās, kur tagad aug meži, bija plavas un

ganības, kā arī parkveida plavas, kas šodien Latvijas ainavā ir reti satopamas.

Parkveida plavas un ganības ir Eiropas Savienības nozīmes biotops. Tā ir daudzveidīgākā ekosistēma, kāda atrodama Latvijā. Šīm plāvām un ganībām ir būtiska nozīme parkveidīgās kokaudzēs dzīvojošo sugu sabiedrību pastāvēšanā. Lai saglabātu šos biotopus tagad, kad aktīva noganīšana un pļaušana vairs nenotiek, nepieciešama īpaša šo teritoriju apsaimniekošana.■

Ieva Šmite
Raita Mūrnieka foto



Katrai darbībai vai bezdarbībai ir sekas

2023. gads Latvijas Jūras administrācijai (JA) bija pirmais pilnais darba gads jaunās valdes sastāvā, kad pelnītā atpūtā devās viens no ilggadējiem valdes locekļiem kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods un viņa vietā stājās Edgars Gļanenko. “Darbs jaunās valdes sastāvā ir ienesis jaunas vēsmas, savādāk noris ikdienas darba procesi, un tas ir tikai normāli, būtu dīvaini, ja nekas nemainītos, tad jau no pārmaiņām nebūtu jēgas,” saka JA valdes priekšsēdētājs JĀNIS KRASTIŅŠ. “2023. gads bija gads pēc Covid, kad atsākām darba procesus klātienē, gan ofisā, gan sniedzot pakalpojumus.”

Jānis Krastiņš uzsver, ka milzīgas izmaiņas, protams, ir ieviesis Krievijas izraisītais karš Ukrainā, kam līdzī nākusi neziņa par nākotni un tālākām konsekvencēm. Lai gan pirmais stress ir mazinājies, kara klātbūtne uztur spriedzi. “2023. gadā viss it kā izlīdzinājās, tomēr darba slodze noteikti ir kļuvusi lielāka, kaut vai Krievijai piemēroto sankciju administrēšanas ziņā, jo ir jāanalizē liels dokumentu apjoms,” saka Jānis Krastiņš. “To, ka darbs un JA sniegtie pakalpojumi pilnā apmērā ir atgriezušies klātienē, parādā mūsu finansiālie un nefinansiālie rādītāji – ir pieaugusi ieņēmumu sadaļa no mūsu sniegtajiem pakalpojumiem. Ja vēl pavisam nesen ostu navigācijas maksas veidoja ap septiņdesmit līdz septiņdesmit piecus procentus no administrācijas ieņēmumiem, tad šogad tikai ap sešdesmit procentiem. Šo finanšu kritumu, kas radās ostu kravu apjoma un ostās ienākošo kuģu skaita samazināšanās dēļ, esam spējuši kompensēt ar saviem sniegtajiem pakalpojumiem, kas ievērojami pieauguši, visām struktūrvienībām strādājot virs plānotajiem ieņēmumiem. Dīmežl kopējais tranzīta kritums Latvijas ostās ir ievērojams, tas krities vidēji par deviņpadsmit procentiem. Pēc Starptautiskās kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmas (SKLOIS) datiem, 2023. gadā Latvijas ostās ienākuši par aptuveni tūkstošs kuģiem mazāk nekā gadu iepriekš, un tas tiešām ir ļoti liels skaits. Šoreiz gan tas nav stāsts par to, ka ostā ienāk vairāk lielo kuģu, kas ņem



Jānis Krastiņš.

lielākas kravas, tāpēc ienākošo kuģu skaits samazinās, šoreiz tas ir daudz satraucošāks stāsts: kravu apgrozījuma izmaiņas galvenokārt ietekmē arvien sarūkošais pieprasījums pēc ogļu kravām, savukārt, piemēroto sankciju rezultātā, krities arī naftas produktu apgrozījums. Jāatzīst, ka tas dīmežl ietekmē arī Jūras administrācijas finanšu ieņēmumus, tomēr nesamazina mūsu darba apjomu. Bet, runājot par kopējo situāciju Latvijas tranzīta nozarē un ostās, visiem, tai skaitā arī mums, ir jāmeklē risinājumi kā piesaistīt un veicināt kopējo kravu pieaugumu, īpaši jau ņemot vērā pieaugošo dzīves dārdzību.”

Izpildītas Parīzes saprašanās memoranda saistības

2023. gads bijis pirmais gads, kad JA sasniedza Parīzes saprašanās memoranda (PMoU) noteikto kuģu pārbaucē skaitu (*fair share*), un Jūras administrācijas vadītājs piebilst, ka citus gadus šo skaitu neizdevās sasniegt objektīvu iemeslu dēļ, lai gan kopumā PMoU saistības bija izpildītas.

Jānis Krastiņš: “PMoU sistēma ir izstrādāta uz “taisnīgās sadales” (*fair share*) mehānisma pamata, kas nodrošina kuģa pārbaucē slodzes sadali starp Parīzes MoU dalībvalstīm.

►►► 8. lpp.

▶▶▶ 7. lpp.

Katrai dalībvalstij ir iedalīts noteikts skaits pārbaudīto, kas jāveic katru gadu. Jāpiebilst, ka šis skaits no gada uz gada ir mainīgs un ir atkarīgs no ostās individuāli ienākošo kuģu skaita gada griezumā. Šogad PMoU noteiktās saistības esam izpildījuši, galvenokārt, pateicoties COVID, kas iepriekšējos gados izjauc prioritāri

UZZIŅAI

Ostas valsts kontrole (PSC) ir ārvalstu kuģu pārbaude nacionālajās ostās, lai pārliecinātos, ka kuģis un tā aprīkojums atbilst starptautisko noteikumu prasībām un/vai kuģis ir nokomplektēts un ekspluatēts atbilstoši šiem noteikumiem.

pārbaudāmo kuģu inspekcijas balansu un Latvijā ieradās vairāk ārzemju kuģi ar pirmo prioritāti (inspekcijas statuss, kad kuģis obligāti jāpārbauda). Lai gan 2023. gadā kopējais Latvijas ostās ienākošo kuģu skaits ir samazinājies, mūsu ostās pārbaudāmo kuģu skaits ir pat nedaudz pieaudzis, un tas ir apliecinājums iepriekš teiktajam, ka mazāks kuģu skaits nebūt nesamazina mūsu darba apjomu."

Eiropas Komisija strādā pie izmaiņām Maritime safety pakotnē

2023. gada 1. jūnijā Eiropas Komisija iepazīstināja ar jauno "kuģošanas drošības" paketi, kurā norit darbs pie 4 direktīvām: par ostas valsts

UZZIŅAI

Šobrīd spēkā ir 9 reģionālie līgumi par ostas valsts kontroli (PSC) – saprašanās memorandi: Eiropa un Ziemeļatlantija (Parīzes MoU), Āzija un Klusā okeāna reģions (Tokijas MoU), Latīņamerika (Acuerdo de Vina del Mar), Karību jūras reģions (Karību jūras reģiona saprašanās memorands), Rietumāfrika un Centrālāfrika (Abudžas saprašanās memorands), Melnās jūras reģions (Melnās jūras MoU), Vidusjūras reģions (Vidusjūras MoU), Indijas okeāns (Indijas okeāna MoU) un Rijādas saprašanās memorands. Amerikas Savienoto Valstu krasta apsardze uztur desmito PSC režīmu.



European Maritime Safety Agency

un karoga valsts kontroli, par jūras negadījumu izmeklēšanu un kuģu radīto piesārņojumu. Tāpat paketē ir iekļauta regulu par Eiropas Jūras drošības aģentūru (EMSA).

Pārskatītā regula piešķirtu EMSA jaunus uzdevumu kopš pēdējās lielās pārskatīšanas 2013. gadā un piemērotu to "nākotnei". Mērķis ir uzlabot kuģošanas drošību un samazināt vides piesārņojuma risku, nodrošinot, ka ES karoga valstis turpina sniegt augstas kvalitātes jūrniecības pakalpojumus. Priekšlikums atvieglos informācijas apmaiņu starp karoga valstīm par pārbaudīto rezultātiem un atbilstības jautājumiem kopumā. Transporta un tūrisma komiteja (TRAN) vada Eiropas Parlamenta darbu pie šā legislatīvā dokumenta.

"Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas Drošības Inspekcijā, taupot resursus, inspektoros esam apmācījuši veikt gan karogvalsts kuģu pārbaudes, gan Ostas valsts kontroles pārbaudes, tā racionāli izmantojam speciālistus. Protams, ka ir procesuālas atšķirības šīm inspekcijām, bet pēc būtības pats darbs jau neatšķiras," saka Krastiņš. "Eiropa plāno nopietni pievērsties ostas valsts kontroles un karoga valsts kontroles jautājumiem, kā arī strādā, pie jaunās Maritime safety pakotnes, kas ietver piecus normatīvos aktus, un arī mēs sniedzām savus priekšlikumus, ko vēlamies iestrādāt šo direktīvu jaunajā redakcijā. Mēģinām uzstāt, lai digitālo sertifikātu administrēšana notiktu vienoti - caur EMSA. Digitālajam sertifikātam, protams, katrā valstī var būt savs risinājums, bet, ja Eiropas valstis ir savā starpā saistītas, tad jābūt vienam logam, kas apvieno katras atsevišķās valsts informāciju, lai inspektors, atnākot pārbaudē uz kuģa, nav spiests atvērt katras valsts tīmekļa vietni, lai pārliecinātos par tur piemērotajām normām. Novembrī notika EMSA padomes sēde, kurā informēja, ka EMSA ir uzsākusi digitalizācijas projektu jūrnieku sertifikācijas jomā, ko varētu realizēt triju gadu laikā, sadalot projektu trijos posmos: pirmajā

būtu verificēšana un pārbaudīšana, otrajā – parakstīšana un zīmogošana, bet trešajā – e-sertifikācija un administrēšana. Šis ir virziens, kurā arī mēs raugāties, jo tad vismaz Eiropas valstu karogi būtu apvienoti vienotā sistēmā, bet visu pasaules karoga valstu apvienošana vienotā sistēmā gan būs daudz globālāks nākotnes jautājums."

IMO diskutē par globālām problēmām

No 2023. gada 26. novembra līdz 6. decembrim notika IMO Asamblejas 33. sesija. IMO Asambleja ir šīs organizācijas augstākā pārvaldes institūcija, kuras darbā piedalās visas dalībvalstis, regulārās sesijas sanāksmē divos gados, bet vajadzības gadījumā var sasaukt arī ārkārtas sesijas. Asambleja ir atbildīga par stratēģijas, darba kārtības un budžeta apstiprināšanu nākamajiem diviem gadiem, kā arī par IMO finansiālo stratēģiju. Asambleja ievēl padomes locekļus un pieņem rezolūcijas, ko izdevušas piecas IMO komitejas, kā arī atbalsta Padomes darbību attiecībā uz jaunu starpvaldību un nevalstisko organizāciju uzņemšanu novērotāja statusā.

UZZIŅAI

Attiecībā uz EMSA pasākumiem, kas saistīti ar karoga valsts ziņošanas moduļa izstrādi vai uzlabošanu un uzlabotu apmācības rīku izstrādi inspektoriem, tiek lēsts, ka tie radīs izmaksas 6,4 līdz 7 miljonu eiro apmērā. Paredzams, ka kuģu operatoriem ierobežotais inspekciju skaits pieaugums radīs pielāgošanas izmaksas, kas tiek lēstas 3,2 miljonu eiro apmērā.

"Šogad IMO Asamblejas sesijas darba kārtība atšķirās no citu sesiju darba. Vispirms jau amatā uz nākamajiem četriem gadiem bija jāapstiprina jaunievēlētais IMO ģenerālsekretārs Arsenio Antonio Dominguezs Velasko no Panamas, kurš amatā stāsies 2024. gada 1. janvārī, nomainot līdzšinējo ģenerālsekretāru K. Limu. Protams, tika izskatīts nākamā divu gadu budžets un pārējie jautājumi, kas nāk no IMO komitejām, bet šoreiz stipri vien aktuālāki bija politiskie jautājumi, kas primāri bija saistīti ar Krieviju. Viens no Eiropas lielajiem

jautājumiem bija panākt, lai Krieviju neiebalsotu IMO padomē, un tas arī izdevās, tomēr šāds iznākums nav viennozīmīgi vērtējams, jo Krievija savam atbalstam bija savākusi astoņdesmit balsis, kas bija par maz, lai to ievēlētu Padomē, bet šis skaits ir pietiekami liels, lai izdarītu secinājumu, ka Krievijai pasaulē tomēr ir zināms atbalsts. IMO Asamblejā piedalījās 169 valstis un atbalstu Ukrainai puda, protams, vairākums, bet ne pārliecinošs. ASV, Japāna, Apvienotā Karaliste un Eiropas Savienības valstis veido šā atbalsta kodolu, bet daudzas citas valstis ir Krievijas draugi. Piemēram, uz ļoti saasināto jautājumu par tā saukto "tumšo floti" Irāna iesniedza savus priekšlikumus par izmaiņām rezolūcijā, kur nepārprotami parādījās Krievijas intereses. Atrdoties blakus



IMO Asamblejas 33. sesija.

Ukrainai un Krievijai, mēs karu un apdraudējumu savas valsts drošībai uztveram saasināti un esam pārliecināti, ka tādai reakcijai vajadzētu būt arī citviet pasaulē, bet kādā no Āfrikas valstīm karš Ukrainā nešķiet tik svarīgs un klātesošs. Baltkrievija, Kuba, Nikaragva, Venecuēla, Irāna, Ziemeļkoreja puda atbalstu Krievijai, Ķīna ieņēma it kā neitrālu, drīzāk īsti nesaprotamu pozīciju. Nelielās valstis, protams, skatās uz ASV, kas tiek pārstāvēta ar lielu delegāciju, kurai ir liela kapacitāte un kura ļoti aktīvi piedalījās Asamblejas darbā.

i

UZZIŅAI

IMO Padomē valstis ievēl trijos līmeņos. Pirmajā A kategorijā ievēl 10 lielās kuģošanas valstis, uz kurām šoreiz bija 11 pretendentes, to skaitā arī Krievija, kas palika aiz strīpas, jo kā desmitā tika ievēlēta Libērija. B kategorijā ievēlēja 10 valstis, bet C kategorijā uz 20 vietām bija 24 pretendentes, un šoreiz aiz strīpas palika Beļģija, Polija, Dienvidāfrika un Taizeme.



Jānis Krastiņš IMO Asamblejas 33. sesijā.

Lai arī Latvija ir neliela valsts, kad notiek balsošana, mūsu balss tomēr ir svarīga, tāpēc kopā ar Satiksmes ministriju veidojam savu pozīciju, to saskaņojam ar Ārlietu ministriju un uzklusām tās ieteikumus.

Neapskaužamā situācijā bija Spānija, kurai kā Eiropas Savienības Padomes prezidējošajai valstij nācās saskaņot Eiropas kopīgo viedokli Ukrainas jautājumā, kas nebūt nebija viegls uzdevums, jo arī Eiropā viedokļi atšķiras. Arī paši ukraiņi par daudzām lietām ietiepjas, principiāli cenšoties uzstāt uz savu pozīciju, un arī tas radīja zināmu saspīlējumu. Šoreiz Asamblejā tika ievēlēta arī IMO Padome, par ko vienmēr notiek lielas debates, tomēr esmu pārliecināts, ka nevajadzētu pārvērtēt Padomes nozīmi un lomu."

Kuģu reģistrā pozitīva dinamika

Latvijas Kuģu reģistram joprojām neizdodas sasniegt maģisko 50 kuģu skaitu, jo tiklīdz šķiet, ka tūlīt, tūlīt tas notiks, tā diemžēl kāds kuģis reģistru atkal pamet.

Jānis Krastiņš: "Pašlaik mūsu reģistrā ir četrdesmit astoņi SOLAS kuģi. Ja paskatāmies pēdējo sešu gadu griezumā, tad Kuģu reģistrs no divdesmit diviem kuģiem ir pieaudzis līdz četrdesmit astoņiem, un to var uzskatīt par pozitīvu dinamiku. Runājot ar igauņu un lietuviešu kolēģiem, redzam, ka tur reģistrēto kuģu skaits sarūk. Daudzas jūrniecības nozares problēmas mūsu kaimiņvalstīs ir saistītas ar neveiksmīgu

jūrniecības pārvaldības modeļa maiņu, kuras rezultātā pazaudēti daudzi labi jūrniecības nozares speciālisti ar labu izglītību un pieredzi, bet viņu vietā nākuši ierēdņi, kuri ir visai tāli no jūrniecības.

Igaunijas Kuģu reģistrs līdz šim lielā mērā ir balstījies uz kompānijas "Tallink" kuģiem, bet tagad arī "Tallink" piedzīvo ne tos labākos laikus. Covid laiks lielā mērā ir mainījis cilvēku domāšanu un paradumus, un tagad isie kruīza ceļojumi vairs nav tik iecienīti, kā tas bija pirms pandēmijas. Piedevām Krievijas izraisītā kara Ukrainā dēļ Rietumvalstu tūristi austrumu virzienu ir izslēguši no savas apziņas. Kāds rietumu kolēģis ironiski teica: ja mājas durvis ir uz austrumiem, tad tās vajā never. Arī "Tallink" tagad nākas meklēt jaunas tirgus iespējas, jo tradicionālajās līnijās pietrūkst pasažieru, vienīgi satiksme starp Tallinu un Helsinkiem vēl ir intensīva.

Runājot par "Stena Line" līnijām no Liepājas un Ventspils, tad jāsa-ka, ka tās strādā produktīvi, jo šīs līnijas akcentu liek uz kravu, nevis pasažieru, pārvadājumiem.

Ir prieks, ka Latvijā pieaug kuģu īpašnieku un kuģu skaits, bet, protams, skumji, ka šie kuģi nav reģistrēti zem Latvijas karoga. Tie kuģu īpašnieki, kuru kuģi ir bijuši Latvijas Kuģu reģistrā, atzīst, ka ir vislabākās atsauksmes par mūsu reģistru un labprāt to arī izmantotu, taču diemžēl ir iemesli, kas to neļauj darīt. Mēs, protams, esam ieinteresēti piesaistīt vairāk kuģu, jo tas vispirms ir stāsts par darba apjomu, kas dod izaugsmes iespējas mūsu speciālistiem, tāpat katrs karogā reģistrētais kuģis var lepoties ar Latvijas karogu, jo jau 11 gadus esam Parīzes saprašanās memoranda baltajā sarakstā."

Nodokļu politikas jautājums joprojām dienas kārtībā

Latvijas Kuģu reģistrā lielākā daļa ir ārvalstu kuģu īpašnieku kuģi, tie ir Lietuvas un Igaunijas, arī Vācijas kuģu īpašnieki, kuri savus kuģus reģistrē mūsu Kuģu reģistrā. "Sankciju kontekstā, protams, stingri skatāmies, lai kuģu īpašnieki nav saistīti ar sankcijām pakļautām

▶▶▶ 10. lpp.

▶▶▶ 9. lpp.

kompānijām. Diemžēl Latvijas kuģu īpašnieku nav daudz, un tas skaidrojams ar tādu senu problēmu kā nodokļu politika. Ja kuģošanas kompānija ir reģistrēta Latvijā, tad uz šo biznesu gulstas nodokļu slogs kopā arreizē nesaprotamu Valsts Ieņēmumu dienesta (VID) attieksmi,” saka JA vadītājs. “Nevēlos kritizēt VID, bet administrācijā diskutējām, ka saistībā ar nodokļiem vajadzētu rosināt diskusijas, jo esam pārliecinājušies, ka ikreiz, kad risinām ar jūrniecības nodokļu politiku saistītus jautājumus, katrs ierēdnis Finanšu ministrijā un VID šos jautājumus interpretē atšķirīgi.

Nodokļu jautājums ir ļoti svarīgs. Nav jau tā, ka Latvijā nebūtu kuģa īpašnieku, kuru kuģi iet zem Latvijas karoga. Piemēram kompānija

Jānis Krastiņš: “Ņemot vērā 2022. gada labos darba rezultātus, kad strādājām ar peļņu, lūdzām valstij atļaut dividendes no peļņas neizmaksāt valstij, bet atstāt to uzņēmuma rīcībā un ieguldīt šo dividendu daļu jaunas tehnikas iegādē. 2023. gada decembra sākumā iegādājāmies jaunu daudzstaru eholotes sistēmu, kas mums ir liels notikums, jo katru gadu tik tehnoloģiski sarežģītu un dārgu tehniku nepērkam. Sistēmu, kas šobrīd ir uzstādīta uz mūsu hidrogrāfijas kuģa “Krištiāns Dāls” hidrogrāfisko mērījumu veikšanai, ir pirktā 1998. gadā, vēl pirms paša kuģa iegādes, un, kamēr gaidījām jauno hidrogrāfijas kuģi, to izmantoja uz citiem kuģiem, piemēram, uz kuģa “Kapteinis Grants”. 2009. gadā aparatūru modernizēja, bet tagad tā vairs nenodrošina tehniskās prasības, nu hidrogrāfiem

pieprasījuma iegūstamo hidrogrāfisko datu apjoms ir daudz plašāks, IHO izstrādāja standartu S100, pie tā strādāja gadus divdesmit, nu beidzot tas ir apstiprināts un no 2026. gada izmantos uz kuģiem. Jaunajam standartam būs daudz datu slāņu, plānots, ka atsevišķus datu slāņus sagatavos citi dienesti, piemēram – meteo dienesti. Patreiz ir liels izaicinājums datu apstrādes programatūras ražotājiem sagatavot atbilstošus rīkus datu sagatavošanai un arī izmantošanai. Patiesībā tas mazliet atgādina stāstu par vīstu un olu. Standartu jau var palaist, bet, ja nav atbilstošas ECDIS sistēmas, kur to ievietot, tad tam trūkst jēgas, tāpat, ja saražo jaunajam standartam atbilstošas ECDIS sistēmas, bet tām nav attiecīga karšu nodrošinājuma jaunajā standartā, arī tad tam nav jēgas,” viedokli pauž Krastiņš. “Esam parakstījuši līgumu, ka uzsākam dalību jaunā “Interreg” projektā, kas būs jauns un pasaulē pirmais reģionālais testa projekts S100 standartu ieviešanā, kurā piedalīsimies kopā ar Baltijas jūras valstīm Vāciju, Igauniju, Somiju, Dāniju, Lietuvu, Poliju un kurā Zviedrija būs vadošā valsts. Kartēm ir jābūt pirmajām, tāpēc tas projekts, kas būs kopīgs Baltijas valstīm, dos būtisku ieguldījumu jauno standartu reālā ieviešanā. Tas būs interesants projekts, un mēs būsim pirmie, kas to darīs. No savas puses ieteicām, ka Irbes šaurums varētu būt viens no testa poligoniem, kur šos datus izmantot. Projekta ietvaros iegādāsimies jaunas programmas, ar ko ražot jaunus datus, un tas ir stāsts par mūsu speciālistu profesionālo izaugsmi. Tālāk jau strādāsim pie sava nacionālā projekta: kā sagatavot datus un pāriet uz šo sistēmu, ar kādām institūcijām sadarboties datu ražošanā un apstrādē.”



Jūrniecības nozares pārstāvji un Jūras akadēmijas personāls uzklausa jauno akadēmijas direktoru Dmitriju Goreļikovu.

“Rix Shipping”, kas biznesu iesāka ar pavisam nelielu kuģu skaitu, tagad jau izaugusi līdz kādiem piecdesmit kuģiem. Pēc Eiropas regulējuma tonnāžas nodoklis tiek uzskatīts par valsts atbalstu kuģošanas nozarei, un par to Latvijai Eiropai regulāri jāsniedz informācija, bet vienmēr, kad šis finanšu pārskats jāiesniedz, Finanšu ministrija atbild, ka tas nav viņu jautājums, lai ar informācijas sagatavošanu nodarbojas Satiksmes ministrija. Kur loģika? Par nodokļiem taču ir atbildīga Finanšu ministrija!”

Hidrogrāfiem izaicinājumu netrūks

JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš aizvadīto gadu raksturo kā Hidrogrāfijas dienestam izaicinājumiem bagātu gadu.

būs jāapgūst jaunā tehnika, iegūstot arī jaunu pieredzi.”

Jau pirms gada intervijā žurnālam Jānis Krastiņš stāstīja par Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) pieņemto lēmumu ieviest jaunus hidrogrāfijas standartus, kas kardināli mainīs visu navigācijas karšu kārtību. Esošais karšu standarts S57 tiks aizstāts ar standartu S100, un IMO Kuģošanas drošības komitejas sēdē Londonā apstiprināja hidrogrāfijas standartu ieviešanas grafiku. “No 2026. gada tiks palaists jaunais S100 standarts. Pašlaik paralēli lieto gan papīra, gan elektroniskās kartes, un katrai ir savs standarts: papīra kartēm savs standarts un elektroniskajām - S57, ko visi zina un kas tiek ievietots ECDIS sistēmā. Tā kā pie mūsdienu tehnoloģiskajām iespējām un arī

Liels jautājums: kas notiks ar Latvijas jūrniecības mācību iestādēm?

Šis ir bijis gads, kad Latvijas Jūras akadēmiju un Liepājas Jūrniecības koledžu pilnībā integrēja Rīgas Tehniskās universitātes ekosistēmā. Kā padomdevēja institūcija RTU LJA darbojas RTU LJA Jūrniecības

padome, kas dibināta kā koleģiāla padomdevēju institūcija, un, ņemot vērā jūrniecības nozares specifiku, piedalās RTU LJA stratēģiskajā vadībā. Kad Jūras akadēmijas pievienošana RTU bija pilnībā izlemta, nozares lielākās cerības, kaut nedaudz ietekmēt procesus, tika saistītas tieši ar Jūrniecības padomi.

Jānis Krastiņš: "Darbojos RTU Jūras akadēmijas Jūrniecības padomē, tāpēc labi redzu, kas reāli notiek Jūras akadēmijā. Tagad pilnā mērā piepildās tas, ko paredzējām kā iespējamus riskus, un visas mūsu bažas ir bijušas pamatotas. Tika solīta labāka pārvaldība, nemaz nerunājot par finanšu ieguvumiem, bet pagaidām no tā visa nekas nav jūtams. Gada laikā bijušas trīs četras sēdes, un nekad neesmu varējis sēdei sagatavoties, jo nav bijusi iespēja uzziņāt, par kādiem jautājumiem notiks spriešana. Protams, RTU problēmu netrūka, nācās izraudzīties jaunu akadēmijas vadību, un tagad var tikai novēlēt Goreļikova kungam spēku, izturību, neatlaidību un veiksmi, cerot, ka viņš tiešām akadēmijas kuģi spēs pagriezt pareizā virzienā, jo bez labas vadības kuģis ātri vien noiet no kursa. Diemžēl pašreizējā situācija Jūras akadēmijā ir ļoti kritiska. Līdz pēdējai robežai, pat bezdibēja malai ir novilkta akreditācija, un šajā gadījumā vairs nerunājam par to, ka tas vienkārši ir slikti, bet ar pilnu atbildību varu teikt – tas ir katastrofāli, jo jautājums ir par jūrniecības izglītības pastāvēšanu. RTU vadībai atļāvos aizrādīt: bija solījumi, ka ar akadēmiju būs labāk, bet gada griezumā redzam, ka solītā paradīze RTU paspārnē palikusi tikai vārdos, jo viss ir tikai sliktāk. Ja līdz pievienošanas procesam akadēmijai trūka naudas, tad tagad naudas ir vēl mazāk. Tieši tādu scenāriju mēs paredzējām, kad cēlām trauksmi pie visiem iepriekšējiem izglītības un zinātnes ministriem. Nu jau bijušajam IZM valsts sekretāra vietniekam Stepanovam uzdevām jautājumu, par kādiem līdzekļiem tad RTU sniegs pakalpojumus Jūras akadēmijai, jo par skaistām acīm taču neviens neko nedara. Tagad redzam, ka RTU par saviem administratīvajiem pakalpojumiem no akadēmijas budžeta novirza desmito tiesu, bet vai

akadēmijai ir samazinājies darba apjoms? Izskatās, ka nav. Vai kaut kas no solītā finansējuma ir nācis klāt? Izskatās, ka pagaidām nekas nav nācis klāt. Varbūt tiešām ar optimismu jāskatās nākotnē, bet pašlaik akadēmijas kontekstā ir grūti atrast kaut ko pozitīvu. Liepājas Jūrniecības koledžas stāsts ir cerīgāks, arī vadības maiņa bija operatīvāka un statuss pavisam cits. Savukārt akadēmijai priekšā vēl jūrskolas nodalīšanas jautājums, bet vienam nav noslēpums, ka akadēmija vienmēr rīkojusies un rēķinājusies ar jūrskolas finansējumu, ko tagad reformu rezultātā nāksies pārdalīt.

Protams, neatbildēts paliek jautājums, kas ar Jūras akadēmiju būtu noticis, ja RTU to nebūtu pārgēmusi? Ja pirms gada bija vāja cerība, ka zem RTU jumta akadēmijas lietas varētu uzlaboties, tad tagad redzam, ka tā šīs lietas tomēr nenotiek.

Diemžēl mūsu jūrnieku skaits krītas, vieni sasniedz cienījamu vecumu, bet to vietā jaunie nenāk, jo krītas arī studēt gribētāju skaits. Kāda varētu būt izeja no šīs situācijas? Atbilde varētu būt – nozarei kopīgi rīkoties un darīt visu iespējamo, lai jauniešus ieinteresētu raudzīties jūrniecības virzienā."

Liela slodze šo jautājumu risināšanā ir Jūrnieku reģistra kolēģiem. Cenšamies sadarboties ar RTU vadību un Jūras akadēmiju, lai kopīgiem spēkiem panāktu progresu un ielgušo problēmu risināšanu.

Jāsaprot, ka šie jautājumi, kas saistīti ar jūrniecības izglītības sistēmas sakārtošanu rada papildu slodzi kolēģiem, kam pēc COVID ierobežojumu atcelšanas, darba apjoms šogad būtiski pieaudzis.

2024. gads – lielo auditu gads

Kad sarunas beigās ar Jāni Krastiņu nonācām līdz 2024. gadā gaidāmajiem darbiem, administrācijas vadītājs noteica, ka izaicinājumu netrūks. "Beidzot vajadzētu apstiprināt stratēģiju, ko esam iesnieguši Satiksmes ministrijā. Tagad jaunajam ministra birojam uz stratēģiju ir jauns skatījums, un to noteikti

vajadzēs ņemt vērā. Liels izaicinājums būs finanšu jautājums kravu apgrozījuma krituma dēļ ostās. Kravu plūsmu tendence ir lejupejoša, tāpēc ir jautājums, vai dibens jau sasniegts, vai arī kritiens vēl turpināsies? Meklējam labāko risinājumu digitalizācijas ieviešanai, un arī šajā ziņā pats galvenais ir finansējums, bet pie lejupejošas ieņēmumu sadaļas grūti runāt par attīstību, tai skaitā arī par atalgojuma palielināšanu," saka Krastiņš. "Tomēr, lai arī cik grūti būtu laiki, kā uzņēmums mēs vienmēr veicinām izaugsmes iespējas mūsu speciālistiem, mudinām viņus mācīties un profesionāli attīstīties. Ja mācības notiek ārpus Latvijas, tad tas nav lēts prieks, tomēr tam nežēlojam līdzekļus, jo esam pārliecināti, ka iegūstam vēl labāk kvalificētus speciālistus."

Vēl Jānis Krastiņš saka, ka 2024. gads būs auditu gads. No 2024. gada 13. līdz 22. aprīlim notiks IMO audits, kam kolektīvs nopietni gatavojies jau visu 2023. gadu, un tas tiešām ir liels pasākums, lai sagatavotu nepieciešamos dokumentus auditam, veiktu iekšējo analīzi un pārskatītu procesus.

Otra lielā pārbaude būs EMSA vizīte, kuras laikā vērtēs jūrnieku sertifikācijas un izglītības sistēmas atbilstību noteiktajiem standartiem. Un vēl būs Eiropas Komisijas audits ISPS jautājumos.

Jānis Krastiņš: "Pirms auditiem un vizītēm ir jāveic visi mājas darbi. IMO audits ir valsts prestiža jautājums, tāpēc jābūt pārliecinātiem, ka visi dokumenti ir atbilstoši sakārtoti. Kas attiecas uz EMSA vizīti, tad te lielākā problēma būs Jūras akadēmijas akreditācija. Ja atzinums liecinās, ka mūsu izglītības sistēma nestrādā, tad tas var negatīvi ietekmēt Latvijas vienpadsmit tūkstošu jūrnieku darbu.

Izaicinājumu, protams, netrūks, bet sliktāk būtu, ja nebūtu ko darīt. Secinājums ir pavisam vienkāršs – katrai darbībai vai bezdarbībai ir sekas, bet, ja nevar turēt spriedzi, tad šajā vietā nav ko darīt.

Nobeigumā novēlu visiem veiksmi, veselību un, galvenais, mieru 2024. gadā!" ■

Anita Freiberga

Vai Latvijā var izveidot jūrniecības klasteri?

Latvijas Jūrniecības savienības organizētajā seminārā, kas 2023. gada 15. septembrī notika Rīgas brīvostas pārvaldes konferenču zālē, jūrniecības nozare diskutēja par jūrniecības nevalstisko organizāciju nozīmi jūrniecības attīstībā. Latvijas Jūras akadēmijas pasniedzējs profesors Jānis Brunavs izteica domu par jūrniecības klastera veidošanu Latvijā un uzsvēra, ka Latvijā jūrniecības klasteris, lai arī formāli nav izveidots, faktiski tomēr ir diezgan liels.

"Jūrnieki, jūrnieku apgāde, aģentēšana, ostas, Jūras spēki, kuģu remonta rūpnīcas, kuģubūve, konsultāciju firmas, izglītības iestādes, zinātne – tas viss ietilpst jūrniecības klasterī. Lai gan vienmēr lielāko uzvaru esam likuši uz mūsu divpadsmit tūkstošiem jūrnieku, kas, protams, ir liela bagātība, tomēr ir arī vairāk nekā simt uzņēmumu un organizāciju, kas darbojas jūrniecības jomā. Bija laiks, kad mēģinājām organizēt klastera reālu darbību, pat statūtus rakstījām, bet toreiz laikam pietrūka apņēmības, tāpēc tagad būtu lietderīgi šo iniciatīvu atkal celt gaismā. Tam gan ir vajadzīgi entuziasma pilni cilvēki, kam šī ideja šķiet gana interesanta. Labs piemērs ir Nīderlande un Vācija, kur ir labi attīstīta klasteru darbība, piedevām šādu projektu īstenošanai, visticamāk, varētu būt pieejami arī Eiropas fondu līdzekļi," tā domā Jānis Brunavs.

Seminārā šī tēma plašāk netika izvēsta, tomēr klātesošie atzina, ka jūrniecības nozarei ir nepieciešama platforma, kur tikties jūrniecībā iesaistītajiem. Nebūtu jēgas kaut ko jaunu veidot, ja pati nozare paliek inerta un neizrāda iniciatīvu. Todien izskanēja viedoklis, ka kopīgs darbs un sadarbība nozarei svarīgu jaūtājumu risināšanā ir tā panākumu atslēga, ko nevajadzētu novērtēt par zemu.

Jūras transporta nozare ir būtisks valstu un reģionu ekonomikas dzinējspēks, un jūrniecības klasteri var ievērojami uzlabot uzņēmējdarbību un valsts ekonomiku, tomēr jūrniecības klastera jēdziens dažādās valstīs

ir ļoti atšķirīgs. Lielākajā daļā Eiropas valstu jūrniecības klastera lielākā nozare ir piekrastes tūrisms, jo īpaši Vidusjūras reģiona valstīs. Tam seko kuģniecība, ostu pakalpojumi un ar kuģiem saistītais serviss. Nākamās lielākās Eiropas jūrniecības klasteru nozares ir zivsaimniecība un tirdzniecības flote, kam seko kuģu būve un piegāde atklātā jūrā. Dienvidāzijā nav atzītu pasaules līmeņa jūrniecības klasteru, bet ir vērojamas pazīmes, kas liecina par intensīvu jūrniecības nozares klasteru veidošanos.

Ziemeļvācijas jūrniecības klasteris veicina un attīsta sadarbību reģiona jūrniecības nozarē

Ziemeļvācijas jūrniecības klasteris MCN dod iespēju nozarei izteikties, rada platformas, lai ieinteresētās personas varētu savstarpēji mijiedarboties, un veicina sadarbību ar citām nozarēm — inovatīvām, uz tehnoloģijām orientētām un uz nākotni vērstām. No kuģu būves, inženierijas un okeāna tehnoloģijām līdz kuģniecībai un darbībām jūrā, jo jūrniecības ekonomikai ir daudz aspektu un



milzīgs nākotnes potenciāls. Ziemeļvācijā jūrniecības nozare gadu desmitiem ir bijusi ekonomikas atslēga, un tai arī turpmāk būs izšķiroša nozīme, nosakot ekonomikas attīstību. Nākotnes izaicinājumi ir atkarīgi no inovatīviem risinājumiem jautājumos, kas savieno jūru ar krastu. Jūrniecības nozare Vācijā nodrošina vairāk nekā 400 000 darbvietu, un nozares darbība, kā arī zinātniskās pētniecības iestāžu darbs lielā mērā koncentrējas Ziemeļvācijā. Šīs jūrniecības iestādes un uzņēmumi reģionā veido nozīmīgu kopu dažādos tīklos. Brēmenes, Hamburgas, Mēklenburgas-Priekšpomerānijas, Lejassaksijas un Šlēsvīgas-Holšteinas zemes atbalsta kopienas veidošanos, izmantojot MCN.

Globālais ekspertīzes centrs – augstākais līmenis Norvēģijas klasteru programmā

Norvēģijas apvienotā ostu un jūrniecības klastera tiešā pievienotā vērtība valsts budžetā 2021. gadā bija 37,8 miljardi eiro, kas bija straujš pieaugums, salīdzinot ar 32,8 miljardiem eiro 2020. gadā. Savukārt netiešā pievienotā vērtība sasniedza 18,7 miljardus eiro, tādējādi kopējā pievienotā vērtība 2021. gadā veidoja 56,5 miljardus eiro. Globālais ekspertīzes centrs, kas ir augstākais līmenis Norvēģijas klasteru programmā un nodēvēts par nozares "čempionu līgu", 2014. gadā tika piešķirts trim uzņēmējdarbības klasteriem, tai skaitā "GCE Blue Maritime Cluster", kas ietver kuģu būvi, jūrniecības un





Diskusiju panelis Norvēģijas "GCE Blue Maritime Cluster".

kuģošanas nozari un ko vada inovāciju uzņēmums "AKP AS", izmantojot zinātnes pētījumus, plašo pieredzi un lielisko sadarbības tīklu. Tas ir izcils un koordinēts darbs, kurā iesaistās pašvaldību institūcijas, nozares speciālisti, zinātnieki un jūrniecības biznesā iesaistītās kompānijas. Šī komanda spēj elastīgi reaģēt gan uz Norvēģijas un starptautiskās biznesa kopienas izaicinājumiem, gan uz zinātniskās vides jaunākajiem pētījumiem. "Mēs esam labā pozīcijā, lai, pateicoties "GCE Blue Maritime Cluster" darbībai, radītu jaunas iespējas Norvēģijas jūrniecībai," saka klastera izpilddirektors Kirsti Slotsviks.

Igaunijas pieredze un atziņas

Pārskatot starptautisko jūrniecības presi, uzdūros publikācijai Igaunijas jūrniecības žurnālā "Meremees", ko izdod Igaunijas Tehniskās universitātes Igaunijas Jūras akadēmija un atbalsta jūrniecības nozares uzņēmumi. Tajā teikts, ka Igaunijā vide jūrniecības nozarē uzņēmējdarbībai ir labvēlīga un starptautiski konkurētspējīga, jo jūrniecība ir ieņēmusi stabilu vietu citu nozaru vidū. Pamatojoties uz Igaunijas Jūras akadēmijas pētījumu, Igaunijas jūrniecības klastera galvenās nozares ir jūras un transporta pārvadājumi, kuģniecība, ostu darbība un kuģu būve, un nozares ieguldījums valsts IKP ir aptuveni 4%.

Nozares speciālisti atzīst, ka Igaunijas jūrniecības nozarei ir daudz iespēju augt, un paši uzdod jautājumu: kā augt, kādā virzienā un kādas darbības veikt? Igaunijas jūrniecības politikā par prioritāti noteikta kuģošanas drošība un uzlabota jūras vide. Publiskā sektora darbības atbalsta jūrniecības attīstību. Igaunijas jūrniecības izglītība, pētniecība

un attīstība ir mūsdienīgā līmenī. Piekrastes dzīves un tūrisma vide ir pievilcīga, veicina jūras tūrisma un vietējo uzņēmumu attīstību, kā arī jūrniecības kultūras mantojuma saglabāšanu.

Bet kas tālāk? Uz ko Igaunijas jūrniecības nozarei būtu jākoncentrējas? Igaunijas Jūras akadēmijas pētījumā iesaistītie puda viedokli, ka, lai varētu ne tikai konkurēt mūsdienu saspringtajā jūrniecības pasaulē, bet arī augt un plaukt, lai varētu iesaistīt talantus jūrniecības nozarei, ir jābūt definētām konkrētām konkurences priekšrocībām.

Inovācijas kā galvenā prioritāte

Pati aktuālākā tēma starptautiskajā jūrniecības vidē, nenoliedzami, ir jauno tehnoloģiju ienākšana. Jūras transporta un loģistikas jomā pēdējo desmit gadu laikā attīstība ir bijusi ārkārtīgi strauja: digitalizācija, lielie dati, dati mākoņos, blokkēdes, autonomā kuģošana, lietu internets (lietiskais internets), robotika un mākslīgais intelekts (MI) – tas viss līdz nepazīšanai pārveido jūrniecību.

Starptautiskā pieredze liecina, ka tradicionālās slēgtās inovāciju sistēmas, kur strādāja speciālisti ar gadu desmitiem ilgu pieredzi un zināšanām par savu nozari, mūsdienās vairs nespēj konkurēt ar jaunajām atvērto inovāciju ekosistēmām, kur dažādu disciplīnu profesionāļi sanāk kopā, lai risinātu vienas nozares problēmas. Pašreizējos jauninājumus jūrniecības nozarē ietekmē citās nozarēs notiekošais – automobiļu ražošana, gaisa satiksmes operācijas un tirdzniecības centri, tāpēc akadēmiskā zinātne vairs nav tikai atsevišķās disciplīnās, bet daudzozaru pētniecība nāk kā nepieciešamība. Šajā kontekstā gada sākumā "Maersk" paziņoja, ka padara par publiski pieejamiem gan visus vēsturiskos okeāna laikapstākļu novērojumus, gan arī tos, ko veic tagad un veiks nākotnē, lai šos datus brīvi varētu izmantot zinātnieki visā pasaulē. Vairāki jauni uz IKT balstīti risinājumi jau atraduši savas inovācijas, izmantojot atvērtos datus un daudzozaru pētniecību.

Jūrniecības nozari vērtē kā vienu no lielākajām nākotnes tirgus iespējām

"Inmarsat" pasūtītajā pētījumā "Trade 2.0", ko veica riska novērtēšanas kompānija "UK GovTech", pētniecības nams "PUBLIC" sadarbībā ar "Start-up Wharf" un "Thetius", ir teikts, ka kuģošanas nozare ir tikai fundamentālas pārveides sākumā un nākamo trīsdesmit gadu laikā mainīsies ikviens jūrniecības nozares darbības modeļa aspekts.



Tehnologs un "Thetius" dibinātājs Niks Čubs prezentē ziņojumu par riska novērtējumiem.

Pētījumi liecina, ka saistītu uzņēmumu apvienošana ir vispārārstāta prakse uzņēmējdarbības izaugsmes veicināšanai: daļēji tieši tā pagājušā gadsimta beigās ir jāvusi Silīcijas ielejai dominēt tehnoloģiju telpā. Kad uzņēmumi ir apvienoti, tie gūst labumu no pieredzes, kapitāla un infrastruktūras koplietošanas. Klasteru uzņēmumi aug vidēji par 1,4% ātrāk nekā uzņēmumi, kas nav klasteros. Strauji augošo tehnoloģiju jomā konkurence ir saasinājusies, un veiksmīgi uzņēmēji, kuriem ir bijusi liela ietekme, bieži vien iegulda līdzekļus nākamās paaudzes vietējos jaunuzņēmumos, piedāvājot arī savas zināšanas un pieredzi. Tehnoloģiju klasteri ne tikai gūst labumu no kapitāla tuvuma, bet arī var izmantot vietējās akadēmiskās iestādes, lai nodrošinātu nepārtrauktu talantīgu darbinieku plūsmu vai jaunus pētījumus, ko pēc tam jau varētu komercializēt.

"Inmarsat" pasūtītajā pētījumā veikta datu analīze liecina, ka jūrniecības jaunuzņēmumu tirgus pašreizējā vērtība pārsniedz 100 miljardus dolāru, un paredzams, ka līdz 2030. gadam tā pieaugs līdz 278 miljardiem ASV dolāru. Tas liecina, ka investori jūrniecības nozari vērtē

►►► 14. lpp.

▶▶▶ 13. lpp.

kā vienu no lielākajām nākotnes tirgus iespējām, ko attīstīt nākamo desmit gadu laikā. Savā ziņojumā "Inmarsat" iepazīstina ar 12 dažādiem jaunuzņēmumiem tādās jomās kā kuģniecība (navigācija, attālināta uzraudzība), ostu operācijas (roboti, kravu apstrāde, drošība), kuģu pārvaldība (mākoņpakalpojumi, droni, paplašinātā realitāte, apkalpes apmācība), kā arī tirdzniecības veicināšana (kuģu aģentēšana, apdrošināšana, blokķēdes). Visiem šiem uzņēmumiem kopīgas ir uzņēmējdarbības priekšrocības, kas balstītas uz ātru datu apmaiņu un analītiku. Palielinot piekļuvi ātrākam un lētākam joslas platumam jūrā un ienākot digitalizācijai, tiek bruģēts ceļš uz tirgu gan jaunajiem uzņēmumiem, gan investoriem.



"PortXL" projekts maina dinamiku

Vēl nesenā pagātnē tikai daži rūpniecības giganti, piemēram, "Maersk" un "Wartsila", izrādīja iniciatīvu, veicinot inovācijas jūrniecības jomā un veidojot jaunuzņēmumus, bet jau 2015. gadā Roterdamas ostas ar "PortXL" projektu mainīja šo dinamiku, izveidojot jūrniecības nozares un ostu pirmo jaunuzņēmumu akceleratoru pasaulē.

Kopš "PortXL" darbības uzsākšanas visā pasaulē ir strauji pieaudzis programmu skaits, un jau līdz 2018. gadam bija atvērtas 25 programmas. Visredzamākās, kas darbojas arī tagad, ir "PortXL", Singapūrā finansētā "PIER71", CMA finansētā "CGM zeBox" programma Marselā, "TheDOCK" Haifā, "Rainmaking's Trade and Transport Impact" programma Hamburgā un "Lloyd's Register" drošības akceleratora Londonā. Līdz šim globālajā jūrniecības jaunuzņēmumu akceleratora



kopienā pavisam ir reģistrēti 226 jaunuzņēmumi.

Tiek prognozēts, ka globālā "Ship-Tech" (kuģniecības un jūrniecības tehnoloģiju) tirgus vērtība līdz 2030. gadam pieaugs no 100 miljardiem līdz 278 miljardiem ASV dolāru.

Kurš ātrāk reaģēs, būs ieguvējs

Laikā, kad kuģu īpašnieki saskaras ar stingrākiem drošības un emisiju noteikumiem un spiedienu samazināt izmaksas, tieši jaunās tehnoloģijas nākamo desmit divdesmit gadu laikā radikāli mainīs jūrniecības nozari. Jau pieminētajā "Meremee's" publikācijā skaidri pateikts, ka Igaunijai ir lieli plāni. Vismaz idejas līmenī noteikti. "Igaunijas jūrniecības nozarei būtu jākoncentrējas uz Igaunijas īpašo "lielvaru", proti, IT, kļūstot par ekspertiem šajā jomā, jo Igaunija ir viena no visattīstītākajām IT valstīm pasaulē, arī jaunuzņēmumu ziņā. Deviņus vienradžus dibinājuši igauņi un tā aizveduši valsti uz Eiropas, iespējams, pat pasaules (atkarībā no skaitīšanas metodikas) augstāko vietu pēc vienradžu skaita uz vienu iedzīvotāju. Vienradzis nozīmē privātu jaunuzņēmumu, kura vērtība pārsniedz vienu miljardu ASV dolāru. Tāpēc inovācija ir jāizvirza par Igaunijas jūrniecības stratēģijas galveno prioritāro jomu. Igaunijā jau tiek veikti nozīmīgi pasaules līmeņa pētījumi un attīstība kuģu būves, jūras energosistēmu, ostu darbības un navigācijas un drošības sistēmu jomā, tomēr šī darba turpināšana un tālāka attīstība ir jāgarantē ar valsts stratēģiju," teikts publikācijā.

Vai igauņi tiks tālāk par vēlējuma izteiksmi un tiešām kļūs par IT ekspertu centru, to rādīs laiks, tomēr pieredze liecina, ka mūsu ziemeļu kaimiņi nepaliek pie tukšiem vārdiem un ne realizētiem sapņiem, viņi neatlaidīgi

dodas uz nosprausto mērķi. Pavisam cita politika ir Latvijā, aizvadītie gadi ir parādījuši, ka ar vārdiem, plāniem un pat projektu rakstīšanu mums šokas itin labi, tikai diemžēl ar darbiem īsti uz priekšu neiet. Lūk, viens piemērs, kas lieliski apliecina, ka iespējas palika neizmantotas. Gandrīz 20 gadus Latvijas Jūras akadēmija rīkoja starptautisku konferenci "Ūdens transports un infrastruktūra", kurā referenti un zinātnieki publicēja daudzas interesantas idejas, pētījumus un nākotnes vizijas. 2006. gadā notika LJA 8. starptautiskā konference, kurā autoru tandēms – Kaspars Kalniņš un Iveta Sauka uzstājās ar interesantu tēmu: "Eiropas Savienības atbalsts pētniecības un attīstības projektiem Latvijā – jūrniecības klasterī".

Anotācijā autori rakstīja: "Šī pētījuma mērķis ir uzsākt diskusiju par Eiropas Savienības (ES) atbalsta fondu piesaisti jūrniecības klastera attīstības un pētījumu projektiem. Zinātniskā izpēte, tehnoloģiskā attīstība un inovācijas ir uz zināšanām balstītas ekonomikas pamats, galvenais faktors uzņēmumu un nodarbinātības attīstībai un konkurētspējai. Tāpēc Eiropas Komisija Eiropas pētniecības attīstību un nostiprināšanu ir izvirzījusi par vienu no galvenajiem uzdevumiem savā Ziņojumā par Eiropas Savienības nākotnes finansiālo atbalstu, ierosinot palielināt ES pētniecības budžetu 2007.–2013. gada ietvara programmu (FP – framework programme) atbalstam.

Nemot vērā šīs aktivitātes, plānotajam budžetam pētījumiem un attīstībai, tai skaitā arī pētījumiem ar jūrniecību saistītā klasterī, vajadzētu tikt dubultotam salīdzinājumā ar 6. ietvara programmu (FP-6). Pētniecība kļūst aizvien sarežģītāka un dārgāka, pieaug konkurence, notiek veikto pētījumu pārkļāšanās, un pastāv zinātnes jomas, kurās pētījumus katra dalībvalsts atsevišķi vairs nespēj nodrošināt. Tāpēc ir nepieciešama pētniecības centienu saskaņošana, apvienošana un koordinēta finansēšana Eiropas līmenī. Pēc Eiropas Komisijas un industrijā iesaistīto pušu iniciatīvas tiks izveidotas "tehnoloģiju platformas", kas jau Eiropas līmenī sevī apvienotu uzņēmumus, pētniecības institūtus, finanšu institūcijas un

administratīvās institūcijas ar mērķi definēt kopīgu zinātniskās izpētes programmas darba kārtību, mobilizējot nacionālo un Eiropas, publisko un privāto resursu kritisko masu. Jūrniecības klastera apvienotā tehnoloģiskā platforma "WATERBORNE" pulcē dalībniekus no Eiropas Komisijas, dalības valstu ministriju pārstāvjus, tirdzniecības organizācijas, kuģu lietotājus – kravu pārvadātājus, sabiedriskās organizācijas – ietekmes uz ekoloģiju novērtētājus, jūrniecības augstskolas, pētniecības institūtus, sertifikācijas sabiedrības, iekšējo ūdeņu kuģniecības un kuģu īpašnieku apvienības, kuģu būvētājus, piegādātājrūpniecību, naftas un gāzes industriju, ostu un to operatoru apvienības."

Kopš tā laika aiztecējuši 16 gadi. Esam, kur esam. Vairāk pie vārdiem, nekā pie darbiem. Dažu pēdējo gadu laikā, pirms Jūras akadēmija vēl nebija pievienota RTU ekosistēmai,



Edijs Štāls (no kreisās) un Kaspars Ozoliņš.

tika pieteikti daudzi zinātniskie pētījumi, reizēm pat visai patāli no jūrniecības. Tagad, kad akadēmija jau ir RTU ekosistēmā un liels uzsvars tiek likts uz zinātni un pētniecību, varbūt var cerēt, ka šī pētniecība tiešām pievērsīsies tēmām, kas jūrniecībai būs aktuālas pēc desmit, divdesmit un trīsdesmit gadiem, jo tieši zinātnieki ir tie, kas virza progresu.

"Attīstoties biznesam, kā tas, piemēram, ir mūsu gadījumā, rodas ļoti daudz jautājumu un nianšu, par ko būtu vērts runāt ar daudzām asociācijām un institūcijām, bet viena no lielākajām problēmām, kas piemīt nozarei, ko saucam par jūrniecības nozari un kas apvieno ļoti plašu darbības spektru, manuprāt, ir koordinētas sadarbības un viedokļu apmaiņas trūkums. Tā varētu būt vieta, kur cilvēkiem tikties, lai apspriestu aktuālus jautājumus, kur varētu notikt domu apmaiņa, kurā piedalītos nozares uzņēmumu, organizāciju un valsts institūciju pārstāvji," LJS seminārā uzsvēra "LVR Flote" valdes priekšsēdētājs Kaspars Ozoliņš, kurš ilgu laiku bija Satiksmes ministrijas valsts sekretārs, tāpēc jūrniecības nozares specifiku un problēmas spēj aplūkot un izprast gan no politiķu un ministrijas ierēdņu, gan no biznesa skatu punkta.■

Anita Freiberga

Jūrniecības izglītība un apmācība

Ceļvedis mūsdienu jūrniecības izglītībā: tendences, izaicinājumi un iespējas

Savā "Industry Digitalisation Index" pētījumā ASV investīciju banka un finanšu palpojumu uzņēmums "Morgan Stanley" norāda, ka jūras transports līdz šim ir bijusi atpalikusi nozare, bet salīdzinoši nesen ieviestais regulējums un ilgtspējīgas attīstības prasības nozarei ir devušas impulsu pilnībā īstenot digitālo pārveidi. Mainās globālās tirdzniecības, ražotāju un patērētāju mijiedarbība, un līdz ar to spiesta mainīties arī kuģošanas nozare, jo tradicionāli strukturētā tehnoloģiju ieviešanas pieeja vairs nespēj iet kopsolī ar pārmaiņu tempu. Šīs pārmaiņas rada vajadzību pēc jaunām prasēm un kompetencēm jūrniecības profesionāļiem.

Tā kā dekarbonizācija un jaunāko digitālo tehnoloģiju ieviešana, daudzi tehnoloģiskie sasniegumi, jo īpaši ceturrtā industriālā revolūcija "Industry 4.0" pilnā sparā ienāk arī jūrniecībā, nozarei nav citas iespējas kā vien pielāgoties darbam jaunajā ekosistēmā. Tāpēc pilnīgi loģisks ir jautājums, kā tad nozare tiks galā, reaģējot uz šīm straujajām un ne-novēršamajām pārmaiņām.

Nozares speciālistu īsā atbilde: ir jābūt mūsdienīgai, jaunajām prasībām atbilstošai jūrniecības izglītībai un apmācībai, jo šodienas realitāte ir tāda, ka tās zināšanas, kas

kādreiz skaitījās vērtīgas un nodevīgas, tagad sāk zaudēt saikni ar reālo praksi, tāpēc arvien uzstājīgāk izskan viedoklis, ka līdz šim realizētais mācību process kļuvis par akadēmisko dreifu. Lai gan visi atzīst, ka akadēmiskā izglītība un tās uzraudzība ir svarīga, lai nodrošinātu, ka mūsdienu jūrniecības profesionāļu prasmes atbilst noteiktajiem standartiem, tomēr jūrniecības izglītībai turpmāk būtu jāattīstās tā, lai nodrošinātu jūras speciālistiem pārvalificēšanos un apmācību, ko pieprasa jaunie standarti darbam jūrā.

"Primo Nautic" piedāvā mūsdienu jūrniecības izglītības ceļvedi, kurā aplūkotas tendences, izaicinājumi un iespējas, ar kurām mūsdienās nākas saskarties jūrniecības nozarei, tāpat arī jūrniecības izglītībai.

Pārmaiņas jūrniecības nozarē neļauj palikt uz vietas

Jūrniecība strādā globālā un sarežģītā ekonomiskā, sociālā un tehniskā vidē, ko nosaka mainīgie sociālie, politiskie un ekonomiskie apstākļi.

▶▶▶ 16. lpp.



►►► 15. lpp.

Pandēmija, kas 2020. gadā skāra visu pasauli, parādīja, cik izšķiroša loma jūrniecībai ir pasaules ekonomikā. Tieši jūrnieki bija glābšanas riņķis ne tikai kuģošanas nozarei, bet arī pasaules ekonomikai kopumā. Un tagad, kad nozarē ienāk jaunās tehnoloģijas un zaļās kuģošanas standarti, tieši jūrnieki ir un būs tie, kas uz saviem pleciem iznesīs visu, kas saistīts ar tehnoloģiski sarežģītu un modernu kuģu vadību, bet, lai nodrošinātu un pārvaldītu šos pakalpojumus, būs vajadzīgas pavisam jaunas prasmes. Strauji ienākošās pārmaiņas kuģošanā pieprasa no jūras profesionāļiem gan krastā, gan jūrā jaunas kompetences un prasmes. Lai izdzīvotu un attīstītos, kuģniecībai ir nepieciešams atbilstoši kvalificēts, motivēts, augstas kvalitātes darbspēks, tāpēc mūsdienīgai jūrniecības izglītībai vajadzētu spēt piedāvāt atbilstošu izglītību, lai veidotu jūrniecības darbaspēku, kas būtu piemērots nākotnes darba tirgum.

Nepieciešama jūrniecības izglītības evolūcija

Mākslīgais intelekts, paplašinātā realitāte, autonomās operācijas un lielle dati kļūst par nozīmīgiem jūras operāciju aspektiem. Mūsdienu jūras izglītība un apmācība tradicionāli atbilst apmācības, sertifikācijas un sardzes pildīšanas (STCW) noteikumiem un jāņem vērā, izstrādājot mācību programmas, lai nodrošinātu

Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) noteiktos standartus.

STCW konvencijas un kodeksa 2010. gada Manilas grozījumi iezīmēja būtisku mācību programmas pārskatīšanu, ņemot vērā turpmāko nozares attīstību, jo tehnoloģisko un operatīvo pakalpojumu temps jūras operācijās nepārtraukti paātrinās, loģistikas centri, ostas un kuģi ir kļuvuši par sarežģītiem datu ģeneratoriem un informācijas centriem, kad krasts un kuģis iesaistās reāllaika digitālā mijiedarbībā. Lai gan joprojām ir būtiski ievērot STCW standartus, arvien nepieciešamāka kļūst ar pašreizējām tehnoloģiskajām izmaiņām saskaņota jūrniecības apmācība un izglītība, lai palielinātu nozares speciālistu produktivitāti. Tradicionālajās mācību programmās jāintegrē nozares inovācijas un tehnoloģijas. Piemēram, simulatoru izmantošana jūrniecības profesionāļu apmācības procesā jau līdz šim ir bijusi būtiska sastāvdaļa jūrnieku kompetenču un prasmju attīstībā, bet jaunākās tehnoloģijas, tostarp paplašinātā realitāte un virtuālā realitāte jeb VR, rada jaunas jūrniecības apmācības iespējas.

Jūras loģistika, ostu un kuģu darbība arvien vairāk balstās uz datiem, tāpēc ir vajadzīgi speciālisti, kuri spēj veikt datu analīzi, pārveidojot to plūsmas noderīgā informācijā, kas ļautu labāk pieņemt lēmumus. Lai efektīvi pārvaldītu ilgtspējīgu transporta sistēmu, kas ir digitāli iespējota, visu līmeņu speciālistiem ir nepieciešamas jaunas kompetences.

Tagad vairāk nekā jebkad agrāk ir svarīgi veicināt patiesu jūrniecības nozares globālo digitālo revolūciju, lai izveidotu jūras darbaspēku ar nepieciešamo prasmju kopumu, kas būtu gatavs aptvert visas jaunākās šodienas un nākotnes tehnoloģiskās, sociālās un vides prasības.

Pāreja uz jaunu jūrniecības izglītību

Mūsdienu jūrniecības izglītība piedzīvo jaunus izaicinājumus, un jūrniecības izglītības iestādēm visā pasaulē jāreaģē uz pārmaiņām, kas notiek ekonomikas, sociālajā un tehniskajā jomā, lai sagatavotu speciālistus, kas atbilstu nozares šodienas prasībām un vajadzīgajām prasmēm nākotnē. Tas, protams, prasa pašas jūrniecības izglītības pilnveidošanu. Būtībā jūrniecības izglītībā ir nenovēršama revolūcija un iepriekšējās prakses maiņa. Jau tagad var droši apgalvot, ka jūrniecības nozares nākotne lielā mērā būs atkarīga no jūrniecības izglītības iestāžu spējas un vēlmes pieņemt jaunus izaicinājumus un mainīt iedibinātos izglītības un apmācības modeļus. Tā kā daudzās pasaules valstīs, kur tiek sagatavoti jūrniecības speciālisti, mācību iestādēm diemžēl trūkst institucionālo spēju un infrastruktūras, ir vajadzīga palīdzība, lai sasniegtu jaunus standartus, tāpēc ir nepieciešams radīt rīkus, kas ļautu pilnveidot jūrniecības izglītības procesu pasaulē. ■

ICS jaunais izdevums skaidro STCW prasības

Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanu, diplomēšanu un sardzes pildīšanu (STCW) ir būtisks satvars, lai regulētu jūrniecības nozari visā pasaulē, nosakot ievērot drošības standartus un nodrošināt jūrniekiem nepieciešamās zināšanas, prasmes un apmācību, lai efektīvi un lietderīgi veiktu savu darbu. STCW nosaka minimālās sagatavotības prasības jūrniekiem, personīgo drošību, tostarp attiecībā uz veselību, sociālo atbildību, izpratni par vidi un citām būtiskām kompetencēm. Ievērojot jaunākos STCW noteikumus un sekojot līdzi atjauninājumiem, jūrnieki var mazināt riskus un veicināt drošāku kuģošanas vidi, tāpēc gan darba devējiem, gan darba ņēmējiem ir svarīgi saprast STCW konvencijas nozīmi.



Tā kā pēdējos gados kuģniecība ir strauji attīstījusies un ievērojami mainījusies, IMO rosināja STCW konvencijā veikt izmaiņas, iekļaujot tajā prasības, kas atbilst jaunajai realitātei, sākot no darba ar jauniem kuģu degvielas veidiem līdz darbam polārajos reģionos.

Taču tagad kuģniecības uzņēmumi saskaras ar problēmām saistībā ar atbilstoši apmācītu kuģa personālu. Lai palīdzētu nozarei pielāgoties izmaiņām noteikumos un kuģniecības

uzņēmumiem iepazīties ar jaunākajiem noteikumiem un norādījumiem, kas nepieciešami, lai ievērotu STCW, tostarp nozares paraugpraksi un apmācības prasībām, kas noteiktas saistītajos kodeksos, piemēram, Starptautiskajā drošības kodeksā kuģiem, kuros izmanto gāzes vai citas degvielas ar zemu uzliesmošanas temperatūru (IGF kodekss), Starptautiskajā kodeksā kuģiem, ko ekspluatē polārajos ūdeņos (Polārais kodekss), Starptautiskā Kuģniecības palāta (ICS) ir publicējusi ceturto izdevumu "Pamatnostādnes par IMO STCW konvenciju", kas ietver visas izmaiņas konvencijā kopš 2010. gada Manilas grozījumiem. Tomēr galvenais akcents šajā publikācijā tiek likts tieši uz darba vidi, kas pēdējo gadu laikā ir mainījusies un attīstījusies.

"Izmaiņas tehnoloģijās, borta procesos un labāka izpratne par apkāpes labklājības nozīmi ir tās pārmaiņas, kas nodrošina jaunu vidi. Mūsu jaunā publikācija ir pirmais atjaunotais komentārs par STCW konvencijas prasībām 10 gadu laikā. Esam centušies sniegt detalizētu informāciju par to, kā tas attiecas uz reālo darba vidi, tostarp veidojot labāku izpratni par darba un atpūtas stundu atbilstību gan STCW, gan MLC konvenciju prasībām," saka ICS galvenais jūras direktors Kriss Olivers. "Šis atjauninātais izdevums palīdzēs labāk saprast, kāda jūrnieku apmācība ir nepieciešama, lai nodrošinātu atbilstošas prasmes uz kuģa, kā arī to, kas tiek uzskatīts par nozares labāko praksi. Skaidrojumi ietver sertifikāciju, sardzes pildīšanu un lietvedību, uz kompetencēm balstītu apmācību, kā arī kuģniecības kompāniju un valdības lomu STCW īstenošanā un izpildē. Ceturtais izdevums paredzēts tiem, kas iesaistīti jūrnieku nodarbināšanā un apmācībā, tostarp kapteiņiem, superintendantiem un krasta dienestiem. Nākamais izdevums paredzēts 2026. gadā, kad IMO gatavojas pieņemt jaunu STCW konvenciju, kas stāsies spēkā 2028. gadā."

Eiropas Jūras padomes komunikācijas panelis sniedz atbalstu zinātniekiem

Eiropas Jūras padomes komunikācijas panelis (EMBSCP) nodrošina Eiropas mēroga platformu jūras zinātniekiem, lai popularizētu Jūras padomes darbību, veidotu sinerģiju informācijas jomā un paplašinātu zināšanas par okeāna vides saglabāšanu.

Zinātnes atziņu izplatīšana, informācijas aprīte un sabiedrības informēšana ir ļoti svarīga un neatņemama vides aizsardzības un ilgtspējīgas attīstības sastāvdaļa. Pēc zinātnieku domām tam, ko viņi dara okeānu izpētes jomā, lielā mērā pietrūkst plašākas publicitātes un zinātnieku savstarpējās komunikācijas, kas nenoliedzami rada papildu izaicinājumus jūras pētniecībā, tāpēc EMBSCP vienmēr ir atbalstījusi ciešāku mijiedarbību starp jūras zinātniekiem, pedagogiem un citām ieinteresētajām pusēm – sabiedrību, politikas veidotājiem un privāto sektoru, savā darbībā izvirzot mērķi apmainīties ar idejām un labāko praksi, palīdzēt attīstīt jūras zinātni Eiropā un veidot savstarpējo komunikāciju, kā arī popularizēt jūras zinātni, iesaistoties par lielāku okeāna prātību.

EMBSCP apmainās ar idejām gan attālināti, gan sanāksmēs, kas tiek organizētas divas reizes gadā. Paneldiskusijas dalībnieki regulāri piedalās konferencēs un pasākumos, kā arī organizē zinātnes komunikācijas sesijas pasākumos, forumos un konferencēs, un biedri ir iesaistīti dažādu pētniecības projektu komunikācijā.

EMBSCP sastāvā ir pieredzējuši komunikācijas speciālisti, sabiedrisko attiecību darbinieki un eksperti, kas strādā pētniecības un tās finansēšanas organizācijās.■

Kā piesaistīt jaunos jūrai?

Kuģošana ir viena no vecākajām nozarēm pasaulē, tās plašais darbavietu klāsts krastā un jūrā piedāvā ļoti dažādas karjeras iespējas, un konkurētspējīgais atalgojums varētu būt vērā ņemams arguments, lai jaunais cilvēks izvēlētos šo profesiju. Diemžēl viss nav tik vienkārši, kā varētu domāt, jo globālais darbaspēka trūkums nozīmē, ka jūrniecības nozarei par jauniem talantiem darba tirgū ir jāiztur sīva konkurence ar citām nozarēm. Piedevām jūrniecību jau tagad un arī nākotnē sagaida papildu izaicinājumi, kas saistīti ar jauno tehnoloģiju ienākšanu uz kuģiem, kā arī visām prasībām, kas saistītas ar dekarbonizāciju un zaļo kuģošanu.

Popularizēt jūrniecību kā jauniešiem pievilcīgu karjeras izvēli ir viens no veidiem, kā risināt jūrnieku trūkuma problēmu. Karjeras izaugsmes potenciāls, konkurētspējīgs atalgojums un saskare ar dažādām pasaules daļām var padarīt šo profesiju pievilcīgāku. Tomēr ir svarīgi arī risināt iespējamās problēmas, ar kurām jūrnieki var saskarties, piemēram, darba un privātās dzīves līdzsvara saglabāšana un garīgās veselības un labklājības pārvaldība. Darba apstākļu uzlabošana ir būtiska, lai piesaistītu un noturētu talantus jūrniecības nozarē, nodrošinot, ka uzņēmumi tiek saukti pie atbildības par jebkādiem darba tiesību aktu vai drošības noteikumu pārkāpumiem, un ieviešot standartizētas apmācības un sertifikācijas prasības. Piešķirot prioritāti šiem jautājumiem, mēs varam nodrošināt jūrniecības nozares ilgtermiņa ilgtspēju un panākumus.

Y un Z paaudze prasa citu pieeju

Jūras speciālistiem jābūt nākotnes prasībām atbilstošiem. Runājot par jūras speciālistu sagatavošanu, semināros, konferencēs, publikācijās un pētījumu secinājumos ikviens piesauc šo frāzi. Veidojas tāds kā apburtais loks: lai jūrniecības nozare patiešām atbilstu nākotnes prasībām, jau tagad ir jābūt skaidrībai, kāds jūras un krasta personāls būs nepieciešams, lai jaunie speciālisti tiktu sagatavoti, un jāspēj viņus ieinteresēt un piesaistīt, bet, lai piesaistītu, vispirms jāsaprot, kas ir tās lietas, kas varētu motivēt šodienas jauno paaudzi.



2022. gadā "Deloitte" veica aptauju millenium jeb Y paaudzes (1982.–2000. gadā dzimušie) un Z paaudzes (2000.–2013. gadā dzimušie) vidū, lai noskaidrotu, kādi ir galvenie argumenti, lai Y un Z paaudzes cilvēki izvēlētos profesiju un strādātu izvēlētajā profesijā, kā arī to, kas satrauc Y un Z paaudzes cilvēkus. Aptaujā piedalījās 14 808 Z un 8412 Y paaudzes respondenti no 46 valstīm, un tā sniedza dažas interesantas atziņas.

Attiecībā uz profesijas un darba devēja izvēli galvenie kritēriji ir darba un privātās dzīves līdzsvars, izglītības piedāvājums un karjeras iespējas, kam seko darba samaksa un sociālās garantijas. Atbildes liecina, ka Y un Z paaudzes ir patiesi nobažījušās par situāciju pasaulē, viņus uztrauc klimata pārmaiņas, labklājības nevienlīdzība, ģeopolitiskie konflikti un daudz kas cits, tāpēc viņi ir apņēmības pilni veicināt pārmaiņas. Tāpat viņi ir spiesti cīnīties ar ikdienas dzīves izaicinājumiem, sākot no saspringtu finansiālo problēmu risināšanas, darba un privātās dzīves

līdzsvara trūkuma līdz pat pieaugošam stresa līmenim. Respondenti atzina, ka vēlas, lai darba devēji un valdības darītu vairāk, lai palīdzētu. Daudzi respondenti uzsvēra, ka atteiktos no darba, ja tas neatbilstu viņu personīgajām vērtībām, bet galvenie faktori, lai saglabātu lojalitāti savam darba devējam, ir iekļaujoša attieksme, kā arī darba devēja attieksme pret sabiedrību un vidi. Četri no desmit Z paaudzes un gandrīz ceturtdaļa Y paaudzes pārstāvju vēlētos mainīt darbu ik pēc diviem gadiem, bet aptuveni trešdaļa to darītu bez cita darba iespējām. Tāpat 44% Z un 43% Y respondentu apgalvo, ka pametuši darbu lielās darba slodzes dēļ. Galvenie iemesli? Atalgojums, sajūta, ka darba vieta kaitē viņu garīgajai veselībai, un izdegšana.

Nākotnes jūras speciālisti no gaisa nekritīs

"Deloitte" aptauja liecina, ka vairs nav spēkā tie argumenti, ar kuriem kādreiz tika uzrunāti jaunie cilvēki, vispirms viņus iedvesmojot ar labu darba samaksu. Tagad jauniešu prioritātes ir mainījušās, un tas jāņem vērā. Lai radītu jauniešiem interesi par jūrnieka profesiju, nozares uzņēmumiem un speciālistiem kopā ar jūrniecības izglītības iestādēm, veidojot reklāmas kampaņas, vajadzētu parādīt jūrniecības izglītības un karjeras attīstības ceļus, atspoguļojot šodienas prioritātes un nākotnes jūrniecības tendences.

Jau 2021. gada BIMCO un ICS jūrnieku darbaspēka ziņojumā prognozēja, ka līdz 2026. gadam papildus būs nepieciešami gandrīz 90 tūkstoši STCW sertificētu virsnieku, jo

pieprasījums pēc jūrniekiem pasaulē tirdzniecības flotē turpina pārsniegt piedāvājumu. Situāciju noteikti saasināja arī Covid-19, kas atklāja vai izgaismoja nepievilcīgus jūrnieka darba aspektus. Darba un privātās dzīves līdzsvars, apkalpes maiga, drošība uz kuģa un atšķirīgās tiesību sistēmas pasaulē ir tikai dažas no problēmām, ar kurām saskaras jūrnieki un kuras var negatīvi ietekmēt apmierinātību ar darbu un jūrnieku noturēšanu.

"Kā nozarei mums ir jārod risinājumi, lai sniegtu jūrniekiem lielāku atbalstu, piemēram, īstenojot tādus darba modeļus, kas palielina atvaļinājumu krastā. Nepieciešams vairāk ieguldīt kompānijas politikas veidošanā un procesos, kas veicina lielāku daudzveidību un iekļaušanu, radot piemērotu vidi ikvienam. Ieviešot jaunas tehnoloģijas, jādod esošajai apkalpei iespēja saņemt apmācību un pilnveidot prasmes, kā arī ikvienam jānodrošina droša darba vide," viedokli pauž BIMCO prezidents Nikolauss H. Šiss.

Karjeras iespējas sievietēm

"Jaunajām tehnoloģijām jārada jaunas lomas, kas vairāk atbilst jaunākās paaudzes prasmju kopumam, padarot nozari par pievilcīgāku iespēju, jo īpaši tad, ja digitālos risinājumus izmanto, lai risinātu tādu jautājumu kā dekarbonizācija. Pieprasījums pēc digitālajām prasmēm pasaulē turpinās pieaugt, jau skolu mācību programmās lielāku uzmanību vajadzētu pievērst STEM priekšmetiem un datorkodēšanu ieviest jau pamatskolas izglītības līmenī," starptautiskajā konferencē sacīja "WISTA Hellas" prezidente Elpi Petraki. "Digitalizācija nodrošina vienlīdzīgus konkurences apstākļus, tāpēc paredzu, ka jūrniecības tehnoloģiju amatos pieņems darbā vairāk sieviešu, jo virieši un sievietes ir vienlīdz kvalificēti, lai uzsāktu šādu karjeru. Kā nozarei mums jārikojas kopā, lai palielinātu informētību par plašajām iespējām, ko piedāvā jūrniecības izglītība, un aktīvi jāstrādā ar jauno paaudzi, lai nodrošinātu ilgtspējīgu nākotni nozarei. Piemēram, starptautiskā līmenī "WISTA Hellas" cieši sadarbojas ar jūrniecības izglītības iestādēm un piedāvā pilna un nepilna laika stipendijas, kuras pieejamas jebkurai

sievietei, kas strādā jūrniecības nozarē. Esam arī sadarbojušies ar Alba absolventu biznesa skolu, lai nodrošinātu līderības programmu, kas īpaši paredzēta sievietēm jūrniecībā."

Kā uzrunāt jauniešus un iedrošināt viņus izvēlēties jūrnieka profesiju?

Daudzviet pasaulē izveidotas dažādas iniciatīvas, lai audzinātu nākamā jūrniecības profesionāļu paaudzi. Piemēram, Grieķijā "Young Executives Shipping Forum" (YES) ir platforma, kas nodrošina dialogu starp Grieķijas kuģniecības un jūras tūrisma nozari, vadītājiem, skolu un universitāšu studentiem, nesenajiem absolventiem un jaunajiem vadītājiem, lai pārvarētu plaisu starp paaudzēm, dalītos zināšanās un pieredzē, pavērtu jaunas iespējas jūrniecības nozarē, kā arī uzturētu tiešsaistes karjeras platformu kadetiem.



Singapūras Jūras ostas pārvalde iecēlusi 18 studentus par pirmajiem "Maritime SG" jaunatnes vēstniekiem, bet Roterdamas pilsētas mēra vietniece Barbara Katmane nodibinājusi "Young Maritime Board", kuras valdē ir Roterdamas reģiona jaunie jūrniecības profesionāļi, lai, strādājot kopā ar nozares partneriem, izglītības institūcijām un citām iestādēm, dotu ieguldījumu Roterdamas kā Eiropas jūras galvaspilsētas programmu un attīstītu Roterdamas reģionu. Šīs programmas mērķis ir radīt labvēlīgus apstākļus talantīgu jauno profesionāļu piesaistei un noturēšanai, kā arī labāk izprast, kas virza jaunos profesionāļus un kādas ir viņu vajadzības. Turklāt Roterdamas pilsētu interesē jaunās paaudzes viedoklis par inovācijām un jauniem darba veidiem. Paralēli tam tiek palielinātas reģionālās jūrniecības klastera iespējas un jauno profesionāļu loma tajā.

"Talantīgu jauno profesionāļu piesaistīšana un noturēšana ir ļoti svarīga reģionālajam jūrniecības klasterim," uzskata Barbara Katmane. "Tāpēc esmu gandarīta par "Young Maritime Board" entuziasmu un apņēmību. Tas dod mums iespēju iesaistīt jaunos profesionāļus šīs ekonomiski nozīmīgās nozares pozīcijas stiprināšanā un nepārtrauktā attīstībā. Esmu neticami lepna par to, ka jaunieši, kas darbojas "Young Maritime Board", ir gatavi palīdzēt veidot mūsu reģionālā jūrniecības klastera nākotni. Nozarei ir vajadzīgi jauni talanti ar svaigām idejām un inovatīvām atziņām. Vēl vairāk, "Young Maritime Board" var daudz mācīties no *vecā jūras zēnu* pieredzes, tai pašā laikā ienesot jaunas vēsmas."

Jūrnieku trūkums jūrniecības nozarē ir sarežģīts jautājums, un tā risināšana ir neatliekams uzdevums, kam jāpievērš tūlītēja uzmanība. Nozarē iesaistītie uzskata, ka, lai risinātu šo problēmu, valdībām, kuģniecības uzņēmumiem un jūrniecības mācību iestādēm ir jāsadarbojas. Lai piesaistītu un noturētu talantus, izšķiroša nozīme ir tādām iniciatīvām kā karjeras veicināšana jūrniecībā, darba apstākļu uzlabošana, darbā pieņemšanas stratēģiju uzlabošana un ieguldījumi jūrniecības izglītībā.

"Bez neatliekamiem pasākumiem, lai novērstu apkalpju trūkumu, pasaules kuģniecības nozare var saskarties ar būtiskiem traucējumiem, apdraudētu drošību un efektivitātes krišanos, kas galu galā kavē starptautiskās tirdzniecības vienmērīgu plūsmu. Ir ārkārtīgi svarīgi atzīt jūrnieku svarīgo lomu mūsu savstarpēji saistītajā pasaulē un censties nodrošināt ilgtspējīgu kvalificētu apkalpes locekļu piedāvājumu, lai uzturētu jūrniecības nozari," teikts BIMCO pasūtītajā "Drewry" ziņojumā.

Kā mazināt deficītu?

Kuģniecības konsultāciju uzņēmums "Drewry" nesen publicēja "Manning Annual Review and Forecast 2023/2024" ziņojumu, kas atklāj satraucošu realitāti. Kuģniecības nozare saskaras ar nepieredzētu virsnienu trūkumu bez uzlabošanās pazīmēm. Šis virsnienu deficīts ir izraisījis personāla kompleksēšanas

▶▶▶ 20. lpp.

►►► 19. lpp.

izdevumu pieaugumu. Paredzams, ka jau līdz 2023. gada beigām vairs nebūs pieejami aptuveni 9% no pašlaik esošā pasaules jūras virsnieku skaita, un darba devēji aktīvi meklē alternatīvus risinājumus, lai aizpildītu šo tukšumu. Diemžēl algas ir kļuvušas nestabilākas. No 2023. līdz 2028. gadam jaunu jūrnieku piedāvājums būs ierobežots. Covid-19 pandēmija un Krievijas izraisītais karš Ukrainā vēl jo vairāk ir sarežģījis situāciju jūrnieku darba tirgū. Šo izaicinājumu dēļ tieši darbinieku labklājības nodrošināšana ir kļuvusi vitāli svarīga personāla noturēšanai. Nozare koncentrējas uz efektīvām jūrnieku saziņas iespējām ar ģimenēm mājās, ērtām borta iekārtām un pievilcīgu darba vidi, tomēr, par spīti nozares centieniem, kuģu apkalpju komplektēšana arī turpmākajos gados būs problemātiska. "Drewry" ziņojumā norādīts, ka globālās tirdzniecības kuģu flotes straujā palielināšanās vēl jo vairāk saasinās situāciju.

Raugoties nākotnē, prognozes nespēj mazināt bažas. Vēl vairāk, BIMCO kuģniecības tirgus analīze rāda potenciāli katastrofālu scenāriju, tiek prognozēts, ka deficīts līdz 2025. gadam sasniegs kritisku līmeni. Pieprasījums pēc jūrniekiem ir salīdzinoši liels, tiek lēsts, ka pašlaik ir vajadzīgi 1,45 miljoni. No tiem aptuveni 790 500 ir virsnieki, vēl būtu vajadzīgi aptuveni 16 500. Tai pašā laikā ir aptuveni 119 000 reitingu pārpalikums. Lai izvairītos no iespējamās krīzes, nozarei ir jārisina jautājums par vadības līmeņa amatpersonu un vecāko virsnieku ar tehnisko pieredzi deficītu. Tankuģiem īpaši trūkst vadības līmeņa klāja virsnieku un vecāko virsnieku ar tehnisko pieredzi. Arī vecākie virsnieki un 2. inženieri ir ļoti pieprasīti, tāpat liels deficīts ir uz ķīmisko vielu un jēlnaftas tankuģiem. Tomēr ir arī dažas labas ziņas: pēdējo piecu gadu laikā kuģošanas nozarē vērojama tendence, ka samazinās apkalpju mainība un palielinās pieredzējušu jūrnieku noturēšana. Turklāt uz kuģiem strādā vairāk sieviešu, un tiek prognozēts, ka dzimumu atšķirība turpinās mazināties.■

Sagatavoja Anita Freiberga

2023. gadā jūrniecības mācību iestādēs uzņemti 402 jauni studenti

Saskaņā ar Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra apkopotajiem datiem šajā mācību gadā Latvijas jūrniecības izglītības iestādēs profesionālās vidējās un augstākās izglītības programmās kuģu vadīšanas un kuģu mehānikas specialitāšu apgūšanai uzņemtas 402 personas. Salīdzinot ar 2020. gadu, uzņemto personu skaits ir samazinājies par 119 jeb 25%.

Augstākās izglītības programmās 2023. gadā uzņemta 171 persona, kas ir mazāk nekā profesionālās vidējās izglītības programmās (jūrskolu programmās), kur uzņēma 231 audzēkni. Divas trešdaļas no jauniešiem (67%), kuri iestājās augstākās izglītības programmās, izvēlējās apgūt kuģu vadīšanu, bet trešdaļa (33%) kuģu mehāniku. Jūrskolu līmenī šī atšķirība ir mazāka, tur kuģu mehāniku izvēlējās apgūt 44%, bet kuģu vadīšanu 56% no uzņemtajiem audzēkņiem.

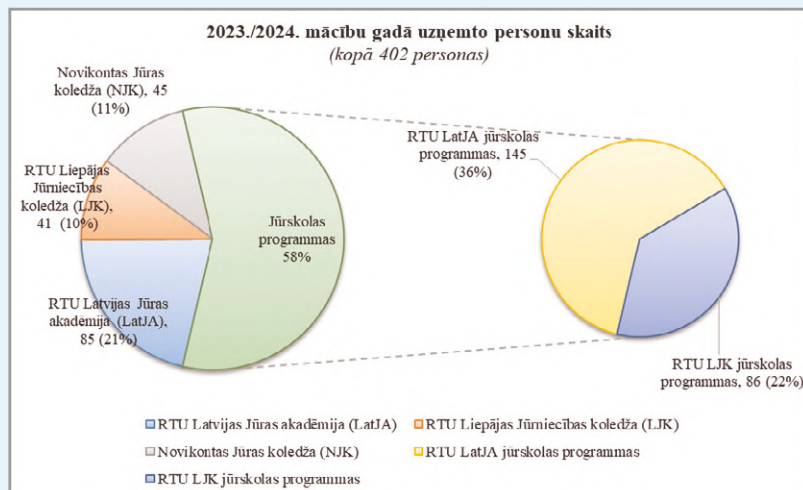
Nemot vērā uzņemto personu skaita samazinājumu pēdējos gados, arī kopējais izglītojamo skaits jūrniecības izglītības iestādēs ir samazinājies. Kritums piecu gadu periodā ir 15% – no 2132 izglītojamajiem 2019. gadā līdz 1808 šogad.

RTU Latvijas Jūras akadēmijā (RTU LatJA) 2023./2024. mācību gadā uzņemti 85 studenti, no tiem trīs neklātienē. Kuģu vadīšanas programmās tika uzņemti 66 studenti, kuģu mehāniku programmās 19, bet kuģu elektroautomātikas programmā jauni studenti netika uzņemti

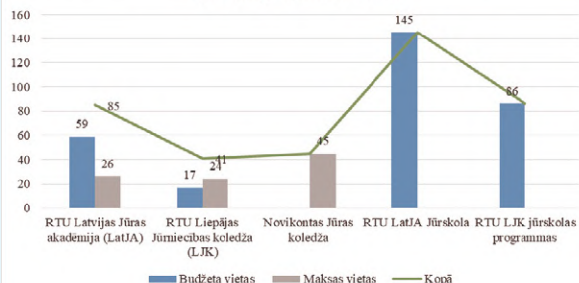
trešo gadu pēc kārtas. RTU LatJA Jūrskolā uzņemti 145 audzēkņi, no tiem kuģu vadīšanas programmā 90, bet kuģu mehānikas programmā 55. Kopā RTU LatJA īstenotās augstākās jūrniecības izglītības programmas apgūst 424 studenti, bet RTU LatJA Jūrskolā mācās 425 audzēkņi. Jāpiemin, ka uzņemto studentu skaits akadēmijā pēdējos gados ir ievērojami samazinājies – no 136 studentiem 2020. gadā līdz 85 šogad.

Studijām RTU Liepājas Jūrniecības koledžā (turpmāk – RTU LJK) uzņemti 41 students, tostarp klātienē 35, bet neklātienē seši. Vērtējot pēc apgūstamās specialitātes, 2023. gadā kuģu vadīšanas programmā iestājās 20, bet kuģu mehānikas programmā 15 studenti. Savukārt RTU LJK jūrskolas līmeņa programmās tika uzņemtas 86 personas, no tām kuģu vadīšanas programmā 58, bet kuģu mehānikas programmā 28. Pavisam RTU LJK īstenotās 1. līmeņa augstākās izglītības programmas (īsā cikla programmas) apgūst 467 studenti, bet profesionālās vidējās izglītības programmas 219 audzēkņi.

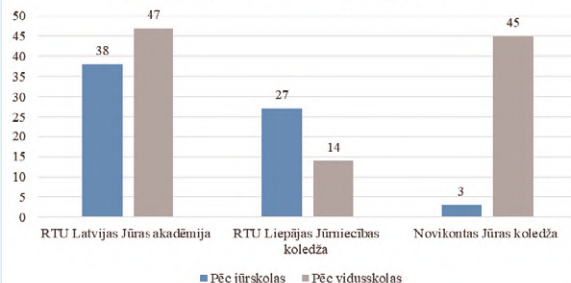
"Novikontas" Jūras koledžā (turpmāk – NJK) uzņēma 33 klātienes studentus kuģu vadīšanas programmā. Studijām neklātienē no 2022. gada 1. septembra līdz 2023. gada 1. septembrim NJK uzņemtas 12 personas, no tām sešas kuģu vadīšanas programmā un sešas mehānikas programmā. Kopējais studējošo skaits NJK 2023. gada septembrī bija 273■



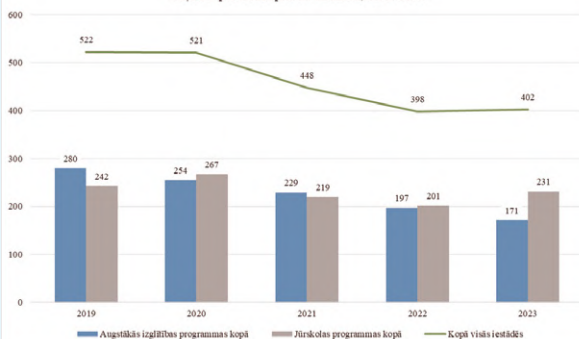
2023./2024. mācību gadā uzņemto personu skaita sadalījums pēc studiju apmaksas veida



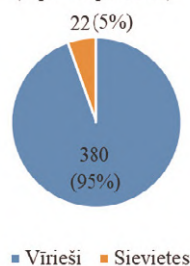
2023./2024. mācību gadā augstākās izglītības programmās uzņemto personu skaita sadalījums pēc iestādēm



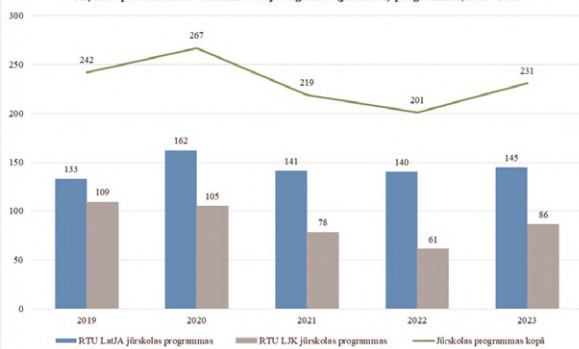
Uzņemto personu kopskaita dinamika, 2019.-2023.



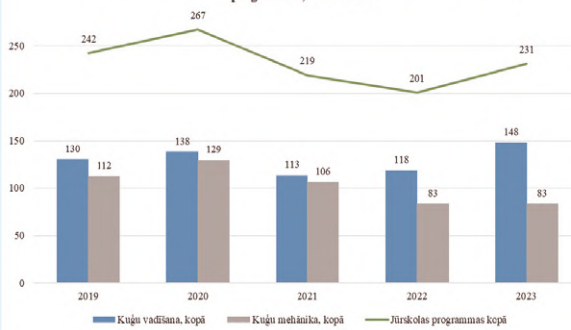
2023./2024. mācību gada uzņemto personu sadalījums pēc dzimuma (kopā 402 personas)



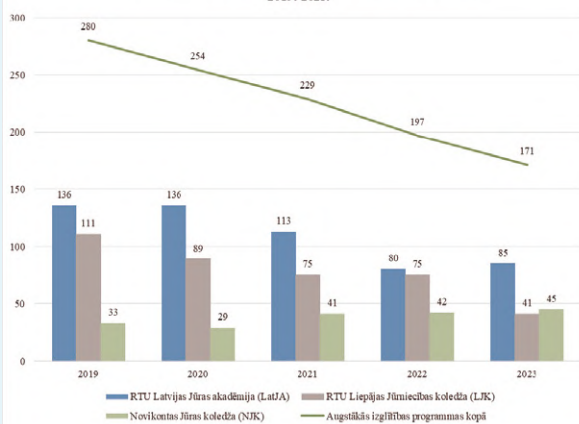
Uzņemto personu skaita dinamika vidējās izglītības (jūrskolas) programmās, 2019.-2023.



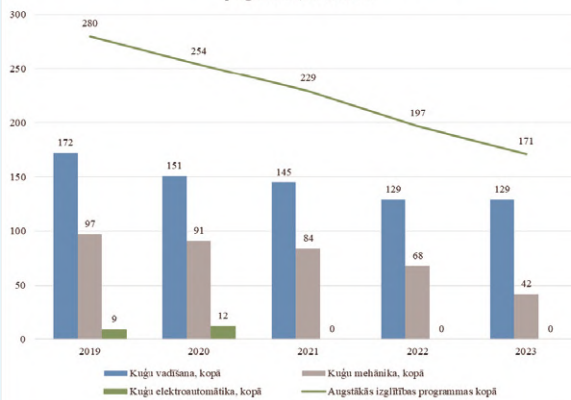
Uzņemto personu skaita dinamika pēc specialitātēm vidējās izglītības (jūrskolas) programmās, 2019.-2023.



Uzņemto personu skaita dinamika augstākās izglītības programmās, 2019.-2023.



Uzņemto personu skaita dinamika pēc specialitātēm augstākās izglītības programmās, 2019.-2023.



Jūras akadēmija joprojām lielu problēmu priekšā

Pirms gada, kad Latvijas Jūras akadēmija tika iekļauta Rīgas Tehniskās universitātes ekosistēmā, RTU attīstības prorektors Artūrs Zeps intervijā žurnālam atzina, ka no dažādu problēmu risināšanas noteikti nevarēs izvairīties, un uzsvēra, ka apzinās tos trūkumus, uz kuriem iepriekšējo gadu atzinumos ir norādījis Jūrnieku reģistrs, kādas nepilnības būs jānovērš un kas jāpilnveido. Tagad jautāts, kā aizvadīts pirmais pilnais kopīgā darba gads, ARTŪRS ZEPS atzīst, ka tas bijis normāls pārmaiņu process.

“Kad savā ekosistēmā pārņēmām Latvijas Jūras akadēmiju (LatJA), bija lietas, ko zinājām un ar kurām rēķinājāmies, bet bija arī lietas, par kurām tomēr nebijām informēti. Tagad būtiskākais ir tas, ka akadēmijai atrasts jauns vadītājs, kuram ir arī jūrniecības nozares atbalsts, jo pretendentu atlases process notika sadarbībā ar nozari, un tieši tas mums bija ļoti svarīgs arguments jaunā direktora apstiprināšanai, tāpēc tagad var teikt, ka Dmitrijam Goreļikovam ir atbalsts gan no RTU vadības, gan jūrniecības nozares puses,” saka Artūrs Zeps.

– Teicāt, ka, pievienojot LatJA RTU ekosistēmā, bija problēmas, ar ko rēķinājāties, bet bija arī vēl neapzinātas problēmas.

– Pa šo gadu pilnībā esam sapratuši, kādā stāvoklī ir LatJA, kas ir svarīgākie un pirmām kārtām risināmie jautājumi, kas atstājami tālākā nākotnē, un darām visu iespējamo un no RTU puses sniedzam atbalstu akadēmijai, lai varam sasniegt nospraustos mērķus. Redzam, ka ir virzieni, kur tiešām varam dot pievienoto vērtību. Kā jau pirms gada runājām, tas vispirms ir saistīts ar administratīvo atbalstu, projektu un infrastruktūras attīstības jautājumiem, bet vēl os teikt, ka nākamajā gadā ir paredzēta plašāka akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas sadarbība.

– Teicāt, ka akadēmija ir atbrīvota no administratīvā sloga, un tad jau tas nozīmē, ka tai par šiem pakalpojumiem nākas maksāt.

– Protams, tā ir noteikta summa desmit procentu apmērā, kas no LatJA

ieņēmumiem, tieši tāpat kā no visu konsolidēto institūciju ieņēmumiem, par sniegtajiem pakalpojumiem tiek novirzīta RTU. Akadēmijas gadījumā īpaši būtiski ir tas, ka gadījumā, ja rodas kādas problēmas vai izaicinājumi, piemēram, ar infrastruktūras atjaunošanas procesu, iesaistās mūsu darbinieki un pārņem šā procesa virzību. No akadēmijas puses raugoties, tas ir izdevīgāk ne tikai no izmaksu, bet arī no kompetences un kapacitātes viedokļa.

– Pirms gada jau minējāt, un arī tagad esmu dzirdējusi, ka joprojām aktuāls paliek jautājums par akadēmijas pārnākšanu uz Ķīpsalu. Vai tas atbilst patiesībai?

– Jā, tā ir tiesa, un te jārunā par diviem aspektiem. Pirmkārt, kopā ar akadēmijas direktoru un RTU struktūrvienībām izvērtējam, kāda varētu būt piemērotākā vieta, kas nodrošinātu akadēmijas vajadzības. Neslēpšu, ka mūsu prioritāte ir Ķīpsala, kur pārvietot akadēmiju, un mūsu ambīcija būtu šo procesu paveikt maksimāli ātri. Ja izdosies atrast piemērotu vietu, konsolidēt to ar RTU struktūru un ievietot akadēmiju nesen remontētā fakultātes ēkā, kam būs nepieciešama tikai telpu pielāgošana, tad mūsu plāns ir to izdarīt līdz 2024. gada beigām. Ja redzēsīm, ka to nav iespējams pilnā apmērā realizēt, jo kontekstā skatām akadēmijas un jūrskolas vajadzības, tad diemžēl tas var ieilgt vēl uz diviem gadiem, jo tad būs nepieciešami projektēšanas, būvniecības un vēl citi procesi. Tomēr gribu uzsvērt, ka, ņemot vērā arī mūsu iekšējo konsolidācijas

procesu, mūsu ambīcijas ir saspiesti mūsu pašu struktūras un maksimāli ātri pārcelt akadēmiju uz Ķīpsalu. Akadēmijai paliekot esošajās telpās Flotes ielā, investīciju apjoms ir pārāk liels, tās ir milzīgas izmaksas, jo ir novecojusi infrastruktūra un trūkumi, par ko saņemam aizrādījumus no dažādām institūcijām.

– Ko iesāksiet ar esošo akadēmijas īpašumu Flotes ielā?

– To noteikti vēl izvērtēsīm. Ir atvērt diskusija ar Satiksmes ministriju, lai saprastu, vai tai ir nepieciešama šī infrastruktūra. Ja nebūs, tad virzīsīm to uz atsavināšanu un iegūsīm papildu finansējumu, kas nepieciešams akadēmijas infrastruktūrai Ķīpsalā. No savas puses cenšamies saprast, kā varam palīdzēt akadēmijai risināt visus jautājumus, jo, un to vēl os vēlreiz uzsvērt, tā ir milzīga nauda, kas tiek tērēta esošās infrastruktūras uzturēšanai. Pēc mūsu aprēķiniem, 2024. gadā tie būs simt tūkstoši eiro, bet 2025. gadā jau divsimt piecdesmit tūkstoši, kas jāiegulda, nevis lai uzlabotu, bet tikai lai saglabātu esošo līmeni.

– Kas tādā gadījumā notiks ar to Eiropas fondu finansējumu, ko piesaistīja LatJA un kas tika izlietots infrastruktūras projektiem?

– Eiropas fondu finansējums tika izmantots atsevišķu ēku remontam, un RTU šo summu ir samaksājusi neattiecināmās izmaksas, tāpēc uz šīm ēkām vairs nav uzlikts liegums. Tā mums nācās rīkoties dažādu iemeslu dēļ, tai skaitā arī ne līdz galam kvalitatīvi vadītu projektu dēļ, tāpēc šīs neattiecināmās izmaksas akadēmijai jebkurā gadījumā būtu jāsedz.

Labā ziņa visā šajā stāstā ir tā, ka tagad mums ir daudz lielāka brīvība rīkoties ar šo īpašumu, bet sliktā ziņa, ka mums ir radušās ievērojami lielas neattiecināmās izmaksas.

- Vai par šīm neattiecināmajām izmaksām un citām lietām, kas saistītas ar iepriekšējās vadības īstenoto darbību, jūs vērsīsieties tiesībsargājošajās institūcijās?

- Tās visas ir lietas, kas saistītas ar Eiropas struktūrfondu finansētiem projektiem, par kuriem RTU ir bijis jāsedz neatliekamās izmaksas, tāpēc mums saskaņā ar Publiskas personas mantas izšķērdēšanas likumu ir jāizvērtē personu atbildība šajās lietās, un to mēs arī darām. Trešās personas jau ir veikušas pirmo izvērtējumu, un mēs skatāmies, kā tālāk rīkoties, lai pasargātu RTU intereses.

- Kādas šajā sakarā ir jūsu prognozes?

- Iesniegsim visus mūsu rīcībā esošos dokumentus izvērtēšanai un tālākai tiesvedībai, un tad tas jau būs tiesībsargājošo institūciju lēmums.

- Gandrīz gadu akadēmija ir strādājusi tādā kā pagaidu režīmā. Vai šajā laikā varēja nodrošināt pilnībā kvalitatīvu mācību procesu?

- Kā jau tas bija pirms akadēmijas iekļaušanās RTU ekosistēmā, jāatzīst, ka arī aizvadītais gads akadēmiskā personāla nodrošināšanas ziņā ir bijis problemātisks jautājums, un atsevišķi mācību virzieni tiešām ir izaicinājums. Mēs redzam, ka jaunais direktors individuāli strādā ar akadēmisko personālu un jurniecības nozares pārstāvjiem, lai saprastu, kā labāk organizēt mācību procesu. No ilgtspējas viedokļa raugoties, pašlaik pats svarīgākais, protams, ir akreditācijas jautājums, un pie tā tagad aktīvi strādā viss akadēmiskais personāls.

- Nav nekāds noslēpums, ka 2024. gadā ir gaidāma EMSA vizīte, ko varam uzskatīt arī par auditu, no kā būs atkarīgs ne tikai turpmākais jurniecības izglītības process Latvijā.

- Tas noteikti būs izaicinājums, bet labā ziņa ir tā, ka akadēmijas vadība, pagaidām gan vairāk nevaru atklāt, tiks papildināta ar speciālistu



no jurniecības nozares, kurš jau tuvākajā laikā uzsāks darbu. No vadības perspektīvas mēs iegūsim ļoti spēcīgu komandu, tāpēc ticam, ka, atrodoties jaunās un modernās telpās Ķīpsalā, LatJA iegūs otro elpu. Protams, ir izaicinājumi, kas saistīti gan ar auditu, gan akreditāciju atsevišķām programmām, par kurām ir jautājums – varēsīm vai nevarēsīm tās turpināt? Bet mums ir arī ambiciozi plāni, kas attiecas ne tikai uz studiju programmām, bet arī uz mūžizglītības iespējām un attīstību, akadēmijai sadarbojoties ar LJK, tāpēc no savas puses esam piesaistījuši cilvēkus, palīdzot veidot tālākās attīstības vīziju.

- Teicāt, ka, iespējams, nevarēsiet nodrošināt kādu no esošajām programmām. Par ko ir šaubas?

- Tas būs akreditācijas jautājums, bet lielais izaicinājums ir mehānikas virziens, kur tagad ir jāsaprot, kā šo programmu nodrošināt.

- Un tie ir speciālisti, pēc kuriem jurnieku darba tirgū pasaulē ir lielākais pieprasījums, un tie ir arī studenti, kuri šajā specialitātē LatJA uzsākuši studijas.

- Jā, tā tas ir, bet lielākais izaicinājums ir akadēmiskais personāls. Ja būs problēmas ar akreditāciju, tad vajadzēs pilnīgi no jauna veidot šo programmu, piesaistot jaunus akadēmiskā personālā pārstāvjus, kuri varēs parūpēties par saturu. Lai akreditāciju varētu iesniegt, ir jānodrošina pilns personāls un saturs

ziņojums, un redzam, ka atsevišķos virzienos tas ir milzīgs izaicinājums.

- Izskatās ļoti bēdīgi. Ostinieki jau ir nodalīti no LatJA, ja akreditāciju nesaņems arī mehāniķi, tad akadēmijas kapacitāte būs noplicināta tikai līdz kuģu vadītājiem.

- Gribu uzsvērt, ka nevēlamies atteikties no mehāniķu studiju programmas, bet diezgan skaidri pasakām, ka akreditācijas dēļ varētu būt diezgan liela nepieciešamība pārveidot programmu. Ja arī nāksies to darīt, mēs nevis likvidēsim programmu, bet gan no jauna sāksim programmas veidošanu, un tas, ka akadēmija varētu strādāt bez šī virziena, noteikti nav šis stāsts.

- Izskatās, ka darāmā un problēmu jums netrūkst, un arī LatJA jūrskolas turpmākās piederības un statusa jautājums gaida risinājumu.

- Saskaņā ar likumu jūrskola ir jāatdala no akadēmijas, un līdz 2025. gada beigām jāatrisina jūrskolas piederības jautājums, un vēlam risinājumu redzam kontekstā ar LJK, kurai arī ir jūrskola, tāpēc, visticamāk, juridiskais risinājums būs veikts tā, lai maksimāli efektīvi varētu izmantot resursus. Diezgan pārliecinoši varu teikt, ka jūrskola arī turpmāk atradīsies vienās telpās ar akadēmiju, kopīgi izmantos tehnisko aprīkojumu, un arī akadēmiskais personāls būs kopīgs, pagaidām

►►► 23. lpp.

neskaidrs ir jautājums, kā juridiski tiks sakārtotas jūrskolas un akadēmijas attiecības. Ja līdz šim tā bija viena struktūra, kas brīvi izmantoja finansējumu, tad turpmāk tās būs divas juridiskas personas, un jūrskola ar akadēmiju norēķināsies par sniegtajiem pakalpojumiem. Pat tad, ja tīri hipotētiski pieļaujam, ka viens no risinājumiem būtu jūrskolu un LJK izveidot kā vienu juridisku personu, arī tad būtu norēķināšanās ar akadēmiju par sniegtajiem pakalpojumiem.

– Pievienojot Jūras akadēmiju RTU, kā viens no lielajiem ieguvumiem tika minēts finansējums aptuveni septiņu miljonu eiro apmērā. Pirms gada teicāt, ka, runājot par šiem septiņiem miljoniem, gaidījāt Ministru kabineta noteikumus, kas precīzi iezīmētu veicamās aktivitātes. Vai gada laikā ir izdevies tos sagaidīt?

– 2023. gada 5. decembrī valdība apstiprināja mūsu konsolidācijas plānu un noteikumus saistībā ar šo konsolidāciju, no 2024. gada 1. janvāra pamazām sāksim strādāt pie šī projekta, paredzot, ka līdz martam jau būsīm uzsākuši pilnus apgriezienus, lai apgūtu investīcijas septiņu miljonu eiro apmērā, kas tiks izlietoti trijos virzienos: pirmais – studiju procesa pilnveide un ar to saistītās lietas, otrs – studiju programmu izveide un trešais – zinātniskā darba pilnveidošana un kapacitātes celšana. Savukārt LJK process bija ļoti konstruktīvs, un arī tagad nav nekādu šķēršļu koledžas normālai darbībai. Arī LJK konsolidācijas rezultātā ir pieejamas finanses, lai attīstītu un uzlabotu mācību procesu.

– Jūrnieceības nozare lielas cerības saistīja uz Jūrnieceības padomes izveidošanu un tās iesaistīšanos akadēmijai svarīgu jautājumu lemlšanā. Tagad no šīs padomes dalībnieku vidus attiecībā uz RTU izskan kritika un tiek izteikta neapmierinātība par to, kā darbs reāli noris, jo padomei trūkst nepieciešamās informācijas un savlaicīgi iesniegtu dokumentu par lemljamajiem jautājumiem.

– Padomes pēdējā sēdē diezgan atklāti esam šos jautājumus izrunājuši

un konstruktīvi apsprieduši to formātu, kādā turpināt darbu un veidot sadarbību, kādām jābūt procesam un saturam. Vēlos piebilst, ka Jūrnieceības padome ir samērā jauna institūcija, arī akadēmijas direktors ir pavisam nesen apstiprināts, tomēr pilnībā pieņem Jūrnieceības padomes izteikto kritiku, tā nekādā gadījumā nav lieta, par ko mēs vēlētos taisnoties. Kritika ir bijusi pamatota, bet kā jauniem sadarbības partneriem mums ir bijis nepieciešams pielāgošanās laiks.

– Nozares profesionāļiem, kuri strādā Jūrnieceības padomē, ir svarīgi saprast, vai viņi tiek uzskatīti tikai par statistiem, lai formāli varētu ievilkt ķeksiti, ka šāda padome ir izveidots, vai viņu viedoklis tomēr tiek uzskatīts un ņemts vērā, jo tieši viņi ir tie, kuri vislabāk pārzina nozares specifiku, noteikumus, prasības un vajadzības.

– Ar Jūrnieceības padomi esam runājuši par konsolidācijas plāna saskaņošanu, padome ir sniegusi savu atzinumu par akadēmijas direktora izvēli, nākamais darbs ir budžeta jautājumi, kā arī visi citi procesi saistībā ar jūrnieceības izglītības organizēšanu. Esam skaidri definējuši formātu, kādā notiek sarunas un konsultēšanās ar Jūrnieceības padomi, kā uzlabot informācijas apriti, tāpat esam iezīmējuši tos jautājumus, kas ir un būs svarīgi LatJA un LJK attīstībai, tāpēc sadarbību ar padomi redzu kā ļoti konstruktīvu un ceru, ka arī padomes locekļi ir tādās pašās domās.

– Jūras administrācija neslēpj, ka viņus patiešām ļoti bažīgu dara EMSA gaidāmā vizīte, jo viens no svarīgākajiem būs Jūras akadēmijas jautājums. Ja akadēmijai būs problēmas, tad problēmas izjutīs arī vienpadsmit tūkstoši aktīvo Latvijas jūrnieceku un Latvijas valsts prestižs.

– Saprota šīs bažas, tāpēc jau proaktīvi esam domājuši, kā stiprināt akadēmijas kapacitāti, un ceru, ka vistuvākajā laikā tas ļaus jūrnieceības nozarei gūt pārliecību, ka šeit procesi attīstās, un tas notiek ne vārdos, bet darbos.

– Jūrnieceība pasaule ļoti strauji attīstās, ienāk arvien jaunas tehnoloģijas, tāpēc ir pat grūti

paredzēt, kāda būs kuģošana un darbs jūrā pēc pieciem vai desmit gadiem. Kā jūs sekojat tendencēm pasaules jūrnieceībā un analizējat, kādas zināšanas un prasmes būs nepieciešamas mūsu jaunajiem jūrnieceības profesiju pārstāvjiem, lai viņi spētu sekmīgi konkurēt starptautiskajā jūrnieceku darba tirgū?

– Atbilde ir – studiju procesa organizēšana. Redzam, ka šodien izglītība ļoti mainās un kļūst dinamiska, un jūrnieceība nav izņēmums. Tagad parādās tas, ko sauc par mikrokreditu, kad iegūtās zināšanas tiek papildinātas dažādosursos, un tas ir veids, kā nodrošināt jaunāko un aktuālāko saturu. Ļoti svarīgi, ka Latvijā ejam uz institucionālo akreditāciju, kas ļaus ātrāk adaptēt jaunas lietas mācību saturā. Protams, sagaidām lielu atdevi no Jūras akadēmijas un LJK akadēmiskā personāla, bet šeit nekādā gadījumā neiztikt arī bez palīdzības no industrijas puses, kas informē par jaunākajām tendencēm jūrnieceībā. Mūsu ekspektācija ir mācību personāla atjaunošana un nozares speciālistu piesaistīšana. Varbūt nevaram piedāvāt tik augsta līmeņa atalgojumu, kādu speciālisti var nopelnīt savā tiešajā specialitātē, bet tas, ko varam piedāvāt, daudziem varētu būt misijas un piepildījuma sajūta, atrodoties starp jauniem cilvēkiem, kuriem ir motivācija iegūt zināšanas. Atrāšanās šādā vidē ļauj iegūt tās sajūtas, ko nevar izteikt naudā.

– Vai pēc aizvadīta gada, risinot nemitgas problēmas, varat teikt, ka Jūras akadēmijai ir nākotnes izredzes?

– Pilnīgi noteikti. Apzināties, ka akadēmijas pamatuzdevums ir jūras profesionāļu sagatavošana, un pie tā noteikti turpināsim strādāt, bet lielu potenciālu redzam arī mūžizglītības attīstībā un, protams, arī spēcīgas pētnieceības veidošanā. 2023. gadā neattiecināmās izmaksas, protams, ir bijušas mūsu lielākās galvassāpes, savukārt akadēmijas direktora ievēlēšana noteikti sagādāja lielāko gandarījumu, bet, runājot par nākamajiem gadiem, vēlētos, lai mēs visi skatāmies vienā virzienā, kā veicināt sadarbību, lai kopā ietu uz mērķi.■

Anita Freiberga

Konkursa “Enkurs 2024” pirmajā atlases kārtā uzvar Ventspils Valsts 1. ģimnāzija

Novembrī kompānijas “LAPA” Jūrnieru mācību centrā norisinājās jūrniercības nozares konkursa skolēniem “Enkurs 2024” pirmā atlases kārtā, kurā uzvaru svinēja Ventspils Valsts 1. ģimnāzijas komanda, otrajā vietā atstājot I. Gaiša Kokneses vidusskolas skolēnus, bet trešo vietu izcīnīja Jaunmārupes pamatskolas *enkuri*. Līdz ar to šīs trīs komandas ir iekļuvušas “Enkurs 2024” finālā, kas plānots 2024. gada aprīlī. Mazliet sliktāk veicās Ventspils 4. vidusskolas, Saldus vidusskolas un Aizputes vidusskolas komandām, kuras attiecīgi palika 4., 5. un 6. vietā.

Skolēni mēroja spēkiem, izmantojot “LAPA” mācību centra infrastruktūru un iekārtas. Viņi veica uzdevumus ugunsdzēsības / glābšanas stafetē un medicīniskās palīdzības sniegšanā, kā arī demonstrēja savas prasmes glābšanas operācijās gan baseinā, kur tika izmantoti hidroterpi un



“Enkura” tiesnešu brigāde.



glābšanas plost, gan Daugavā, kur “cietušajam” palīgā skolēni devās ar motorlaivu. Spēcīgā vēja dēļ pēdējā brīdī nācās atcelt sagatavoto uzdevumu ar airu laivu, taču neizpalika tradicionālā virves vilkšana.

Uzdevumu izpildi vērtēja tiesnešu komanda, kurā strādāja gan kompānijas “LAPA”, gan Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Jūrniercības savienības un Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta pārstāvji.

Ventspils Valsts 1. ģimnāzijas uzvara nav pārsteigums, šī skola konkursā “Enkurs” piedalās jau kopš 2008. gada, mainās tikai komandas sastāvs. Ventspilnieki jau vairākkārt iekļuvuši konkursa fināla pirmajā trijniekā, bet pagājušajā sezonā kļuva par uzvarētājiem. Kokneses vidusskola “Enkurā” piedalījās pirmo reizi, tādēļ skolēnu prieks par iekļūšanu finālā bija

jo lielāks. Savukārt Jaunmārupes pamatskola ir pirmā pamatskola, kas līdz šim piedalījies konkursā. Jaunmārupieši pirmo reizi konkursā piedalījās 2020. gadā, arī ieguva trešo vietu atlases kārtā un iekļuva finālā, taču fināls nenotika Covid-19 pandēmijas dēļ. Šogad Jaunmārupes 8. un 9. klases skolēni pārliecinoši demonstrēja, ka apņēmība un komandas gars ļauj kā līdzīgiem mēroties spēkiem ar vidusskolu komandām.

Konkursa otrā atlases kārtā plānota 2024. gada 2. martā “Novikontas” Jūras koledžā, tajā par iekļūšanu finālā gatavojas sacensties komandas no Alūksnes, Bauskas, Liepājas, Rojas, Jūrmalas, Ulbrokas un Rīgas.

Konkurss “Enkurs” tiek rīkots kopš 2007. gada. Latvijas Jūras administrācija ir konkursa idejas autore,

▶▶▶ 26. lpp.

▶▶▶ 25. lpp.

iniciatore, pasākuma organizēšanas koordinatore un viens no galvenajiem konkursa sponsoriem. Konkursa organizēšanā piedalās un konkursu atbalsta un finansē Latvijas Jūrniecības savienība, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, "Novikontas" Jūras koledža, "LAPA" Jūrnieku mācību centrs, Rīgas brīvosta, Liepājas SEZ osta, Ventspils brīvosta, NBS Jūras spēki, SIA "LVR Flote", SIA "LSC", SIA "Atlas Professionals" un citas jūrniecības iestādes un organizācijas. Konkurss "Enkurs" norisinās reālā vi-



dē – jūrniecības mācību iestādēs un jūrnieku mācību centros, ostās un uz kuģiem.

Konkursa mērķis ir iepazīstināt skolu jauniešus ar jūras virsnieka specialitāti, kā arī atraktīvā veidā informēt sabiedrību par jūrniecības nozari. ■



Pārrunā jūrniecības mācību programmas izveidošanu pamatskolēniem

15. novembrī Rīgas Tehniskās universitātes Bērnu un jauniešu zinātkāres centrā "Futurimo" ar RTU Bērnu un jauniešu universitātes (BJU) vadību tikās Latvijas Jūrniecības savienības, Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Kuģu mehāniķu asociācijas, NBS Jūras spēku, SIA "LSC" un citu nozares uzņēmumu un organizāciju pārstāvji, lai pārrunātu iespēju izveidot jūrniecības mācību programmu pamatskolas skolēniem.

RTU pārstāvji izrādīja jūrniecības nozares speciālistiem "Futurimo" centru un izstāstīja par tā darbību

un nākotnes perspektīvām. Pēc tam tika runāts par jūrniecības programmu integrāciju BJU sistēmā. BJU ir izglītojošu nodarbību cikls, kura mērķis ir veicināt bērnu un jauniešu interesi par zinātni un tehnoloģijām, kā arī atklāt viņiem nākotnes studiju un karjeras iespējas inženierzinātņu jomās. Bērni nodarbības apmeklē savā brīvajā laikā, tādēļ tām jābūt interesantām un aizraujošām. Nodarbības paredzētas 2.–9. klases skolēniem un tiek organizētas trīs vecuma grupās: 2.–3. klase, 4.–6. klase un 7.–9. klase. ■





Lietuvas Republikas parlamentā Jūrnieceības biznesa un politikas forums "Jūra Lietuvas drošībai un progresam".

Vienotas stratēģijas meklējumi

Klaipēdas universitātes rektors prof. Dr. Artūrs Razbadauskis Lietuvas Republikas parlamentā Jūrnieceības biznesa un politikas forumā "Jūra Lietuvas drošībai un progresam" uzstājās ar prezentāciju "Jūras un piekrastes zināšanu stratēģiskā nozīme Lietuvai". Prezentācijā tika uzsvērts, ka zināšanas un speciālistu kompetences ir svarīgs nosacījums jūrnieceības uzņēmējdarbības izaugsmei un tehnoloģiskajam progresam. Tika arī uzsvērtas iespējas, ko piedāvā ES un CONEXUS alianses partnerība. Eiropas Viedās pilsētu piekrastes ilgtspējas universitāte apvieno deviņu valstu intelektuālo potenciālu, lai izstrādātu ilgtspējīgas stratēģijas jūras un piekrastes nākotnei. Seima forums tiek uzskatīts par svarīgu soli ceļā uz Lietuvas jūrnieceības stratēģijas izstrādi.

Ziņojumā nosauktas problēmas, kas jārisina valsts līmenī

1. Neapšaubāma ir vajadzība pēc zināšanām par jūru publiskai pārvaldībai. Attīstoties jūras enerģijai, pieaugot pieprasījumam pēc jūras veltēm, palielinoties jūras krāvu apjomam utt., Lietuvas valstij pastāvīgi būs nepieciešami eksperti, zināšanas un aktuāla informācija dažādās jūrnieceības jomās.

2. Klaipēdas universitātei ir lielākais jūras pētnieceības potenciāls Lietuvā, taču tā attīstās, pamatojoties uz



Klaipēdas universitātes rektors prof. Dr. Artūrs Razbadauskis.

akadēmiskiem principiem, konkurējot ES tirgū bez nacionālas stratēģiskas pieejas nākotnes vajadzībām. Agrākā ideja par valsts jūrnieceības programmu, kas būtu apvienojusi visu jūrnieceības jomu speciālistus, veidojot klasteri, lai sniegtu zināšanas stratēģiskajiem virzieniem, nekad nav īstenota.

3. Jūrlietas un jūrnieceības stratēģiskos redzējumus raksturo starpnozaļu redzējums. Lietuvā dažādu jūrlietu pārvaldība ir sadalīta pa dažādām ministrijām: veselības jautājumi ir Veselības ministrijas pārraudzībā, zivsaimniecības jautājumi ir Zemkopības ministrijas pakļautībā, ekoloģijas jautājumi Vides ministrijas pakļautībā, enerģētikas jautājumi Ekonomikas un inovāciju ministrijas pakļautībā utt. Tieši tas var būt iemesls vienotas stratēģiskās pieejas trūkim jūras ekonomikā, investīciju piesaisti un saskaņotai vides aizsardzībai. ■



Mācības pirmās palīdzības sniegšanā

Novembrī Latvijas Jūras administrācijas darbinieki brīvprātīgi iesaistījās zināšanu atjaunošanā pirmās medicīniskās palīdzības sniegšanā. Interesentu bija tik daudz, ka nodarbības nācās organizēt pat vairākās grupās. Tās vadīja NMPD mediķis un Sarkanā Krusta pasniedzējs Edgars Šimanis, kuru darbinieki iepazinuši gan no mācībām iepriekšējos gados, gan sadarbojoties konkursa "Enkurs" organizēšanā.

Šoreiz mācību laikā ne vien tika atjauninātas prasmes mākslīgajā elpināšanā, sirds masāžā un rīcībā citās ārkārtas situācijās, bet bija arī jaunums – defibrilators un tā izmantošana. Nodarbību nobeigumā dalībnieki atzina, ka pasākums bijis tik interesants un ar informāciju piesātināts, ka četras stundas paskrējušas nemanot un ne brīdi nav bijis iespējams atslābināt uzmanību. ■



EMSA konferencē diskutē par kiberdrošības uzlabošanu

2023. gada 26. oktobrī notika Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) jūras kiberdrošības konference, kurā piedalījās 100 dalībnieku, kas pārstāvēja Eiropas Komisiju, Eiropas Savienības Kiberdrošības aģentūru, 17 ES dalībvalstis, starptautiskās un Eiropas asociācijas, industriju un akadēmiskās aprindas. Konferencē izkristalizējās atziņa: neatkarīgi no tā, cik sarežģīta ir darba vide, nozarei jāērēķinās ar drošības apdraudējumiem un jāmeklē efektīvākie risinājumi kiberdrošības uzlabošanai.

Konferences atklāšanā EMSA izpild-direktore Maja Markovčiča Kostelaca uzsvēra, ka kiberdrošība vairs nav jauns izaicinājums jūrniecības nozarei, tagad tā jau kļuvusi par vienu no lielākajām problēmām un galveno risku nozarei, tāpēc milzīga nozīme



ir nozarē iesaistīto institūciju, speciālistu un zinātnieku savstarpējai sadarbībai un operatīvai informācijas apmaiņai. Tāpēc EMSA saskaņā ar savu stratēģiju turpinās nodrošināt platformu, lai apmainītos ar pieredzi, nodrošinātu starpnozaru sadarbību jūrniecības klastera kiberdrošības jomā, kā arī veicinātu savstarpēju sadarbību ar Eiropas Komisiju, ES aģentūrām un nozares ieinteresētajām personām, turpmākajos gados veicot dažādas ar kiberdrošību saistītas darbības.

Referentu vidū bija Eiropas Komisijas un Eiropas Savienības Kiberdrošības aģentūras (ENISA) amatpersonas, klasifikācijas sabiedrību, apdrošināšanas nozares, akadēmisko un pētniecisko institūtu speciālisti, jūras administrāciju un jūras kiberdrošības kompetenču centru pārstāvji. Aplūkoti temati ietvēra regulējuma efektivitāti kuģniecības kiberdrošības uzlabošanā, kiberdrošību kuģniecības un piegādes ķēdēs šodien un nākotnē, savstarpējās sadarbības uzlabošanu un darbaspēka apmācību. ■

“The Master’s Practical Guide to Maritime Law” būs palīgs jūrniecības nozarei

Starptautiskā Kuģniecības palāta (ICS) laidusi klajā “The Master’s Practical Guide to Maritime Law”, kas ir vienkārša un praktiska juridisku uzziņu grāmata. Tā palīdzēs jūrniekiem jūrā notikušu incidentu gadījumā. Rokasgrāmatas līdzautors ir Starptautiskā Kuģu kapteiņu asociāciju federācija (IFSMA), un tā īpaši domāta kapteiņiem, lai palīdzētu viņiem jūrā risināt juridiskus jautājumus. Tā kā kapteiņi nav kvalificēti juristi, rokasgrāmata palīdz saprast, kā pārvaldīt juridiskos riskus un reaģēt likuma robežās, lai aizsargātu savas, kuģa īpašnieka un citu apkalpes locekļu intereses. Detalizētais un praktiskais ceļvedis mazina plaisu starp teoriju un praksi, parādot reālas situācijas gan ostā, gan jūrā, tādējādi palīdzot kapteiņiem orientēties juridiskos jautājumos un izvairīties no kļūmēm.

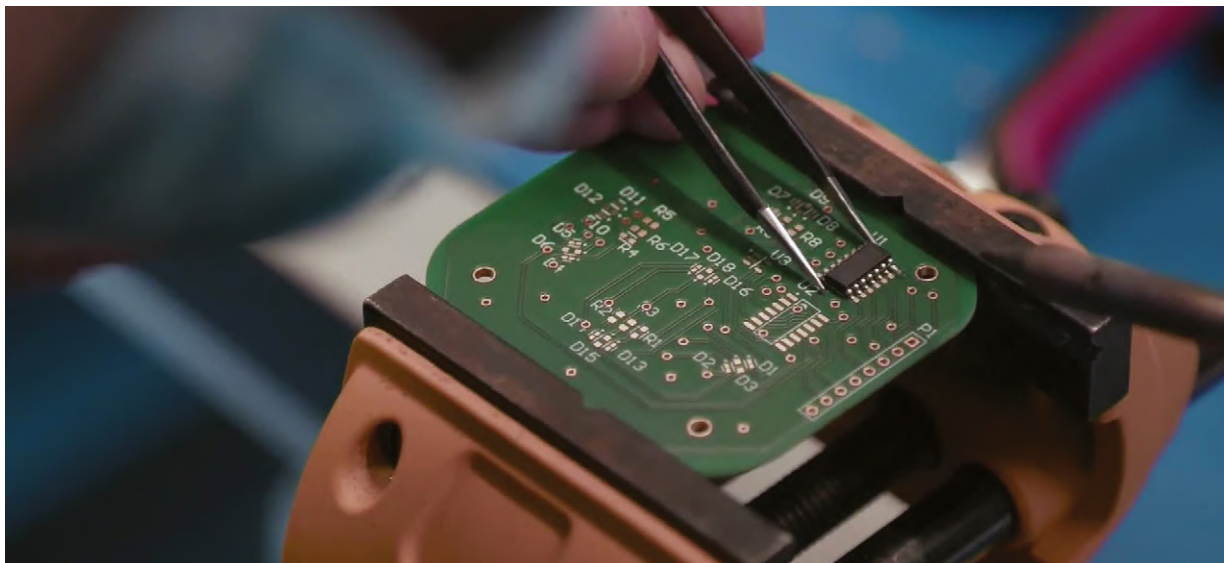
“Pašreizējā jūras operāciju vide strauji mainās, un šī rokasgrāmata

ir ļoti svarīga, lai atbalstītu jūrniekus gadījumos, kad notiek incidenti jūrā. Tā lieti noderēs gan pieredzējušiem kapteiņiem, kuri vēlas atsvaidzināt savas zināšanas, gan kapteiņiem, kuri dodas savā pirmajā reisā, jo palīdzēs risināt juridiski sarežģītus jautājumus jūrniecības nozarē. Cieša sadarbība ar IFSMA bija izšķiroša, lai nodrošinātu, ka rokasgrāmata pievēršas galvenajiem juridiskajiem jautājumiem, ar kuriem mūsdienās parasti saskaras kapteiņi, un tā sniedz visaptverošus norādījumus viegli uztveramā veidā,” uzsver ICS ģenerālsekretārs Gajs Platens.

Kapteinis Martins Bjorkels, kurš piedalījās rokasgrāmatas tapšanā un prezentēja to IFSMA Ģenerālajā asamblejā Tokijā, ir pārliecināts, ka rokasgrāmata būs nenovērtējama nozarei un palīdzēs kapteiņiem pieņemt pareizus lēmumus, kā efektīvi

risināt juridiskos jautājumus, izceļot labāko praksi un sniedzot ekspertu norādījumus par juridisko risku pārvaldību. “Īpaši vēlos uzsvērt komerciālos aspektus, kas veido nozīmīgu daļu no katra kapteiņa pienākumiem uz kuģa. Mēs vēlējamies, lai kapteiņi justos droši un zinoši un pieņemtu apzinātus lēmumus par jautājumiem, kuriem varētu būt juridiskas sekas, lai nodrošinātu apkalpes, kuģa, vides un kravas drošību,” saka Martins Bjorkels.

Rokasgrāmata solās būt praktiski noderīga plašam speciālistu lokam visā jūrniecības nozarē, sākot no vecākajiem virsniekiem, kuģu īpašniekiem un P&I klubiem līdz pat jūrniecības mācību iestādēm. Par “The Master’s Practical Guide to Maritime Law” un iegādāšanās iespējām informāciju var meklēt ICS mājas lapā. ■



Pieaug kiberuzbrukumu draudi

Kiberdrošības jautājumus apsprieda "CyberWiseCon" konferencē, vadošajā IT drošības konferencē, kas pulcē kiberdrošības ekspertus, nozares līderus un IT profesionāļus no visas Eiropas.

Pastāvīgi mainīgajā digitālajā vidē diemžēl ar zināšanām vien nepietiek, lai nodrošinātos pret kiberdraudiem, ir nepieciešama arī pieredze un kolektīvā izpratne, kas dod iespēju būt soli priekšā hakeriem, tāpēc konferencē tika diskutēts par to, kā apmainīties ar idejām, zināšanām un pieredzi, un par katra individuālu atbildību dalīties ar labāko praksi un izpētītu inovatīvu pieeju, lai, sapludinot to visu kopā, piedāvātu platformu kiberdrošības nodrošināšanai.

No 2021. gada vidus līdz 2022. gada vidum 93% kiberuzbrukumu bija vērsti pret kompāniju tehnoloģiju infrastruktūrām (OT), 83% gadījumu kompānijas kļuva par vairāk nekā trīs uzbrukumu upuriem. 2023. gadā dubultojies izspiedējvīrusu uzbrukumu skaits – no šī kiberuzbrukumu veida uzņēmumi cietuši 67% gadījumu, un statistika liecina, ka 2022. gada pirmajā pusē vien šādi uzbrukumi uzņēmējiem izmaksāja aptuveni 600 miljonus ASV dolāru.

Pieaugoša tendence vērojama kiberdrošības pārkāpumos jūrniecības nozarē. Jūrniecības nozare vēsturiski

ir bijusi konservatīvāka nekā citas nozares, lēnāk ieviešot jaunas tehnoloģijas, un tas attiecas arī uz kiberdrošības pasākumu īstenošanu, tāpēc pasaules tirdzniecības flote un ostu operācijas ir cietušas no lielākajiem un finansiāli ietilpīgiem kiberuzbrukumiem, tostarp uzbrukumiem Hjūstonas ostai, Japānas "K" līnijai, DNV, "Carnival Cruise Lines" un daudziem citiem. "Cyberstar" ziņojumā teikts, ka uzbrukumu mēģinājumi jūras informācijas sistēmām pandēmijas pirmajos mēnešos pieauga par 400%, 2020. gadā par 900% palielinājās kibernetizācijas skaits pret kuģu un ostu sistēmām, bet 2021. gadā uzbrukumu biežums kuģiem pieauga par 33%.

Pamatā kiberuzbrukumi notiek trīs formātos.

Izspiedējvīrusu pārkāpumi: kibernetizācijas pārkāpj uzņēmumu digitālo infrastruktūru un izmanto ļaunprātīgu programmatūru, lai nozagtu datus, slēgtu visas vai daļu no uzņēmumu tiešsaistes sistēmām līdz izpirkuma maksas saņemšanai.

Datu pārtveršana: hakeris, kas kļūst arvien populārāks kibernetizācijas vidū, e-pastā pārtver īstu piegādātāja rēķinu uzņēmumam, nomaina saņēmēja rekvizītus, lai uzņēmums maksājumu nosūtītu uz citu bankas kontu.

Ļaunprātīga programmatūra:

Ļaunprātīgas programmatūras uzbrukumi tiek aktivizēti, kad lietotājs noklikšķina vietnē uz saites, kurā ir ļaunprātīga programmatūra. Šis jaunais kods nonāk uzņēmuma digitālajā infrastruktūrā un nojauc tīklu, potenciāli nozogot vai nopludinot informāciju tumšajā tīmeklī vai bloķējot īstus lietotājus no viņu datorsistēmām.

IMO ir izdevusi rezolūciju MSC.428 (98), kurā noteikts, ka visiem kuģiem savās drošības pārvaldības sistēmās ir jāiekļauj kiberriska pārvaldība un jāizstrādā procedūras un riska mazināšanas pasākumi kiberdrošības jomā. Tomēr kuģa aizsardzība pret kiberuzbrukumiem nav vienkārša, jo jaunas tehnoloģijas uz kuģiem un pastiprināta digitalizācija ir atvērusi vairākus piekļuves logus potenciālajiem hakeriem. Nozares eksperti brīdina par vairākiem vājiem punktiem uz kuģa, kas ir neaizsargāti pret kiberproblēmām, tostarp tilts un dzinēju sistēmas, pasažieru un apkalpes personīgie interneta komunikācijas tīkli, piekļuve kontroles sistēmām un sakaru sistēmām.

Lai iegūtu sīkāku informāciju par kiberriskiem jūrā un to, kā novērst uzbrukumus kuģim, var lejupielādēt KVH bezmaksas Balto grāmatu, apmeklējot kvh.com/cyber. ■

Big Data ir nākamā lielā revolūcija kuģniecībā

Pieejamā informācija liecina, ka jau tagad lielle dati gluži kā cunami vilnis veļas pāri pasaulei, ietekmējot tādas nozares kā finanses, veselības aprūpe, banku darbība, un, kā apgalvo analītiķi, tagad šis cunami vilnis tuvojas arī kuģniecības nozarei.

Bet kas tad ir lielle dati? Ir tradicionālie dati, kas tiek vākti no dažādiem konvencionāliem avotiem un sistēmām, piemēram, noliktavām, izplatīšanas mezgļiem, kuģiem, kuģu būvētavām utt., kas ietver pārvietošanās izdevumus, degvielas izmaksas, algas, apdrošināšanu, tranzīta laiku utt. un tiek izmantoti, lai aprēķinātu peļņu vai zaudējumus. Ir netradicionālie dati, kas atkarīgi no dažādām ietekmēm un parasti ir mainīgi, piemēram, datus ietekmē laikapstākļi, satiksmes kavēšanās, negaidīti remontdarbi utt., informācija nāk no dažādiem avotiem un formātiem, piemēram, rakstīta teksta, audio, video, foto utt.

Tagad nāk lielle dati, kas apvieno abus šos avotus, no tiem iegūst modeļus un izveido mākoņa datu bāzi – centralizētas sistēmas veidu, kurā viss tiek glabāts un analizēts. Vienkāršāk sakot, lielle dati ir kā liels mākonis ar pastāvīgu milzīgu datu apjomu pieplūdumu, kas nāk no dažādiem tradicionāliem vai netradicionāliem avotiem. Korelēnot pieejamo informāciju, lielle dati nosaka slēptos modeļus, lai veiktu reāllaika prognozes. Šo lielo datu analīze ir ārkārtīgi noderīga, jo tā ļauj uzņēmumiem atklāt slēptos modeļus, nezināmas korelācijas, neskaidrības, tirgus tendences un citu noderīgu informāciju.

Globalizēta ekonomika un pieprasījums pēc efektīvas, ātras un prognozējamas preču transportēšanas un piegādes rada nepieciešamību maksimāli taupīt laiku un paaugstināt rentabilitāti. Jūrniecības nozare jau ir pārliecinājusies, ka,

izmantojot progresīvas datu apstrādes metodes, preču piegāde kļūst daudz efektīvāka. *Big Data* tiek izmantoti, lai plānotu kravu apstrādi, pārvaldītu kuģu vadību un veiktu kravu pārvadājumu maršrutu analīzi, kas nepieciešama, lai novērstu kavējumus. Pareiza kravu pārvadājumu plānošana un izsekošana ir būtiska, lai nodrošinātu kuģošanas drošību (*shipping safety*), drošību (*security*) un informācijas konfidencialitāti. Lielos datus kuģniecības nozare var izmantot, lai izstrādātu tālākās darbības stratēģiju, pieņemtu ekonomiski izdevīgākos lēmumus, izvairītos no neefektīvas darbības, kā arī lai nodrošinātu klientiem uzticamākas kravu piegādes iespējas. Tāpat dati, kas uzkrāti, apkopoti un analizēti visā kuģa kalpošanas laikā, būs noderīgi turpmākajiem uzlabojumiem kuģu konstrukcijās, paverot lielas iespējas un priekšrocības kuģubūves nozarei. ■

Nelegālā migrācija uz Kanāriju salām sasniedz visu laiku augstāko līmeni

Nelegālā migrācija Vidusjūras centrālajā daļā regulāri parādās ziņu virsrakstos, un 2023. gadā ir sasniegti jauni rekordi. Tādus apjomus šis maršruts pēdējo reizi sasniedza 2006. gadā, kad Vidusjūru šķērsoja 31 678 cilvēki. Tad vairāk nekā desmit gadus valdīja relatīvs klusums, bet kopš 2023. gada sākuma migrācija atkal ir uzņēmusi tempu – jau līdz novembra sākumam ar nelielām laivām Vidusjūru bija šķērsojuši vairāk nekā 32 tūkstoši cilvēku un oktobrī gandrīz 15 tūkstoši, kas ir jauns visu laiku mēneša rekords.

Politisko nemieru ietekmē Senegālā arvien vairāk migrantu dodas garajā ceļā uz Kanāriju salām – Eljerro, Tenerifi un Grankanāriju. Spānijas glābšanas aģentūra "Salvamento Marítimo" ziņoja, ka migranti pārvietojas ar nelielām koka laivām, bet pie Eljerro salas krastiem ieradās *cayuco* ar 280 cilvēkiem.



Garie reisi no Senegālas ir bīstami. Augustā zvejas kuģis izglāba 38 dzīvojušos no Senegālas laivas. Peldlīdzeklim apgāzoties, no vairāk nekā 100 cilvēkiem 60 gāja bojā. Nezināms skaits kuģu izbrauc un nekad neatgriežas.

Pieaugošais spiediens uz zvejniecību, politiskie nemieri un ierobežotās ekonomiskās iespējas Senegālā, kā

arī Eiropā pieejamās darba iespējas veicina nelegālo migrāciju, un tā kā Kanāriju salas pieder Spānijai, migranti tur bieži mēģina atrast darbu.

Visu laiku lielākais migrantu skaits apgrūtina reaģēšanas dienestu darbu Kanāriju salās, tāpēc Spānija uzsver, ka migrācijas pārvaldībai uz dienvidu robežas ir jābūt visas Eiropas aktuālo darbu kārtībā.

Senegālas valdība sadarbojas ar Spāniju, lai novērstu iespējami vairāk migrācijas mēģinājumu tuvāk izejas punktam. Spānijas valdība ir ziedojuši Senegālai sešus novērošanas dronus, lai tos izmantotu migrantu laivu atklāšanai, un palielina drošības dienestu darbinieku skaitu, lai palīdzētu Senegālas varas iestādēm. Līdz novembra sākumam bija apturēti un atpakaļ nogādāti aptuveni septiņi tūkstoši cilvēku, bet tā ir tikai neliela daļa no migrantu skaita. ■

Konference “EurOCEAN”

2023. gada 10. oktobrī EMB konferencē “EurOCEAN 2023”, kas notika Vigo pilsētā Spānijā, īpašā sesijā tika pieņemti divi svarīgi politiski dokumenti: “Piekrastes noturības veidošana Eiropā” un “Zilais ogleklis: problēmas un iespējas klimata un bioloģiskās daudzveidības krīžu mazināšanai”.

“EurOCEAN” ir svarīga Eiropas jūras zinātnes un politikas konference, kas tiek organizēta reizi četros gados. Tā nodrošina diskusiju platformu jūras un jūrlietu pētniecības kopienai, lai mijiedarbotos ar Eiropas Savienības dalībvalstu politikas veidotājiem un stratēģiskajiem plānotājiem. Konferencē “EurOCEAN 2023” mērķis bija uzsvērt sinerģijas nozīmi starp ES valstīm, atjaunojot okeānu ūdeņus līdz 2030. gadam, īstenojot citas ES pētniecības, inovācijas un pārvaldības iniciatīvas, lai sasniegtu ANO izvirzīto mērķi – veicinātu zinātnes ieguldījumu okeānu ilgtspējīgas attīstības nodrošināšanā. “EurOCEAN 2023” piesaistīja jūras politikas veidotājus, jūras zinātniekus, zinātnes veicināšanā ieinteresētās personas, žurnālistus, pētniecības nozares pārstāvjus, kā arī Eiropas valstu lēmumu pieņēmējus un programmu vadītājus, kuri izstrādā, pārvalda un īsteno jūras zinātnes programmas.

Piekrastes noturības veidošana Eiropā

Eiropas piekraste saskaras ar dažādu ietekmi, tostarp tādu, ko rada gan pieaugošās siltumnīcefekta gāzu emisijas, piemēram, jūras līmeņa celšanos, okeāna sasilšanu, okeānu paskābināšanos, ekstremāliem notikumiem, gan arī tādas darbības kā zveja, akvakultūra, atkritumu apglabāšana un piekrastes urbanizācija.



Tas rada virkni jautājumu, kas jārisina, izmantojot sistēmisku pieeju, ņemot vērā dinamiku starp piekrastes sabiedrībām un ekosistēmām kā daļu no savstarpēji saistītām sociāli ekoloģiskām sistēmām.

Dokumentā “Piekrastes noturības veidošana Eiropā” sniegts pārskats par problēmām, ar kurām saskaras Eiropas piekrastes sociāli ekoloģiskās sistēmas, un izcelti instrumenti piekrastes noturības veidošanai, īpašu uzmanību pievēršot piekrastes aizsardzībai, bet dokumenta nobeigumā sniegti galvenie politiskie un zinātniskie ieteikumi, kā veidot piekrastes noturību un uzlabot spēju tikt galā ar klimata pārmaiņu un citu piekrastes noslogojumu ietekmi.

Zilais ogleklis

Zilā oglekļa ekosistēmas ir dabā balstīts risinājums, kas var palīdzēt mazināt klimata un bioloģiskās daudzveidības krīzes, tai pašā laikā aizsargājot piekrastes un atbalstot citas sabiedrības vajadzības, piemēram, pārtikas nodrošinājumu no okeāna. Tomēr zilā oglekļa ekosistēmu kā dabā rodama risinājuma

efektivitāte ir atkarīga no ekosistēmu produktivitātes, ko diemžēl var ietekmēt klimata pārmaiņas. EMB politiskajā dokumentā “Zilais ogleklis: problēmas un iespējas mazināt klimata un bioloģiskās daudzveidības krīzes” aprakstīti zilā oglekļa ekosistēmu piemēri un ieguvumi, aplūkotas neskaidrības un problēmas, kas saistītas ar zilā oglekļa ekosistēmas kā klimata pārmaiņu risinājuma izmantošanu. Dokumentā arī uzsvērt okeāna plašākā nozīme klimata pārmaiņu mazināšanā oglekļa cikla laikā, un tā nobeigumā sniegti galvenie pētniecības un pārvaldības ieteikumi.

“Esam izvirzījuši ambiciozus mērķus, kas jāsasniedz līdz 2030. gadam, lai atjaunotu mūsu okeānus, un zinātnes projektus, kas nepieciešami šo mērķu sasniegšanai. Tagad, kad tuvojamiem desmitgades vidum un ieejam jaunā fāzē, mums nepieciešams strādāt kopā, lai saprastu, kā reāli izpildīsim līdz 2030. gadam izvirzītos uzdevumus. Mums ir viena desmitgade, tāpēc vajadzīga vienota balss, lai sasniegtu vēlamo rezultātu,” teikts konferences noslēguma dokumentā. ■

Tiek ieviestas jaunās tehnoloģijas

Pasaulē piektais lielākais kuģu īpašnieks Vācijas kuģošanas kompānija "Hapag-Lloyd" gatavojas visā savā flotē ieviest "Starlink" satelīta interneta tehnoloģiju. Šis stratēģiskais lēmums pieņemts pēc veiksmīga izmēģinājumu posma, kad kopš maija apkalpes locekļiem, kas atrodas uz četriem izmēģinājuma kuģiem, ir bijusi iespēja pārbaudīt "Starlink" tehnoloģiju un atsauksmes ir bijušas ļoti pozitīvas.

Ātrgaitas satelīta internets nodrošina nevainojamus videozvanus un strauzmēšanas pakalpojumus, tas piedāvā joslas platumu līdz 250 megabitiem sekundē, atvieglojot ne tikai privātu izmantošanu, bet arī ļaujot "Hapag-Lloyd" veikt attālinātu apkopi un kuģu pārbaudes. "Hapag-Lloyd" piedzīvo strauju digitālo evolūciju. Daudzas no pasaules lielākajām kuģniecības līnijām un menedžeriem šogad jau ir izmēģinājušas un saņēmu par "Starlink" ieviešanu.

Optimizē enerģijas patēriņu uz kuģa

Konteinerlīnija "Samskip" vērsusies pie Šveices tehnoloģiju uzņēmuma ABB par piedziņas un automatizācijas sistēmas piegādi diviem jaunbūvējamiem tuvsatiksmes konteinerkuģiem. Tie būs vieni no pirmajiem šāda veida kuģiem, kas par degvielu izmantos ūdeņradi. Kuģus būvē Indijā, un to piegāde paredzēta 2025. gada trešajā un ceturtajā ceturksnī. Papildus ūdeņraža kurināmā elementu integrācijai ABB paketē ir iekļauta kompakta ABB borta līdzstrāvas tīkla enerģijas sadales sistēmas versija, kas optimizē enerģijas patēriņu uz kuģa. Tvertnēm būs arī enerģijas uzkrāšanas risinājuma vadība, kā arī attālināta diagnostikas sistēma. Izmantojot atjaunojamās enerģijas resursus ūdeņraža ražošanai, visa enerģijas ķēde būs tīra. Izmantojot šo tehnoloģiju, katrs kuģis varēs izvairīties no aptuveni 25 tūkst. tonnu CO2 emisiju gadā, ja to darbina ar kurināmā elementiem un izmanto zaļo krasta enerģiju ostā.

Abi kuģi veiks 700 jūras jūdžu garu maršrutu starp Oslo un Roterdamu.



Darījuma finanšu detaļas netiek atklātas, zināms vien tas, ka projektu līdzfinansē Norvēģijas valsts uzņēmums "Enova", kas darbojas Norvēģijas Klimata un vides ministrijas pakļautībā. "Enova" veicina pāreju uz vidi draudzīgāku enerģijas patēriņu un ražošanu, kā arī enerģētiskas un klimata tehnoloģiju attīstību.

Modernās tehnoloģijas samazinās kuģu radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas

Ķīnas "Hudong Zhonghua" kuģu būvētavā nobeigumam tuvojas pirmo divu jaunas klases ar LNG darbināmu konteinerkuģu būve, kuru pasūtītājs ir Francijas konteineru pārvadātājs CMA CGM. Kuģu būvētavā kopumā tiek būvēti seši šīs klases kuģi, katrs ar 13 200 TEU ietilpību, un tā ir daļa no vairāk nekā divu miljardu ASV dolāru pasūtījuma, ko CMA CGM veica 2021. gadā.

"Hudong Zhonghua" atzīmē, ka jauno kuģu konstrukcijā ir vairāki uzlabojumi no tehnoloģiski novatoriskajiem 23 000 TEU kuģiem, kas iepriekš tika piegādāti CMA CGM. Kuģa galvenais dzinējs ir modernizēts, un tajā tiek izmantota jaunākās paaudzes izplūdes gāzu recirkulācijas sistēma, kas par vairāk nekā 28% samazinās siltumnīcefekta gāzu emisijas. Šie kuģi turpina CMA CGM vairāk nekā 10 miljardu ASV dolāru ieguldījumu LNG kuģos, lai veicinātu uzņēmuma zaļās politikas

īstenošanu. Kompānijas rīcībā jau ir 32 ar LNG darbināmi kuģi, kopā ar būvniecības procesā esošajiem pasūtījumiem pavisam ekspluatācijā būs 77 zaļie kuģi. Tāpat CMA CGM strādā, lai 2026. gada beigās pirmie seši kuģi būtu darbināmi ar metanolu.

Autonomie tuvsatiksmes kuģi zaļajos koridoros starp Eiropas kontinentu un Apvienoto Karalisti

Beļģija 2021. gadā izveidoja tiesisko regulējumu bezpilota kuģu izmēģinājuma projektiem Ziemeļjūrā. Nesen Beļģija, Apvienotā Karaliste un Dānija parakstīja nolīgumu, kas novērš prasību pēc atsevišķiem atļauju piešķirumiem, ievērojami vienkāršojot regulatīvo procesu. Beļģu jūrniecības novators "Zulu Associates" ir noslēdzis līgumu ar Nīderlandes uzņēmumu "Conoship International", lai veicinātu "Zulu Mass" 200 TEU tuvsatiksmes konteinerkuģa dizaina izveidi. Plānots, ka jaunā dizaina kuģi, ko principā jau apstiprinājis "Lloyd's Register", sākotnēji darbosies "Anglo Belgian Shipping Company" zaļajos koridoros starp Eiropas kontinentu un Apvienoto Karalisti. "Zulu Mass" būs pilnībā elektrisks kuģis, ko darbinās moduļāri enerģijas konteineri, izmantojot baterijas un/vai ūdeņraža enerģijas sistēmas. Papildus bezemisiju nodrošināšanai kuģis būs aprīkots ar papildu vēja piedziņu un tiks pētīta arī viļņu piedziņas iespējamība.■

Par ostu reformu – pārdomas bez statistikas

Ostu reforma ir iesprūdusi kaut kur starp vēlmi reformēt ostu pārvaldību un neskaidriem ieguvumiem, ko pārvaldības modeļa maiņa dos. Ostu reforma nozares dienaskārtībā ir jau vairākus gadus, tomēr ne līdz galam izplānota, ne līdz galam uzsākta, ar lielu risku, ka tā nemaz netiks īstenota. Kā galvenais arguments no reformas virzītāju puses tiek piesaukts tas, ka ostu pārvaldības modelis nav efektīvs, neatbilst OECD rekomendācijām un, ieviešot valsts kapitālsabiedrību pārvaldības principus ostu pārvaldībā, tā tiks atbrīvota no politiskās ietekmes, jo tiks nodota konkursa kārtībā atlasītu profesionāļu rokās. Tomēr jāsaprot, ka ostu pārvaldības modeļa maiņa nav garantija ostu attīstībai, jo institucionālajai reformai nevajadzētu būt pašmērķim, bet tikai līdzeklim, lai sasniegtu konkrētus un skaidri definētus sabiedrības interešu mērķus. Būtisks trūkums šai reformai ir tas, ka tās pamatā nav skaidri noteiktu mērķu.

Ir skaidrs, ka Latvijas ostas ir būtisks Latvijas tautsaimniecības un Latvijas sabiedrības resurss, tai pašā laikā nav skaidrs, ko mēs vēlamies ar šo resursu darīt. Valstij būtu jānodēfīnē skaidri mērķi, ko mēs sagaidām no veiksmīgas Latvijas ostu darbības, tomēr šobrīd skaidru plānu un mērķu nav, jo skaidrs virziens ostu attīstībai nav iezīmēts. Piemēram, Transporta attīstības pamatnostādnes, kas ir vidēja termiņa politikas plānošanas dokuments transporta nozares attīstībai, izvirzītais mērķis ir vērsts uz kopēju ilgtspējīgu transporta nozares attīstību. Kā nozares attīstības mērķis pamatnostādnes ir minēts, ka nepieciešams attīstīt integrētu transporta sistēmu, kas nodrošina drošu, efektīvu, viedu un ilgtspējīgu mobilitāti, veicina valsts ekonomisko izaugsmi, reģionālo attīstību un dod ieguldījumu pārejā uz ekonomiku ar zemu oglekļa emisijas līmeni. Ļoti skaisti, bet ostu attīstībai un nozīmei šajā dokumentā

pievērsts maz uzmanības. Savukārt Latvijas ostu attīstības programma, kas ir vidēja termiņa attīstības plānošanas dokuments, kurā noteikti Latvijas ostu attīstības mērķi, galvenie darbības virzieni un prioritātes to sasniegšanai, pēc 2020. gada netika izstrādāta.

Skatoties uz mūsdienu realitāti, ir skaidrs, ka ģeopolitiskā situācija ir negatīvi ietekmējusi tranzīta kravas un tādējādi kopējo kravu apjomu Latvijas ostās. Lai ostas varētu sekmīgi attīstīties, ir jānodēfīnē jauni attīstības virzieni un jāsaprot, kādi resursi nepieciešami, lai ostas varētu efektīvi izmantot savu potenciālu noteiktajos attīstības virzienos, piemēram, ražošanas teritoriju attīstībā, Baltijas jūras atkrastes enerģijas sektora atbalsta infrastruktūras

izveidē un uzturēšanā, alternatīvu loģistikas koridoru izveidē, NATO kravu apstrādē un tamlīdzīgi.

Valsts prezidents E. Rinkēvičs, tiekoties ar RTU studentiem un atbildot uz jautājumu par ostu reformu un attīstību, norādīja, ka nākotnē ostām būs nepieciešams vairāk sadarbības. Bet, lai ostas varētu veiksmīgi attīstīt sadarbību, vispirms ir nepieciešams ostu attīstības plāns, kurā būtu skaidri iezīmēts attīstības virziens. Izvērtējot ostu iespējas realizēt attīstības potenciālu, jāskatās uz Latvijas ostām kā uz vienotu kompleksu, vienotu sistēmu, kurā darbojas lielās un mazās ostas, un tikai tad jāvērtē esošā ostu darbības modeļa atbilstība, nepieciešamības gadījumā nākotnē veicot pārdomātas un mērķētas reformas noteiktās jomās, lai novērstu šķēršļus un kavēkļus attīstības potenciāla realizēšanai atbilstoši iepriekš definētajam attīstības plānam.

Satversmes tiesas 2023. gada 9. novembra spriedumā par Ostu likuma grozījumu atbilstību Satversmei norādīts, ka ostu institucionālās pārvaldības modeļa izvēle ir likumdevēja kompetence. Tas, kādu ostu pārvaldes institucionālo modeli likumdevējs izvēlas, un tas, vai pašvaldības tajā tiek iesaistītas, ir lietderības jautājums. Ostu pārvaldība ir valsts pārvaldes funkcija, tāpēc, nosakot ostu attīstības virzienu un skaidrus mērķus, kas jāsasniedz, nevajadzētu būt problēmām no valsts puses plānot reformas un arī tās īstenot. Ir jābūt tikai politiskajai gribai un vēlmei šo jautājumu pārdomāti sakārtot.

Jāsaprot, ka ostu pārvaldība vēsturiski ir veidojusies kā kompromiss starp dažādām interesēm un vēlmēm pēc ietekmes. Reāli kaut ko reformēt un attīstīt ostu jomā, izvirzot skaidrus mērķus, būs iespējams tikai tad, kad mēs sabiedrības labumu un Latvijas ieguvumus nostādīsim augstāk par individuālām ambīcijām.■



Roberts Gailītis.

Roberts Gailītis, LJS valdes priekšsēdētājs

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2014.–2023.g. janvāris–novembris, tūkst. t)

Kravu veidi	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023./ 2022., %
Beramkravas	21441,6	21070,8	19767,4	19381,6	21488,0	19148,3	12619,9	10593,6	12948,2	9243,3	-28,6
labība un tās produkti	1967,2	1930,8	1609,5	1763,6	1356,8	1885,2	2536,1	2566,9	2392,3	2826,3	18,1
ķīmiskās beramkravas	2253,6	2345,7	2520,5	2210,6	1919,5	1581,3	1330,3	1172,0	473,7	425,3	-10,2
ogles	13479,5	13083,5	11709,8	11025,8	12946,6	9593,2	2624,9	718,5	4411,5	1370,1	-68,9
koksnes šķelda	485,1	591,1	490,1	578,0	828,7	1007,9	1045,2	718,2	772,3	742,5	-3,9
Lejamkravas	9270,5	9723,1	7589,8	5306,4	3808,0	3431,1	2522,7	2076,2	1342,6	805,5	-40,0
naftas produkti	9203,0	9647,1	7528,6	5230,0	3774,7	3397,6	2436,2	1990,2	1229,9	704,2	-42,7
Ģenerālkravas	6550,6	5698,8	5979,1	6428,9	7849,3	7461,2	6757,7	6737,6	6954,1	6971,9	0,3
konteineri	3808,0	3501,1	3696,9	4226,6	4469,8	4468,3	4230,9	3913,9	4278,3	4568,9	6,8
(TEU)	356611	325137	350951	409809	427316	428159	413511	384529	424705	413806	-2,6
Roll on/Roll of	454,6	226,9	233,3	389,9	479,1	492,5	163,9	0,0	18,6	20,2	8,6
vienības	87223	58085	57993	77177	79665	70317	20150	0	753	1004	33,3
kokmateriāli	1939,2	1720,0	1707,0	1472,9	2490,0	2171,5	2008,4	2454,1	2487,2	2142,3	-13,9
tūkst. m³	2353,0	2137,0	2078,8	1747,0	2913,5	2597,8	2474,6	3166,8	3152,0	2786,4	-11,6
metāli, metāllūžņi	276,4	192,0	265,9	254,3	340,4	289,9	302,6	332,5	87,4	66,4	-24,0
Kopā	37262,7	36492,7	33336,3	31116,9	33145,3	30040,6	21900,3	19407,4	21244,9	17020,7	-19,9

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2014.–2023.g. janvāris–novembris, tūkst. t)

Kravu veidi	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023./ 2022., %
Beramkravas	7442,5	5269,7	4384,0	6446,3	6430,9	7548,6	1894,9	2000,5	4688,0	4374,8	-6,7
minerālmēsli	1462,0	141,9	281,4	177,4	383,6	420,8	236,5	273,9	125,0	0,0	-100,0
ogles	5440,0	4239,5	2213,4	4440,7	4617,8	5440,2	523,3	334,7	2940,8	2101,2	-28,6
labība un tās produkti	235,8	391,5	405,7	298,0	207,8	491,7	382,6	495,2	346,4	350,3	1,1
Lejamkravas	14726,2	13746,0	10384,6	9751,2	9862,7	9615,5	7610,1	5595,3	5956,4	3275,9	-45,0
nafta	30,0	37,2	0,0	0,0	3,2	0,0	0,0	96,8	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	14038,0	13108,3	9854,8	9200,1	9216,5	8988,6	7209,9	5179,5	5449,1	2972,0	-45,5
Ģenerālkravas	2206,9	2059,8	2298,5	2328,7	2472,6	2306,8	2329,0	2444,7	2643,3	2055,8	-22,2
konteinerizētas kravas	0,0	4,7	0,0	0,0	20,3	2,4	4,1	0,0	0,0	0,0	0,0
(TEU)	0	504	0	0	2112	275	232	0	0	0	0,0
Roll on/Roll of	1746,8	1664,8	1889,2	1966,1	2071,4	2000,9	1983,7	2089,8	2196,4	1721,1	-21,6
vienības	67551	60066	74568	75379	82824	79462	80631	85986	89953	69504	-22,7
kokmateriāli	398,9	366,2	398,3	352,9	375,8	296,2	339,9	347,9	398,7	334,3	-16,2
tūkst. m³	437,5	409,3	441,4	389,4	424,1	338,5	377,3	392,5	449,6	377,3	-16,1
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kopā	24375,6	21075,5	17067,1	18526,2	18766,2	19470,9	11834,0	10040,5	13287,7	9706,5	-27,0

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2014.–2023.g. janvāris–novembris, tūkst. t)

Kravu veidi	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023./ 2022., %
Beramkravas	3356,1	3507,1	3894,1	4472,8	5226,1	5071,5	4179,4	4216,8	4638,1	4517,0	-2,6
ogles	46,9	34,5	367,1	1143,4	1321,2	1028,8	265,2	28,8	85,0	15,0	-82,4
labība un tās produkti	2538,0	2564,1	2661,9	2273,5	2781,5	2586,6	2396,2	2465,2	2912,7	3015,4	3,5
celtniecības materiāli	720,0	772,4	790,0	862,6	711,3	920,1	693,4	725,1	734,5	694,2	-5,5
koksnes šķelda	68,8	86,7	225,4	225,2	156,4	276,0	214,0	316,3	231,1	257,8	11,6
Lejamkravas	336,5	335,8	337,6	436,2	403,4	507,4	547,6	508,7	300,2	243,1	-19,0
jēlnafta	129,1	51,9	48,5	32,2	39,5	44,2	40,7	28,1	3,6	1,3	-63,9
naftas produkti	155,9	221,2	239,3	347,0	294,3	392,8	416,4	408,2	276,1	240,4	-12,9
Ģenerālkravas	1217,1	1249,4	919,9	1149,3	1263,5	1094,2	1100,5	1648,5	2040,8	1758,2	-13,8
konteineri	35,3	41,4	33,3	49,8	44,6	35,2	56,9	129,1	138,9	39,0	-71,9
skaitis TEU	3339	3326	2176	3671	2786	2650	3611	11871	11309	3290	-70,9
Roll on/Roll of	730,8	576,8	459,7	600,3	704,2	690,9	724,6	1181,0	1428,0	1450,6	1,6
skaitis	33869	31385	28333	36402	42066	45113	38070	59029	84434	90804	7,5
kokmateriāli	416,3	465,9	322,8	430,7	449,9	338,0	276,5	299,3	339,7	253,0	-25,5
tūkst. m³	463,4	509,0	357,0	503,6	457,2	380,5	314,8	333,4	380,4	294,6	-22,6
metāli, metāllūžņi	3,8	139,0	54,4	5,0	0,0	0,0	0,0	3,7	3,0	1,3	-56,7
Kopā	4909,7	5092,4	5151,7	6058,3	6893,0	6673,1	5827,5	6374,0	6979,1	6518,3	-6,6

“LVR Flote” noslēdz līgumu par daudzfunkcionāla hibrīdpiedzīņas ledus klases kuģa iegādi

Rīgas brīvostas pārvaldes kapitālsabiedrība “LVR Flote” novembrī noslēdza līgumu ar “Baltic Workboats AS” par jauna daudzfunkcionāla hibrīdpiedzīņas ledus klases kuģa iegādi. Kuģa iegādes izmaksas 50% apmērā segs Eiropas Klimata, infrastruktūras un vides aģentūras (CINEA) līdzfinansējums, un paredzams, ka kuģis ekspluatācijā tiks nodots līdz 2024. gada beigām. Papildus pamatfunkcijām tas nodrošinās arī militārās izmantošanas iespējas – vajadzības gadījumā sniegs atbalstu Valsts robežsardzes, Jūras spēku un Krasta apsardzes dienestiem, tādējādi paaugstinot valsts militārās mobilitātes kapacitāti.

Kuģa iegāde sekmēs Rīgas brīvostas stratēģisko mērķu sasniegšanu – uzturēt drošu un ilgtspējīgu kuģu infrastruktūru un mazināt ostas darbības ietekmi uz vidi, un tas būs nozīmīgs solis, īstenojot “LVR Flote” apņemšanos līdz 2026. gadam veikt ostas tehniskās flotes modernizāciju, pakāpeniski ieviešot atjaunīgo energoresursu izmantošanas tehnoloģijas.

“Eiropas un arī Baltijas reģiona ostu ilgtspēja iet roku rokā ar inovatīvu vides tehnoloģiju attīstību un savas darbības pozicionējumu jauno energoresursu izstrādē. Veiksmes pamatā ir sadarbība, zināšanas un labākas prakses ieviešana. Rīgas brīvosta jau vairākus gadus, sadarbojoties ar Latvijas inovāciju uzņēmumiem un apmainoties pieredzē ar tādām ES ostu nozares līderiem kā Roterdama, Trieste, Stokholma, Plimuta un citas, velta lielas pūles un resursus, lai arī Rīga šajos ģeopolitiski sarežģītajos apstākļos turētos uz ilgtspējīgas attīstības viļņa, un daudzfunkcionāla hibrīdpiedzīņas ledus klases kuģa iegāde ir aizsākums ostas flotes modernizācijai, lai pārietu uz bezizmešu tehnoloģijām ostas ikdienā, tā sekmējot Rīgas iekļaušanos Eiropas nākotnes zaļo transporta koridoru tīklā,” kuģa iegādi komentē Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.

Mūsdienīgais un daudzfunkcionālais tehniskās flotes kuģis būs piemērots ne tikai ledus laušanai ostas akvatorijā un Rīgas līcī, bet arī citu ostas darbībai nepieciešamu funkciju pildīšanai, tostarp boju izceļšanai, hidrogrāfisko mērījumu veikšanai, kā arī atbalsta sniegšanai piesārņojuma savākšanas, glābšanas un

evakuācijas darbos, ko jau pašlaik nodrošina “LVR Flote”.

“Raugoties nākotnē, šā kuģa veikspēja pavērs mūsu uzņēmumam iespēju gan veidot jaunas sadarbības, gan sniegt jaunus pakalpojumus, piemēram, apkalpot jūrā vēja parkus. Ņemot vērā, ka kuģis ir piemērots militārās mobilitātes vajadzībām, saskatām perspektīvu arī pakalpojumu sniegšanā aizsardzības nozarei,” uzskata “LVR Flote” valdes loceklis Kaspars Ozoliņš.

Jaunais kuģis solās būt efektīvāks un manevrēt spējīgāks par pašreizējiem “LVR Flote” rīcībā esošajiem lielajiem ledlaužiem. Kuģa nelielā iegrime, kas nepārsniegs trīs metrus, ļaus kuģi izmantot arī seklākās vietās Rīgas ostā un piekrastē Jūras spēku un ostas kapteiņa vajadzībām.

Projektu īstenošas Igaunijas kuģu būves uzņēmums “Baltic



UZZIŅAI

Kuģa galvenie tehniskie parametri: garums – 27 m, platums – 9,1 m, iegrime – 2,9 m, tam ir nepieciešamā ledus klase 1C (*Finnish-Swedish Ice Class*). Hibrīdpiedzīņa (dīzeļa un elektromotora) ietver divus dīzeļdzinējus ar kopējo jaudu 1940 kW, kā arī 160 kW elektrodzinēju un bateriju sistēmu, kas nodrošina vienas stundas kuģošanas autonomiju elektro režīmā. Projekta ietvarā Rīgas ostā tiks izveidota arī nepieciešamā elektrouzlādes infrastruktūra.

Workboats AS”, kas pasūtījumu ieguva atklāta konkursa rezultātā. Kuģi būs vienā no vadošajiem Eiropas kuģu būves uzņēmumiem – “Damen Shipyards Hardinxveld”, Nīderlandē, un “LVR Flote” specifiskajām prasībām pielāgos “Baltic Workboats AS” kuģubūvētavā Sāremā, Igaunijā.

“Kuģa tehniskās specifikācijas izstrādē “LVR Flote” ir veikusi iesaistīto pušu visaptverošu aptauju, konsultējoties ar Latvijas lielo ostu pārvaldēm, Latvijas Jūras administrāciju, Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem un citiem. No iesaistītajām pusēm tika saņemti vērtīgi komentāri, kas sekmē kuģa pielietojamību dažādu funkciju pildīšanai,” skaidro K. Ozoliņš.

Projekts “Mūsdienīga un efektīva ledlauža iegāde ledus laušanas nodrošināšanai Rīgas jūras līcī” tiek īstenots ar CINEA līdzfinansējumu transporta militārās mobilitātes programmas ietvaros. Līgumā paredzētais investīciju apjoms jauna kuģa iegādei ir 10,498 miljoni eiro, un CINEA līdzfinansējums veido 5,076 miljonus eiro no projekta attiecināmajām izmaksām. ■

“Baltic Container Terminal” notiek aktīvi piestātnes būvniecības darbi

“Baltic Container Terminal” (BCT) uzsāktā projekta ietvaros Kundziņsalā jau ir pabeigta zemūdens darbu sadaļa jauna piestātnes posma būvniecībā. Projektam noslēdzoties, tiks paātrināts kravu iekraušanas un izkraušanas process terminālī, kas paaugstinās termināļa darba efektivitāti un komerciālo konkurētspēju. Piestātnes kapacitātes pieaugums būs ieguldījums mūsu valsts un NATO kopējās drošības stiprināšanā, kā arī militārās mobilitātes paaugstināšanā, jo terminālī tiek uzņemti militārie kuģi. BCT jaunais piestātnes posms tiek būvēts trīspusēja līguma ietvaros, kas noslēgts starp Rīgas brīvostas pārvaldi, Eiropas Klimata, infrastruktūras un vides aģentūru (CINEA) un SIA “Baltic Container Terminal”.

UZZIŅAI

Projekts paredz pagarināt BCT piestātni KS-34 par 57,3 metriem, uzbūvējot papildu posmu. Rezultātā BCT piestātņu līnija, kas apvieno trīs piestātnes, kopā sasniegs 506,3 metrus. Tas ļaus terminālī vienlaicīgi pietau-
vot un apkalpot divus lielus kuģus – konteinerkuģus, ro-ro kuģus (kravas prāmjus) vai militāros kuģus, kā arī pietauvot kuģus, kuru garums sasniedz 340 metrus.

“Ostas piestātņu izbūve ir unikāls un sarežģīts process, kas prasa lielu atbildību, specifiskas zināšanas, pieredzi un apjomīgus resursus. Jauna piestātne ir nozīmīgs notikums ostai, svarīgs pienesums infrastruktūras attīstībā un ostas konkurētspējas paaugstināšanā,” uzsver Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.

“Lielākais izaicinājums piestātnes projektēšanā ir panākt nepieciešamo slodžu noturību, jo pie jaunās BCT piestātnes tiks tauvoti kuģi, kas kopā ar kravu svērs līdz pat septiņdesmit deviņiem tūkstošiem tonnu, tāpēc, lai tos varētu apstrādāt, uz piestātnes ieplānots uzstādīt deviņsimt deviņdesmit deviņu tonnu smagu ostas celtni. Jaunajā piestātnē notiks pastāvīga smago automašīnu, ostas



tehnikas un militārā transporta kustība, kā arī konteineru pārvietošana, kuri maksimāli var sasniegt līdz pat 30 tonnu svaru,” skaidro projekta autors Andris Razgalis no inženieru biroja “Kurbada tilti”. “Konteinerkuģiem salīdzinājumā ar citu tipu kuģiem ir daudz lielāks virsmas laukums virs ūdens, kas pakļauts vēja iedarbībai, tāpēc jaunajā piestātnē paredzēti vieni no lielākajiem pole-riem Rīgas ostā ar 150 tonnu nestspēju. Tāpat tika rasts risinājums, kā uzstādīt lielākas atvairierīces (fenderus) starp kuģi un piestātni, nesamazinot celtni spēju aizsniegt tālākās kravas. Fenderi daļēji tiks iedzīļināti piestātnes virsbūvē.”



UZZIŅAI

Jaunā piestātnes posma izbūvei izmantoti 280 rievpāļi, kuru garums ir 20,5 m. Tie ar speciālu tehnoloģiju iedzīti gultnē 19,5 m zem ūdens līmeņa, veidojot vienlaidu rievsienu. Papildus upes gultnē iedzīti 24 caurpāļi – 21 m garas caurules ar diametru 1,42 m, kas balstīs uz piestātnes izvietotā konteineru celtni pārvietošanas sliedi. Ārējā rievsienu vēl papildus piestiprināta pie krasta ar aptuveni 31 m gariem horizontāliem enkurstieņiem, kuru kopējais garums sasniedz 934 metrus. Gultnes attīrīšanas laikā no piestātnes teritorijas tika izsmelts neatbilstošais grunts slānis – dūņas un smalkā smiltis 7800 m³ apjomā.

Pašlaik Rīgas ostā aktīvi norisinās būvdarbi arī pārējos ostas infrastruktūras projektos Kundziņsalā, kas paredzēti šā līguma ietvaros. Pabeigta auto un dzelzceļa tilta pārbūve Kundziņsalas dienvidu daļā, vienlaikus Rīgas brīvostas pārvalde šobrīd pārbūvē dzelzceļa pārbrauktuvi Uriekstes ielā pie ostas kontrolpostēja un autoceļu Kundziņsalā no tilta līdz konteineru terminālī BCT, kā arī būvē jaunu savienojošu ceļu no konteineru termināļa līdz transporta stāvlaukumam. Visas aktivitātes projekta ietvaros plānots pilnā apmērā pabeigt līdz 2024. gada beigām.

Notikuši veiksmīgi 5G jūras tehnoloģiju izmēģinājumi Rīgas ostā

Latvijas mobilo sakaru operators un tehnoloģiju uzņēmums LMT sadarbībā ar Rīgas brīvostas pārvaldes kapitālsabiedrību – ostu tehnisko pakalpojumu sniedzēju SIA “LVR Flote” – veicis veiksmīgus 5G jūras tehnoloģiju izmēģinājumus, kas nākotnē ļaus izmantot 5G priekšrocības atklātā jūrā. 5G jūras tehnoloģiju pārbaude tika veikta Rīgas brīvostā Daugavas ūdeņos uz “LVR Flote” kuģiem, un tās laikā LMT rīcībā esošās tehnoloģijas spēja nodrošināt nevainojamu 5G mobilo datu pārraidi gan starp sauszemi un kuģi, gan starp diviem kuģiem. 5G savienojums ar kuģi tika izveidots, izmantojot sauszemes 5G tīklu, un 5G tīkla savienojamība tika veiksmīgi nodrošināta no kuģa līdz galalietotājam. LMT un “LVR Flote” plāno turpināt 5G jūras tehnoloģiju pārbaudes jau plašākā mērogā Baltijas jūrā.

“Šobrīd atklātā jūrā sakarus var nodrošināt tikai ar satelītiem, kas nenodrošina pilnībā to, kas nepieciešams jaunu, “prasīgu” lietojumu nodrošināšanai. Pateicoties 5G tehnoloģijām, mēs nākotnē varēsim nodrošināt kvalitatīvu datu pārraidi apstākļos, kad īsā laikā nepieciešams pārraidīt milzīgu datu apjomu no kuģa uz kuģi vai no kuģa uz ostu, bet tradicionālās datu pārraides metodes neattaisno uz sevi liktās cerības. Ņemot vērā, ka jūras loģistikas sistēmu, t.i., jūras pārvadājumu izmantošanas īpatsvars ar katru gadu aug un jūras 5G tīkla un tajā balstīto risinājumu ieviešana kļūst arvien nozīmīgāka, mūsu izmēģinātajam risinājumam var prognozēt lielu eksporta potenciālu,” norāda LMT prezidents Juris Binde.

“Datu apjoms, kas atbilstoši mūsdienu prasībām jāapstrādā ostā, ir milzīgs un turpina augt. Tāpat mūsdienīgi loģistikas, ostu un kuģošanas drošības risinājumi prasa datu drošu apmaiņu starp visiem dalībniekiem reālā laikā, tāpēc Rīgas osta aktīvi iesaistās dažādās tehnoloģiju iniciatīvās, lai pētītu un testētu risinājumus, kā datu apstrādē un ostu pārraudzībā efektīvāk izmantot jaunās paaudzes tīklus un inovācijas. Esam

gandarīti, ka LMT un mūsu meitas kompānijas “LVR Flote” veiksmīgā sadarbība varēja dot pienesumu 5G tehnoloģiju testēšanā Rīgas ostā, lai stiprinātu mūsu valsts un sabiedroto militāro kapacitāti. 5G eksperimentā, ko oktobrī īstenoja LMT sadarbībā ar Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem un NATO, “LVR Flote” piedalījās ar peldošo dronu “Otter”, kas LMT izstrādātajā informācijas sistēmā darbojās kā viens no sensoriem situācijas apzināšanai uz ūdens,” stāsta Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.

“Ostu tehnisko pakalpojumu sniedzējs “LVR Flote” atbalsta inovāciju un jaunu tehnoloģisko risinājumu attīstīšanas iniciatīvas jūrniecības nozarē. “LVR Flote” ir ieinteresēta sniegt augstas kvalitātes pakalpojumus ostām, tāpēc atbalstām ostu konkurētspēju veicinošus projektus. 5G tīkla priekšrocības paver jaunas iespējas “LVR Flote” darbā gan hidrogrāfisko mērījumu veikšanā, gan navigācijas tehnisko līdzekļu apkalpošanā, līdz ar to esam priecīgi, ka mūsu sadarbība ar LMT jau praktiski realizējas tuvāk 5G tehnoloģiju ieviešanai jūrā. Mēs uzskatām, ka sadarbība ir efektīvākais ceļš uz attīstību,” skaidro “LVR Flote” valdes loceklis Kaspars Ozoliņš.

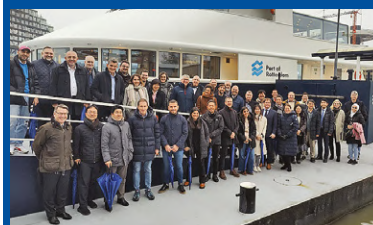
UZZIŅAI

Datu pārraides nodrošināšanai 5G tehnoloģijas jūrā izmanto stafetes principu – 5G tīkla signāls tiek nodots no viena kuģa uz nākamo, tādējādi ļaujot uzturēt sakarus gan starp kuģiem un ostām, gan starp kuģiem jūrā. Tehnoloģiju koncepts paredz 5G tīklu un 5G bāzes staciju izvietojumu uz kuģiem. Tā kā 5G pārklājuma nodrošināšana atklātos ūdeņos ir sarežģīta, līdz šim pasaulē veiktie pētījumi un pārbaudes reti bijušas veiksmīgas. Nesenais LMT un “LVR Flote” veiktais izmēģinājums norāda uz iespējamu pagrieziena punktu 5G savienojamības nodrošināšanā jūrā, kā arī vieš pamatotas cerības, ka ar izmēģināto 5G jūras tehnoloģiju palīdzību varētu nodrošināt 5G pārklājumu Baltijas jūrā, pārvēršot to par testa vidi jūras inovācijām.

Liepāja piesaka sevi kā atkrastes vēja enerģijas nozares centru Baltijas jūras austrumu daļā

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis 27. – 29. novembrī piedalījās “Offshore Energy Exhibition & Conference” Amsterdamā, apmeklēja Roterdamas un Amsterdamas ostas un tikās ar Eiropas Savienības enerģētikas un loģistikas nozares vadošo uzņēmumu vadītājiem.

Baltijas jūra ir Ziemeļjūra 2.0 – ar tādu neoficiālu nosaukumu Eiropas Savienības nosprausto mērķu enerģētikas neatkarības un klimata neitralitātes virzienā uz Baltijas jūru skatās atkrastes vēja nozare Nīderlandē, valstī, kurai ir liela pieredze enerģētikā gan kopš laikiem, kad Ziemeļjūrā tika būvētas naftas un gāzes ieguves platformas, gan šodien, būvējot jūrā vēja parkus.



Pēc darba vizītes Nīderlandē Uldis Hmieļevskis atzina, ka vēlreiz pārliecinājies par Eiropas Savienības ambiciozo mērķi līdz 2050. gadam radīt jaunas jaudas 150 GW apmērā. “Tas ir liels izaicinājums, jo, lai to panāktu, trīs reizes jāpalielina gan ražošanas jaudas, gan ostu kapacitāte. Liepājai un Latvijai tas nozīmē iespēju būtēt jaunas rūpnīcas, kas ražos pamatus, mastus, spārnus, iespējams, arī pašus ģeneratorus. Esošajiem uzņēmumiem būs iespēja ražot dažādas komponentes un detaļas. Liepājas Jūrniecības koledža varēs gatavot jūrniekus tieši vēja parku būvniecībai un apkalpošanai, dodot iespēju ar jūrnieru arodu nodarboties tepat mājās, nevis doties vairāku mēnešu garos reisos,” uzskata Uldis Hmieļevskis. “Atkrastes vēja industrija ir liela, un Latvijai jāizmanto iespēja to izmantot savā labā, gan radot jaunas darbavietas, gan gūstot iespēju nodrošināt esošos uzņēmumus ar zaļo enerģiju un nākotnē radīt un attīstīt jaunas pieprasītas nozares.”

Parakstīts līgums par izpētes darbiem zaļā ūdeņraža rūpnīcas būvniecībai Ventspilī

Ventspils brīvostas pārvalde parakstījusi līgumu ar SIA "PurpleGreen Energy C", lai sāktu izpētes darbus zaļā ūdeņraža rūpnīcas būvniecībai Ventspilī. Zaļais ūdeņradis nākotnē ieņems noteicošu lomu kā ilgtspējīgs enerģijas ražošanas avots, tāpēc pasaulē to dēvē par "zaļo revolūciju". Projekta realizācija būs nozīmīgs solis atjaunīgās enerģijas klastera attīstībā Ziemeļkurzemes reģionā. Tas pavērs iespējas gan pētniecībai, gan citu uzņēmējdarbības projektu attīstībai nākotnē, kur būtiska nozīme būs tieši nākotnes enerģijas izmantošanai. Zaļais ūdeņradis tiek ražots, izmantojot tikai atjaunīgo elektrību un ūdeni. Elektrolīzes procesā no ūdens tiek atdalīts ūdeņradis. Šāda projekta realizācija radīs jaunu nozari Latvijā, kurā tiek izmantotas modernas tehnoloģijas, lai ražotu eksporta produktus ar augstu pievienoto vērtību. Tiks radītas jaunas darba vietas, veikta apjomīga būvniecība, nodrošinot vietējos būvniecības uzņēmumus ar papildu ienākumiem. Tāpat tiks palielināta kravu eksporta plūsma, audzējot gan Ventspils brīvostas, gan visas Latvijas pievienoto vērtību.



VIETA ZAĻĀ ŪDEŅRAŽA RAŽOŠANAI

Ūdeņradi caur Ventspils ostu. Mums ir visas priekšrocības, lai attīstītos par nākotnes enerģijas ražošanas un eksporta mezglu, kas savukārt būtu liela konkurētspējas priekšrocība uzņēmumiem sākt un izvēst savu darbību šeit. Šobrīd Ventspils brīvostas pārvalde mērķtiecīgi attīsta atjaunīgās enerģijas klasteri Ventspilī, un zaļā ūdeņraža ražošana šajā dažādo aktivitāšu kompleksā ir viens no ļoti svarīgiem stūrakmeļiem. Esam gandarīti, ka "PurpleGreen Energy C" izvēlējas Ventspils brīvostu par vietu sava projekta attīstībai, un esam gatavi aktīvai un produktīvai sadarbībai," saka Ventspils brīvostas pārvaldnieka vietnieks, Mārketinga un attīstības nodaļas vadītājs Igors Udodovs.

Līgums noslēgts ar uzņēmumu SIA "PurpleGreen Energy C" par apbūves tiesības piešķiršanu 10 hektāru lielā zemes gabalā ar adresi "Zilgmes" un Mauru ceļš 73, kur uzņēmums plāno uzbūvēt zaļā ūdeņraža rūpnīcu. Potenciāli rūpnīcā tiktu ražoti arī produkti, izmantojot zaļo ūdeņradi kā izejvielu. Ar līguma noslēgšanu sākas padziļinātas izpētes process, kura rezultāti parādīs, kā reāli dabā šim projektam jāizskatās. Uzņēmums "PurpleGreen Energy C" vada sarunas ar starptautiskiem uzņēmumiem par saražoto produktu noieta tirgiem un eksportu, kā arī identificē potenciālās sadarbības iespējas ar esošajiem uzņēmumiem Ventspilī.

"Mēs saredzam lielu potenciālu Latvijai kļūt par atjaunīgās enerģijas eksporta valsti. Viens no piemērotākajiem veidiem, kā atjaunīgo enerģiju eksportēt, ir to pārvērst molekulu formā un tālāk to eksportēt, izmantojot jau esošo Ventspils brīvostas infrastruktūru, kā arī sadarbībā ar Ventspilī strādājošiem uzņēmumiem eksportēt, piemēram, e-metanola vai zaļā amonjaka formā. Pateicamies Ventspils brīvostas pārvaldei par veiksmīgi iesākto sadarbību un ar lielu optimismu strādājam pie šī projekta realizēšanas," sadarbību komentē SIA "PurpleGreen Energy C" PtX nodaļas vadītājs Māris Daniševskis.■

UZZIŅAI

Zaļā ūdeņraža un tālāk e-metanola un zaļā amonjaka ražošanai paredz noteicošu lomu nākotnes zaļās enerģijas ražošanā, ļaujot atteikties no fosilajiem enerģijas avotiem un samazinot kopējos CO2 izmešus. 2022. gadā Ventspils brīvostas pārvalde pievienojās Latvijas Ūdeņraža aliansei un kopā ar vairāk nekā 20 nozares, izglītības un zinātnes iestāžu pārstāvjiem parakstīja saprašanās memorandu ar Ekonomikas ministriju, lai veicinātu spēcīgu un vienotu ūdeņraža ekosistēmas un attiecīgo tehnoloģiju attīstību Latvijā.

"Ventspils osta kā infrastruktūras objekts saskata milzīgas nākotnes perspektīvas, iekļaujoties ūdeņraža ekosistēmā un pielāgojoties nākotnes ūdeņraža ekonomikas attīstībai, tostarp eksportējot saražoto

UZZIŅAI

"PurpleGreen" ir "Aksedo" grupas uzņēmums, kas komandā apvienojis vairāk nekā 20 pieredzējušus profesionāļus saules, vēja, ūdeņraža enerģijas ražošanā un tirdzniecībā. Tas ir inovatīvs un pieredzējis Latvijas enerģētikas uzņēmums, kas šobrīd attīsta saules un vēja enerģijas projektus ar kopējo jaudu virs 1 GW. "PurpleGreen" ūdeņraža un tā savienojumu projekti patērēs ne tikai savu projektu ietvaros radīto zaļo elektrību, bet arī citos Latvijas projektos saražoto saules un vēja elektrību. Uzņēmums cieši sadarbojas ar zemes īpašniekiem dažādos Latvijas reģionos, kā arī ar pieredzējušiem Latvijas un starptautiskiem inženieru un projektēšanas uzņēmumiem, investoriem, enerģētikas uzņēmumiem un par enerģētiku atbildīgām valsts un pašvaldību institūcijām.

Jūrniecības pamatlicēji nav aizmirsti

23. novembrī Ainažos notika tradicionālais jūrnieku salidojums, atzīmējot Ainažu jūrskolas dibināšanas dienu. Kā ierasts, pasākuma dalībnieki pulcējās uz piemiņas brīdi Ainažu vecajos jūrnieku kapos, kur tika nolikti ziedi un aizdegta sveces. Svētbrīdi noturēja NBS Jūras spēku kapelāns Dāvids Šterns.

Pasākums turpinājās Ainažu jūrskolas muzejā. Uzmanā tika sveikti muzeja darbinieki, pieminēta ne tikai muzeja, bet arī mūsu valsts dzimšanas diena, taču gandrīz visi runātāji pauda savu attieksmi pret jūrniecības nozares krīzi, kurai par vienu no galvenajiem iemesliem tiek uzskatītas pārmaiņas jūrniecības izglītībā.

"Esiet stipri un cīnieties! Jūrnikiem ir jācīnās par sevi un jūrniecības izglītību Latvijā!" novēlēja viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots. Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja direktore Liene Johansone-Kuzmina atzina, ka pašlaik krīze ir gan jūrniecībā, gan arī muzeju jomā, tādēļ jo svarīgāka ir sadarbība un savstarpējs atbalsts. Par sadarbību un nepieciešamību saliedēties runāja arī Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Jānis Džeriņš, piebilstot, ka pašlaik tiek meklēts diplomātisks ceļš problēmu risināšanai. Kapteinis Antons Ikauņiņš uzsvēra, ka jūrniecība turpina un turpinās attīstīties, "lai arī kas būs pie varas Jūras akadēmijā". Savukārt Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš secināja, ka runas par cīņu jāuztver pozitīvi, jo tas nozīmē, ka nozares cilvēki ir aktīvi, zina, uz ko tiekties, un ir vienoti, neraugoties uz atsevišķām domstarpībām.

Uzmanā netika piemirsti Ainažu jūrskolas un Latvijas jūrniecības dibinātāji. Kapteinis Ēvalds Grāmatnieks uzsvēra, cik svarīgi ir parādīt cieņu vecajiem jūras braucējiem. Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs Roberts Gailītis atzina: "Tradīcijas ir jākopj! Tā jau nu nebūs, ka jūrnieceku salidojumi vairs nebūs!" Kapteinis Imants Nartišs piebilda, ka arī pašlaik aktīvie kapteiņi neaizmirst Ainažus un, krastā esot, iegriežas muzejā. Kuģu mehāniķis Uldis Ozols informēja klātesošos, ka



Gaidis Andrejs Zeibots.



Jūras spēku kapelāns Dāvids Šterns.



Jānis Krastiņš.



Piemiņas brīdis Ainažu vecajos kapos.

šogad izveidota jauna organizācija – Latvijas Kuģu mehāniķu asociācija, un dāvināja Ainažu jūrskolas muzeja vadītājam Ivetai Erdmanei jaunās asociācijas krūšu nozīmīti.

Iveta Erdmane aicināja salidojuma dalībniekus iepazīties ar muzejā atvērto izstādi "Jūrniece no Kozenkraniņu dzimtas", kā arī pastāstīja par sadarbību ar citām jūrasbraucēju dzimtām. Pasākumā piedalījās zvejnieks Jānis Krūmiņš, kurš pārstāvēja zvejnieku dzimtu piecās paaudzēs, un Andris Skuja, kurš ir ne tikai

zvejnieku dzimtas tradīciju turpinātājs, bet arī gleznotājs. Viņa gleznas plānots izstādīt muzejā 2024. gadā.

Pēc svinīgajām uzrunām viesi ne tikai baudīja Antas Engēles koncertu "Dziesmas jūrai", bet arī pievienojās mākslinieces dziedātajām vecajām jūrnieku dziesmām. Salidojuma noslēgumā raisījās sarunas pie kafijas tases, sviestmaizēm un Roberta Gailiņa dāvinātās tortes, kas bija rotāta ar Kozenkraniņu dzimtas jūrnieku lādes iekšpusē redzamā burinieka attēlu.■



Jūrniecības nozares ļaudis pulcējās viesmīlīgajā Ainažu jūrskolas muzejā.

Lai sapnis par kuģošanu nepaliek aiz horizonta!

Tieši šāds varētu būt komandkapteiņa Hugo Legzdiņa novēlējums Latvijas jūrniecības saimei, īpaši jaunajai paaudzei, visiem tiem, kuri par savu nākamo profesiju jau izvēlējušies kādu no jūrnieka profesijām, un arī tiem, kuri vēl tikai domā, par ko dienās kļūt.

2023. gada 7. decembrī jūrniecības sabiedrība izrādīja cieņu leģendārajam zemūdenes "Ronis" komandierim, atzīmējot viņa 120. dzimšanas dienu, bet pirms 20 gadiem Hugo Legzdiņš vēl bija mūsu vidū. Mēnesi pirms viņa lielās jubilejas dienas devos uz Bezdelīgu ielu 1, jo komandkapteinis bija piekritis intervijai žurnālam "Jūras Vēstis". Toreiz viņš atzinās: esot aizdomas, ka tikšot uzaicināts uz savas dzimšanas dienas svinībām. No viņa puses tas bija ļoti smalks humors, kas patiesībā ļoti trāpīgi raksturoja realitāti – jūrniecības sabiedrība, toreiz tiešām visplašākajā sastāvā, vēlējās izrādīt cieņu sirmajam jūras kara virsniekam, kurš arī savos simt gados nebija zaudējis stingru mugurkaulu, labu atmiņu un asu prātu. Simtgades svinībās Igates pilī Hugo Legzdiņu sveikt bija ieradusies arī Valsts prezidente Vaira Vīķe-Freiberga, nemaz nerunājot par ministriem, ostu vadītājiem, profesionālo, sabiedrisko organizāciju un biznesa pārstāvjiem. Simtgadnieku sveikt bija ieradies pat Francijas vēstnieks Latvijā, un jubiliāram bija izdevība atsvaidzināt savas franču valodas zināšanas. Pie Igates pils plīvoja Latvijas, Francijas un Latvijas Jūras spēku karogi.

Pirms 20 gadiem Latvija bija tikai ceļā uz NATO, Latvijas Jūras akadēmija bija neatkarīga augstskola, un komandkapteinim bija viedoklis par politiskajiem un profesionālajiem procesiem valstī. Šoreiz, šķiet, vietā publicēt dažas Hugo Legzdiņa atziņas un aizrādījumus, kas šodien ir ne mazāk aktuāli un svarīgi kā pirms 20 gadiem. Jautāts, vai šodien Latvijai būtu vajadzīga zemūdene, Legzdiņš atbildēja: "Pastāv doktrīna, ka, lai aizsargātu jūras robežu, ir aktīvie un pasīvie ieroči. Aktīvie paši uzbrūk, bet pasīvie gaida, lai ienaidnieks būtu muļķis un tiem uzskriētu virsū. Man šķiet, ka Latvija šodien nemaz nedomā par piecus simtus garās robežas aizsardzību. Kas tā par lietu, es savulaik teicu Zeibotam, ka Latvijas ūdeņus nemaz neaizsargā!



Hugo Legzdiņu 100. dzimšanas dienā sveic viņa skolnieki Harijs Līdaks (no labās), Gunārs Zakss, Imants Vikmanis un Eduards Delvers.



Viņš mani mierināja, ka par visu tiek domāts, tikai skaļi par to nerunā."

Pēdējo divdesmit gadu laikā Latvijas Jūras spēki ir pilnveidojušies, un šajā ziņā, visticamāk, viceadmirālim Gaidim Andrejam Zeibotam, atbildot uz Legzdiņa kritiku, bijusi taisnība – ir lietas, par kurām nav skaļi jārunā, tikai profesionāli jāstrādā.

Toreiz jautāju, vai Hugo Legzdiņš domā, ka mums būtu no kā aizsargāties, uz ko viņš teica: "Redziet, atbildot uz šo jautājumu, pienācis laiks pāris vārdus teikt par NATO. Es piekrišu Latvijas dalībai NATO, jo tā ir drošība un garantija, ka Latvijas cilvēki netiks vesti uz Sibīriju. Sprotams, ka nebūs tikai labumi, būs arī grūtības, bet mēs būsīm zināmā drošībā, jo, ja kritīs Latvija, kritīs arī citas NATO valstis. Tas no vienas puses. Taču padomāsim, vai tikai Latvijai tas NATO ir vajadzīgs, jo daudzi uzskata, ka mēs vēlamies un pat raujamies uz NATO. Lieta tāda, ka Baltijas valstis un daļēji arī Polija ir kā tāda priekštilta pozīcija Amerikai, Francijai un citām valstīm attiecībā pret Krieviju, jo Krievija kā pretspēks NATO valstīm joprojām paliek, tikai par to tik skaļi nerunā. Mana mute ir liela, tāpēc arī tagad

pateikšu, ko domāju. Ne jau mums tik ļoti vajag NATO, vairāk viņiem esam vajadzīgi mēs!”

Tagad, kad karš plosās pavisam tuvu, situācija pasaulē ir tik nestabila un drošība tik trausla, vairāk nekā jebkad agrāk mēs katrs sev uzdomam jautājumu, kā X stundā būs ar NATO 5. pantu? Un kā tad ir, vai mēs NATO esam vajadzīgi?

Un vēl viens no intervijas jautājumiem bija, ko Hugo Legzdiņš domā par Latvijas Jūras akadēmiju. “Visas lietas te nav sakārtotas tik labi, kā varētu vēlēties,” teica komandkapteinis. “Un arī jūs esat vainīga (Legzdiņa kungs norāda uz mani – A.F.)! Kāpēc jūs savā žurnālā nerakstāt par to, ka vairāk nekā desmit gadus pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas akadēmijā māca krievu valodā! Un vēl! Jūras akadēmijai tomēr vajadzētu būt pusmilitārai mācību iestādei, lai topošajiem jūrnikiem, nav svarīgi, ka viņi nebūs kara jūrnieki, iemācītu stāju.”

Tagad, pēc 20 gadiem, Jūras akadēmija zaudējusi neatkarību, daudzas lietas salaistas grīstē, un Hugo Legzdiņam toreiz bija taisnība, arī man par visu to ir jāuzņemas atbildības daļa, jo noteikti bija lietas, par kurām vajadzēja rakstīt atklātāk un skarbāk. Bezjēdzīgi projekti, nepieļaujama attieksme pret jūrskolu, tas pats Legzdiņa pieminētais krievu valodas jautājums. Bet kā sasmelt izlietu ūdeni?

Ar sirsnību piemin komandkapteini

Tie, kuri 7. decembrī piedalījās komandkapteiņa Hugo Legzdiņa 120 gadu piemiņas brīdī, visi kā viens teica: tas bija ģimenisks un sirsnīgs pasākums, kad pasākuma pirmajā daļā nozares pārstāvji nolika ziedus Lēdurgas kapos. Kapos bija Jūras spēku goda sardze, kopīgi tika dziedāta himna un Jūras spēku kapelāns Dāvids Šterns noturēja aizlūgumu Hugo Legzdiņa piemiņai.

Tad visi apmeklēja dievkalpojumu Igates baznīcā, kur bija svētbridis un spēlēja Jūras spēku orķestra dalībnieki. Īpašu noskaņu piemiņas pasākumam piedeva RTU Latvijas Jūras akadēmijas jūrskolas koris Naura Indzera vadībā.



Komandkapteiņa Hugo Legzdiņa piemiņas brīdis Lēdurgas kapos.



RTU LJA jūrskolas koris dzied Lēdurgas baznīcā.



Kristaps Lūkins Lēdurgas bibliotēkā jaunajai paaudzei stāsta par aizraujošo jūrniecības pasauli.

2009. gada 13. augustā Igates pilī atklāja izcilā Latvijas kara flotes virsnieka, zemūdenes “Ronis” komandiera, Latvijas Jūras akadēmijas Goda profesora, cienīta pedagoga un novadnieka Hugo Legzdiņa piemiņas

ekspozīciju. Piemiņas istaba joprojām tiek uzturēta, un jūrskolnieki te varēja pieskarties vēsturei un sajaut, ka arī viņi ir piederīgi jūrniecības nozarei un arī viņi veido jūrniecības vēsturi. “Tas tiešām bija svētīgi, ka jūrskolas pirmā kursa audzēkņi sajuta sevi piederīgus šai nozarei, varēja būt telpās, kur mācījies leģendārais komandkapteinis, un pārliecināties, ka vēsture visticšākajā veidā ir saistīta ar šodienu. Muzejā atrodas Hugo Legzdiņa sarakstītā mācību grāmata, no kuras arī šodien viņiem tiek mācīta navigācija. Grāmata izdota pirms vairāk nekā sešdesmit gadiem, bet tā joprojām ir ierindā. Navigācija ir par precizitāti un atbildību, ko tik ļoti augstu vērtēja Hugo Legzdiņš un ko arī šodien nedrīkstam aizmirst,” sacīja Kristaps Lūkins.

Vecākais mehāniķis Uldis Ozols, stāstot par piemiņas pasākumu, teica: “Bez pagātnes nav nākotnes, tāpēc tik ļoti svarīgi neaizmirst tos, kuri dzīvoja, strādāja un deva savu ieguldījumu Latvijas jūrniecībā un mūsu šodienas veidošanā.”

Pēcpusdienā RTU Latvijas Jūras akadēmijas docents Kristaps Lūkins Lēdurgas bibliotēkā pulcināja gados jaunākos jūrniecības entuziastus, lai iepazīstinātu ar plašo jūrniecības pasauli, stāstot gan par to, kādi ir kuģu veidi un kādas kravas tie pārvadā, gan par dabas objektiem un laikapstākļiem, kas ietekmē kuģošanu. Mazie klausītāji bija ļoti ieinteresēti un atsaucīgi, sarunai izvēršoties

▶▶▶ 42. lpp.

▶▶▶ 41. lpp.

aizraujošā diskusijā par pirātiem un bagātību salām, "Titāniku", drošību u.c. tematiem, bet izglītojošā pasākuma noslēgumā bērnus priecēja Latvijas Jūrnieceības savienības sagādātā torte.

Uz neformālo piemiņas pasākuma daļu visi pulcējās Igates dzirnavās, kur dalījās atmiņās un stiprinājās ar mielastu. Komandkapteiņa dēls Kārlis Legzdiņš uzsvera, ka tēvs mūža novakarē piedzīvojis trīs "zvaigžņu stundas" – savas grāmatas "Ronis – man būdiņa, mana pils" izdošanu, Francijas Goda leģiona ordeņa saņemšanu un simtgades svinības.

Prieks, kur tu rodies!

Hugo Legzdiņš ir audzinājis un skolojis daudzus leģendārus Latvijas jūrniekus: kapteini Imantu Vikmani, kapteini Hariju Līdaku, kapteini Gunāru Zaksu, kapteini Eduardu Delveru, kapteini Kārlī Sescu un vēl daudzus jo daudzus. Hugo Legzdiņš vienmēr interesējās par savu kursantu gaitām, panākumiem un karjeru, un katram no viņa audzēkņiem bija savas, īpašas atmiņas par Legzdiņu, taču visi kā viens teica, ka viņš ieaudzināja atlieksmi pret darbu un stāju. Viņš iemācīja dzīvot un nepadoties. "Puiši kā ozoli Latvijai! Lai nekāds vējš jūs nesalauž!"

Nu daudzas Latvijas jūrnieceības leģendas, Hugo Legzdiņa audzēkņi, jau devušies taisaulē pie sava skolotāja. Sazvanīts kapteinis Kārlis Sesskis bija skumjš, jo viņa veselība šogad neļāva doties uz piemiņas pasākumu. "Šoreiz tā nu ir sanācis, nejūtos tik labi, lai brauktu, bet domās gan pieminu savu skolotāju," teica sirmis kapteinis.

Toreiz, pirms 20 gadiem, jautāju, ar kādām domām Hugo Legzdiņš sagaida savu lielo jubileju, un viņš teica: "Galīgi bez uztraukumiem. Es esmu pietiekoši jauns, lai man nebūtu par ko uztraukties. Ja jau neesmu baidījies vairāk nekā simt reižu ar zemūdeni iet zem ūdens, tad kāpēc lai izjustu kādas bailes no saviem simt gadiem? Prieks, kur tu rodies!"■

Anita Freiberga

Katrā lietā jābūt ieliktai radītāja dvēselei

Baiba Strautmane Latvijas Jūras administrācijā nostrādājusi vairāk nekā 25 gadus, jūrnieceības nozarē pagājusi gandrīz visa viņas darba dzīve, sākot jau ar LPSR Zvejnieku kolhozu savienību. Taču, runājot par jūru, Baiba saka, ka ar to jūtas saistīta jau no piecu gadu vecuma. Tolaik viņas ģimene dzīvojusi mājā ar dārzu, kas patrāpījās ceļā kārtējam vērienīgam būvprojektam un tika noslaucīta no zemes virsas, bet iemītnieki pārvietoti uz Ķengaraga *daudzstāveni*. Vecāki sāka meklēt vietu, kur pavadīt vasaras, lai bērni varētu dzīvot svaiģā gaisā, un tā nu līdz pat šai dienai Baiba vasaras pavada Asaros, mājā, pa kuras vārtiņiem izejot, var nonākt tieši pludmalē. "Pie jūras varu iet gan priecīgā, gan ne tik priecīgā noskaņā, varu izsūdzēt bēdas un paprasīt padomu vai vienkārši ļaut, lai vējš izpuš no galvas visas sliktās domas. Peldos jūrā gan vasarā, gan arī ziemā," viņa saka.

Māksla dažādās tās izpausmēs ir gan Baibas vaļasprieks, gan neatņemama dzīves sastāvdaļa, un arī tai, tāpat kā jūrai, Baiba jūtas piederīga jau no mazām dienām. "Zīmēt prata gan tēvs, gan vectēvs, un arī mana interese tika atbalstīta. Apmeklēju gan Jāņa Anmaņa, gan Helēnas un Ivara Heinrihsonu mākslas studijas. Vēlāk, jau skolas laikā, pievērsos sportam, airēšanai, bet tā sagādījās, ka arī mani treneri, Urzula un Uģis Strazdiņi, bija saistīti ar mākslu. Kad sportošanu uz laiku nācās pārtraukt veselības problēmu dēļ, mācījos pa vakariem kursus Mākslas akadēmijā, tur mani pasniedzēji bija Juris Jūrjāns un atkal Helēna Heinrihsone," atceras Baiba.

Daudzi Baibas kolēģi par viņas aizraušanos uzzināja tikai pirms diviem gadiem, kad Baiba Jūras administrācijai uzdāvināja zīmējumus sienas kalendāram. Daži tā arī palika neizpratnē, kādēļ mākslas darbi jāatdod tāpat vien, par velti. Taču Baiba uzskata, ka ne viss ir pērkams un pārdodams, ne visu var izteikt naudā. Kolēģiem un arī sadarbības partneriem kalendārs patika, un tas



Baiba Strautmane.



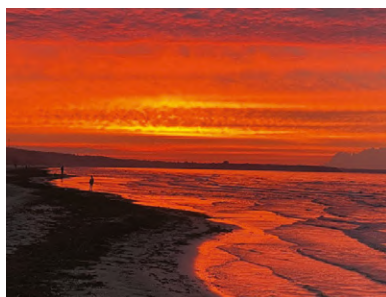
Baiba airos jūtas droši un pārliecināti.

rosināja uz vēl kādu dāvanu. Administrācijas pirmā stāva gaitenī pie sienām savulaik bija izliktas senas hidrogrāfijas kartes, kad tās tika noņemtas, rāmji palika tukši. Baiba ar mazliet pārveidotu citātu no Raiņa – "rāmji jau nevar palikt tukši!" – sagatavoja uzmanību piesaistošus pilnīgi atšķirīga stila darbus tieši pirmā stāva gaitega noformēšanai. Viņa cerēja piesaistīt darba biedrus, lai arī tie izmantotu vietu un iespēju parādīt pašu radītos darbus, taču pagaidām atsaučības nav. "Es nevaru dzīvot nesakārtotā vidē, uzskatu, ka jebkurai lietai jābūt ar pievienotu estētisko vērtību," viņa atzīst.

Latvijas Jūras administrācijā Baibas pārziņā ir saimnieciskās lietas, viņa atbild arī par to, lai kolēģiem būtu sagādāts viss darbam nepieciešamais, sākot ar darba apģērbu un beidzot ar pildspalvām, un viņai ir svarīgi, lai viss būtu ne tikai funkcionāls, bet arī labi izskatītos. "Nu nevaru nopirkt kaut kādu pildspalvu vai kaut kādu mapīti, man atkal vajag to estētisko piesitienu! Protams, gaumes atšķiras. Man ir svarīgi, lai arī telpas, kurās pavadām lielu savas dzīves daļu, būtu patīkamas un sakārtotas. Esmu pabeigusi Rīgas Dizaina un mākslas skolu, apgūstot tieši interjera dizainu un telpu iekārtošanu. Ko visu savulaik esmu darījusi telpu iekārtošanai – gan spuldziņu virtenes vilkusi, gan izmantojusi dažādus dekorus! Ir kolēģi, kas saka: nu ko tu vari ņemties?! Labi saprotu, ka man ir ļoti neērts raksturs, ja esmu pārliecināta par savu taisnību, tad mierā neliekos!" smejas Baiba.

Baibas aizraušanās ar mākslu neaprobežojas tikai ar zīmēšanu un gleznošanu. Pirms pāris gadiem viņa sāka nopietni pievērsties fotogrāfēšanai. "Tā ir iespēja notvert mirkli. Tai pašā laikā ļoti reti izdodas fotogrāfijā uztvert tieši to un tieši tā, kā ieraugi dabā. Taču var uztvert kompozīciju, pārējam jāļauj saglabāties galvā. Reizēm fotogrāfijā notverto vēlāk izmantoju gleznā. Gadās, ka par manām fotogrāfijām priecājas arī citi, bet gadās, ka tomēr neierauga to, ko esmu ieraudzījusi es. Patiesībā man patīk, ja manos darbos, zīmējumos un gleznās katrs var ieraudzīt kaut ko citu. Tas ir pat ļoti interesanti, ka bieži vien draugi vai kolēģi ierauga kaut ko tādu, par ko es pati neesmu pat iedomājusies. Zinu, ka man no dabas dota spēja gandrīz visur saskatīt kaut ko interesantu un savdabīgu, kam daudzi paiet garām nepamanot. Piemēram, sejas koku mizās, rakstus jūrmalas smiltīs, Jēzus atveidu nozāģēta koka celmā... Man ļoti gribētos, lai tas, ko es radu, cilvēkiem liek kaut mazliet padomāt," atzīst Baiba.

Nav jau tā, ka Baiba mākslai velta visu savu brīvo laiku, zīmē vai katru vakaru. Tas notiekot tad, kad "nagi niez". Bija laiks, kad Baiba aizrāvās ar rotu gatavošanu – ne biznesam, bet pašas priekam un praktiskai lietošanai. "Man patika eksperimentēt,



Baiba sevi izpauž krāsās un noskaņā.



likt kopā krāsas un formas un redzēt, kas iznāk. Vai arī, ja rīt jāiet uz teātri vai kādu sarīkojumu, šovakar pagatavot sev jaunu rotu, atbilstošu iecerētajam tērpam vai noskaņojumam. Kad bērni bija mazi, iestājos adīšanas studijā. Arī tur man patika apgūt un izmēģināt kaut ko tādu, kas atšķirtos un klasiskā un pierastā. Piemēram, adot rakstainus cimds, ir pieņemts, ka plaukstas daļā ir vieglāks un vienkāršāks raksts, bet valniša daļā sarežģītāks un krāsu ziņā pilnīgāks. Tad jāpamēģina, kas sanāks, ja darišu citādi! Izmantoju rakstus, kas nav latviešiem pierasti, eksperimentēju ar krāsām. Reizēm pati krāsoju dzijas, lai dabūtu iedomāto toni vai arī lai redzētu, kas sanāks. Tolaik ieguvu Tautas dāļamata meistara nosaukumu."

Baiba atzīst, ka viņu biedē mākslīgais intelekts. "Tas var būt kaut kas pat ļoti perfekts, taču esmu pārliecināta, kas tas nekad neaizstās radošo dvēseli. Mākslīgā intelekta darbi ir pareizi, taču bezdvēseliski. Man ir ļoti svarīgi, lai katrā lietā būt ielikta tās radītāja dvēsele, un es nespēju pieņemt domu, ka mums būtu jāsamierinās ar to, ka tā vairs nebūs vajadzīga. Taču mūsdienu pasaule pamazām kļūst vienaldzīga, tā vairs nav jūtīga. Tas, kas ir jūtīgs, tas kļūst neērts."

Gandrīz visu mūžu Baiba ir nodarbojusies ar airēšanu un to turpina joprojām. Taču par šo viņas aizraušanos būtu stāstāms atsevišķs stāsts. Vairāk nekā desmit gadus viņa pievērsusies arī ziemas peldēšanai. "Tās ir lietas, kas saistītas ar man tuvām stihijām – dabu un ūdeni, bez kurām nevaru sevi iedomāties. Taču pats svarīgākais, ka tā ir kustība un sevis aktivizēšana. Ir taču šausmīgi garlaicīgi sēdēt un neko nedarīt!" ir pārliecināta Baiba Strautmane. ■

Sarma Kočāne

Pieloc, draudziņ, ceļa somu – jūrā ieti man gribas...

Eiropas Parlamenta Zivsaimniecības komiteja vēl pirmspandēmijas laikā publicēja ziņojumu par zvejas tūrisma lomu zivsaimniecības nozares dažādošanā. Tajā paustās atziņas iet roku rokā ar ES bioloģiskās daudzveidības stratēģiju, kas paģēr zvejai kļūt ilgtspējīgākai, vienlaikus uzlabojot jūras vides stāvokli. Tas, ka zvejniekiem, kuri nodarbojas ar mazapjoma zveju, nepieciešama savas darbības dažādošana, labi jūtams arī mūsu piekrastē, jo viņiem bieži vien neizdodas nodrošināt sev pienācīgu iztiku, tādēļ nākas meklēt arvien jaunus papildu ienākumu avotus. Kā zvejas vīriem sokas ar tūristu piesaisti – par to šajā stāstā.

Ar senu zvejas kuģi Liepājas reidā

Zvejniecības tūrismā būtiska ir klātbūtne it visos procesos – kuģa apzināšana, iepazīšanās ar zvejas rīkiem, pati zveja, kā arī līdzdalība zivju apstrādē un maltītes pagatavošanā kuģa kambīzē prasmīga pavāra – koka – virsvadībā. Lai izbaudītu šo daudzveidīgo sajūtu gammu, ir jāpieloka ceļasoma un jādodas uz Liepāju – dzintara pilsētu starp ezeru un jūru. "Vēsturisks zvejas kuģis ar komandu un koku aicina ciemos uz kuģa klāja un izbraucienos jūrā. Liepājā jauna iespēja grupām līdz 20 viesiem rezervēt vēsturisku zvejas kuģi gan ģimenes svinībām, gan draugu ballītēm un korporatīviem pasākumiem. Kuģa komanda piedāvās arī regulāros vakara izbraucienus no Jāhtu ostas 82. pietātnes Promenādē (pretī Dzintara pulkstenim). Vasaras piedāvājumā darbosies zivju grilbārs ar īstu kuģa pavāru – koku. Gatavosim Liepājas zivju zupu un baudīsim svaigas piekrastes zivis" – tā vilinoši aicina tūrisma firmas "JA Travel" līdzīpašniece Agita Kurzeme. Un ne bez pamata, jo tieši viņa kopā ar Jāni Freimani rūpējas par to, lai senais norvēģu zvejnieku kuģis "Ornfloy" piedzīvotu otro jaunību Kurzemes krastā gādīgu saimnieku uzraudzībā. Kuģis būvēts tālajā 1967. gadā un līdz 2008. gadam uzticami kalpojis vikingu pēctečiem jūras zvejā. Pēcāk gan tas pārbūvēts, lai taptu noderīgs atpūtai un izklaides braucieniem.



Tieši pandēmijas laiks diplomētajam kuģu vadītājam Jānim Freimanim licis dažādot uzņēmējdarbības formas, un tā 2011. gadā dibinātajā SIA "Marlin-11" ienācis zvejas tūrisms, iegādājoties kuģi "Ornfloy". Biedrības "Liepājas rajona partnerība" atsauksmē par īstenoto projektu uzsvērts: "Ņemot vērā ik pa laikam ieviestos ierobežojumus piekrastes zvejā, un lai palielinātu pievienoto vērtību nozvejai, dažādojot uzņēmuma darbību, Jāņa Freimaņa vadītais uzņēmums īstenoja projektu "Vēsturiska zvejas kuģa pielāgošana tūrisma pakalpojumu sniegšanai". Projekts tika īstenots, iegādājoties Norvēģijas vēsturisko zvejas kuģi "Ornfloy". Tā ietvaros tika iegādāts kuģa papildaprīkojums, ūdens un kanalizācijas sistēmas pamatlīdzekļi, gultas vietas un koka lete, mēbeļu komplekts, virtuves aprīkojums, glābšanas plosti, vestes un pufi atpūtai." Tā teikt, kojas un arī koka darba rīki kuģa kambīzei! Ziņojums satur atzinīgu secinājumu: "Katrs minētais ieguldījums papildina viens otru un veicina uzņēmēju iespēju klientiem piedāvāt pilnvērtīgus un kvalitatīvus ēdināšanas pakalpojumus, rīkot izbraucienus jūrā ar zvejošanu un zivju pusdienām uz klāja, kā arī piedāvāt viesu izmitināšanu uz kuģa. Projekts īstenots ar Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonda atbalstu – publiskais finansējums 23 865,52 eiro apjomā." Agita Kurzeme un Jānis Freimanis ir īsti jūras un Liepājas skartie, iet zvejā, burā un attīsta tūrisma Dienvidkurzemē. Agita sociālajos tīklos precizē: "Uz kuģa viesi var naškoties ne tikai jūras brauciena laikā, bet arī tad, kad "Ornfloy" pietauvots Liepājas Promenādē. Grilbārs uz ūdens un iespēja nobaudīt Jāņa nozvejotu svaigu zivi. Uzsvars būs uz vietējo Dienvidkurzemes virtuvi." Baudīsim jūru un krāšņos saulrietus Liepājas reidā!

Klapkalnciemā turpina zvejas tradīcijas

Ne visur piekrastē tik aktīvi dažādo zvejniecības rūpalu kā Liepājā vai Pāvilostā, kur tūristu iešana līdz jūrā pēc loma ir gluži vai ikdienišķa parādība. Bet zvejniecības tūrisms uzplaukst arī Klapkalnciemā, kur saimnieko uzņēmīgā Kristīne Eglīte. Tiesa, te zvejā iet viņas tēvs un brālis, kamēr pati saimniece apstrādā piegādāto lomu zivju cehā, kur raujas visa ģimene ar palīgiem. Kristīne nāk no tām zvejnieku dzimtām, kurās uzmanīgi seko zvejniecības tradīcijām. Savulaik produkciju no "Klapkalnciema zivīm" sāksi pārdot Āgenskalna un Čiekurkalna tirgū, Kristīne turpina būt galvenā saražotās zivju kulinārijas tirgotāja uzņēmumā. Par jūru un zveju viņa var stāstīt daudz, kā nekā Kristīnes ģimene ar zivsaimniecību nodarbojas jau trešajā paaudzē. Viņa teic, ka īpašs gardums līča Kurzemes pusē ir lucīši, kam murdus izliek turpat trīs kilometrus no krasta. To zvejas sezona sākas 1. aprīlī un ilgst līdz augusta beigām vai septembra vidum. Viedā klapkalncieme bilst, ka ir ļoti daudz zināšanu un prasmju piekrastes zvejniecībā, ko nedrīkstam ignorēt. Piemēram, brekšiem patīkot brūnāka jūra, turpretī sīgas jāmeklē tur, kur akmegaināks. Lašveidīgās zivis labāk ķeroties, kad jūra bangaināka, it īpaši pēc ašāka pūtiena. Taču zivju kulinārijā Kristīne daudz ko dara pēc izjūtām – ķilavu garšvielu sāļjums tiek uzlabots no paaudzes paaudzē. Vaicāta, vai ir doma plašāk pievērsties zvejniecības tūrismam, viņa atbild, ka tas ir ļoti darbietilpīgi. Labāk vairāk darīt, nekā daudz runāt, tādēļ "Klapkalnciema zivis" Zvejnieksvētkos jūras krastā vāra zivju zupu un ēdina sanākušos viesus. Bet ikdienā ir zināma rutīna – zveja jūrā, zivju cehs, produkcijas tirdzniecība.

Tomēr tēvs un brālis kādreiz jūrā paņēmot līdzī arī kādu atpūtnieku, ja to interesē pats zvejas process. Kristīnes klientu loks paplašinoties bez īpašas reklāmas, atzinīgie vārdi ejot no mutes mutē. Kolkas ceļa malā esot savs kiosks, ko brālis gribot uzlabot. Viņš jūras arodu pārņēmis

no tēva un tagad to nodod savam dēlam, kurš nedēļas nogalēs palīdz – iet zvejā, taro tīklus un gūst citas piekrastnieku iemaņas. Kristīne godīgi atzīst, ka zvejniecība mūsdienās ir dārgs hobijs, tomēr izjūtu gamma, ko tu gūsti, ejot jūrā, atsver visas grūtības: “Tā ir emocionāla piesaiste paaudžu zvejniecībai, mūsu ģimene negrib komercializēties, bet atstāt to, kas ir.” Rīgas plānošanas reģiona stāstu galerijā pausta vērā ņemama atziņa: “Eiropas projekti neatrisinās paaudžu zvejniecības iemaņu nodošanu, saglabājot autentiskumu. Zivju ir tik, cik ir, tāpēc lielāka izaugsme nav iespējama. Principā lomi ir nemainīgi, vienu gadu vairāk vienas reizes, citus gadus citas. Ir bijušas reizes, kad gribas visu mest pie malas, bet tad saproti – nē, un vienmēr atgriežamies un turpinām. Zveja ir dzīvesveids, ikdiena. Tukšs tīkls – tas nav sāpīgi, jo ar to jārēķinās. Lai nodrošinātu vecumdienas, ir jāuztaisa savs unikāls produkts, un pie tā Kristīne citīgi strādā.”

Trīs vīri laivā Bernātos

Ik gadu vērigākie piekrastnieki tiek aplaimoti ar saturiski bagātu un poligrāfiski augstvērtīgu dienvidkurzemnieku žurnālu “Bernāti”. Tas vienmēr atspoguļojis izdevēju centienus daudzināt piekrastes tūrismu, sakņojoties zvejniekos un jūras vīros. Ko gūstam šoreiz? Pirmkārt, atziņu, ka viedie netiekas tāpat vien: “Jānis Žimants, Turaids Šēfers un Visvaldis Vecvagars 3 dienas & 3 nakts risināja eksistenciālas dabas jautājumus. Daži tika atrisināti, daži, tāpat kā dzīve, palika neatrisināti, un atbildes vēl tiek un tiks meklētas!” Bernātus, kā zināms, 1924. gadā apmeklēja pirmais Latvijas Valsts prezidents Jānis Čakste, teikdams: “Te jābūt kūrortam!” Pēc diviem gadiem kāpas galā uzstādīja piemiņas zīmi, kurā bija iegravēti šie vārdi. Visus okupācijas gadus akmens nostāvēja bez būtiskiem bojājumiem, un nu mēs varam lūkot, vai Bernāti arī mūsdienās velk uz kūrviesu pusi.

Statistika vēsta, ka 2022. gadā Latvijas tūristu mītnēs apkalpoti 2,2 miljoni ārvalstu un vietējo tūristu, kas ir par 66,2% vairāk nekā 2021. gadā, bet par 23,9% mazāk nekā pirms pandēmijas 2019. gadā. Dienvidkurzemes novadā ir vairāk



nekā 50 naktsmītņu, Bernātos – ap 20. “Katrai no tām ir savs stāsts un pieskāriens, kas domāts romantiķiem, domātājiem, sapņotājiem, realīstiem, naturālistiem, naksnīgo zvaigžņu skaitītājiem, prezidentiem, karaļiem, priesteriem, citādi domājošiem un citādi saprotošiem. Katrs varēs atrast savu stāstu un tālāk to turpināt!” mudina “Bernāti”, žurnāls labai dienai. Pašreizējais piedāvājums ir gana plašs: kempings “Jūrmaljēkuli”, brīvdienu mājas “Laimas stari”, “Sīpoli”, “Lakstīgalas”, “Smilgas”, “Šķilas” un vēl, un vēl. Paskat, kādi rosinoši mājvārdi, tā vien gribas pazust priedēs! Savukārt ģimenes kafejnīca “Dzintariņš” vēlīgi aicina: “Bernātu dabas parkā priežu mežā

pie jūras piedāvājam no svaigiem un dabīgiem produktiem gatavotus latviešu tradicionālos un pasaulē iecienītus citu tautu ēdienus, pašmāju saldēdienus un kūkas, Latvijā ražotu vīnu un alu, labu Austrijas kafiju un aromātiskas vietējo pļavu zāļu tējas. Kafejnīca ar āra terasi atvērta visos gadalaikos cauru gadu. Līdz jūrai 800 metru.” Kā īpašs gardums te minams cepts Nīcas siers, kārtots uz jauno zaļumu lapiņām, pasniegts ar smiltsērķšķu mērci, ogām un grauzdētām ķirbju sēklīm – tāda pārpusaulīgi garda ēdmaņa ir tikai Bernātu “Dzintariņā”.

Bet ko trīs vīri laivā? Ieklausīsimies vīpu runā: “Ķilķēni nebija, bet zivju piena zupu es atceros. Vecfāteris mencu acis koda tā, ka plakšķēja. Krita zupā. Spilgti atceros, ka es ēdu un mencu acis man peld zupā. Vecfāteris uzreiz: “Dod šurp!” Man sieva neieredz nēgu galvas, bet man tās ir mīļākās, tāpat kā mans mīļākais ēdiens ir vīstu dibentiņi. Kaut kāda novirze tā ir. Tur arī kraukšķis ir.” Tā jau reizēm gadās, kad pēc ilgāka laika satiekas seni draugi, un kur nu vēl, ja Bernātos, un turklāt laivā! Kad tiek krastā, nepaskrieniet garām autobusu pieturas “Eglītes” sešmetrīgajam soliņam Bernātos, kurš uzstādīts nakts aizsegā bez toreizējās vietvaras saskaņojuma, jo – “Laiks apsēsties, lai kopā runātu, darītu un būtu!” Šī dzīves filozofija – kopā var vairāk, labāk un arī jautrāk – gadu gadiem tur piekrastnieku

▶▶▶ 46. lpp.

▶▶▶ 45. lpp.

neformālus pie patiesām dzīves vērtībām kā bites tvanīgos ziedos.

Kopā ar zvejniekiem Rojā un Kaltenē

Tā nu sanāk, ka šis garšas un jūras izjūtu ceļojums vairāk mūs aizvērīs uz Rīgas līča Kurzemes piekrasti, kur vērtīgu latviešu un lībiešu selgas vīru nodarbu kultūraspektu izpēti daudzu gadu garumā veic Rojas Jūras zvejniecības muzejs. Tā aprūpētajā "Kaltenes klubā" izveidots un izvietots muzeja atklātais krājums "Zvejniecība", kas iepazīstina ar senatnīgiem eksponātiem – vecajiem zvejas un zivju apstrādes rīkiem. Te arī lūkojami un klausāmi stāsti par dižajiem burinieku būvētājiem un zvejniekiem, par ievērojamiem visu laiku ļaudīm, kas dzīvojuši un darbojušies Kaltenē. Ekspozīcijas radošās darbošanās centrā ir iespēja izzināt piekrastei raksturīgos dabas procesus, kas pēdējos gados tik nopietni ietekmē jūras krasta izmaiņas Kurzemē. Te varam noskaidrot, kādiem vējiem jāpūš, lai mурdos un tīklos nāktu brangs loms, kad labāk iet jūrā un kad pūš "bada vējš". Stāsts par zivju daudzveidību Rīgas līča rietumu piekrastē, par putniem un gājputnu

ceļiem ir gana aizraujošs. Katrs pats var iemēģināt roku jūrnieku mezglu siešanā un virvju vīšanā (vēl tikai derētu apgūt arī Morzes ābeci, lai sūtītu gaismas signālus kaijām!). "Kaltenes klubā" ir iespējams kopā ar ģimeni un draugiem izspēlēt lielformāta "Rīču raču", atbildot uz dažnedažādiem jautājumiem par dzīvi un darbošanos jūrkantē. Tepat var pieteikties izzinošai pastaigai pa Kaltenes akmens krāvumiem "Kaltenes kalvas" aizrautīga gida vadībā.

Kad nu baudīti Kaltenes stāsti, jādodas garšu ceļojumā uz Roju, kur SIA "Pundiķi" blakus viesnīcai piedāvā četras atšķirīgas programmas visiem vecumiem un dvēseles noskaņojumiem. Ieteikšu četrstundīgo, kas sākas ar izbraucienu istā zvejnieku laivā jūrā (zvejas sezonas laikā pārļūkojot, vai trāpījies bagāts loms!), kam noslēguma graķītis no pašmāju brūvējuma, lai labāk garšotu uz dzīvas uguns vārīta zivju zupa ar pašceptu rupjmaizi, kūriņā kūpinātās piekrastes zivis ar alu un Rojas avotiņa ūdeni. Tam seko dižraušu cepšanas meistarklase ar degustāciju, ko noslēdz izklaidējoša programma zvejnieku sievu virsvadībā. Tā teikt, veči savu jūrā padarījuši, nu toni uzdod sievas! Sākas dziesmas un rotaļas, dižošanās vietējā dialektā,

amatu mācība un mērošanās ar spēku un prātu. Protams, uzvarēs gudrākais! Kad nu visa šī ampelēšanās "Mazjūr's ziv zup'" būs galā, mājās palicējiem varēs iegādāties rojniešu zivju kulināriju, tā teikt, lai nākamreiz līdz Rojai tiek arī viņi pašī. Mielasts zvejnieku sētā un došanās līdz zvejniekiem selgā var kļūt par jūsu aizvadītas vasaras visintriģējošāko piedzīvojumu.

Mūsu marīnistikas vecmeistars Jānis Lapsa (1930–2006) dokumentālajā aprakstā "Zilā grāmata" (1988) rosina mūs uz jūru un zvejnieka arodu lūkoties redzīgākām acīm: "Kuģis nespēj orientēties bez kompasa, bez sīkās magnēta adatiņas, kas rāda uz ziemeļiem. Arī katrā jūrniekā atrodas tāda neredzama un nesataustāma adatiņa. Jo ilgāk viņš klejojis pa lielajiem ūdeņiem, jo pavēlošāk tā rāda uz mājām. Lai kā kuģenieks milētu zilos plašumus, jūra nekad nevar kļūt par viņa pastāvīgu dzīvesvietu uz mūžu mūžiem. Kamēr jūrnieks ir dzīvs, viņš allaž paklausīs iekšējam kompasam, kas rāda uz dzimto pilsētu vai ciemu. Šo ilgu uguni nespēj apdzēst ne tāli pārlidojumi, ne nogurdinoši pārgājieni miglās un vētrās."■

Gints Šimanis
Valda Brauna foto

Sala, kur pietāj Daugavas vēji...

Zvejnieku, Tīklu, Enkura, Kaiju un Matrožu ielas. Mazais Balasta dambis un vienkārši Balasta dambis. Bez Kaiju ielas ir vēl Mazā Kaiju iela. Un tepat blakām Matrožu iela. No vienas puses šīs ielas uz Ķīpsalas cietzemes ierobežo Zunds, no otras – pati Daugava. Abas straumes paralēli viena



otrai traucas uz jūru jau kopš neatminamiem laikiem. Pārdaugavas pusē uz Zunda krastu ved Tvaikoņu iela, bet pilsētas centra pusē atrodama Mastu iela. Tā pēdējā laikam no pavisam seniem – burinieku laikiem. Šie lakoniskie, bet vienlaikus daiļrunīgie ielu nosaukumi mums precīzi norāda, kas agrāk dzīvojuši Daugavas abos krastos un vēl pa vidu tai – visi tie, kam ar upi, ostu un jūru bijis saistīts mūžs.

Par kādu ēku Ķīpsalas Zvejnieku ielā

Tas laiks, kad Ķīpsalas zveji lika Daugavā savus tīklus, sapņojot par bagātiem zivju lomiem, bet ostas strādnieki steidza uz darbu no agra rīta, kad virs Vecrīgas baznīcu un Rīgas pils torņiem ausa pirmie saules stari, ir aizgājis. Senās mājiņas

gar ieliņu malām vēl ieraugāmas, bet to mūžs strauji tuvojas izskaņai. To vietā parādās arvien vairāk jaunbūvju, jo vieta pie Daugavas un tuvu pašam pilsētas centram ir lieliska izvēle labai dzīvošanai. Protams, ja vien to atļauj maciņš. Salas senā romantika lēnām dilst, lai gan pavasara ziedonī sala ir ziedošu koku pilna un tajā skaļi skan visdažādāko putnu prieka odas jaunai vasarai un auglīgai dzīvei.

Lai cik nesaudzīgs būtu laiks, pagaidām salai vēl izdevies saglabāt kādu kriksīti senās pagājības spožuma. Tā, ejot pa Zvejnieku ielu, acs pati aizķeras aiz interesantiem jūrnieciskās cilmes ēkas ornamentiem, un tas liek apstāties, raisa interesi. Divstāvu koka ēka ir paliela, tās fasādē rotājas enkuri un vēl šīs tas no citām ēkām manāmi atšķirīgs. Kas to cēlis un kas bijis ēkas īpašnieks? Un tad

sākas gluži vai neliels detektīvstāsts! Izrādās, ka namu projektējis viens no mūsu izcilākajiem 20. gadsimta arhitektiem – Eižens Laube. Tas pats, kurš vēlākos gados radījis Ķemeru sanatoriju un tepat Daugavas otrā krastā esošo Rīgas pils Svētku zāli, vestibilu un Triju Zvaigžņu torņi. Tas gan bijis gandrīz pārdesmit gadus vēlāk. Taču arī šķietami it kā necilā Ķīpsalas Zvejnieku ielas māja ir UNESCO Pasaules kultūras un dabas mantojuma vietas "Rīgas vēsturiskais centrs" aizsardzības zonā. Rīgas koka namu mantojuma pētnieki izzinājuši, ka nams celts un pabeigts 1912. gadā, celts nacionālā romantisma stilā ar norvēģiskiem jebšu ziemeļnieciskiem vaibstiem.

Ēkas būvniecību pasūtījis un apmaksājis tvaikoņu firmas "Kārlis Kronenbergs" īpašnieks ar tādu pašu vārdu un uzvārdu. Tajā bija paredzēts četrstābu dzīvoklis tvaikoņu firmas īpašniekam un vēl trīsstābu, divstābu un vienistabas dzīvokļi tās pašas firmas tvaikoņu un velkoņu kapteiņu atraitnēm. Vēl mūra puspagraba telpās atradās vieta tirgotavām un daži vienistabas dzīvokļi kalpotāju vajadzībām. Tāda šī ēka faktiski arī saglabājusies un neskarta pārlaidusi divus pasaules karus un vēl citus visādi nemierīgus laikus. Tiesa, par ēkas iekšpusē notikušajiem procesiem gadsimtu griežos ir visai pagrūti spriest.

Vislabākā dzīvesvieta kapteinim – pie ostas Daugavas krastā

Vajadzēja tik rīta agrumā atvērt dzīvokļa logu, un visa osta iepretim kā uz delnas. Ar viegli kūpošu kapejas krūzi rokā varēja vērot gan ostā ie-nākošos, gan jūrā ejošos zēģelniekus un tvaikoņus, vasarās nereti arī kādu pasažieru kuģi ar ciemos atbraukušiem tūristiem. Un varēja skatīt arī pašam Kārlim Kronenbergam piederušos tvaika velkoņus, kuri ik pa brīdim no Bolderājas puses šlepēja uz piestātni kādu lielāku ar importa kravu piekrautu kuģi. Vai arī prom ejošu, līdz lūpai piekrautu ar precēm tepat Rīgas krastmalā.

Vēl bija velkoņi, kuri šad un tad jūrā vilka Latvijas koksni – balķus gan no kādas mazākas ostas uz Rīgu vai pat



kur krietni tālāk. Reizēm vētras laikā nācās arī steigt palīgā kādam, kurš bija neveiksmīgi strandējis krasta tuvumā uz akmeņiem vai smilšu sēkļa. Dzīve uz jūras un pie tās mēdza būt visādu pārsteigumu pilna. To Kārlis Kronenbergs droši vien jau bija piedzīvojis Slokā bērnības laikā. Apkārtne tuvāk un tālāk jau zvejnieku netrūka, un varbūt tieši viņu stāsti un jūras tuvums rosināja nākamībā saistīt dzīvi ar jūras arodu. Krišjānis Valdemārs, gudrs tautsaimnieks un izglītots vīrs būdams, taču bija jau norādījis, kur pārticības ceļš meklējams.

Kad pabeigta Mangaļu jūrskola un gūts apliecinājums par prasmēm, Kārlis Kronenbergs nopērk velkoni "Kodimo" un nodibina savā vārdā sauktu kuģniecības sabiedrību. Pirmajam velkonim seko nākamais – "Baltija". 1926. gadā jau tiek pirktas modernas jūras velkonis, acīmredzot peļņa no velkoņu pakalpojumiem ir laba. Vēlāk seko dalība vēl citu kuģošanas sabiedrību dibināšanā, un dzīve rit uz priekšu savu gaitu.

Tiesa, 20. gadsimta sākums ir bijis traki nemierīgs. Zem dažādiem karogiem šurp nākušie karotāji centušies velkoņus izmantot savām karšanas vajadzībām, un tie nonākuši gan Monzunda salās, gan Tallinā,

gan Pēterpilī. Jūrā tie acīmredzot bija gājuši zem svešiem karogiem, un īpašniekam nebūt nebija viegli nelielos kuģus atgūt un dabūt atpakaļ uz Latviju pēc valsts neatkarības izcīnīšanas. "Kodimo" un "Baltija" arī piedalījās cīņās pret bermontiešiem, uz sava klāja pārvadājot latviešu karavīrus un veicot pirmās kaujas operācijas Daugavā un Rīgas līcī.

Kāds dāņu tvaikonis 1924. gadā lielā miglā nogremdēja "Kodimo", bet gadu vēlāk kāds norvēģu kuģis "Baltiju". Tie ir traģiski negadījumi, kādi droši vien notiek arī citās ostās tīri cilvēciskas neuzmanības vai kļūdu dēļ. Abi velkoņi tika izcelti, salaboti un varēja atsākt darbību. 1925. gadā tiek nopirkta tvaika laiva "Mīlgrāvis", kura piegādāja svaigu dzeramo ūdeni kuģiem. Kapteinim Kronenbergam nu jau ir divas tādas laivas. Vēl viņš piedalās kuģu iegādē ar akcijām, lai būtu jauni kuģi, kas varētu braukt zem Latvijas flagas. Pirmie piecpadsmit kapteiņa Kronenberga darba gadi uzskatāmi pierādījuši, ka "visas olas nevar glabāt vienā tiklīnā", darbība jāpaplašina vairākos virzienos. Arī starpkaru laikā Eiropā nebūt nav mierīgi pat uz jūras. Tas rada bažas un spiež meklēt dažādus ejamos ceļus.

▶▶▶ 47. lpp.

Velkoņu bīstamā ikdiena

Velkoņi kā ostas ikdienas darbarūķi pilda daudz dažādu svarīgu darbu. Parasti tie paliek lielo un vareno kuģu paēnā, taču ir brīži, kad bez tiem nu nekādi neiztikt.

1928. gada februārī stipras ziemas vētras laikā Mangaļsalas pusē, Daugavas mutē, uz sēkļa uzskrien zem PSRS flagas ejošs tirdzniecības kuģis. Tas paņēmis kravu Šetīnes ostā. Puteņa laikā glābšanas darbi ilgst visu nakti, piedaloties velkonim "Baltija". Tikai nākamajā dienā izdodas kuģi novilkēt no sēkļa un aizšlepēt uz Eksportostu izkraušanai. Pēc kuģa apskates redzams, ka kuģis stipri bojāts un tam nepieciešams nopietns remonts.

Viena no galvenajām eksportprecēm pirms kara ir kokmateriāli, arī balķi. Tā 1937. gada maija beigās velkonis "Baltija" velk uz Rīgu no Salacgrīvas ostas vairākas balķu partijas. Pie Ķurmraga spēji uznāk vētra, sarauj balķu plostus, un ap 2000 balķu tiek izskaloti plašā piekrastē pie raga. Līdzīga liksta piemeklē šo pašu velkonī 1930. gada jūlijā. Tikai šoreiz tas notiek pie Kurzemes krasta, ceļā no Melnsila uz Rīgu. Vētra atkal sarauj plostus, un balķi tiek izmesti krastā lielā piekrastes teritorijā. "Baltija" atgriežas Rīgā tukšā... Nav ziņu, vai balķu plosti bijuši apdrošināti pirms transportēšanas un kas ar tiem noticis pēc izskalošanas krastā. Iespējams, ka stājies spēkā senais krasta likums, ka viss, kas izskalots krastā, pieder atradējam.

Ar balķu vilkšanu neveicas arī lielajam un modernajam jūras velkonim "Karl Kronenberg", kurš 1930. gada maija pēdējās dienās kopā ar citiem velkoņiem velk no Salacgrīvas uz Rīgu kārtējo plostu partiju. Pēc iziešanas jūrā spēji sākas stipra vētra, vēja spēks sasniedz astoņas deviņas balles, piedevām vēl uzkrīt bieža migla. Vētra izsvaida un sarauj plostus. Tajā pašā vētrā iekļūst arī velkonis "Baltija", augsti vilņi veļas pāri klājam, un jūrnīki piedzīvo baisus brīžus. "Baltijai" tikai pēc astoņām stundām izdodas sasniegt Daugavas grīvu un paslēpties drošajos un mierīgajos ostas ūdeņos. Vētras izsvaidītie balķi pēc tam radījuši briesmas piekrastes kuģošanai.

Pārlopojot senās hronikas, rodas iespaids, ka Rīgas līcis pirms gadsimta bijis visai nemierīgs, tajā spēji uznākušas spēcīgas vētras. 1927. gada oktobrī velkonis "Karl Kronenberg" vilcis no Salacas uz Rīgu divus prāmjus. Uznākusī vētra vēlusi pāri velkonim lielus vilņus un draudējusi to nogremdēt, prāmjus nācies atsvabināt un cilvēkus pārcelt uz velkoņa. Radušās bažas, ka velkonis ar šādu kravu var Rīgas ostu nesasniegt. Pēc kravas atsvabināšanas velkonim izdevies laimīgi sasniegt Rīgu, bet abi velkamie prāmjī izskaloti krastā pie Neibādes un Carnikavas. No viena prāmja jūrā ieskalots kapteinis Ulups, kurš, par laimi, bija uzlicis korķa jostu un tā izglābies no bojāejas. Vētra lielus posta darbus nodarījusi arī iekšzemē – sagāzti koki mežos, sabojātas telegrāfa un telefona līnijas.

1931. gadā uz sēkļa pie Mangaļiem uzskrien dāņu burinieks "Vera". "Karl Kronenberg" un citi velkoņi sāk izsūknēt ūdeni no avarējušā kuģa rūmēm. Komanda ar dāņu kapteini Larsenu priekšgalā pēc laika atgriežas uz burinieka, un sākas kokmateriālu pārkraušana liellaivās.

1930. gada 13. maijs kļūst nelaimīgs norvēģu tvaikonim "Rings", tas apgāžas iepretim Bolderājas loču mājai. Kuģis bijis stipri pārkrauts ar kokmateriāliem un devies jūrā jau ar lielu sānsveri. Pie bākas kuģis apgāžas uz labā borta, labi, ka mašīnists paspējis atgriezt tvaika ventili, citādi kuģis varētu uzsprāgt brīdī, kad tajā ieplūst ūdens. Tvaikoņa 20 vīru apkalpe tiek izglābta, un velkonis "Karl Kronenberg" piedalās glābšanas darbos un ūdens izsūknēšanā.

Reizēm velkoņu apkalpēm gadījušies neizskaidrojami piedzīvojumi, kas arī nav bijuši patikami. Tā 1930. gada maijā velkoņa "Karl Kronenberg" kapteinis P. Ozoliņš ziņo, ka ceļā no Liepupes uz Rīgu velkonī pie Vidzemes krasta apšaudījuši zvejnieki. Jūrniecības departaments uzdevis noskaidrot negadījuma iemeslus un šāvējus. Tālāku ziņu par notikumu gaitu nav. Vai velkonis pārāk pietuvojies zvejas tīkliem vai nejauši iztraucējis kādus spirta kontrabandistus nelegālajās gaitās, par to vēsture klusē.

Arī tajos laikos bijusi skarba konkurēnce un cīņa par darba pasūtījumiem. To apliecina kāds negadījums pie Ventspils ostas. 1938. gada augusta nogalē uz sēkļa uzskrien itāliešu tvaikonis "Santa Evlalia". No Rīgas neaicināti tam palīgā steidz velkoņi "Baltija" un "Karl Kronenberg". Tvaikoņa rēdereja noraida nelūgto glābēju palīdzību un slēdz līgumu par glābšanas darbu veikšanu ar Ventspils ostas valdi. Rīdziniekiem nākas atgriezties mājās tukšām rokām un velti tērēt degvielu. Tiesa, vēl lielāku vilšanās nākas piedzīvot velkonim "Albert Ferster", kurš, cerot uz darbu, atskrējis uz Ventspili no patālās Dancigas ostas. Arī tam nākas atgriezties mājās bez cerētās samaksas.

Īsa nobeiguma vietā

Kapteinis Kārlis Kronenbergs negaidīti šķiras no šīs zemes gaitām 1930. gada pēdējā dienā. Nodzīvotī tik vien 50 gadi. Kapteinis dodas uz savu pēdējo piestātni Rīgas Meža kapos radu, draugu un jūrnīku pavadīts. Viņa ceļš ir galā, bet viņa velkoņi turpina darbu Rīgas ostā, jo kuģi turpina ienākt ostā un iet jūrā. Dzīve neapstājas.

Zvejnieku ielas māja ar devīto numuru ir pārdzīvojusi divus pasaules karus un izdzīvojusi arī citās vēsturiskās kataklizmās, kuras skārušas Ķīpsalu, Rīgu un visu Latviju. Varbūt kādreiz kāds pieliks pie tās piemiņas plāksni kapteinim Kārlim Kronenbergam, kurš šo namu cēlis un tajā dzīvojis. Viņš ar saviem darbiem pavisam droši ir atstājis pēdas Rīgas ostas un mūsu jūrniecības vēsturē. Varbūt kāds atjaunos arī namu, ko projektējis viens no mūsu izcilākajiem pagātnes arhitektiem. Varbūt. Vai tā notiks, to rādīs laiks. Cerams, ka vismaz tuvākajā nākotnē māju nepiemeklēs skumjais daudzu veco Ķīpsalas namu liktenis.

Bet velkoņi no Daugavas ūdeņiem nav pazuduši. Kaut arī modernie kuģi ir daudz labāki manevrētāji par tiem, kuri nāca uz Rīgas ostu pirms gadsimta, bez velkoņu palīdzības tiem bieži vien neiztikt. Kamēr būs osta, būs velkoņi. ■

Normunds Smaļinskis



☒ BOSIET & CA-EBS

☒ O&G UK Medical

Apply to Atlas Professionals today, let us coordinate your next offshore role.



Register by scanning the QR code

SCAN ME

Generating
← ENERGY →
FOR A GREENER PLANET



LTFJA KKS “Jūrnieku forums” sniedz kvalitatīvus un izdevīgus finanšu pakalpojumus Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības biedriem



+ (371) 67389300

Katrīnas dambis 20

jurfor@jurfor.lv

TU ESI LATVIJA

Šo pašu svētāko
Tu neaizmirsti:
vai celies debesīs,
vai jūras dzīlēs nirsti,
vai draugu pulkā
dali savu prieku,
vai viens pats satiecies
ar pretinieku –
Tu esi Latvija!

/Ojārs Vācietis/

Laimīgu,
drošu, radošu
un vienotības
piepildītu
2024. gadu!

