



JŪRNIEKS

NR. 5 (144) 2024



Ekonomikas ministrs

VIKTORS VALAINIS:

“Savā ostu reformas piedāvājumā Ekonomikas ministrija uzsver, ka jābūt ļoti ciešai sinerģijai starp trim lielajām ostām, tām jāstrādā ciešā sasaistē.”

Rīgas brīvosta saņem IAPH Ilgtspējas balvu

EMSA atzinīgi novērtē Latvijas jūrnieku profesionālo sagatavošanu un sertificēšanu

Konteinerkravu ugunsgrēki rada arvien lielāku apdraudējumu cilvēku, vides un kuģošanas drošībai

Baltijas valstu Jūras administrāciju uzmanības centrā kuģošanas drošība, jūrnieku apmācība un sertificēšana



**NAVIGATING
THE FUTURE.
SAFETY FIRST!**



LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciālists

67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tāl. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIKU REĢISTRS

Tāl. 67099419

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tāl. 67062101

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tāl. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 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. Septembris – oktobris
- 4 Latvijas Hidroekoloģijas institūts rīko semināru "Par zemūdens trokšņa jautājumiem Latvijā"
- 5 Baltijas valstu speciālisti pārrunā kuģošanas drošības un jūrnieku sertifikācijas jautājumus
- 6 OVK kampaņas laikā uzmanība tiek pievērsta jūrnieku nodarbinātībai un atalgojumam
- 7 Jūras administrācijas un ostu pārstāvji spriež par navigācijas tehnisko līdzekļu rezervju apjomu un citām aktualitātēm
- 8 Veiksmīgi noslēgusies Eiropas Jūras drošības aģentūras vizīte Latvijā
- 9 Tapusi monogrāfija par Latvijas zvejniecības vēsturi
- 10 Jūras akadēmija turpina pilnveidot izglītības procesu
- 13 "Transporta attīstības pamatnostādņu 2021.–2027. gadam īstenošanas starpposma izvērtējums"

NUMURA TĒMA – OSTAS

- 14 Ostu reforma viedokļu labirintā
- 17 Jābūt ātrai, straujai, izlēmīgai rīcībai
- 20 Ostu infrastruktūras uzturēšana ir valsts drošības jautājums
- 23 Liepājā un Ventspilī turpinās attīstīt ilgtspējīgās un atjaunīgās enerģijas projektus
- 24 Statistika
- 25 Zaļajā kuģošanas maršrutā atklāta regulāra konteinerkuģu satiksme
- 26 "Rīgas universālajā terminālī" ienācis jaunās paaudzes LNG kuģis
- 26 Paraksta līgumu par saules enerģijas parka attīstīšanu Spilves plavās
- 27 Novembrī "LVR Flote" sāpems jauno daudzfunkcionālo hibrīdpiedzīgu ledus klases kuģi
- 28 Ventspilnieki Dānijā iepazīstas ar zaļās enerģijas aktualitātēm
- 29 Liepāja spēj piesaistīt ārvalstu investīcijas
- 29 Paraksta sadarbības memorandu par ilgtspējīgas aviācijas degvielas ražotnes izveidi Liepājas SEZ teritorijā
- 30 Jaunumi no Eiropas ostām

JŪRĀ UN KRASĀ

- 32 Tehnoloģijas palīdz uzlabot kuģošanas drošību
- 32 "Nauticworx" izveido inovatīvu WorkBoat platformu
- 33 Problēmas jūras kravu pārvadājumu jomā: jauda, sastrēgumi un noturība
- 33 "COSCO Shipping Development" uzstāda jaunu kuģubūves pasūtījuma rekordu
- 33 "COSCO Shipping" būvē jaunās paaudzes kuģus
- 34 Vai pieaug ugunsgrēki uz konteinerkuģiem?
- 35 "GlobalData" apkopo datus par inflāciju
- 36 INTERCARGO aicina IMO pārskatīt oglekļa intensitātes rādītāju sistēmu
- 36 Aicina pastiprināt konteinerkravu uzraudzību
- 37 Tikai visi kopā varam novērst turpmākus incidentus
- 38 Apvienotā Karaliste piemēroja sankcijas 10 Krievijas "ēnu flotes" kuģiem
- 39 Pieaug litiņa akumulatoru izraisītā ugunsbīstamība
- 39 "Jumbo Offshore" uzstāda vēja turbīnas Taivānas atkrastes vēja parkā
- 40 CINS publicē jaunās vadlīnijas kravu drošai pārvadāšanai konteineros
- 40 Diskutē par invazīvo sugu izplatības samazināšanu

VĒSTURE/BRĪVBRĪDIS

- 41 Latvijas Jūrniecības savienība var!
- 44 "Mājas kafējnicu dienas" pagarina vasaru
- 46 Galvenais, lai ir interesanti!
- 47 Latvieši, leģendāri Arktikas ledāju kapteiņi – Artūrs Burke un Ernests Rumke



Žurnāls "Jūrnieks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums.

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

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

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

Ilustrācijām izmantoti Rīgas brīvostas/Jēkaba Vilkārša (1. vāka ilustrācija), Raita Mūrnieka, Sarmas Kočānes, Anītas Freibergas, Gunta Mūrnieks, Kaspars Zvejnieks,

Krista Jakovļeva, Edija Pālena, Jēkaba Vilkārša, Jūrga Kreiļa, Valda Brauna, MK, Latvijas Jūras administrācijas, Satiksmes ministrijas, Ekonomikas ministrijas, Rīgas brīvostas, Ventspils brīvostas, Liepājas SEZ, Aizsardzības ministrijas, Jūras spēku, "VIA Latvia", BCT, Limbažu kultūras pārvaldes, RTU LJA, EP preses dienesta, P&O, "Cosco", Stokholmas, Haminas, Klaipēdas, Gdaņskas, Antverpenes ostas, "Jumbo Offshore", "TUI Cruises" publicitātes foto, CMA, MSC, BPO, "Associated Press", ETA, IMO publicitātes foto, "Reuters", AFP, EPA, flickr foto, Snap foto. Foto no "Jūras Informācijas" un Ēvalda Grāmatnieka personīgā arhīva. Agra Liepiņa zīmējums.

Jā materiālus sagatavoja Sarmas Kočāne. Informāciju žurnālam apkopoja un sagatavoja Anīta Freiberga, informācijai izmantoti RO, VO, LSEZ, SM, JS, RTU LJA, RTU LJK, ES, EP, EK, IMO, ITF, SM, RBP, ICS, BIMCO, ITF, ISWAN, WMN, Tallinas ostas, Klaipēdas ostas, Roterdamas ostas, kā arī ārzemju preses materiāli. Publikācijās paustais viedoklis ne vienmēr atspoguļo redakcijas viedokli.

Darbs, kam ir valsts mērogs

"Jūs esat veikuši darbu, kam ir valsts mērogs, kuru varam nosaukt par pirmo jūrnieku parlamentu, par pirmo Latvijas Jūrnieku Saeimu. Kongresā nolemtais būs pamats kā Saeimai, tā valdībai, pie kāda virziena jāturas. Kuģu ienaidnieki vairs nevarēs mulsināt tautu, jo jūrnieki ir raduši sev morālistisku atbalstu, jūrniecības draugi ir raduši drosmi cīnīties par jūrnieku tiesībām!" Tā 1926. gada 28. februārī 1. Jūrnieku kongresa noslēgumā teica tā rīkotājs Rīgas Latviešu biedrības Krišjāņa Valdemāra Jūrniecības un zvejniecības nodaļas priekšnieks Kreicbergs.

Kreicberga teiktais nāca prātā, domājot par Latvijas Jūrniecības savienības trīsdesmit pieciem gadiem. Kad 1989. gada 3. novembrī Zvejnieku savienības telpās, kas tolaik atradās Doma laukumā virs kafejnīcas "13 krēsli", kopā sanāca 45 patriotiski noskaņoti kuģu kapteiņi, mehāniķi, zvejnieki, jūrniecībā iesaistīti krasta ļaudis, lai apvienotu savus spēkus un idejas Latvijas jūrniecības atdzimšanai, un nodibināja Latvijas Jūrniecības savienību, patiesībā tas bija pirmais Latvijas jūrnieku parlaments, pirmā Latvijas jūrnieku Saeima vēl pirms Latvijas neatkarības atjaunošanas. Sapņi bija lieli un idejas varenas. Gluži kā dzejoja Plūdons: "Ne spēka man pietrūks, ne bail man no kā." Vēlāk gan izrādījās, ka jūrniecības atjaunošanas celmlauži bijuši pārāk lieli ideālisti, jo vēl neapjauta, ar kādām grūtībām būs jāsastopas jaunajai sabiedriskajai organizācijai. Tolaik visi jutās vienoti, jo toreiz viņu starpā vēl nepastāvēja dažādu partiju uzceltās barjeras. Nepastāvēja arī atšķirīgas, ar personīgo materiālo ieinteresētību saistītas intereses. Mērķis bija viens: atjaunot nacionālo jūrniecību, panākt, lai Latvijas kuģi brauktu zem sarkanbaltsarkanā karoga un lai uz tiem atkal skanētu latviešu valoda.

Un te nu mūsu jūrniecības lielā sāpe, kas dziļi iesēdusies sirdīs un dvēselēs – kur tad Latvijai tie kuģi? No politiķu puses pat nākuši signāli, ja nav kuģu, kam mums vajadzīgi pašiem savi jūrnieki? Arī Jūrniecības savienības diskusiju platformā izskanēja doma: ko tad mēs ražojam, darbaspēku citām valstīm? Esot jau labi, ka Latvijas jūrnieki darbu atrod starptautiskajā tirdzniecības flotē, bet kur var redzēt un just mūsu valsts ieinteresētību un politiku jūrniecības attīstībā?

Var jau piekrist šim viedoklim, jo ar valsts jūrniecības politiku, maigi sakot, tiešām ir bēdīgi. Un te visspilgtākais piemērs ir Latvijas lielo ostu reforma, kas ievilkusies nu

jau piecu gadu garumā. Par ostu reformas un pārvaldības modeļa jautājumu žurnālam "Jūrnieks" esmu intervējis trīs satiksmes ministrus, kuri piecu gadu laikā tā arī nav tikuši galā ar reformu. Nu šim jautājumam pieslēdzies arī ekonomikas ministrs, bet joprojām nav zināms, kas no tā visa beigu beigās iznāks. Skaidrs ir viens – ostu pārvaldības modelis nebūs tas, kas atrisinās ostu problēmas, savukārt uz kravu brīnumiem arī nav ko cerēt. Bet, ja atceramies, nu jau no politiskās skatuves pazudušais Krišjānis Kariņš, vēl premjera amatā saimniekojot, no politiskās skatuves deklamēja, cik kaitniecisks valsts ekonomikai ir tranzīts.

Un tomēr jāatzīst, ka jūrniecības gars mūsu tautā joprojām ir dzīvs. 16. oktobrī uz burinieka "Libava" notika saviļņojošs pasākums topošajiem jūras plašumu iekarotājiem: svinīgā ceremonijā Liepājas Jūrniecības koledžas pirmkursnieki ar lepnumu saņēma savus pirmos uzplečus, kas simbolizē iestāšanos jūrnieku rindās. Jau sesto gadu šī LJK tradīcija ir spilgta liecība paaudžu nesaraucamajai saiknei ar senču mantojumu, bet koledžas direktors Jānis Džeriņš, pasniedzot uzplečus, kursantiem atgādinās, ka viņus gaida jauni apvēršņi, interesanti uzdevumi un neaizmirstami iespaidi.

Lai piesaistītu jauniešu interesi jūrnieka profesijas apgūšanai, RTU LJK sākusī veidot podkāstu "Par un ap jūrniecību", kur aktīvie jūrnieki stāsta par savu izvēli un savas profesijas iespējām. "Mēs veidojam jūrniecības tēlu un laužam iesīkstējušus stereotipus," viesojoties LJK sarunu platformā, sacīja jūrnieks, aktīvs LJS un Latvijas Kuģu mehāniķu asociācijas valdes loceklis Uldis Ozols. Bet 23. novembrī RTU rīko atvērto durvju dienu, lai visi intereenti varētu iepazīties ar kuģa mašīntelpas simulatoriem, noklausīties pasniedzēju pieredzes stāstus un satikt jau esošos Jūras akadēmijas studentus. Savukārt kompānija LSC, nākot ar sālsmaizi uz RTU Latvijas Jūras akadēmijas jaunajām telpām, uzdāvināja tankkuģa "RĪGA" modeli.

"Viss, kas mūsu nozarē ir noticis – kā labais, tā sliktais – nav palicis ārpus LJS redzesloka," saka Latvijas Jūrniecības savienības dibināšanas iniciators un pirmais tās vadītājs Gunārs Šteinerts. Latvijas Jūrniecības savienība joprojām apvieno tos, kuriem sirdīs kvēlo jūrniecības gars, kuri dara darbu, kam valsts mērogs.

Anita Freiberga, žurnāla redaktore

Notikumi Latvijā.

Septembris – oktobris



Ikgadējā sanāksmē tiekas Baltijas valstu transporta ministri

Satiksmes ministrs Kaspars Briškens 2024. gada 5. un 6. septembrī uzturējās darba vizītē Palangā, kur piedalījās ikgadējā Baltijas valstu transporta ministru sanāksmē. Sarunu fokusā – “Rail Baltica” projekta ieviešanas aktualitātes līdz 2030. gadam. Tikšanās laikā pārrunāja arī darbu pie “Rail Baltica” dzelzceļa līnijas integrēšanas esošajā Baltijas valstu dzelzceļa sistēmā, salāgojot pasažieru pārvadājumu pakalpojumus un tiem nepieciešamā ritošā sastāva iepirkšanu. Tāpat tika apspriesta 1520 mm platuma dzelzceļa sistēmas migrācijas uz 1435 mm platuma sistēmu plāna izstrāde atbilstoši Eiropas Transporta tīkla (TEN-T) regulai.

Stājušies spēkā Liepājas ostas noteikumi jaunā redakcijā

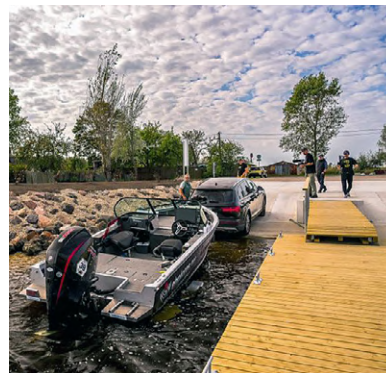
2024. gada 27. augustā spēkā stājās Liepājas ostas noteikumi jaunā redakcijā. Jaunajā redakcijā konkrēti zēti Liepājas ostas kapteiņa pienākumi, funkcijas, kompetence, atbildība un rīcības plāns jūras negadījumu laikā, aktualizēts regulējums par kuģu stāvēšanu ostā, tauvošanos un pietātnu ekspluatēšanu. Liepājas

ostas kapteinis Gints Ažēns norāda, ka noteikumu jaunajā redakcijā aktualizēts kuģu satiksmes un sakaru nodrošinājuma regulējums ostā, galveno uzsvāru liekot uz drošību.

Pārvads savienos Kundziņsalu ar Rīgas ceļu tīklu

Projekts “Satiksmes pārvads no Tvaiķa ielas uz Kundziņsalu” paredz nodrošināt tiešu Kundziņsalas savienojumu ar Rīgas pilsētas arteriālo ceļu tīklu, uzlabot transporta mobilitāti ostas teritorijā, kā arī kravu transporta un iedzīvotāju piekļuvi Kundziņsalai. Projekts tiek īstenots, pieņemot ES Kohēzijas fonda specifisko līdzfinansējumu “Palielināt lielo ostu drošības līmeni un uzlabot transporta tīkla mobilitāti”.

Jau 2023. gada jūnijā Rīgas brīvostas pārvalde noslēdza sadarbības līgumu ar Rīgas valstspilsētas pašvaldību par projekta īstenošanu, kas paredz, ka Rīgas brīvostas pārvalde apņemas veikt Kundziņsalas publiskās un slēgtās teritorijas izbūvi, savukārt Rīgas pašvaldība kā projekta sadarbības partneris apņemas par saviem līdzekļiem pabeigt Kundziņsalas satiksmes pārvada būvniecību un nodrošināt tā funkcionēšanu ne vēlāk kā līdz 2026. gada 1. janvārim. Projekta kopējās attiecināmās izmaksas ir seši miljoni eiro, t.sk. piešķirtais Kohēzijas fonda finansējums 4,5 miljoni eiro.



Voleros nodots ekspluatācijā laivu nolaišanas slīps

Septembra beigās ekspluatācijā nodots pēc Rīgas brīvostas pārvaldes pasūtījuma uzbūvētais laivu nolaišanas slīps, kas turpmāk būs bez maksas pieejams lietošanai visiem laivu turētājiem.

Jaunā laivu ielaišanas vieta atrodas Daugavas kreisajā krastā pie plaša stāvlaukuma Voleru ielas galā. Slīps ir piemērots divu ūdenstransporta līdzekļu vienlaicīgai ielaišanai ūdenī, izmantojot vieglo autotransportu ar piekabi jeb laivas treileri.

“LVR Flote” un LMT 5G projekts ieguvis prestižo IAPH Ilgtspējas balvu

“LVR Flote” un “Latvijas mobila telefons” (LMT) 5G sadarbības projekts “Seamless 5G Connectivity in





IAPH balvu saņem Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltniš (centrā) un "LVR Flote" valdes loceklis Kaspars Ozoliņš.

the Baltic Sea" tika nominēts prestižajai "International Association of Ports and Harbors" (IAPH) Ilgtspējības balvai. Latvijas inovācija iekļuva konkursa finālā kategorijā "Digitalizācija" kopā ar Monreālas (Kanāda) un Abū Dabī (AAE) ostu projektiem un sīvā sacensībā, pārspējot Abū Dabī un Monreālas ostu projektus, ieguva prestižo IAPH Ilgtspējības balvu, tā apliecinot Latvijas starptautisko konkurētspēju tehnoloģiju inovāciju jomā.

"LVR Flote" un LMT projekts tiek attīstīts Rīgas brīvostā, tā mērķis ir nodrošināt 5G savienojamību starp ostu un kuģiem un to savstarpējo komunikāciju Rīgas līcī un Baltijas jūrā, tādējādi veicinot ostu un jūras nozares ilgtspējīgu darbību.

Uzvarētājs tika noteikts, ņemot vērā arī publikas balsojumu, publiskā balsojuma rezultāti veidoja 30% no

kopējā rezultāta līdzās ekspertu žūrijas vērtējumam.

Latvija piedalās izstādē "TransLogistica Kazakhstan 2024"

Latvijas transporta un loģistikas nozares pārstāvji un ostu uzņēmēji piedalījās izstādē "TransLogistica Kazakhstan 2024", kas 9. oktobrī notika Astanā.



Ņemot vērā Kazahstānas ekonomikas potenciālu un eksporta attīstību, Rīgas ostai ir būtiski noturēt esošo kravu plūsmu ar Kazahstānu, stiprināt attiecības un vairogt uzticamību, lai piesaistītu Latvijas ostām jaunus klientus un kravas no Centrālāzijas.

Rīgas ostā viesojās ar metanolu darbināms kruīza kuģis

7. septembrī Rīgas ostā savā pirmajā vizītē ieradās jaunais vācu kruīzu kompānijas "TUI Cruises" kruīza kuģis "Mein Schiff 7", kas ekspluatācijā nodots šā gada jūnijā. "Mein Schiff 7" ir viens no lielākajiem kruīza laiviem, kas šajā sezonā ienāk Rīgas



ostā, tā garums ir 316 metri un plātums 35,8 metri. Kuģis var uzņemt 2896 pasažierus un 1447 apkalpes locekļus. Turklāt tas ir pirmais "Mein Schiff" flotes kuģis, kas darbināms arī ar metanolu un nākotnes "zaļo" metanolu, tādējādi panākot faktiski neitrālu oglekļa emisiju apjomu. "Mein Schiff" uz Rīgu atveda 2879 kruīza tūristus no Vācijas.

►►► 4. lpp.



Ansis Zeltniš.



>>> 3. lpp.

Jūras spēki piedalās mācībās "Namejs 2024"

Visaptverošo valsts aizsardzības mācību "Namejs 2024" laikā Jūras spēki sadarbojās ar Mērsraga ostu. Kopīgi trenējoties, tika pārbaudīta gatavība reaģēt uz dažādiem apdraudējumiem un stiprinātas spējas



nodrošināt kritiskās infrastruktūras drošību.

Ārlietu ministrijas ekonomiskie diplomāti apmeklē Ventspili

3. oktobrī Ventspilī viesojās Latvijas Republikas Ārlietu ministrijas ekonomiskie diplomāti, kuru darba ikdiena ir pārstāvēt Latvijas ekonomiskās intereses ārvalstīs. Pasākumā piedalījās vairāk nekā 30 Latvijas diplomātu no dažādām pasaules valstīm, tostarp Uzbekistānas, Ēģiptes, Īrijas, Austrālijas un Gruzijas.

Vizītes laikā diplomāti dalījās pieredzē par investīciju piesaisti un starptautisko darījumu veicināšanu, kā arī sniedza ieskatu lēmumu pieņemšanā un problēmu risināšanā starptautiskā tirgus jomā. Ventspils uzņēmējiem tā bija lieliska iespēja saņemt atbildes uz konkrētiem jautājumiem, kā arī tuvāk iepazīties ar diplomātu darbu un apspriest potenciālās sadarbības un eksporta paplašināšanas iespējas ar diplomātisko tīklu pārstāvjiem no dažādām

valstīm ne vien Eiropas, bet visas pasaules mērogā. Tikšanās ietvaros notika arī aktīvas sarunas par pašreizējiem izaicinājumiem un iespējām Latvijas uzņēmumiem izcelties globālajā tirgū. Šādas vizītes stiprina kontaktus, motivē uzņēmējus turpmākiem izaicinājumiem un paver jaunas sadarbības iespējas starp Latvijas biznesa pārstāvjiem un ārvalstu tirgiem.

Jūras spēki piedalās "MEDEX 2024" militārajās mācībās Liepājā

3. oktobrī "MEDEX 2024" militārajās mācībās Liepājā Jūras spēku personāls trenējās reaģēt ārkārtas medicīniskajās situācijās. Mācības, kas bija maksimāli pietuvinātas realitātei, ietvēra dažādu traumu ārstēšanu, situāciju pārvaldīšanu, cietušo medicīnisko šķirošanu, pirmās un neatliekamās palīdzības sniegšanu un cietušo evakuāciju. Mācību mērķis bija stiprināt karavīru spējas rīkoties krīzes apstākļos, sadarbībā ar RSU Medicīnas izglītības tehnoloģiju centru nodrošinot augstākās kvalitātes simulācijas pieeju, un paaugstināt medicīniskā atbalsta sniegšanas kvalitāti.

Salacgrīvas pusē svin Nēgu dienu

Jau tradicionāli oktobra otrās nedēļas sestdienā Salacgrīvas pusē svinēja svētkus apaļmutniekam nēgim. Šajā dienā nēgu zvejnieki aicināja ikvienu interesentu apmeklēt nēgu tačus, iepazīt zvejas arodu, nobaudīt dažādus nēgu gardumus un baudīt brīnišķīgo laiku. Apmeklētājus gaidīja trīs nēgu tači un viens lašu tacis, kur izglītojošā nodarbībā "Zivis bija un būs" varēja uzzināt interesantus faktus par zivīm, bet jau rīta agrumā "Vējāvās" pie Svētupes tača pulcējās lieli un mazi skrējēji, lai piedalītos tradicionālajā Nēgu krosā. ■



Latvijas Hidroekoloģijas institūts rīko semināru "Par zemūdens trokšņa jautājumiem Latvijā"

Latvijas Hidroekoloģijas institūts 6. decembrī plkst. 10.00 VAS "Elektroniskie sakari" konferenču zālē Eksporta ielā 5, kas atrodas Rīgas klusajā centrā, rīkos klātienes semināru "Par zemūdens trokšņa jautājumiem Latvijā".

Jau projekta "Red Noise Baltship" ietvaros Latvijas Hidroekoloģijas institūts veidoja informatīvu kampaņu par zemūdens troksni – tā

veidiem, rašanos, ietekmēm un cēloņiem, kā arī trokšņa samazināšanas iespējām Baltijas jūrā. Mūsdienās šis jautājums kļūst arvien aktuālāks, jo lielās kuģu satiksmes ietekmē trokšņa līmenis paaugstinās. Atrodoties tuvu ļoti spēcīgam trokšņa avotam, kas visbiežāk ir impulsīvs, nepastāvīgs, zemūdens dzīvnieki var iegūt dažādus bojājumus. ■

Baltijas valstu speciālisti pārrunā kuģošanas drošības un jūrnieku sertifikācijas jautājumus

Septembra sākumā Igaunijas pilsētā Pērnavā norisinājās tradicionālā Baltijas valstu Jūras administrāciju speciālistu tikšanās, kuras laikā dalībvalstu delegācijas pārrunāja jautājumus, kas saistīti ar kuģošanas drošību un jūrnieku apmācību un sertifikāciju.



Latvijas, Lietuvas un Igaunijas speciālistu gadskārtējā kopīgā sanāksme notika jau 27. reizi. Tikšanās galvenais mērķis bija dalīties pieredzē, pārrunāt kopīgās problēmas un meklēt to risinājumus, kā arī saskaņot viedokļus dažādos aktuālos starptautiska mēroga jūrniecības nozares jautājumos.

Šogad administrāciju pārstāvji apsprieda kuģniecības jomā ieviestās sankcijas, kā notiek to ieviešanas uzraudzība, arī problēmas, ko rada tā dēvētā "ēnu flote". Speciālisti dalījās pieredzē par kuģu aizsardzības



Toms Kolendo (no kreisās), Kristjans Truu un Jānis Krastiņš.

plānu apstiprināšanu un grozījumiem, kā arī attiecīgo tiesību aktu piemērošanu praksē. Svarīgs bija jautājums par medicīniskās aprūpes nodrošināšanu uz kuģiem. Pārrunāta tika arī kuģu kontroles inspektoru pēctecība un apmācība.

Jūrnieku sertifikācijas speciālisti izvērtēja plānotās aktivitātes STCW konvencijas (Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanu, sertifikāciju un sardzes pildīšanu) grozījumu ieviešanai, sprieda par jūrnieku sertifikācijas sistēmu tālāku attīstību. Notika pieredzes apmaiņa

par ārvalstu jūrnieku sertifikāciju. Problēma, kas jārisina visām trim Baltijas valstīm, ir Ukrainas jūrnieku dokumentu autentiskuma pārbaude.

Sanāksmē tika pārrunāti dažādu starptautisko jūrniecības organizāciju auditu rezultāti Baltijas valstīs, kā arī pieredze konstatēto trūkumu novēršanā. Tika izskatīti arī citi aktuāli jautājumi.

Sanāksmes nobeigumā tika pieņemts lēmums, ka nākamā kopīgā tikšanās notiks Latvijā 2025. gada septembrī. ■

OVK kampaņas laikā uzmanību pievērš jūrnieku nodarbinātībai un atalgojumam

Šogad ikgadējās koncentrētās ostas valsts kontroles (OVK) inspekciju kampaņas laikā īpašu uzmanību pievērša Konvencijai par darbu jūrniecībā (Maritime Labour Convention, MLC) prasību ievērošanai.

Koncentrētā inspekciju kampaņa notiek no 1. septembra līdz 30. novembrim Parīzes saprašanās memoranda (PMoU) dalībvalstīs, arī Latvijā. Koncentrētās kampaņas notiek katru rudenī, pievēršot uzmanību kādam no aktuālajiem kuģošanas drošības jautājumiem. Visās dalībvalstīs pārbaudes notiek atbilstoši starptautiskajiem standartiem un vienādi izstrādātai, iepriekš saskaņotai metodikai.

Šogad kampaņas galvenais mērķis ir veidot izpratni kuģniecības nozarē par prasībām attiecībā uz kuģu apkalpēm, jūrnieku darba līgumiem un atalgojumu, pārbaudot, kā MLC prasības tiek ievērotas un īstenotas.

Latvijā OVK inspekcijas veic Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas (KDI) inspektori.

Pirms kampaņas KDI inspektori informē Latvijas kuģu īpašniekus un, ja nepieciešams, palīdz sagatavot Latvijas karoga kuģus OVK pārbaudēm ārvalstu ostās.

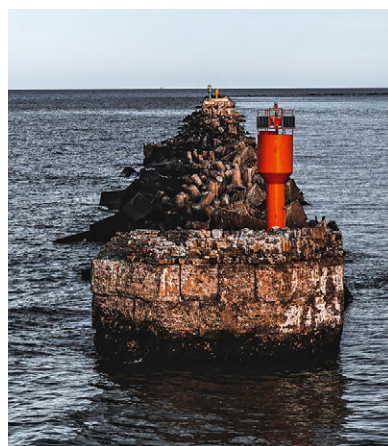
Parīzes memorandu izveidoja 1982. gadā ar mērķi nodrošināt vienotu pieeju ostas valsts kontroles jautājumiem. PMoU misija ir garantēt kuģošanas un jūrnieku drošību reģionā. Latvija ir Parīzes memoranda dalībvalsts kopš 2005. gada.n

Jūras administrācijas un ostu pārstāvji spriež par navigācijas tehnisko līdzekļu rezervju apjomu un citām aktualitātēm

26. septembrī Liepājā Jūras administrācijas speciālisti tikās ar Latvijas ostu darbiniekiem, kuri atbild par navigācijas tehnisko līdzekļu apsaimniekošanu. Uz sanāksmi bija ieradušies SIA "LVR Flote" speciālisti un visu ostu, izņemot Roju, Enguri un Jūrmalu, pārstāvji. Šādas sanāksmes notiek katru gadu, šogad kolēģus uzņēma Liepājas SEZ pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis un Liepājas ostas Hidrogrāfijas grupas darbinieki.

Sanāksmes ievadā U. Hmieļevskis klātesošajiem pastāstīja par Liepājas ostas un pilsētas attīstību, uzsverot, ka pilsēta un osta ir cieši saistītas. Pilsētas un ostas ekonomiskā attīstība notiek, pateicoties nepārtrauktai transformācijai. Pēc "Liepājas metalurga" darbības pārtraukšanas, kad bez darba palika vairāk nekā 2000 cilvēku, mēģināja atrast investoru, lai metalurģijas ražošanu varētu atjaunot. Ap 2018. gadu kļuva skaidrs, ka tas neizdosies, un septiņu gadu laikā uzbūvētas 24 jaunas rūpnīcas, process turpinās. Investori ir Latvijas un ārvalstu privātie uzņēmēji. Savukārt "Liepājas metalurga" teritorijā veido zaļu industriālo parku – jau atpirkti zemes īpašumi un notiek ielu un infrastruktūras izbūve.

Liepājas ostas apgrozījums stabilizējies ap 7,2–7,5 miljoniem tonnu gadā. Īpašu uzmanību U. Hmieļevskis veltīja regulārajai prāmju satiksmei ar Vācijas pilsētu Trāvemindi. Prāmji kursē sešas reizes nedēļā, gadā



pārvadādot kravas aptuveni četru miljardu eiro vērtībā. Prāmju satiksmes tālākai attīstībai nepieciešama 46. piestātnes rekonstrukcija.

Sanāksmes turpinājumā JA Kuģošanas drošības departamenta eksperts, navigācijas tehnisko līdzekļu uzraugs Madars Dilbergs informēja, ka ir plānoti grozījumi MK noteikumos Nr. 451, kas būs saistīti arī ar jaunas datu bāzes ieviešanu. Līdz ar to tiek gaidīti priekšlikumi no navigācijas tehnisko līdzekļu apsaimniekotājiem arī par citiem grozījumiem, ja tādi nepieciešami. M. Dilbergs atgādināja par nepieciešamību ziņot JA, ja tiek veiktas jebkādas izmaiņas navigācijas tehnisko līdzekļu darbībā. Tas ir svarīgi, gatavojoties ziemas sezonai, piemēram, ja kādi no navigācijas



tehniskajiem līdzekļiem tiek izņemti vai tiem tiek noņemtas gaismas iekārtas, ziņojumā jānorāda, ka darbība pārtraukta uz ziemas sezonu.

JA Hidrogrāfijas dienesta vadītājs Aigars Gailis pastāstīja par JA aktualitātēm: JA kartogrāfi strādā pie jaunā S-100 standarta ieviešanas, savukārt hidrogrāfijas kuģis "Kristiāns Dāls" bija remontā, pēc tam kuģim tika sagādāta jauna daudzstaru eholote.

Runājot par ostu aktualitātēm, Liepājas SEZ ostas Hidrogrāfijas grupas vadītājs Dainis Eņģelis aktualizēja jautājumu par MK noteikumu Nr. 451 prasību nodrošināt peldošo navigācijas līdzekļu rezerves 1/3 apmērā no navigācijas tehnisko līdzekļu kopējā apjoma. Ja Liepājas ostai ir 50 bojas, tad rezervē jābūt 17 komplektiem, bet pietiktu ar vienu, varbūt diviem rezerves komplektiem uz 10 bojām. D. Eņģelis aicināja pārējo ostu pārstāvjus paust viedokli par šo jautājumu. U. Hmieļevskis piebilda, ka par šo tematu ir bijušas sarunas ar citu lielo ostu pārvaldniekiem, varbūt varētu būt kāda kopīga rezervju noliktava, lai konsolidētu resursus. A. Gailis uzsvēra, ka tāds rezervju apjoms noteikts atbilstoši IALA rekomendācijām, to noteikuši arī Latvijas speciālisti, bet, atverot grozījumiem MK noteikumus, nepieciešams rezervju apjoms varētu arī tikt mainīts. Svarīgi, kādi būs priekšlikumi.

D. Eņģelis pastāstīja, ka Liepājas ostas teritorijā ļoti veiksmīgi tiek izmantotas jaunās plastmasas bojas, pašlaik tādu ir 16, tās atvieglo apsaimniekotāju darbu. Plānots iegādāties vēl 17 plastmasa bojas. Ostā tiek mainītas zīmes, mainīti vai atjaunoti vadlīniju torņi. Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Normunds Tiesnesis sacīja, ka Salacgrīvā visi navigācijas līdzekļi ir darba kārtībā un darbojas, viss plānotais ir izdarīts.

"LVR Flote" pārstāvis Rinalds Zaķis klātesošos informēja, ka tiek veikta Daugavgrīvas vadlīnijas priekšējās zīmes atjaunošana. Mola zīmes krāsojums ir jāatjauno vismaz trīs reizes gadā, jo to bojā atpūtnieki. R. Zaķis atbalstīja D. Eņģeļa viedokli, ka tik liels peldošo navigācijas līdzekļu rezervju apjoms nav nepieciešams, īpaši jau tāpēc, ka ziemas ir kļuvušas siltākas un līdz ar to



mainījušies ledus apstākļi. Savukārt Rīgas brīvostas pārvaldes būvzinieris Artjoms Grigorjans ziņoja, ka tuvākajā nākotnē jāveic Irbes bākas atjaunošanas darbi. To paveikt ar ostas spēkiem vien nebūs iespējams, vajadzēs piesaistīt valsts līdzekļus un meklēt iespēju izmantot Eiropas fondu naudu.

Skultes ostas kapteinis Nauris Ceriņš norādīja, ka ostā viss darbojas normāli, šogad uzstādīta un sākusi darboties jauna vadlīnija sektora uguns vietā. Ostai navigācijas līdzekļu rezerves ir pietiekamā apjomā, taču tiešām loģiski būtu, ja katrai ostai nevajadzētu veidot un uzturēt tik lielus rezervju krājumus. Mērsraga ostas kapteinis Aivars Ušackis ziņoja, ka Mērsraga ostā notiek navigācijas tehnisko līdzekļu gaismu nomaīņa uz modernākām, ir uzstādīta jauna Ziemeļu mola ugunszīme un gaisma,

plānots nomainīt arī Dienvidu mola ugunszīmes korpusu.

Ventspils ostas Aprikojuma uzturēšanas dienesta vadītājs Dainis Briedis informēja par optimizācijas pasākumiem Ventspils ostā. Navigācijas līdzekļu apsaimniekotāji tagad pakļauti ostas kapteinim, kas ir loģiski. Par bāku ēku apsaimniekošanu atbild Īpašumu apsaimniekošanas dienests, bet Aprikojuma uzturēšanas dienests atbild par navigācijas lietām. Tas atvieglo darbu. Aprikojuma uzturēšanas dienesta pārzinā nodotas arī vecās bojas, kas kā vides objekts izstādītas Ventspils promenādē.

Ventspils ostai vairs nav sava kuģa un celtna, kas nepieciešami boju izceļšanai, novietošanai ūdenī un citos darbos. Ir ļoti laba sadarbība ar "LVR Flote", tomēr problēma tā, ka darbi jāsaplāno, ne tikai ņemot vērā "LVR Flote" iespējas, bet arī laikapstākļus un celtna pieejamību, un šie faktori ne vienmēr sakrīt.

Pāvilostas ostas pārvaldnieks Artis Rimma skaidroja, ka ostas navigācijas iekārtas ir ļoti senas. Tiek organizēts iepirkums navigācijas gaismu nomaīgai. Lai gan Pāvilosta ir galvenokārt izklaides un atpūtas jahtu osta, tajā bāzējas arī nelieli zvejas kuģi un laivas, tāpēc izstrādāta zīme, kas brīdina jahtotājus nebraukt pāri zvejas kuģu tīkliem. Taču ir vēl viena problēma – satiksmei ostā nereti traucē supotāji un citu "divainu peldlīdzekļu" izmantotāji. Vajadzētu izstrādāt aizlieguma zīmi. A. Gailis rosināja izstrādāt šādu zīmi – līdzīgi kā zīmi zvejas tīklu pasargāšanai.

Sanāksmes nobeigumā M. Dilbergs aicināja klātesošos apdomāt ierosinājumu un sniegt viedokli par izmaiņām navigācijas tehnisko līdzekļu nacionālajā numerācijā. Saskaņā ar pašreizējo kārtību katrai ostai ir noteikts nacionālo navigācijas tehnisko līdzekļu numuru skaits, un gadās, ka, uzstādot jaunus navigācijas tehniskos līdzekļus, kādai ostai numuri ir "beigušies" un nākas piešķirt numurus ar komatiem, piemēram, 003.1. Tādēļ nepieciešams izvērtēt, kāda ietekme būtu, veicot izmaiņas navigācijas tehnisko līdzekļu numerācijā.

Tika nolemts nākamo tikšanos rīkot 2025. gada septembrī Rīgā. ■

Noslēgusies Eiropas Jūras drošības aģentūras vizīte Latvijā

No 2024. gada 17. līdz 26. septembrim Latvijā viesojās Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) pārstāvji. Vizītes mērķis bija novērtēt Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas sistēmas atbilstību Eiropas Parlamenta un Padomes 2022. gada 8. jūnija Direktīvas (ES) 2022/993 par jūrnieku minimālo sagatavotības līmeni un STCW konvencijas prasībām.

EMSA pārstāvji atzinīgi novērtēja Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas sistēmu, vizītes laikā gūstot pārliecību, ka Latvijas sistēma atbilst Direktīvas prasībām un darbojas, ievērojot STCW konvencijā noteikto.

Vizītes laikā tika apmeklētas un novērtētas gan jūrnieku sagatavošanas iestādes (RTU Latvijas Jūras akadēmija, RTU Liepājas Jūrniecības koledža, mācību centrs "Libau"), gan Jūrnieku reģistrs.

Apmeklējot iestādes, EMSA pārstāvji vērtēja iestāžu kvalitātes vadības sistēmu darbību, veica pārrunas ar jūrnieku sagatavošanas un sertificēšanas procesa iesaistītajiem darbiniekiem, kā arī vērtēja iestāžu iekšējo procesu pārraudzības sistēmu



darbību. Tāpat arī EMSA pārstāvji jūrnieku sagatavošanas iestādēs apmeklēja un novērtēja fiziskās infrastruktūras atbilstību jūrnieku sagatavošanas standartiem.

Noslēguma sanāsmē EMSA pārstāvji pozitīvi novērtēja gan izglītības iestādes, gan Latvijas jūrnieku sagatavošanas un sertificēšanas sistēmu kopumā, viennozīmīgi izceļot, ka



iestāžu lielākā vērtība un nozīmīgākais resurss ir kompetenti un augsti kvalificēti darbinieki, kuru izpratnei par jūrnieku sagatavošanas standartiem ir būtiska loma starptautisko prasību efektīvā ieviešanā un nodrošināšanā Latvijā.

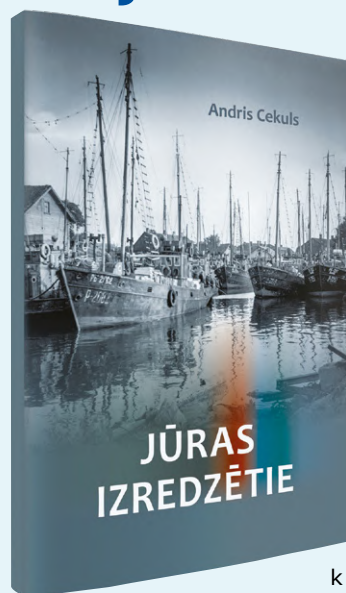
Pēc vizītes EMSA pārstāvji 90 dienu laikā sagatavos oficiālu ziņojumu, kas tiks nosūtīts Eiropas Komisijai. Pamatojoties uz ziņojumā atspoguļotajiem vizītes rezultātiem, Eiropas Komisija pieņems lēmumu par Latvijas jūrnieku sertificēšanas un sagatavošanas sistēmas atbilstību Eiropas Savienības jūrniecības normatīvajiem aktiem. ■

Materiālu sagatavojuši Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra speciālisti



Tapusi monogrāfija par Latvijas zvejniecības vēsturi

Nevienam nav noslēpums, ka atjaunotās Latvijas jūrlietas izauga no viedu latviešu kopānākšanām pašā Rīgas sirdī, kur blakus Doma laukumam turpat Jaunielā atradās Latvijas Zvejnieku kolhozu savienība. No kadru daļas priekšnieka Gunāra Ozoliņa kabineta, kas atradās tieši virs atklātības mīlētāju kafējnīcas "13 krēsli", varēja redzēt Doma laukumu, kam pārejot itin drīz varēja nonākt un ielūkoties Baltijas valstīs visvecākā un krājumā bagātākā Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja zālēs. Kamdēļ to stāstu? Tieši no šejienes aug kājas jaunākajam jūrniecības vēstures pētījumam – Andra Cekula monogrāfijai "Jūras izredzētie. Laikmets un personības Latvijas zvejniecībā". Pats autors ilgus gadus strādāja muzejā, pēdējā desmitgadē vadot tā Latvijas jūrniecības vēstures nodaļu. Aizejot seniora gaitās, Andris sajuta sevī spēku likt uz papīra to,



Andris Skuja.



Miķelis Pesse.



Arvīds Buks.



Jānis Džeriņš (no kreisās), Andris Cekuls, Gints Šimanis, Uldis Ozols, Nauris Upenieks, Skaidra Kalniņa-Rutuļa un Gaidis Andrejs Zeibots.



Gints Šimanis un Andris Cekuls.

kas gados vāks, izzināts un, pats galvenais, nepelnīti noklusēts. Nejautāsim, kāpēc no enciklopēdijas "Latvijas jūrniecības vēsture. 1950 – 2000" tika izņemti desmitiem Andra sagatavoto šķirklju par mūsu zvejniekiem, kādēļ šī sējuma sakarā no muzeja aizgāja visu cienītais jūrniecības vēsturnieks Arvis Pope, uzrakstot skaudru atklāto vēstuli visiem, kam pie jūras mūžs, jo enciklopēdijas otrais sējums tika pārvērsts par Latvijas kuģniecības kapteiņu sveštautiešu slavinājumu, kur latviešu uzvārdi meklējami gandrīz vai ar lupu?! Nu šī netaisnība ir novērsta (pagājuši vien nieka 20 gadi!), jo Andris Cekuls visu savāko par "jūras arājiem" apkopojis vēstījumā, kur soli pa solim izstaigā "jūras zeltmirdzošo krastu" no Papes līdz Kuivižiem, kur vēl arvien rosās piekrastes zvejnieki (vienalga – rūpnieciskie vai pašpatēriņā!), ielūkojas bijušo 11 zvejnieku kopsaimniecību vēsturē, izceļot un akcentējot personību lomu piejūriešu dzīves ritma noteikšanā, labklājības nodrošināšanā un ciemu un pilsētu izaugsmē. Grāmata aptver laika posmu no 1940. gada līdz gadsimtu mijai, rādot zvejniekiem tik "svarīgo" personu – Kārļa Budes, Miķeļa

Pesses, Harija Līdaka un citu ietekmīgu vīru vietu piekrastē.

"Zvejnieka arods jau no seniem laikiem ir zināms kā viens no smagākajiem nodarbošanās veidiem, kurā galvenais ir kopēja sadarbība un atbildība darba procesā. Skarbajā jūras vidē viens nav cīnītājs, un zvejniecība, neskatoties uz mūsdienu modernajām zvejas tehnoloģijām, arī tagad ir smaga fiziska nodarbe. Zvejnieki mūsu tagadējās Latvijas teritorijā jau minēti 1210. gada Indriķa hronikā, tāpat šī kopus darba iemaņas jau ieskicētas vēlākajos dokumentālajos pierakstos, minot "vadu draudzēs".

▶▶▶ 10. lpp.

▶▶▶ 9. lpp.

Viena no vecākajām Latvijas zvejnieku apvienībām atradās Rīgas pilsētā un bija zināma no 13. gadsimta, tomēr tās darbības pamatprincipi apkopoti tikai 1403. gadā pieņemtajos statūtos. Lai iestātos šajā biedrībā, bija jāsamaksā viens vērdiršs. Gadsimtu gaitā Latvijas zvejniecība kļuva par atsevišķu nozari ar savu ekonomisko un sociālo piederību,” atzīst grāmatas autors.

“Jūras izredzētie” atklāj zvejniecības nozares gudrāko un neatkarīgāko pārstāvju lomu Latvijas jūrniecības atdzimšanā Atmodas gados – te nenovērtējami liels pienesums ir tādām personībām kā Bruno Zeiliņš, Andrejs Dandzbergs, Gunārs Zakss, Gunārs un Ivars Rosi, Visvaldis Feldmanis, Harijs Līdaks, Gunārs Saltais un daudzi citi, kuri ne tikai atjaunoja latvisko lietu kārtību nozarē, bet arī bija gatavi upurēt savu labklājību cēlu valstisku mērķu labā. Vai nav par vēlu viņus atcerēties? Nebūt ne, jo šī mūsu tautsaimniecības lappuse ir maz pētīta, “augstie muzeji” tam nav pievērsuši uzmanību, un zvejniecības vēstures izziņāšana mūsdienās turas tikai uz entuziastu un vietējo novadpētnieku pļeciem. Pabrauciet gar piekrasti – tur lieliskas piejūras vēstures ekspozīcijas jūs atradīsiet Jūrmalciemā, Liepājā, Pāvilostā, Jūrkalnē, Ventspilī, Kolkā, Rojā, Kaltenē, Mērsragā, Lapmežciemā, Jūrmalā, Lielupē, Carnikavā, Zvejniekiem, Salacgrīvā un Ainažos, tikai ne Rīgā. Par ko tas liecina? Vai Rīgā un Pierīgā nav zvejnieku un šī senā aroda tradīciju? Vakarbulji, Daugavgrīva, Mangaļsala, Vecmīlgrāvis – tik daudz zvejnieku dzimtu, likteņu, aizraujošu stāstu! nopietns darbs apkaimju tautsaimniecības un kultūrvēstures apzinātājiem un pētniekiem, jo, kā aptaujās noskaidrots, osta nav vietējo iedzīvotāju bieds, bet gan kaimiņš un sabiedrotais. Lūk, kādas pārdomas raisa ilgi gaidītais pētījums, ko 500 eksemplāru lielā metienā izdevusi Jāņa Lapsas piemņas biedrība, pateicoties Zivju fonda finansiālajam atbalstam. ■

Gints Šimanis

Jūras akadēmija turpina pilnveidot izglītības procesu

Savas 35. jubilejas gadā RTU Latvijas Jūras akadēmija (LJA) mācību gadu uzsāka jaunās telpās studentu pilsētiņā Ķīpsalā. Jau divus gadus Jūras akadēmija ir iekļauta RTU ekosistēmā, un, kā jauno mācību telpu atklāšanas pasākumā teica RTU mācību prorektore Elīna Gaile-Sarkane, labiekārtotā un modernā vide, kā arī iekļaušanās RTU zinātnes universitātes ekosistēmā ļauj jūrniecības studijas pacelt jaunā kvalitātē.

“Šis brīdis iezīmē jaunu lappusi akadēmijas vēsturē. Ar lielu lepnumu un prieku veru durvis Latvijas Jūras akadēmijas jaunajā mājvietā Rīgas Tehniskajā universitātē. Durvis, ko šodien atveram, nav tikai fiziskas – tās simbolizē iespējas, kas mūsu studentiem, mācībspēkiem un jūrniecības nozarei kopumā tiek sniegtas. Iespējas, kas tiek sniegtas arī Rīgas Tehniskajai universitātei – augt kopā ar mums,” atklājot jaunās jūrniecības studiju un laboratoriju telpas Ķīpsalas ielā 6B, sacīja RTU Latvijas Jūras akadēmijas direktora p.i. Edijs Štāls. “Mēs darīsim visu, lai jūrniecības nozari nodrošinātu ar tik ļoti vajadzīgo resursu – augsti kvalificētiem jūras speciālistiem: kuģu vadītājiem, kuģu mehāniķiem un kuģu elektromehāniķiem. Bet mūsu sekmīgs darbs nebūtu iespējams bez nozares atbalsta. Tieši nozares ticība mūsu spējām dod spēku.”

Akadēmija turpina pilnveidot izglītības procesu un materiāltehnisko nodrošinājumu, attīsta jaunās jūrniecību



mācību programmas, iegādājās jaunus simulatorus un laboratoriju aprīkojumu, piesaista darbam Latvijas Jūras akadēmijā jaunus nozares profesionāļus.

“Moderna studiju vide ir būtisks priekšnosacījums jebkuram jaunietim izvēlēties studēt, iegūstot augstas kvalitātes izglītību,” uzskata Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta direktore Anita Rozenberga. “Novēlu RTU Latvijas Jūras akadēmijai un topošajiem jūrnikiem nest Latvijas vārdu pasaulē.”

“Papildus ceļu, tiltu, aviācijas inženieriem, kurus sagatavojām līdz šim, nu sagatavojam arī jūrniecības inženierus, nodrošinot Latvijas tautsaimniecībai visu jomu speciālistus,” saka RTU rektors Tālis Juhna. “Sadarbībā ar Jūras akadēmiju esam izveidojuši pilnīgi citu piedāvājumu, nodrošinot Latvijas tautsaimniecību ar augsta līmeņa speciālistiem. Īpašu pateicību par sadarbību vēlos izteikt Jūras administrācijas Jūrniece reģistram. Ja vēl pirms kāda laika šķita, ka mācību procesa pārcelšana no Bolderājas uz



Tālis Juhna (no kreisās), Edijs Štāls un Elīna Gaile-Sarkane.



studentu pilsētiņu Ķīpsalā nav iespējama, tad tagad redzam, ka tas ir sekmīgi noticis.”

Pozitīvi noslēdzies EMSA audits

19. – 20. septembrī RTU Latvijas Jūras akadēmijā notika EMSA audits, tika izvērtēta akadēmijas kvalitātes vadības sistēma, jūrniecības izglītības un jūrnieku mācību kursu programmu saturs un īstenošana, akadēmiskā personāla kvalifikācija, kā arī infrastruktūra un mācību līdzekļu atbilstība STCW konvencijas prasībām. Īpaša uzmanība tika pievērsta jūrnieku mācību kursu programmu

UZZIŅAI

EMSA Eiropas Komisijas uzdevumā reizi piecos gados veic Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas sistēmas auditu, lai novērtētu tās atbilstību Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvas (EU) 2022/993 par jūrnieku minimālo sagatavotības līmeni prasībām. Ar direktīvu Eiropas Savienības dalībvalstīs tiek ieviesti starptautiskie standarti jūrnieku sagatavošanā un sertificēšanā, ko nosaka 1978. gada Starptautiskā konvencija par jūrnieku profesionālo sagatavošanu, sertificēšanu un sardzes pildīšanu jeb STCW konvencija.

Īstenošanai kuģošanas drošības jomā. EMSA auditori atzinīgi novērtēja augstos jūrnieku profesionālās sagatavošanas standartus, modernās telpas un infrastruktūru, kuģu simulatorus un laboratorijas, bibliotēku, Mācību centra aprīkojumu, mācībspēku kompetenci un ieguldījumu jauno jūrnieku sagatavošanā.

“Nemot vērā lielās pārmaiņas RTU Latvijas Jūras akadēmijā un pārcelšanos uz jaunām telpām Ķīpsalā, veiksmīgs EMSA audits akadēmijai ir

joti nozīmīgs sasniegums. Tas apliecina mūsu izglītības iestādes nelokāmo apņēmību arī turpmāk nodrošināt visaugstākajiem starptautiskajiem standartiem atbilstošu jūrniecības izglītību. Pozitīvie audita rezultāti ir visas mūsu komandas – mācībspēku, administratīvā personāla un RTU kolēģu, kā arī studējošo kopīgs sasniegums, kas pierāda mūsu vienotību un kopīgu izpratni par galvenajām jūrniecības izglītības vērtībām. Mūsu absolventu izglītība un profesionālā kompetence arī turpmāk tiks atzīta ne tikai ES, bet visā pasaulē, un pēc viņiem būs joti augsts pieprasījums jūrnieku darba tirgū,” saka RTU Latvijas Jūras akadēmijas direktora p.i. Edijs Štāls.

Audits norisēja veiksmīgi, un tā noslēgumā auditori izteica atzinību par RTU Latvijas Jūras akadēmijas paveikto direktīvas un STCW konvencijas prasību ieviešanā. Viņi arī pateicās akadēmijas darbiniekiem un mācībspēkiem par atsaucību un aktīvo iesaistīšanos audita norisē. Tajā tika vērsta uzmanība arī uz atsevišķ-

UZZIŅAI

Šis ir jau trešais EMSA audits Latvijā, iepriekšējais notika 2017. gadā, bet gala ziņojums par Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas sistēmas audita rezultātiem gaidāms gada nogalē.

kām jomām, kurās vēl nepieciešama pilnveide. Lai ietu roku rokā ar jaunākajām jūrniecības tehnoloģijām, ir jāturpina izglītības iestādes materiāltehniskā nodrošinājuma uzlabošana un jaunu jūrniecības profesionāļu piesaiste mācībspēku darbam.

23. – 24. septembrī pārbaude tika veikta RTU Liepājas Jūrniecības koledžā.

RTU vadība sola popularizēt jūrnieka profesiju

Piedāvājot pēdējos gados plašāko programmu, RTU 27. septembrī aicināja ģimenes ar bērniem, skolēnus, industrijas pārstāvjus un ikvienu interesentu uz Zinātnieku nakts aktivitātēm. Zinātnieku naktī apmeklētājiem bija atvērtas visas RTU fakultātes un Laboratoriju māja studentu pilsētiņā Ķīpsalā, kā arī RTU zinātkāres



Edijs Štāls.



Miroslavs Mališko.



Jaunajā mājvietā vēl tikai iekārto piemiņas vietu Latvijas jūrniecības izglītības pamatlicējam Krišjānim Valdemāram.

centrs “Futurimo Rīga” un piedāvāta plaša aktivitāšu programma gan tiem, kurus interesē robotika, bezpilotu lidaparāti, elektronika un datori, gan tiem, kuri grib izzināt visu, kas saistīts ar dzeramo ūdeni, ēku, tiltu, ceļu būvi, došanos plašās jūrās, formulu būvēšanu ātruma sacensībām, energoefektivitāti, gudrām mājām, viediem biomateriāliem, dažādām vielām un ķīmisko procesu norisi. Apmeklētāji varēja gūt jaunu pieredzi, piedaloties eksperimentos, praktiskās darbnīcās un demonstrējumos, apmeklējot laboratorijas un tiekoties ar zinātniekiem un studentiem.

Pirmo reizi Zinātnieku naktī piedalījās arī RTU Latvijas Jūras akadēmija, aicinot dažādos simulatoros izmēģināt spēkus kuģa vadīšanā,

▶▶▶ 12. lpp.

►►► 11. lpp.

kravu pārkraušanā, komunikācijā starp kuģiem, iepazīt kuģa dzinēju, mašintelpas aprīkojumu un inženier-tehniskās sistēmas, kā arī drošības aprīkojumu, kas pasargā uz ūdens.

Domājot par jaunās paaudzes ieinteresēšanu jūrnieka profesijas apgūšanai, RTU mācību prorektore Elīna Gaile-Sarkane uzsver, ka vispirms ir jāceļ nozares prestižs, un šajā ziņā ir jāstrādā visiem kopā – universitātei un jūrniecei nozarei, lai šī profesija būtu prestiža, un tad, kad tas būs, studentu skaits noteikti pieaugs. "Lai ieinteresētu jauniešus studēt, universitāte no savas puses dara un arī turpmāk darīs visu iespējamo profesijas popularizēšanai. Ir izstrādātas programmas, braucam uz skolām un stāstām. Cieši sadarbojamies ar Liepājas Jūrniecei kolledžu, kas arī ir iekļauta mūsu ekosistēmā, lai popularizētu jūrnieka profesiju. Bez visa jau pieminētā ir vēl viena fundamentāla lieta – vide, kurā notiek mācību process. Ja paskatāmies uz to vidi, kur akadēmija atradās līdz šim, var teikt, ka nav tik slikti un daudzas lietas tur ir pat labas, tomēr, piedāvājot studentiem un jūrskolniekiem jaunu infrastruktūru, es gribētu domāt, ka pieprasījums pēc studijām divu trīs gadu laikā šajā profesijā pieaugs," saka Elīna Gaile-Sarkane.

Bija svarīgi atrast pareizo pieeju

Latvijas Jūras akadēmijas stāsts aizsākās 1989. gadā. Tas bija Atmodas laiks, kas mudināja domāt arī par Latvijas jūrniecei senajām tradīcijām, no kurām viena, nenoliedzami, bija jūrniecei izglītība.

Latvijas Valsts vēstures arhīva fondu dokumenti liecina, ka 1789. gads iegājis vēsturē ne tikai ar vienu no svarīgākajiem notikumiem Eiropas jauno laiku vēsturē – Lielo franču revolūciju, bet arī ar Rīgas rātes pieņemto lēmumu dibināt pirmo jūrskolu Latvijas teritorijā – Rīgas navigācijas skolu, un šo gadu nu esam pieņēmuši uzskatīt par jūrniecei izglītības dibināšanas gadu Latvijā. Tolaik viens skolotājs 10–20 skolniekiem vācu valodā mācīja lasīt, rakstīt, rēķināt, reliģijas pamatus, ģeogrāfiju un vēsturi, kā arī ar jūrniecei saistītus priekšmetus – navigāciju



Gunārs Ozoliņš (no kreisās) un Arnolds Zantmans.

un astronomiju. Septiņdesmit piecus gadus vēlāk latviešu jūrniecei pamatlicējs Krišjānis Valdemārs, izpētījis jūras transporta stāvokli Krievijā un iepazīties ar pasaules pieredzi, kopā ar domubiedriem nolēma Ainažos dibināt skolu, kurā dzimtajā valodā bez maksas varētu mācīties vietējie ļaudis. 1864. gadā tika atvērta Ainažu jūrskola, un tieši šo gadu esam pieņēmuši uzskatīt par latviešu jūrniecei izglītības dzimšanas gadu, kam šogad ar lepnumu atzīmējam 165. jubileju, bet pirmajam jūrskolas skolotājam un priekšniekam Kristiānam Dālam, kurš pirmos trīs gadus strādājis bez algas, svinam 190. dzimšanas dienu. Vēl 125 gadus vēlāk – 1989. gadā – nodibināja Latvijas Jūras akadēmiju, kas šogad svin savu 35. dzimšanas dienu.

Lai dibinātu Jūras akadēmiju, bija vajadzīgs Ministru padomes lēmums, un satiksmes ministrs Jānis Janovskis, Gunārs Šteinerts un Gunārs Zakss Ministru padomes lēmēni ceļu jau bija iesākuši bruģēt, bet

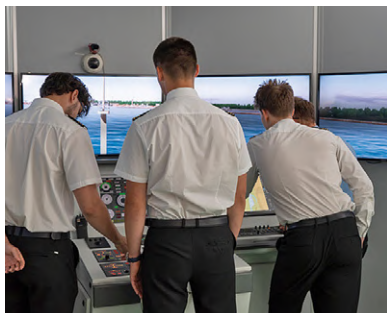


Gertrūde Aniņa un Jānis Bērziņš.

izveidotā darba grupa triju cilvēku sastāvā savukārt neatlaidīgi virināja Izglītības ministrijas ierēdņu durvis.

"Bija 1989. gada sākums. Spilgti prātā palikusi pirmā diena, kad mūsu štābā, kā mēs saucām Zvejnieku kolhozu savienības mājvietu Doma laukumā virs kafejnīcas "13 krēslī", sanāca darba grupa: es, Juris Leimanis, Gertrūde Aniņa, Ivars Ross. Tolaik vēl students Gints Šimanis par mūsu idejām rakstīja laikrakstā "Padomju Jaunatne", kas 1990. gadā tika pārsaukta par "Latvijas Jaunatni", bet Velta Krūze veidoja ziņas radio," atmiņās dalījās nu jau aizsaulē aizgājušais Gunārs Ozoliņš. "Kļuva skaidrs, ka idejas ir jāuzliek uz papīra, tāpēc akadēmijas dibināšanai jāraksta jūrniecei izglītības sistēmas projekts, un tā izstrādei pieslēdzās Oļģerts Sakss un Ilgvars Forants, darba grupā iesaistījās Harijs Līdaks un Edgars Miske no "Latribproma", es un Bruno Zeiliņš no Zvejnieku savienības, Gunārs Šteinerts un Imants Vikmanis no Latvijas kuģniecības (tolaik vēl Latvijas jūras kuģniecība), arī students Šimanis, bet visu uz papīra uzlika Juris Leimanis.

Reizes piecas gājām pie Valsts plāna komitejas priekšnieka vietnieka Āboliņa, kurš par sevi mēdza jokot – biedrs un kungs, bet bez panākumiem. Šķita, ka jautājums lēnām peldēja, tikai nebija skaidrs, kurp. Uzrakstījām divas vēstules Maskavai, bet no turienes saņēmām negatīvu atbildi. Spriedām, ka jātieklāt kādam augstam vecim Ministru padomē, un es atcerējos, ka Ministru padomē par izglītību bija atbildīgs Leonards Bartkevičs, un es viņu labi pazinu, jo desmit gadus bijām strādājuši kopā komjaunatnes komitejā. Vecie sakari ļoti noderēja. Par laimi Ministru padomes pieņemšanas daļā strādāja labu pazīstamais Jānis Kosītis, kurš savulaik bija zvejnieku saimniecības "Enkurs" priekšnieks, pēc tam pabruca uz kuģiem. Viņš mūs bez rindas ievada pie Bartkeviča, kuram izstāstījām savu ideju un iedevām Jūras akadēmijas dibināšanas projektu. Tas bija 12. jūnijs, bet 23. jūnijā Zvejnieku kolhozu savienības valdes priekšsēdētājam Gunāram Zaksam zvana Valsts plāna komitejas priekšnieks Miervaldis Ramāns un jautā, ko Zakss domājot par tādas Latvijas Jūras



akadēmijas dibināšanu un vajadzību, un Zakss atbildēja: "Es domāju tāpat kā Ozoliņš."

Tad Izglītības ministrija rīkoja plašu sanāksmi, uz kuru bija uzaicinātas visas Latvijas Jūras akadēmijas dibināšanā ieinteresētās puses: kuģniecība, zvejniecības organizācijas. Vispirms Leonards Bartkevičs deva vārdu Harijam Lidakam kā jau darba varonim, un Līdaks teica savu stingro sakāmo par to, ka Latvijā ir jābūt savai jūrniecības mācību iestādei. Pirms tam jau 1988. gada 16. oktobrī laikrakstā "Cīņa" bija publicēts Līdaka raksts "No atmiņām – pie jūras augstskolas" par vajadzību pēc nacionālās jūrniecības izglītības. Patiesībā to rakstu veidojām kopā mūsu darba grupā, bet laidām ar Līdaka parakstu, jo viņam bija piešķirts Sociālistiskā darba varoņa nosaukums, un tolaik šādam nosaukumam bija milzīgs svars. Tad tika dots vārds man, un es izklāstīju koncepciju, bet Bartkevičs rezumēja: "Tad paliekam pie Kaļiņingradas filiāles."

Un ideja par Jūras akadēmiju un jūrniecības izglītību Latvijā kļuva par realitāti. Tad jau viss gāja savu gaitu: tika organizēti sagatavošanas kursi, aicināti studēt puisi, priekšroku dodot lauku zēniem.

Latvijas Jūras akadēmija darbību sāka 1989. gada rudenī kā Kaļiņingradas Zivrrūpniecības un

zivsaimniecības tehniskā institūta Rīgas filiāles dienas nodaļa, bet tad sākās runas, ka akadēmijai vajadzētu atrasties pie Rīgas Tehniskās universitātes (tolaik Rīgas Politehniskais institūts), un 1990. gadā tā arī notika. Bet īstas dzīves jau tur nebija, jo RTU rektors Egons Lavendels bija autoritārs vadītājs, sāka visādi spaidīt akadēmiju un līda iekšā visās lietās. To visu tā nevarēja atstāt, jo akadēmija RTU sastāvā vienkārši būtu izšķīdusi un jau sen pazudusi. Kādā sanāksmē, kurā piedalījās tā laika izglītības ministrs Andris Piebalgs, tika aktualizēts jautājums par LJA neatkarību. Ministrs no mūsu puses jau bija labi apstrādāts, tāpēc 1993. gadā pieņēma lēmumu, ka akadēmija būs neatkarīga augstskola."

No vienotības nekas nesanāca

1989. gada 30. septembrī Salacgrīvā notika samits, kur kopā pulcējās Baltijas valstu, Austrijas, Zviedrijas un Vācijas pārstāvji, lai diskutētu par jūrniecības, tai skaitā arī jūrniecības izglītības jautājumiem. Ārzemju kolēģi brīdināja, ka katrs gads būs savādāks – nāks uzplūdi, kuriem sekos atplūdi. Un viņiem izrādījās taisnība.

Deviņdesmito gadu sākumā bija doma, ka varētu veidot kopīgu Baltijas valstu jūrniecības izglītības sistēmu, bet Igaunija šo domu noraidīja, un lietuvieši bija atturīgi – mēs izmantosim jūsu Liepājas Jūrniecības koledžu. Patiesībā jau nevar zināt, vai arī Latvija šo ideju būtu atbalstījusi, jo tālāk par runāšanu jau netikām, tolaik katrs gribēja kopt savu dārzīgu. Arī Latvijā jūrniecības izglītība neaizgāja zem viena karoga. Tagad sācies jauns cēliens Jūras akadēmijas un arī Liepājas Jūrniecības koledžas dzīvē. Nu tās konsolidētas un turpina darboties RTU ekosistēmā.

"Mūsu jūrniecība ir tik stipra, cik izglītoti un profesionāli ir jūrniecības speciālisti, tāpēc par nozares attīstību esam atbildīgi mēs visi kopā. Kamēr Latvijas krastus apskalo jūra, dzīva būs arī Latvijas jūrniecība," jauno mācību telpu atklāšanas pasākumā teica Edijs Stāls. Un mēs visi ar lielām cerībām raugāmies jūrniecības izglītības nākotnē.■

Anita Freiberga

"Transporta attīstības pamatnostādņu 2021.–2027. gadam īstenošanas starpposma izvērtējums"

Satiksmes ministrija (SM) sagatavojusi un publiskajai apspriešanai nodevusi informatīvo ziņojumu "Transporta attīstības pamatnostādņu 2021.–2027. gadam īstenošanas starpposma izvērtējums". Ziņojumā novērtēts progress attiecībā uz Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.–2027. gadam (TAP2027) izvirzīto politiku un mērķu sasniegšanu, kā arī apkopoti priekšlikumi turpmākajām rīcībām.



"Transporta nozares attīstības plānā nosprausto mērķu sasniegšana ir liels izaicinājums, ņemot vērā Covid-19 pandēmijas sekas un ģeopolitiskās izmaiņas pasaulē. Tagad mēs skaidrāk redzam, cik būtiska nozīme sekmīgai nozares attīstībai ir noturības spējai pret dažāda veida ārējiem faktoriem. Esmu pārliecināts, ka, pieņemot uz datiem balstītus lēmumus un īstenojot nozares prioritātes – virzību uz zaļo kursu, drošības un piekļūstamības nodrošināšanu, labas pārvaldības ieviešanu un starptautiskās konkurētspējas stiprināšanu, mēs ilgtermiņā sasniegsim izvirzītos mērķus. Vienlaikus būtisks aspekts attīstībai ir finansējuma pieejamība," atzīst satiksmes ministrs Kaspars Briškens.

TAP2027 pieņemtas 2021. gada oktobrī, to mērķis noteikts saskaņā ar vienu no Eiropas zaļā kursa elementiem – pātrīnāt pāreju uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti – attīstīt integrētu transporta sistēmu, kas nodrošina drošu, efektīvu, pieejamu, piekļūstamu, viedu un ilgtspējīgu mobilitāti, veicinot valsts ekonomisko izaugsmi un reģionālo attīstību,

▶▶▶ 14. lpp.

▶▶▶ 13. lpp.

un nodrošina virzību uz klimatneitrālu ekonomiku.

Lai arī pandēmija ir beigusies, transporta sektors joprojām izjūt tās sekas, piemēram, sabiedriskā transporta lietotāju skaits kopumā vēl nav atgriezies pirms-pandēmijas līmenī. 2022. gada februārī Krievija iebruka Ukrainā, uzsākot nepamatotu un neprovocētu karu, kas radījis krīzi un nepieciešamību pēc jaunām stratēģijām pasaules ekonomikā un drošībā, būtiski ietekmējot Latvijas transporta loģistikas nozares darbību. Krievijas karš Ukrainā un Baltkrievijas atbalsts agresoram ir iemesis aizvien jaunu sankciju pieņemšanai pret Krieviju un Baltkrieviju. Iepriekš minētie apstākļi ir būtiski ietekmējuši nozares darbību un spēju sasniegt TAP2027 nospraustos mērķus.



Siltumnīcefekta gāzu (SEG) inventarizācijas dati liecina, ka nav sasniegts plānotais SEG emisiju samazinājums transporta sektorā. Lai uz to virzītos, nepieciešams nodrošināt sinerģiju ar aktualizētajā Nacionālajā enerģētikas un klimata plānā 2021.–2030. gadam iekļautajiem pasākumiem. Jāņem vērā, ka mērķu sasniegšanu ietekmē ierobežotais finansējums, kā arī to sasniegšanai nepieciešami laikietilpīgi risinājumi, t.sk. sabiedrības paradumu maiņa.

Ziņojumā secināts, ka kravu apjoma samazināšanās Latvijā nav tieši saistīta ar piekļuves dzelzceļa vai ostu infrastruktūrai pasliktināšanos, bet gan ar tranzīta maršrutu pārstrukturēšanu un ģeopolitiskās situācijas izmaiņām reģionā un pasaulē. Lai stiprinātu dzelzceļa lomu, nepieciešams palielināt dzelzceļa iekšzemes kravu pārvadājumu apjomus, izveidojot stimulējošu mehānismu kravu pārvadājumu pārceļšanai no autotransporta uz dzelzceļu. Apgrozījuma pieaugums rūpnieciskajos ražošanas uzņēmumos Latvijas ostās liecina par sekmīgu industrializācijas attīstību. Ostas attīstītās par daudzveidīgiem industriāliem parkiem ar ražotnēm un inovāciju centriem. ■

Ostu reforma viedokļu labirintā

Gandrīz pirms trim gadiem Saeima apstiprināja ostu pārvaldības modeļa maiņu, kur grozījumi Ostu likumā paredzēja Rīgas un Ventspils brīvostu pārvaldes pārveidot par kapitālsabiedrībām jeb valsts uzņēmumiem. Likums paredzēja, ka akciju turētājs varētu būt arī pašvaldība, tomēr valsts patur 60% kapitāldaļu. Satiksmes ministrs Tālis Linkaits bija reformas virzītājs un kvēls tās aizstāvis, kurš centās likvidēt, viņaprāt, gadiem ilgo bezatbildīgo kārtību, ka ministrijas un pašvaldības brīvostu valdēs bez konkursa iecel, tā teikt, savus cilvēkus.



Tālis Linkaits.

2021. gada sākumā, kad ostu reformas apstiprināšana Saeimā jau bija noticis fakts, intervējot tā laikā satiksmes ministru Tāli Linkaitu, jautāju, vai ostu reforma ministram bija principa jautājums, jo tāds bija viņa partijas priekšvēlēšanu solījums tautai, vai arī viņš pārvaldības modeļa maiņā patiešām saskata reālu labumu, uz ko Linkaits teica: "Tas ir efektīvākas saimniekošanas jautājums, un tam pamatā arī ir mans uzstādījums ne tikai attiecībā uz ostām, bet uz visu Satiksmes ministrijas pakļautībā esošo struktūru darbību. Tā kā kapitālsabiedrībā ir citi lēmumu pieņemšanas principi, manuprāt, skats uz ostas saimniecību būs daudz skaidrāks, ar stingrākām prasībām un lielāku saimniecisko atbildību. Civillikumā ir labs formulējums – krietna un rūpīga saimnieka princips, un tieši tas ir svarīgākais, ko ļaus ieviest jaunais pārvaldības modelis, tāpēc domāju,

ka, no efektīvas saimniekošanas viedokļa raugoties, ir labi, ka ejam šo pārvaldības modeļa maiņas ceļu."

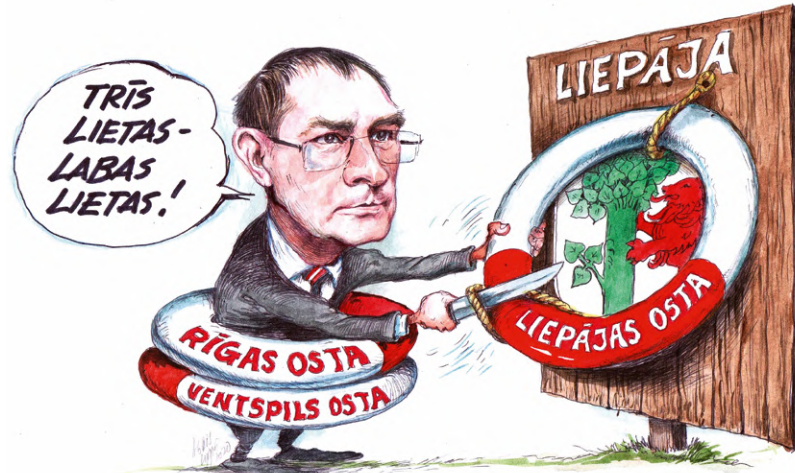
Ieviest vērienīgo reformu vajadzēja līdz 2022. gada beigām, taču, zaudējot politisko ietekmi, Jaunajai konservatīvajai partijai neizdevās realizēt krietna un rūpīga saimnieka darbības principus ostu kapitālsabiedrību statūsā. Linkaita pēctecis satiksmes ministra amatā Jānis Vitenbergs 2023. gada sākumā, sniedzot interviju žurnālam, teica: "Uzņēmējdarbībā lielākais ļaunums, kāds vien var būt, protams, ir neziņa, kas liek atturēties no investīcijām. Laiks, kurā ostu reformas jautājums ir bijis dienaskārtībā, tiešām ir pārāk ieildzis. Tagad ostu reformas problēma ir manā redzeslokā, un reforma, protams, ir loģiski jāpabeidz, jo esmu pārliecināts, ka iepriekšējā kārtība nav pieņemama. Latvijā politiskā vide ir samērā nestabila, ministri bieži mainās, un katram ministram ir arī tādas pilnvaras, ka viņš var virzīt savas ministrijas pārstāvjus lielo ostu valdēs. Un tad ir jautājums, kā šādos apstākļos var strādāt ostu pārvaldes, ja, varbūt nedaudz pārspīlēju, gandrīz ik gadus ostu valdēs mainās ministriju pārstāvji? Tas, kā es redzu ostu reformas rezultātu, ir ostas ar stabili pārvaldību, kuru realizē savas jomas speciālisti un kur tiek veidotas stabilas attiecības ar ostas uzņēmējiem. Ap ostu pārvaldības modeļa maiņu ir bijusi pietiekami liela ažiotaža gan

no biznesa interešu, gan pašvaldību ambīciju puses, un arī tas ir iemesls, kāpēc vajadzīgi skaidri spēles noteikumi, bet skaidrs ir viens, un par to visi var būt mierīgi, – ostas neviens nevar pārcelt uz kādu citu vietu, tās paliks, kur bijušas, un joprojām būs mūsu bagātība, pret ko visiem jāizturas kā gādīgiem saimniekiem. Pārvaldības modeļa maiņa jau sen bija jāpabeidz, jo noteiktais *derīguma termiņš* – 2022. gada 31. decembris, kad reformai vajadzēja stāties spēkā, jau sen beidzies. Protams, nebūs viegli dažādu iemeslu dēļ: turpinās Satversmes tiesas process, nav novērtēta manta, izņemta pašvaldību līdzdalība ostu pārvaldībā, un tie ir smagi jau tājumi, par kuriem nāksies vienoties.”

Tajā ziņā, ka Latvijā ministri bieži mainās, Jānim Vitenbergam izrādījās pilnīga taisnība, jo viņa ministrēšanas laiks noslēdzās pēc deviņiem mēnešiem, un tas, protams, bija pārāk īss laiks, lai sakārotu ostu reformas jautājumus. Nākot pie varas Kasparam Briškenam, Satiksmes ministrijas neatliekamo darbu saraksts bija visai iespaidīgs, un viens no neatliekamiem darbiem bija arī ostu pārvaldības jautājums, kam jau kopš 2019. gada ministrija bija vēltījusi savu enerģiju, reformas vārdā tērējot naudu un nervus, pazaudējot laiku un tā arī neko nepanākot. “To, kas notiek kopš 2019. gada, īsti nemaz negribētos saukt par reformu, jo tas bija izteikti politizēts process, kas ļoti koncentrējās tieši uz juridiskās pārvaldes maiņu ostās. Pilnīgi noteikti piekritu, ka arī iepriekšējais pārvaldes modelis nebija efektīvs, jo noveda pie valsts un pašvaldības interešu pretnostatīšanas, ļoti augstas politizācijas un nereti destruktīvas konkurences, taču arī piedāvāto pārvaldes modeli par reformām nevaru nosaukt. Reformām ir jābūt visaptverošām, tāpēc jāveido skaidra, jauna un integrēta biznesa stratēģija,” tūlīt pēc stāšanās amatā 2023. gada rudenī ministrs Briškens bija apņēmības pilns un gatavs strādāt uzrotītām piedurknēm.

SM jauns ostu pārvaldības modeļa variants

2024. gada augustā Kaspara Briškeņa vadītā Satiksmes ministrija (SM) Tiesību aktu portālā saskaņošanai



Kaspars Briškens.

iesniedza dokumentu – “Informatīvo ziņojumu par Ostu pārvaldības reformas gaitu un tās pilnveidošanas iespējām”, kurā SM raksta:

“2024. gada janvārī Latvijas Republikas Saeima pieņēma būtiskus grozījumus Ostu likumā, faktiski apturot līdzšinējo ostu pārvaldības reformu, kas paredzēja Rīgas un Ventspils brīvostu pārveidi par kapitālsabiedrībām, lai dotu iespēju izvērtēt to un izstrādāt priekšlikumus tā pilnveidošanai. (...) Satiksmes ministrija ir veikusi konsultācijas ar ostu pārvaldēm un uzņēmēju organizācijām un sagatavojusi priekšlikumus turpmākiem uzlabojumiem Latvijas ostu pārvaldībā.

Latvijas ostu sektors ir būtisks nacionālās ekonomikas elements, kas nodrošina stratēģiski svarīgus transporta un loģistikas pakalpojumus, veicinot gan iekšzemes, gan starptautisko tirdzniecību. Ostas ir ne tikai ekonomikas dzinējspēks, bet arī nozīmīgs loģistikas infrastruktūras elements, kas prasa efektīvu pārvaldību un nepārtrauktu attīstību.

Pēdējo gadu laikā ir notikušas vairākas izmaiņas un reformas ostu pārvaldībā. 2019. gada nogalē Ventspils brīvostas pārvalde tika iekļauta Amerikas Savienoto Valstu Valsts kases Ārvalstu aktīvu kontroles biroja (OFAC) sankciju sarakstā, kas apdraudēja ostas turpmāko darbību. Tādēļ nekavējoties tika pieņemti grozījumi Ostu likumā, kas paredzēja kā alternatīvu dibināt jaunu akciju sabiedrību Ventspils ostas pārvaldīšanai – AS “Ventas osta”. 2020. gadā tika uzsākta ostu pārvaldības reforma pēc būtības ar mērķi pārveidot Rīgas un Ventspils brīvostas pārvaldes par kapitālsabiedrībām. Kopš tā laika veikti dažādi priekšdarbi, gatavoti tiesību aktu projekti, mainīti politiskie uzstādījumi, organizētas daudzas diskusijas. Izvērtējot līdzšinējo reformas virzību un konsultējoties ar nozari, secināms, ka joprojām ir nepilnības, kuras nepieciešams pārskatīt un nepieciešams veikt uzlabojumus ostu pārvaldības modeli, lai tas būtu efektīvāks un ilgtspējīgāks.

Ar jaunas valdības izveidošanu 2023. gada septembrī Satiksmes ministrija uzsāka darbu pie plašas transporta nozares pārvaldības reformas. Šīs reformas ietvaros paredzēts pārskatīt esošo institucionālo ietvaru, investīciju izvērtēšanas un piesaistes metodiku, kā arī uzlabot nozares pārvaldību kopumā. Jaunais ostu pārvaldības modelis iekļaus sevī arī ostu funkciju un lomas pārskatīšanu pēc būtības, nodrošinot, ka ostu attīstība un pārvaldība tiek veikta saskaņā ar mūsdienu prasībām un ilgtspējīgas attīstības principiem.

▶▶▶ 16. lpp.

▶▶▶ 15. lpp.

Šis informatīvais ziņojums sniedz pārskatu par plānotajām izmaiņām ostu pārvaldības modelī, to ietekmi uz ostu darbību un attīstību, kā arī izklāsta priekšlikumus turpmākai virzībai ostu sektorā.

Ar šiem priekšlikumiem piedāvājam:

- saglabāt Rīgas ostas, Ventspils ostas un Liepājas ostas pārvaldes kā atvasinātas publiskas personas, mazināt politisko ietekmi, nodalot uzraudzības funkcijas no operacionālās vadības funkcijām ostu pārvaldēs;

- mainīt atbildības jomas attiecībā uz industriālo attīstību un speciālo ekonomisko zonu pārvaldību, nodalot teritorijas, kas nav tieši saistītas ar ostas darbību, pašvaldības kompetencē, attiecīgi paredzot pašvaldībām funkcijas kā speciālo ekonomisko zonu pārvaldēm.”

Ziņojumā norādīts, ka ir svarīgi nodrošināt vienādus principus un ieviest vienotu – vienādu pārvaldības risinājumu visām lielajām Latvijas ostām – Rīgas, Ventspils un Liepājas ostai, kas nozīmē, ka tām paredzēts saglabāt atvasinātas publiskas personas juridisko statusu, kas nodrošinātu juridisko nepārtrauktību, taupītu reorganizācijai nepieciešamos līdzekļus un ļautu saglabāt esošo juridisko un administratīvo struktūru, kas ir būtiski ilgtermiņa stabilitātei.

SM arī norāda, ka ir nepieciešams pārskatīt ostas pārvaldes un tās valdes atbildības tvērumu, un piedāvā līdzīgi kā akciju sabiedrībās izveidot padomi kā pārraudzības institūciju ostas pārvaldē un operacionālo darbību deleģēt ostas pārvaldes administrācijai, ko vada ostas pārvaldnieks ar saviem vietniekiem un administratīvo aparātu, savukārt padome īstenotu ostas pārraudzības, nevis lēmēja funkcijas, līdzīgi kā kapitālsabiedrībās. Padomes izveides mērķis būtu mazināt politisko ietekmi uz lēmumu pieņemšanu un nodrošināt lielāku caurspīdību un atbildību. Padomes sastāvā paredzēti divi valsts pārstāvji un viens pašvaldības pārstāvis, padomes locekļu atlasītu organizētu SM, un šajā pārvaldības modelī uzņēmējiem vieta pie galda diemžēl nav paredzēta.



Jānis Vitenbergs tiekas ar Latvijas lielo ostu pārvaldniekiem un Latvijas Stivdorkompāniju asociāciju (LSA).

K. Briškens padomnieks Meirāns, paužot SM viedokli, norāda: “Pirmkārt, reformu ieguvums ir depolitizācija, jo ostas tomēr ir saimnieciskās darbības subjekts. Jo mazāk politikas, jo labāk. Papildu bloks – mēs aicinām nodalīt rūpniecības teritoriju attīstību no ostas attīstības. Bet, lai nodrošinātu visu ostas uzņēmēju interešu vienlīdzīgu pārstāvēniecību, rosinām ostā veidot lietotāju komiteju, kur pie galda vieta ir visiem uzņēmējiem, nevis šauram priviligrēto lokam.”

EM, uzņēmēji un Latvijas mazās ostas SM piedāvājumu pilnībā neatbalsta

EM piedāvā ostas pārvaldē izveidot jaunu institūciju – ostas valdi, operacionālo darbību deleģējot ostas pārvaldes administrācijai, kuru vada ostas pārvaldnieks ar vietniekiem un administratīvo aparātu. Ostas pārvaldes valde būtu augstākā kolektīvā uzraudzības un pārvaldes institūcija. Ostas pārvaldes valdes sastāvā būtu astoņi valdes locekļi – trīs valsts pārstāvji, trīs pašvaldības pārstāvji un divi ostas komersantus pārstāvošo biedrību pārstāvji. Pārstāvjus ostas pārvaldes valdē atlasītu atklātā konkursā un pēc tam amatā uz pieciem gadiem apstiprinātu Ministru kabinets. Ostu pārvaldes

valdēs būtu valsts pārstāvji no Satiksmes, Ekonomikas un Finanšu ministrijām.

EM neatbalsta arī SM piedāvāto risinājumu nodalīt ostas teritorijas pārvaldīšanu no speciālās ekonomiskās zonas, jo ostas un industriālo teritoriju attīstība ir nesaraujami saistīta, un to pārvaldība būtu īstenojama kopīgi, jo, nodalot ostu no ekonomiskās zonas, tiek nodalīta valsts no pašvaldības, tāda procedūra aizņem ļoti daudz laika un izmaksās ļoti dārgi, bet šīm abām institūcijām jāstrādā kopīgu mērķu sasniegšanai.

Ekonomikas ministra viedoklim lielā mērā piekrīt uzņēmēji, kas vēlas piedalīties ostu pārvaldībā, jo tieši viņi, nevis ostu pārvaldes vai ministrijas, strādā ar kravām un klientu piesaisti. Tāpat uzņēmēji piekrīt ekonomikas ministram, ka pareizs nav arī SM piedāvājums pārvaldības ziņā nodalīt ostu un tai blakus esošo infrastruktūru. Šim viedoklim savukārt nepiekrīt satiksmes ministrs, sauc to par atgriešanos pagātnē, kad liela ietekme ostu pārvaldībā bijusi politiskiem lēmumiem, un domā, ka iesaistīt uzņēmējus tiešā pārvaldībā ir liels risks savstarpējās konkurences dēļ.

Iebildumus izteikusi arī Mazo ostu asociācija, jo ziņojumā par Ostu pārvaldības reformu nav iekļautas Latvijas mazās ostas, līdz ar to nav zināms SM skatījums un viedoklis par šo ostu turpmākās darbības un pārvaldības principiem, tāpēc ziņojuma pilnvērtīgai sagatavošanai un Ostu likuma grozījumu sagatavošanai vajadzētu organizēt tikšanos arī ar Latvijas Mazo ostu asociāciju un mazo ostu pārstāvjiem, kuri sniegtu savu skatījumu par mazo ostu turpmāko darbību un pārvaldību.

Lai gan jauno ostu reformu autori domā, ka izmaiņas varētu stāties spēkā īsā laikā, kritiku Tiesību aktu projektu publiskajā portālā priekšlikumam izsaka Valsts kanceleja, Latvijas Stivdorkompāniju asociācija, Pašvaldību savienība, Darba devēju konfederācija, Mazo ostu asociācija un dažas ministrijas, tai skaitā arī Ekonomikas ministrija, kas pretēji SM uzstādījumam uzskata, ka ostas jāpārvalda vienotā modelī, nevis divos, kad par ostas infrastruktūru atbild valsts, bet par ostas darbu – pašvaldība.■

Jābūt ātrai, straujai, izlēmīgai rīcībai

Ekonomikas ministrija (EM) iesniegusi vairākus būtiskus iebildumus un priekšlikumus Satiksmes ministrijas (SM) izstrādātajam Informatīvajam ziņojumam “Par Ostu pārvaldības reformas gaitu un tās pilnveidošanas iespējām”, piedāvājot pavisam citu ostu pārvaldības modeļa redzējumu, kas balstīts uz pasaules un Eiropas ostās akceptētajiem pārvaldības principiem, īpaši uz Roterdamas un Hamburgas ostu pieredzi, un atšķiras no sākotnējā ostu reformas varianta un arī no SM jaunā reformu projekta. “Latvijai ostu pārvaldībā nav jāizdomā nekas jauns, mēs varam to veidot pēc pasaules praksē labākajiem un modernākajiem ostu pārvaldības paraugiem. Ir svarīgi panākt sinerģiju un sadarbību starp valsti, pašvaldībām un ostas uzņēmējiem un veidot modernu izpratni par ostu ne tikai kā kravu pārkraušanas vietu, bet multimodālu loģistikas, ražošanas un inovāciju centru,” uzsver ekonomikas ministrs VIKTORS VALAINIS.

– Izlasot informatīvo ziņojumu “Par Ostu pārvaldības reformas gaitu un tās pilnveidošanas iespējām” un publiskajā telpā sekojot jūsu un satiksmes ministra Kaspara Briškeņa viedokļu apmaiņai, nākas secināt, ka abām ministrijām un abiem ministriem ir pretēji viedokļi, kā būtu pārvaldāmas Latvijas lielas ostas.

– Es teiktu, ka mums ar satiksmes ministru ir atšķirīgi viedokļi, bet savās diskusijās cenšamies meklēt, kur mūsu viedokļos varētu atrast saskares punktus. Abi esam pret to, ka ostas tiktu veidotas kā akciju sabiedrības, un šeit mūsu viedokļi saskan – lai ostas paliek publiski atvasinātas personas. Ostām nav jānodarbojas

Viktors Valainis.



UZZIŅAI

EM piedāvā ostas pārvaldē izveidot jaunu institūciju – ostas valdi, operacionālo darbību deleģējot ostas pārvaldes administrācijai, kuru vada ostas pārvaldnieks ar vietniekiem un administratīvo aparātu. Ostas pārvaldes valde būtu augstākā kolektīvā uzraudzības un pārvaldes institūcija. Ostas valdes sastāvā būtu astoņi locekļi – trīs valsts pārstāvji, trīs pašvaldības pārstāvji un divi ostas komersantus pārstāvošo biedrību pārstāvji. Pārstāvjus ostas pārvaldes valdei atlasītu atklātā konkursā un pēc tam amatā uz pieciem gadiem apstiprinātu Ministru kabinets. Ostas pārvaldes valdē būtu valsts pārstāvji no Satiksmes, Ekonomikas un Finanšu ministrijām.

ar biznesu, bet gan ar ostu attīstību, tāpēc visai ostu ģenerētajai naudai ir jāatgriežas ostās, lai nodrošinātu attīstību un uzturētu infrastruktūru – piebraucamos ceļus, navigāciju, kuģošanas drošību un visu pārējo.

Atšķirīgi viedokļi mums ir par pārvaldes formām, bet arī šajā jautājumā mēģinām vienoties, kur varētu būt saskare, kas ļautu kļūdēt pretrunas. Ekonomikas ministrija savam ostu reformas piedāvājumam par pamatu ņem Roterdamas un Hamburgas ostu pārvaldības modeļus, un tas atšķiras no Satiksmes ministrijas redzējuma, taču ceru, ka mums izdosies rast kopsaucēju, jo mēs abi taču vēlamies pieņemt iespējami labāko ostu pārvaldības modeli.

– Satiksmes ministrijas piedāvātajā variantā kā viens no punktiem ir iestrādāts jautājums par īpašumu un saistību pārdali starp valsti un pašvaldību, kur norādīts, ka objektīvi nepieciešams pārskatīt valstij un pašvaldībām piederošos īpašumus un pārdalīt tos ostu teritorijās valstij un SEZ teritorijās pašvaldībām. Pieļauju, ka no šādas pārdales lielākā cietēja būtu Liepājas SEZ, jo tur ir daudz uzsāktu projektu.

– Tam, ka SM vēlas nodalīt pārvaldību divās daļās, ir sava loģika, jo tas varētu dot arī kādu labumu, piemēram, tam, kas attiecas uz īpašumu atsavināšanu, kas brīvostu teritorijās

▶▶▶ 18. lpp.

▶▶▶ 17. lpp.

ir atļauta, bet SEZ teritorijās ir liegta, un šajā ziņā mēs tiešām varētu meklēt kompromisu. Kas attiecas uz Liepāju, tur, protams, ir uzsākti projekti, bet ar satiksmes ministru esmu vienisprātis par to, ka visām trim lielajām ostām vajadzētu būt vienādi pārvaldītām, jo, kamēr kāda būs īpašā regulējumā, vienmēr būs iespējamība, ka kāds atkal vēlēšies kaut ko mainīt.

– Vai tas nozīmē, ka arī LSEZ tiktu pakļauta ostu pārvaldības reformai, nesaglabājot tās pārvaldību esošajā statusā līdz 2035. gadam, kā iepriekš bija noteikts?

– Es tiešām būtu par to, lai Rīgai, Ventspilij un Liepājai būtu vienāds regulējums, tāpēc domāju, ka Liepājai vajadzētu šīs pārmaiņas. Esošais Liepājas SEZ pārvaldības modelis labi strādā un ir sevi pierādījis, bet arī Liepājai ir savi izaicinājumi, ar kuriem tā līdz šim nav tikusi galā. Ja mēs atrastu veidu, kā publiskā persona vēl labāk var strādāt ar īpašumu resursu – zemi, kā to izdevīgāk iznomāt, uz kādiem termiņiem to darīt un kā vajadzības gadījumā zemi atsavināt, un ja visi šie jautājumi būtu elastīgi risināmi, tas, esmu pārliecināts, komunikācijā ar investoriem nāktu LSEZ tikai par labu.

Savā piedāvājumā esam uzsvēruši arī to, ka jābūt ļoti ciešai sinerģijai starp trim lielajām ostām, tām ir jāstrādā ciešā sasaistē. Kā piemēru varu minēt IT sistēmu ieviešanu Rīgas ostā, ko, tikai paplašinot projektu, ļoti labi varētu izmantot Liepājā un Ventspilī, un tas ļautu ievērojami ietaupīt līdzekļus.

– Vai var pieļaut iespēju, ka, ja ne tūlīt, tad kaut kad nākotnē, visām trim ostām būtu arī vienota administrēšana?

– Nē, tas nekādā gadījumā to nenozīmē. Tikai vēlējos uzsvērt, ka ostas, plānojot ieguldījumus infrastruktūras attīstībā, savas darbības varētu vairāk un labāk koordinēt. Piemēram, ja kāda no ostām plāno iegādāties velkoni, tad tā varētu paaugstināties, vai velkoņa pakalpojumus izmantotu arī kāda no pārējām ostām. Līdz šim tāda iegāde tika plānota vienas ostas ietvaros, bet, ja izstrādājam

Viktors Valainis.



ostu sadarbību kā obligātu mehānismu, tad ieguvēji būs visi. Tagad reizēm redzam, kā par vienu spēlētāju cīnās divas ostas, veicot investīcijas ostas infrastruktūrā, bet pie projekta tiek tikai viena, un miljoni ir nelietderīgi iztērēti, tāpēc ir jābūt koordinācijai gan no valsts puses, gan starp pašām ostām. Lai gan no vienas puses starp ostām pastāv konkurence, kas veicina uzņēmējdarbības attīstību, no otras tomēr ir jāpadomā, kā ostām labāk sadarbīties, lai iespējami mazinātu tēriņus. Vēlreiz uzsvērsu, ka nekādā gadījumā nevēlos tādu modeli, kurā trim ostām ir vienota pārvaldība. Ir labi, ja ostas pacinās par kravām un saglabā veselīgu spriedzi, taču viens ir pilnīgi skaidrs – ostu pārvaldības jautājums iespējami drīz ir jānoņem no dienaskārtības.

– Šā jautājuma risināšana tiešām ir ievilkusies pārāk ilgi, un uzņēmēji no neskaidribas ir pamatīgi noguruši.

– Pārāk ilgu laiku esam veltījuši pārvaldības jautājumam, tam ir jābūt skaidram un saprotamam, bet tas nekādā ziņā nav izšķirošs ostas attīstībā. Nenoliedzami, kamēr jautājums joprojām ir atvērts, tas kavē piesaistīt investīcijas, jo ikviens investors labāk vēlas savu naudu ieguldīt tur, kur ir skaidra pārvaldības forma, skaidra valsts politika un nerodas jautājumi, kā varētu būt un kas varētu pēc kāda laika atkal mainīties? Tāpēc gan valsts, gan ostu attīstībai ir vitāli svarīgi iespējami ātri pieņemt ostu pārvaldības regulējumu.

– Līdz šim Ekonomikas ministrija maz iesaistījusies jūrniecības nozares, tai skaitā arī ostu jautājumu skatīšanā. Vai, jūsuprāt, tā ir bijusi pareiza valsts politika?

– Ir bijis, kā bijis, bet pašlaik arī Ekonomikas ministrijas mērķis ir panākt ostu efektivitāti. Man pašam ir pieredze, kādu laiku esmu strādājis SM, varu teikt, ka tranzīta nozare man nebūt nav sveša, tāpēc par savu pienākumu uzskatu iesaistīties šajās diskusijās, jo redzu, ka varu dot savu pienesumu. Esmu bijis darba vizītēs ASV, Vācijā un citur pasaulē un pētījis, kā tur strādā ostas, tāpat tiekos ar ostu pārvaldniekiem, esmu uzklauzījis uzņēmējus, ar kuriem cieši strādājam kopā, un varu teikt, ka mūsu viedokļi saskan.

– Bet, ja runājam par valsts politiku, vai jau tagad domājat par to, kā mūsu ostas strādās pēc 2035. gada, kad beigsies brīvostu un SEZ regulējums un līdz ar to zudīs daudzi atvieglojumi, kas tagad ir spēkā? Desmit gadi paiet ļoti ātri.

– Protams, mums jābūt gataviem šim laikam, tomēr nevajadzētu arī pārspīlēt, domājot, ka tad varētu sākties kādas neparedzamas problēmas. Nodokļu atvieglojumiem ir savs labums un nozīme, bet tie ne vienmēr ir izšķiroši biznesam. Lai gan SEZ statusam ir dažādas biznesa priekšrocības, tomēr tās jau tagad nav vairs tādas, kādas bija, izveidojot SEZ. Jāsaprot, ka mums ir vienota Eiropas nodokļu zona, kurā

strādājam. Tas, kas jādara nākamajos desmit gados, ir jādodomā, kādas būs mūsu ostas, kā ostās koncentrēt vēl vairāk uzņēmumu, kuri ostu teritorijās nodarbosies ar augstas pievienotās vērtības preču ražošanu. Ja tiek ražotas preces ar patiešām lielu pievienoto vērtību, tad izšķiroša nozīme vairs nav kādām īpašām nodokļu atlaidēm, bet gan tam, ka ražotājs savas preces no ostas var nogādāt pircējam jebkurā pasaules vietā.

– Vai esat pārliecināts, ka šādi ražotāji varētu rasties?

– Patiesību sakot, viņi jau tagad te ir un sekmīgi strādā. Palūkosimies, kā pēdējo piecu desmit gadu laikā ir attīstījusies ražošana Liepājā un Ventspilī. Tikai Ventspilī vien no nulles izveidoti divi tūkstoši jaunu darbavietu, kur strādā kompānijas no Nīderlandes, Vācijas, Austrijas, un tie ir lieli uzņēmumi, kas uzbūvējuši hektāriem lielas ražošanas platības un ražo produkciju ar augstu pievienoto vērtību. Arī Liepājā spoži attīstījusies ražošana, ienākušas starptautiskas kompānijas no visas pasaules – arābu valstīm, Japānas, Eiropas. Un tas ir milzīgs darbs, kas jau Ventspilī un Liepājā ir paveikts.

– Tas tiešām ir augstu vērtējams panākums, bet, palūkojoties uz kravu apjomu gada astoņos mēnešos, redzam, ka Ventspils osta ir piedzīvojusi milzīgu kravu kritumu. Vai esat apsvēruši, ko valsts darītu, ja, piemēram, Ventspils osta vairs nespētu uzturēt savu infrastruktūru?

– Pieņemot lēmumu par mangāna rūdas apstrādes aizliegumu, politiķiem ir jāreķinās, ka šādi lēmumi dārgi maksā, jo šis kravu veids ostā nodrošināja gana lielu kravu apjomu. Tagad jādodomā, kā sankcionētās preces varam aizvietot, un tieši šis ir jautājums, pie kura strādā Ekonomikas ministrija. Arī vizītes laikā ASV runājām par to, kā izmantot degvielai domāto infrastruktūru. Savulaik šī infrastruktūra nodrošināja tranzītkravu plūsmu no Krievijas uz pārējo pasauli, bet tagad runājam ar uzņēmējiem, kā no ASV degvielu varētu vest uz Eiropu, izmantojot mūsu ostu infrastruktūru. Protams, skatīsimies, kā audzēt ražošanas apjomus un pielāgoties jaunajiem apstākļiem. Situācijas mēdz mainīties, tāpēc biznesam

ir jāspēj reaģēt, pielāgoties un rast jaunus risinājumus.

– Jaunas ražotnes un jaunas kravas, tai skaitā arī no ASV, nav vienas dienas jautājums, tam vajadzīgs laiks, bet kā izdzīvot šodien, ja kādai no ostām tomēr pienāk brīdis, ka tā nespēj uzturēt infrastruktūru?

– Tad valsts viennozīmīgi palīdzēs, tur nevar būt divu domu! Tāpat kā valsts dotē dzelzceļu, tā valsts palīdzēs arī ikvienai ostai, ja būs tāda nepieciešamība. Vēl pirms gadiem pieciem "Latvijas dzelzceļš" valsts budžetā iemaksāja naudu, tāpat valsts varēja rēķināties ar ostu naudu, jo bija pavisam cits kravu apgrozījums. Tagad situācija ir mainījusies, bet tas nevienā brīdī neļauj mums apturēt kādu no tranzīta kanāliem, ierobežojot mūsu ekonomiku, gluži pretēji, mums ir jāpalīdz tikt pāri krīzei, jāpārļaiž grūtie laiki, un esmu pārliecināts, ka mums tas izdosies. Šodien vairs nav laika skatīties pagātnē, ir jādodomā par attīstību. Tieši tāpēc nav būtiski domāt, kāds būs pārvaldības modelis, ir svarīga attīstība un darbs ar investoriem. Jau tagad ir dažādi signāli, ka Baltijas jūrā vairākās vietās notiks vēja parku būvniecība, un šie vēja parki būs arī jāapkalpo, bet tās ir investīcijas simtiem miljonu apmērā. Jau tagad uzņēmēji skatās un vērtē, kur to darīt – Latvijā vai kādā citā Baltijas jūras valstī, un mums ir jābūt soli priekšā konkurentiem, tāpēc pašlaik nopietni pie tā strādājam un cīnāmies, lai šie uzņēmumi nāktu pie mums.

i UZZIŅAI

16. – 17. septembrī ekonomikas ministra Viktora Valaiņa vadībā tika aizvadīta tirdzniecības misija Hjūstonā, ASV, kur uzņēmēji un Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras (LIAA) pārstāvji piedalījās pasaulē lielākajā enerģētikas nozares konferencē "Gastech", kā arī tikās ar enerģētikas jomu pārstāvošām kompānijām un potenciālajiem investoriem. Divu dienu darba rezultātā tika noslēgts sadarbības līgums starp ASV uzņēmumu "KBR", kas ir viens no vadošajiem ASV projektēšanas inženiertehnisko risinājumu jomā, un Liepājas speciālās ekonomiskās zonas uzņēmumu "GI Termināls", kā arī panāktas citas vērtīgas vienošanās.

– Latvijas uzņēmējiem ļoti svarīgas ir Centrālāzijas kravas, kas pašreizējos apstākļos var uzlabot mūsu ostu rādītājus, bet nereti izskan jautājums, kas notiktu, ja Krievija aizvērtu tranzīta koridoru, pa kuru šīs kravas nonāk Latvijā. Vai valdībā un Ekonomikas ministrijā ir izskatīts jautājums, kas notiktu gadījumā, ja šis ceļš tiktu slēgts?

– Tāda iespēja nepastāv, nevienu brīdi nepieļauju, ka kaut kas tāds varētu notikt, jo ir starptautiski nolīgumi, kas valstīm uzliek par pienākumu nodrošināt netraucētu tranzīta plūsmu. Tieši tāpat, kā savas saistības pilda Eiropas Savienība, arī Krievijai tās ir jāpilda. Ja Krievija izvēlētos spert tādu soli, tai būtu jāreķinās ar konsekvencēm – ka viņu produktiem, kas tagad iet tranzītā, tai skaitā arī caur Ukrainu, neskatoties, ka starp abām valstīm notiek karadarbība, ceļš būtu slēgts, tāpēc šaubos, ka Krievija varētu bloķēt tranzīta pārvadājumus.

i UZZIŅAI

Latvijas līdzšinējā eksporta tirdzniecības bilance ar ASV ir nepilns miljards eiro, no kuriem ap 50 procentiem veido pakalpojumu eksports. Tas būtiski atšķiras no kopējā Latvijas eksporta portfeļa, kur aptuveni 70 procentus veido tieši preču eksports. Arī šajā tirdzniecības misijā uz ASV 80 procenti dalībnieku bija pakalpojumu eksportētāji. Pārstāvētas bija tādas nozares kā datu uzglabāšana, IT pakalpojumi, finanšu tehnoloģijas, loģistika, mākslīgā intelekta risinājumi un citas.

– Jūs jau ieminējāties par savu vizīti ASV. Ko labu pārvedāt no šīs vizītes?

– Enerģētikas konference "Gastech" ir lielākais un ietekmīgākais gada pasākums naftas produktu, dabasgāzes, sašķidrinātās dabasgāzes, ūdeņraža un enerģētikas nozarē, kas pulcē nozares līderus un politikas veidotājus pasaulē. Šogad konferencē uzmanība tika pievērsta ūdeņraža kā tīra enerģijas avota tehnoloģijām, un tieši šajā nozarē arī Latvijā ir pieņemti vairāki nozīmīgi projekti.

▶▶▶ 19. lpp.

Konferences laikā tiekoties ar ASV Valsts departamenta Enerģētikas resursu biroja valsts sekretāra vietnieku Džefriju Rosu Pajatu, pārrunājām abu valstu divpusējās sadarbības iespējas enerģētikas jomā, enerģētiskās drošības jautājumus, kā arī Latvijas atbalstu Ukrainas enerģētikas sektoram. Tāpat kopā ar Latvijas biznesa delegāciju, kurā bija aptuveni astoņdesmit uzņēmēju, Hjūstonā tikāmies ar vairāku kompāniju pārstāvjiem, iezīmējām abpusējas sadarbības potenciālu un vienā gadījumā jau panācām vienošanos par apjomu dubultošanu dīzeļdegvielas piegādēm Latvijai, kas ļaus efektīvāk izmantot mūsu ostu infrastruktūru, veicinās konkurenci un apgādes drošību. Panācām vienošanos par aviācijas degvielas sašķidrināšanas ražotnes attīstību Liepājas SEZ sākotnēji ar 120 miljonu lielām investīcijām, bet vēlāk vēl simt miljonu lielas investīcijas CO2

emisiju uzglabāšanai un pārstrādei aviācijas degvielas ražošanai. Jau pirms diviem gadiem, kad beidzām iepirkt Krievijas gāzi, ieguvām jaunus partnerus ASV, kuri mums piegādā gāzi, un šī sadarbība mums palīdzēja atvērt durvis uz ASV tehnoloģiju uzņēmumiem, kuru attīstība ir ļoti augstā līmenī, tāpēc mums ir svarīgi šīs tehnoloģijas izmantot. ASV ir pasaules lielākā ekonomika, tāpēc nevajadzētu domāt, ka mūs tur kāds gaida ar atplestām rokām, par savu tirgus daļu ir jācīnās. Lai kāds vispār vēlētos runāt, ir jābūt iestrādātnēm un labām rekomendācijām, tāpēc milzīgs paldies jāsaka tiem latviešu uzņēmējiem, kuri jau gadiem strādā ASV un palīdzēja organizēt gan politiskās tikšanās, gan mūsu uzņēmēju tikšanās ar ASV kompānijām. Ostas ir Latvijas tautsaimniecībai svarīgi ekonomikas centri, kas nodrošina Latvijas daļību starptautiskās piegādes ķēdēs, augstas pievienotās vērtības

darba vietu radīšanu, Latvijas preču un pakalpojumu eksportu, kā arī ir svarīgs valsts drošības elements, tādēļ ministrija rosina Ostu likumā noteikt, ka ostu pārvaldes valsts pārvaldes funkciju izpildē sadarbības ostu uzturēšanas izmaksu samazināšanā, savstarpēji vienojoties par sadarbību tehnisko līdzekļu un citu resursu efektīvai izmantošanai, bet Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padome būtu tā institūcija, ar kuru saskaņo ieguldījumus ostas un tās infrastruktūras izbūvē, ja šādām darbībām tiek saņemti valsts budžeta līdzekļi vai ES struktūrfondu vai citu starptautisku finanšu instrumentu finansējums. Mēs nevaram atļauties ieslīgt garās diskusijās par ostu pārvaldības modeļa jautājumu, pusgadu diskutēt valdībā, vēl pusgadu Saeimā un tad pēc gadiem ieviest. Ir jābūt ātrai, straujai, izlēmīgai rīcībai.■

Anita Freiberga

Ostu infrastruktūras uzturēšana ir valsts drošības jautājums

Latvijas Stividorkompāniju asociācija uztur regulāru saikni ar Satiksmes ministriju, Ekonomikas ministriju, ministriem un viņu birojiem, lai apspriestu Latvijas lielo ostu reformas gaitu. “Mūsu redzējums saistībā ar ostu reformu sakrīt ar ekonomikas ministra Viktora Valaiņa un Ekonomikas ministrijas viedokli, bet atšķiras no Satiksmes ministrijas priekšlikuma. Tomēr, ņemot vērā, ka Satiksmes ministrija ir atbildīga par transporta nozari, lai arī nepiekrītam tās informatīvajā ziņojumā iestrādātajām izmaiņām ostu pārvaldības modelī, saprotam, ka nevaram iet katrs savu ceļu, ir jāmeklē risinājums. Tāpēc jau septembra sākumā notika sarunas starp satiksmes ministru, viņa biroju un mūsu asociācijas biedriem – Rīgas ostas, Ventspils ostas un Liepājas SEZ uzņēmējiem, lai meklētu saskares punktus. Sarunas varētu vērtēt kā rezultatīvas, par dažiem jautājumiem jau esam panākuši kompromisu, taču ir lietas, par kurām viedokļi nesakrīt, tāpēc sarunu process vēl nav galā,” saka Latvijas Stividorkompāniju asociācijas (LSA) valdes locekle ELĪNA ŠTRODAHA.

– **Kādas ir galvenās pretrunas, par ko nav izdevies rast kopsaucēju?**

– Lielākais iebildums no mūsu asociācijas puses bija, ka Liepājas speciālo ekonomisko zonu nedrīkst atdalīt

no ostas pārvaldes, kāds bija Satiksmes ministrijas sākotnējais redzējums. Pēc intensīvām diskusijām, šķiet, esam panākuši, ka līdz 2035. gadam Liepāja saglabās pašreizējo modeli, jo tas izrādījies veiksmīgs. Piedevām ir daudz uzsāktu

projektu, un gan investori, gan projektu attīstītāji paļaujas uz esošo ostas pārvaldības modeli, tāpēc nojaukt to nebūtu saprātīgi, šādai rīcībai varētu būt milzīgas juridiskas un finansiālas sekas. Ar Satiksmes ministriju esam vienprātīgi, ka Rīgas



Elīna Štrodaha.

un Ventspils brīvostu teritorijas būtu atdalāmas no tās lielās teritorijas, kas pašlaik atrodas ostu jurisdikcijā, jo ostām ir problēmas ar šo teritoriju administrēšanu un atsevišķos gadījumos arī ar apsaimniekošanu. Bet arī par šo jautājumu sarunas turpinās, vēl grūti pateikt, kāds būs sarunu iznākums, tomēr šajā jautājumā skatījums uz problēmas risināšanu ministrijai un nozarei ir līdzīgs. Neatrisināts joprojām palicis jautājums, vai uzņēmējiem būtu vieta pie ostu pārvaldības galdā. SM pagaidām nav gatava risināt jautājumu tā, kā to redzam mēs, savukārt mūsu viedoklis sakrīt ar Ekonomikas ministrijas uzskatu, ka ostu padomē vai valdē, tas atkarīgs no reformās pieņemtā variantā, jābūt pārstāvētai Satiksmes ministrijai, Ekonomikas ministrijai, Finanšu ministrijai un uzņēmējiem, jo ostu attīstība ir starpnozarju jautājums, un uzņēmēji ir tie, kas nodrošina darbību ostās. SM uzstāj, ka mērķis ir depolitizēt ostu pārvaldību, tāpēc Rīgas un Ventspils ostu pārvaldēs būtu pārstāvēta tikai SM un pašvaldība, bet uzņēmēju pārstāvjus ministrija šajās padomēs neredz. SM piedāvā arī ostās, līdzīgi kā Rīgas lidostā, no uzņēmēju puses izveidot Lietotāju komiteju, taču tādā gadījumā uzņēmējiem nebūtu balsstiesību, būtu tikai padomdevēju statuss. Mēs stingri paužam savu nostāju, ka uzņēmējiem ir jābūt pilnvērtīgiem padomes dalībniekiem, un norādām, cik labi savu dzīvotspēju jau pierādījis Liepājas SEZ modelis, kad pie lemtā kopā ir valsts, pašvaldības un uzņēmēju pārstāvji. Protams, vienmēr ir jāpatur prātā, ka uzņēmēju vidū var būt interešu

konflikti, tāpēc šādos gadījumos ir jāparedz mehānisms, kā rīkoties un kā notiek balsošana.

– Ostu pārvaldības juridiskā regulējuma pieņemšana jau stipri vien ir ieilgusi, un arī tagad turpinās riņķa dancis ap ostu pārvaldības jaunā modeļa izstrādi. Vai no šādas situācijas savā ikdienas darbā cieš uzņēmēji?

– Nevar teikt, ka pats pārvaldības jautājums biznesam būtu nodarījis būtisku kaitējumu, bet slikti ir tas, ka valstij nav redzējuma par to, kāda ir ostu vieta un loma Latvijas tautsaimniecībā un kādi varētu būt ostu attīstības virzieni. Protams, ostu pārvaldes visu šo laiku ir funkcionējušas un arī tagad turpina strā-

kādas citas valsts ostās, diemžēl Latvijā neskaidrā biznesa vide nerada pievilcīgus priekšnosacījumus, īpaši ņemot vērā 2035. gadu, kad beigsies spēkā esošie likuma nosacījumi par atvieglojumiem darbībai brīvostu un SEZ režīmā. Kas notiks tālāk, to neviens nevar pateikt, pašlaik tikai gaisā virmo doma, ka šādu modeli vajadzētu turpināt, bet tam no valsts puses nav dots nekāds apstiprinājums, un uzņēmēji neredz, ka politiski kāds to vēlētos darīt. Arī Ārvalstu investoru padome ļoti aktīvi iesaistās diskusijās ar valdību, jo ārvalstu vēstniecības un valstis, no kurām nāk lielie investori, sāk celt trauksmi par to, kas notiks pēc 2035. gada. Tomēr jāteic, ka ne tikai šī neziņa vien pasliktina un rada sa-



Viktors Valainis tiekas ar LSA.

dāt, taču vienmēr var vēlēties, lai tas notiktu vēl labāk. Pašlaik spēkā esošais Rīgas un Ventspils brīvostu pārvaldības modelis no lēmumu pieņemšanas ir izslēdzis pašvaldības, kas Rīgā jau novedis pie dažu ostas darbību traucējošu lēmumu pieņemšanas, piemēram, satiksmes ierobežojumiem, kas automātiski maina kravu piegādes laikus un plūsmas ostā. No šādas situācijas varētu izvairīties, ja būtu sakārtots ostas un pašvaldības sadarbības mehānisms. Jāatzīst arī tas, ka neskaidrība par ostu pārvaldības modeli ietekmē to lielo investoru lēmumus, kuri vēlas attīstīt termināļus un tranzīta pakalpojumus. Pamatā tie ir ārvalstu investori, kuri, pirms pieņemt lēmumu, ļoti nopietni izvērtē visus plusus un mīnus par sava biznesa attīstības iespējām, tirgus situāciju un to, kur viņu investīcijas stabili strādās ilgtermiņā. Investoriem ir izvēles iespējas attīstīt savus projektus Latvijas vai

režģījumus biznesa videi. Jau aizvadītā gada budžeta paketē tika mainīti vairāki likumi, kas tagad ļoti būtiski ietekmē ostās notiekošos procesus, piemēram, no 2024. gada janvāra vairākkārt palielināts nodoklis dīzeļdegvielai, kā arī dabas resursu nodoklis. Jāteic, ka neskaidra nacionālā nodokļu politika, kas neiet roku rokā ar brīvostu un brīvo ekonomisko zonu izveidošanas filozofiju, tomēr rada haosu un neskaidrību, par ko īpaši satraukti ir ārvalstu investori.

– Vai neskaidrību pamatā par brīvostu un brīvo ekonomisko zonu politiku pēc 2035. gada ir Eiropas nodokļu politikas regulējums, vai pašmāju politiku redzējums saistībā ar turpmāko nodokļu politiku?

– Var teikt – gan, gan, jo visi atvieglojumi, tai skaitā arī ostās, ir jāsaskaņo ar Eiropas Komisiju, tāpēc ka šādi

▶▶▶ 22. lpp.

▶▶▶ 21. lpp.

lēmumi ietekmē Eiropas ekonomisko politiku un konkurētspēju. Arī nodokļu atvieglojumi brīvostās un SEZ teritorijās tika saskaņoti ar Eiropu, jo ziņāmā mērā tas ir valsts atbalsts ostu biznesam, tomēr mēs neredzam, ka šādai Latvijas valsts politikai varētu rasties problēmas, jo brīvostu režīmi ir ieviesti daudzviet Eiropā, protams, tie ir atšķirīgi un pielāgoti katra reģiona specifikai. Tāda brīvostu politika, ka lieliem investīciju projektiem ir šādas atvieglojumu nodokļu režīma teritorijas, noteikti ir Eiropas interesēs.

– Ja salīdzinām šā gada astoņu mēnešu kravu apjomu Latvijas ostās un Klaipēdā, redzam, ka Rīga, un jo īpaši Ventspils, piedzi-vojušas kravu kritumu, bet Klaipēda kāpinājusi apgrozījumu. Ko mēs esam darījuši nepareizi, bet Klaipēda pareizi, lai noturētu kravu pieaugumu?

– Es drīzāk teiktu, ko Klaipēda dara nepareizi, tāpēc ka šodienas situācijā nebūtu pareizi salīdzināt mūsu ostu un Klaipēdas rādītājus, jo tranzīta koridors no Krievijas uz Kaļiņingradas ostu caur Lietuvu lielā mērā ietekmē arī Klaipēdas ostas kravu apgrozījumu. Tā kā Krievijas precēm uz Kaļiņingradu tas ir vienīgais iespējamais tranzīta koridors, tas nedrīkst būt pakļauts sankcijām, taču redzam, ka kravu apjoms, kas iet caur šo tranzīta koridoru, patiesi neatspoguļo to patēriņu, kāds varētu būt Kaļiņingradā, un tas izgaismo reālo situāciju. Nevienam neko nevaram pārmet, vien novērtējam reālo situāciju.

– Jūsu teiktajā saklausu zemtekstu.

– Pilnīgi pareizi, jo Lietuva, objektīvi skatoties, šajā tirgus situācijā nav godīgs konkurents. Protams, nevar noliegt, ka Klaipēdas osta dinamiski attīstās, ka viņiem ir termināļi, kas atsevišķos gadījumos var piedāvāt tādus pakalpojumus, kādi mūsu ostās nav iespējami. Klaipēda, tieši tāpat kā mēs, strādā, attīstās un konkurē, bet Klaipēdas ostas kravu apgrozījums tomēr lielā mērā ir saistīts ar tranzīta koridoru.

Patiesībā to, pa kādiem ceļiem preces tiks nogādātas patērētājiem, nosaka starptautiskā kravu pārvadājumu loģistika, ko regulē lielle



Kaspars Briškens tiekas ar LSA.

spēlētāji kravu pārvadājumus tirgū. Diemžēl gan mūsu valsts politika, gan ģeopolitika nespēlē biznesam par labu, tāpēc, ja tā var teikt, esam nonākuši krīzes situācijā. Tas gan nekādā gadījumā nenozīmē, ka mēs nemeklētu jaunas iespējas, tomēr mūsu spēkos nav mainīt starptautisko situāciju. Protams, visi gaida kara beigas Ukrainā, bet, kamēr karš turpinās, ostās nopietni attīstām industriālos parkus un dažādus vietējos projektus.

Kā pareizi teicāt, Ventspils osta tiešām ir piedzivojusi lielu kravu kritumu, kas praktiski jau ir nonācis līdz kritiskajai robežai. Ja kravu apjoms vēl turpinās samazināties, Ventspils osta būs pirmā, kas vairs nespēs uzturēt savu infrastruktūru. No Ventspils ostas termināļu puses ir veikts milzīgs darbs, lai pārorientētu darbību, taču daudzos gadījumos Ventspilī tas nemaz nav iespējams, jo termināļi specifiski piemēroti konkrētai

kravu grupai, tāpēc pašreizējās apstākļos tie stāv tukši. Rīgā un Ventspilī ir termināļi, kas stāv dīkā, jo termināļu īpašnieki ir iekļauti sankciju sarakstā, un tas vairs nav ostas jautājums, bet gan ārpolitikas un Finanšu izlūkošanas dienesta kompetence. Sankciju rezultātā tiešām ļoti lielā mērā ir bijis ietekmēts ostu darbs.

– Pašlaik kā glābiņš tiek minēts Centrālāzijas tirgus.

– Uz šo tirgu mēs tiešām raugāmies ar lielām cerībām, jo tur ir daudzas kravu grupas, ko mēs varētu apstrādāt, lai tālāk nogādātu Eiropā. Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes sēdē, kas pēc ilga pārtraukuma tika sasaukta pēc ekonomikas ministra iniciatīvas, Ministru prezidente Evika Siliņa uzdeva SM un EM izstrādāt rīcības plānu – kas notiktu X stundā un ko tas maksātu Latvijas ekonomikā, ja Krievijas robežas tiktu slēgtas tranzīta kravām. Ne ostas, ne Latvijas valsts šādu scenāriju nevar atļauties, jo gan dzelzceļa infrastruktūra uz ostām, gan pašu ostu infrastruktūras ir nepieciešamas ne tikai preču eksportēšanai un importēšanai, bet arī drošībai un militārajai mobilitātei. Jau tagad mūsu ostās ienāk karakuģi, ostas tiek izmantotas militāro kravu transportēšanai, un, ja mēs vairs nespēsim nodrošināt ostu infrastruktūru uzturēšanu, no tā cietīs mūsu drošība. Tieši tāpēc jācenšas darīt visu iespējamo, lai arvien vairāk kravu no Kazahstānas un Uzbekistānas ietu caur mūsu ostām, lai mūsu ostas varētu uzturēt savu infrastruktūru. Mums jāstrādā kopā ar valsti, Eiropas Savienību un Eiropas Komisiju, lai risinātu jautājumu, kā uzturēt Eiropas iekšējo drošību un infrastruktūru pie tām sankcijām, ko Eiropa, ASV un citas valstis vērs pret Krieviju un Baltkrieviju. ■

Anita Freiberga

Liepājā un Ventspilī turpinās attīstīt ilgtspējīgās un atjaunīgās enerģijas projektus

Septembra beigās Ventspils brīvostas un Liepājas SEZ pārvalžu pārstāvji piedalījās starptautiskajā konferencē un izstādē “WindEnergy Hamburg’2024” ar mērķi turpināt attīstīt ilgtspējīgās un atjaunīgās enerģijas projektus.

Liepājas SEZ pārvalde jau ilgāku laiku kopā ar projektu attīstītājiem, investoriem, pašvaldību un valsti strādā pie ilgtspējīgas industrijas attīstības projektiem Liepājā – atkrastes vēja parku atbalsta bāzes, zaļā ūdeņraža, ilgtspējīgas aviācijas degvielas ražošanas un citiem, kas papildina viens otru un dod impulsu izglītības un zinātnes attīstībai. Atjaunīgā enerģija un veiksmīga tās izmantošana galvenokārt ir atkarīga no industrijas, enerģētikas un jūrniecības nozares kompetenču efektīvas kombinācijas.

Liepājas SEZ pārvaldes uzdevums ir nodrošināt uzņēmējiem precīzu ceļu līdz lēmuma pieņemšanai. Izšķiroša ir proaktīva, skaidra, kompetenta un pārliecinoša darbība, lai īstenotu plānotos projektus, kas var dot milzīgu pienesumu gan pilsētai, gan valstij, gan reģionam kopumā, palielinot enerģētisko drošību un stabilitāti.

Ventspils brīvostas pārstāvji – pārvaldnieka vietnieks Igors Udodovs un atjaunojamās enerģijas klastera attīstītājs Kaspars Liepiņš – prezentēja



Latvijas delegācija kopā ar klimata un enerģētikas ministru Kasparu Melni (centrā) piedalās izstādē “WindEnergy Hamburg’2024”.

redzējumu par to, kā ostu varētu pārveidot par zaļās enerģijas un ūdeņraža tehnoloģiju centru.

“WindEnergy Hamburg” ir vēja enerģijas nozares centrālā tikšanās vieta jau kopš 2014. gada. Šajā laikā izstāde bijusi ne tikai paraugs vēja

nozares ekonomiskajai un tehnoloģiskajai attīstībai, bet arī svarīga platforma aktuālāko tendenču izcelšanai, jaunu projektu uzsākšanai, jaunu kontaktu veidošanai un pasūtījumu ģenerēšanai. Šogad pasākums norisinājās ciešā sadarbībā ar Eiropas Biznesa atbalsta tīklu (EEN), Šlēsvīgas-Holšteinas Biznesa attīstības un tehnoloģiju pārneses korporāciju (WT.SH), Hamburgas Tehnoloģiju universitātes un Hamburgas pilsētas privātā sektora meitasuzņēmumu “Tutech”.

Pasākums piedāvāja unikālu iespēju līdz 20 vēja enerģijas nozares dalībniekiem prezentēt savas inovatīvās idejas, uzņēmumus, pakalpojumus un projektus, kā arī nodibināt vērtīgus B2B kontaktus. Ventspils brīvostas pārstāvji prezentēja Ventspili kā

▶▶▶ 24. lpp.

Meet PEAK Wind
at WindEnergy Hamburg
at our stand in **Hall A3 Stand 470**

September 24 — 27
Hamburg, Germany

▶▶▶ 23. lpp.

nozīmīgu vietu atjaunīgās enerģijas ieguvei, uzsverot ekonomiskās zonas un Ventspils ostas kā neaizsalstošas dziļūdens ostas Baltijas jūras austrumu daļā ar plašu transporta un loģistikas tīklu priekšrocības.

Pēc oficiālās prezentāciju daļas dalībniekiem bija iespēja turpināt tiklošanos, dibinot noderīgus kontaktus un gūstot potenciālus sadarbības partnerus. Diskusiju kopējais mērķis – dalīties ar pieredzi par uzņēmumu un ostu darbību, ražojot enerģiju no saules un vēja, lai nodrošinātu uzticamu, efektīvu un izdevīgu enerģijas piegādi no atjaunojamiem avotiem.



“WindEnergy Hamburg’2024” ietvaros Latvijas pusei notika biznesa sarunas ar uzņēmējiem, kuri jau izšķirušies par investīcijām Latvijā un strādā pie tā, lai pēc sagatavošanās posma tiktu pieņemti investīciju gala lēmumi. Tas nozīmē, ka jārisina plaša spektra jautājumi – vides, administratīvie, tehniskie, finansiālie, sadarbības, klientu piesaistes, sabiedrības informēšanas utt.

Visi plānotie projekti dos piensumu Latvijas tautsaimniecībai un ekonomikai. Īstermiņā – sākotnējā projekta realizācijas posmā – ieguvēji ir pakalpojumu sniedzēji, izglītības iestādes, projektētāji, vides konsultanti, būvnieki, bet ilgtermiņā tas ir impulss zinātnes un pētniecības attīstībai, augstas pievienotās vērtības eksporta produktu radīšana, ievērojams skaits kvalificētu un labi apmaksātu darbinieku ar nodokļu ieņēmumu pieaugumu pašvaldības un valsts budžetā. ■

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2019.–2024.g. janvāris–septembris, tūkst. t)

Kravu veidi	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024./2023., %
Beramkravas	15041,3	10115,5	8155,3	10406,9	7701,4	6444,0	-16,3
labība un tās produkti	1334,9	1754,2	1984,6	1843,2	2054,3	2372,1	15,5
ķīmiskās beramkravas	1293,0	1095,8	977,9	441,3	331,0	312,1	-5,7
ogles	7620,4	2379,5	278,9	3444,9	1360,0	82,2	-94,0
koksnes šķelda	758,9	861,3	554,6	617,7	571,7	830,0	45,2
Lejamkravas	2719,8	2059,0	1667,0	1140,6	705,0	662,4	-6,0
naftas produkti	2691,6	1999,6	1593,1	1047,5	633,2	545,3	-13,9
Ģenerālkravas	6154,4	5484,6	5459,7	5762,5	5699,1	6034,3	5,9
konteineri (TEU)	3609,8	3431,3	3113,7	3515,8	3637,5	3675,7	1,1
Roll on/Roll of	402,0	142,2	0,0	15,5	20,2	0,0	-100,0
vienības	58168	18956	0	633	1004	0	-100,0
kokmateriāli	1891,3	1606,6	2040,5	2108,4	1844,3	2236,1	21,2
tūkst. m³	2247,8	1966,7	2632,9	2679,9	2396,9	2827,5	18,0
metāli, metāllūžņi	225,6	260,7	278,4	61,9	44,6	85,1	90,8
Kopā	23915,5	17659,1	15282,0	17310,0	14105,5	13140,7	-6,8

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2019.–2024.g. janvāris–septembris, tūkst. t)

Kravu veidi	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024./2023., %
Beramkravas	6823,5	1464,3	1429,8	4053,3	3644,4	1873,9	-48,6
minerālmēsli	326,4	216,2	228,3	125,0	0,0	0,0	0,0
ogles	5023,1	404,0	31,2	2696,9	1765,1	713,2	-59,6
labība un tās produkti	437,2	172,8	414,6	250,3	250,2	335,6	34,1
Lejamkravas	7896,2	6260,2	4908,4	4288,3	2939,4	2481,1	-15,6
nafta	0,0	0,0	96,8	0,0	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	7375,8	5949,5	4581,3	3843,3	2693,3	2118,4	-21,3
Ģenerālkravas	1881,9	1914,7	1970,1	2158,7	1721,0	1273,4	-26,0
konteinerizētas kravas (TEU)	1,7	3,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Roll on/Roll of	216	185	0	0	0	0	0,0
vienības	64375	65157	69052	74166	57648	41841	-27,4
kokmateriāli	255,3	302,9	284,1	310,1	287,5	259,0	-9,9
tūkst. m³	291,7	335,6	320,5	349,6	324,5	292,2	-10,0
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kopā	16601,6	9639,2	8308,3	10500,3	8304,8	5628,4	-32,2

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2019.–2024.g. janvāris–septembris, tūkst. t)

Kravu veidi	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024./2023., %
Beramkravas	4034,2	3356,7	3332,6	3693,5	3529,0	3363,2	-4,7
ogles	961,8	247,2	28,8	39,0	15,0	0,0	-100,0
labība un tās produkti	1955,1	1889,5	1916,3	2302,5	2285,2	2266,6	-0,8
celtniecības materiāli	714,2	573,7	549,2	587,2	555,5	474,1	-14,7
koksnes šķelda	201,6	163,2	260,4	184,7	208,4	290,6	39,4
Lejamkravas	399,3	473,1	421,3	263,6	211,8	196,8	-7,1
jēlnafta	31,8	31,2	21,6	3,6	1,3	0,0	-100,0
naftas produkti	311,5	366,0	334,6	239,5	210,5	193,0	-8,3
Ģenerālkravas	880,1	855,9	1306,8	1691,4	1448,2	1687,3	16,5
konteineri	29,7	44,5	94,4	132,9	33,0	46,0	39,4
skaitis TEU	2294	2694	8671	10875	2712	4198	54,8
Roll on/Roll of	529,9	549,1	924,5	1163,7	1179,5	1314,7	11,5
skaitis	35819	28887	46999	70193	75898	83144	9,5
kokmateriāli	298,2	226,7	250,8	279,4	224,4	321,2	43,1
tūkst. m³	338,0	260,6	277,8	310,2	259,8	370,5	42,6
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	3,7	1,0	0,0	0,1	100,0
Kopā	5313,6	4685,7	5060,7	5648,5	5189,0	5247,3	1,1

Satiksmes ministrijas informācija

Zaļajā kuģošanas maršrutā atklāta regulāra konteinerkuģu satiksme

18. septembrī Rīgas ostā ieradās pirmais ar zaļo metanolu darbināmais konteinerpārvadājumu līnijas "Green Baltic X-Press" kuģis "ECO UMANDE". Ar šā kuģa ierašanos tiks atklāta regulāra konteinerkuģu satiksme kompānijas "X-Press Feeders" zaļajā kuģošanas maršrutā Roterdama – Antverpene/Brige – Klaipēda – Rīga – Roterdama, kurā kursēs tikai ar zaļo metanolu (alternatīva degviela, kas rada vismaz par 60% mazāk emisiju nekā konvencionālā kuģu degviela) darbināmi kuģi.

Šis ir nākamais solis šogad aprīlī noslēgtajam saprašanās memorandam, ko Rīgas brīvostas pārvalde kopā ar vēl piecām Eiropas ostām Hamburgā parakstīja ar



Singapūras konteinerpārvadājumu līniju "X-Press Feeders" par videi draudzīga kuģošanas koridora izveidi un jūras pārvadājumu dekarbonizāciju Skandināvijā un Baltijas jūrā.

"Esam priecīgi un pagodināti uzņemt Rīgas ostā pirmo ar zaļo metanolu darbināmo konteinerkuģi. Pievienojoties kompānijai "X-Press Feeders" un citām Eiropas ostām zaļo kuģošanas koridoru izveidē, paaugstinām Rīgas ostas efektivitāti, drošību un ilgtspēju. Vienlaikus apmierinām arī klientu augošās prasības pēc videi draudzīgākiem transporta risinājumiem, nodrošinot Rīgas ostas pievilcību jauniem kravu pārvadājumu maršrutiem un investīciju projektiem," atklājot zaļo pārvadājumu maršrutu, teica Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Sandis Šteins.

"Videi draudzīgu kuģošanas līniju ienākšana jūras pārvadājumos ir pagrieziena punkts ceļā uz ilgtspēju un nozāres dekarbonizāciju, turklāt tas veicina arī alternatīvo enerģiju apguvi un zaļo tehnoloģiju ieviešanu Latvijā. "ECO UMANDE" ierašanās Rīgas ostā

UZZIŅAI

Kompānija "X-Press Feeders" ir lielākais neatkarīgais konteineru pārvadātājs pasaulē, kas darbojas Āzijā, Tuvajos Austrumos, Āfrikā, Karību jūras reģionā, Latīņamerikā un Eiropā. "X-Press Feeders" pārvalda pāri par 100 kuģu floti, kas strādā vairāk nekā 180 ostās visā pasaulē, un tās mērķis ir līdz 2050. gadam sasniegt nulles emisiju līmeni un kļūt par zaļāko jūras konteinerpārvadātāju.

simbolizē mūsu apņemšanos veidot zaļāku nākotni. Mēs esam gatavi būt par līderiem Baltijas jūrniecībā, ieviešot risinājumus, kas samazina emisijas un veicina ilgtspējīgu attīstību mūsu reģionā. Šis kuģis ir apliecinājums tam, ka Latvija var būt inovāciju dzinējspēks, kas veido jaunas iespējas mūsu ostām un reģiona ekonomikai," uzsver satiksmes ministrs Kaspars Briškens.

"ECO UMANDE" apliecina mūsu stingro apņemšanos mazināt emisijas un veicināt plašu metanola izmantošanu kuģu darbībā. Šis kuģis ir daļa no mūsu kompānijas visaptverošās stratēģijas ilgtspējīgas kuģošanas veicināšanai. Sadarbojoties ar tādiem stratēģiski domājošiem partneriem kā Rīgas osta, mēs varam ieviest zaļos risinājumus plašā mērogā un pārvērt ceļu efektīvakai un videi draudzīgākai kuģošanai pasaules jūrās," teica "X-Press Feeders" izpilddirektors Frānsis Gohs.

"Rīgas universālajā terminālī" ienācis jaunās paaudzes LNG kuģis

Septembra beigās "Rīgas universālajā terminālī" (RUT) ienāca jaunās paaudzes ar LNG jeb sašķidrināto dabasgāzi darbināms kompānijas CMA CGM konteinerkuģis "Tivoli". Tam ir duālas degvielas dzinēja iekārta – gan konvencionālā degviela gan LNG, kas ļauj būtiski samazināt kaitīgo izmešu daudzumu atmosfērā.

Pēc kompānijas CMA CGM datiem, duālā piedziņa samazina sēra oksīda izmešu daudzumu par 99%, slāpekļa oksīda – par 92% un smalko

UZZIŅAI

205 metrus garais kuģis būs "Hyundai" kuģubūvētavā Dienvidkorejā un uzņems franču loģistikas giganta CMA CGM flotē vien 2024. gada jūnijā. Konteinerkuģis, kura maksimālā ietilpība ir 2000 TEU (20 pēdu konteineri), turpmāk kursēs CMA CGM konteinerlīnijas maršrutā Rīga – Tīsporta – Zēbrige – Roterdama – Hēlsinki – Tallina.

daļiņu izmešus par 91%. CMA CGM "Tivoli" ir jau trešais ar alternatīvo degvielu darbināmais kuģis, kas pēdējā mēneša laikā ienācis Rīgas ostā, iezīmējot jaunu tendenci un tuvinot Rīgas ostas darbību klimatneitralitātes mērķim.

"Nozare pārkārtojas klimatneitrālas darbības virzienā; aizvien biežāk sāk dominēt procesu automatizācija, bezizmešu tehnoloģijas, dekarbonizācija un atjaunīgās enerģijas

▶▶▶ 26. lpp.

►►► 25. lpp.

iniciatīvas. Eiropas likumdošana jau paredz visu transporta un loģistikas ķēdes dalībnieku pāreju uz ilgtspējīgu uzņēmējdarbību, liekot katram identificēt visu tā darbības ķēdē iesaistīto uzņēmumu (klientu un piegādātāju) radīto ietekmi uz vidi. Un tas notiks ļoti drīz,” stāsta Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš. “Vairāk ar alternatīvu degvielu darbināmu kuģu Rīgas ostā ir pirmās bezdelīgas preti klimatneitrāliem transporta pakalpojumiem, bet vienlaikus tas ostai dod arī konkurētspējas priekšrocību, jo likumsakarīgi, ka ar laiku aizvien vairāk klientu – pārveidotāji, kravu īpašnieki, eksportētāji un importētāji – būs ekonomiski ieinteresēti meklēt tieši zaļus piegāžu

koridorus, un Rīga būs gatava tādus nodrošināt.”

Kā zināms, līdz šim komerciālie kuģi tikuši darbināti galvenokārt ar klasisko fosilo kuģu degvielu (dīzeli). Tiek lēsts, ka jūras kuģniecība rada tuvu pie 3% no visām globālajām oglekļa emisijām. Lai situāciju mainītu, Starptautiskā jūrniecības organizācija (IMO) ir izvirzījusi mērķi visai kuģošanas nozarei līdz 2050. gadam sasniegt nulles emisiju līmeni. Vienlaikus Eiropas Savienība ir vienojusies un iekļāvusi kuģošanas nozari vienotajā emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā (ETS), kas nosaka, ka, sākot ar 2024. gadu, kuģošanas kompānijām būs jāmaksā par savām emisijām (emisiju kvotām).

Vienlaikus *FuelEU Maritime* regula uzliek kuģošanas nozarei pienākumu jau līdz 2025. gadam samazināt oglekļa emisijas par 2% salīdzinājumā ar 2020. gada līmeni.

Vienīgais ceļš, kā sasniegt ambiciozus klimata mērķus, ir aizstāt ar konvencionālo kuģu degvielu darbināmo floti ar kuģiem, kas izmanto alternatīvus, bezemisiju enerģijas veidus. Pašlaik jau tiek izmantoti dzinēji ar metanolu un LNG, bet nozare pēta vēl citas nefosilā kurināmā iespējas – ūdeņradi, amonjaku, elektrību un kodolenerģiju. 2024. gada pirmajā pusgadā pasaules kuģubūvētavās ir pasūtīti 310 jauni ar alternatīvo degvielu darbināmi kuģi, kas veido 41% no visas pirmajā pusgadā pasūtītās kuģu tonnāžas. ■

Paraksta līgumu par saules enerģijas parka attīstīšanu Spilves plavās

9. septembrī tika parakstīts līgums starp Rīgas brīvdostas pārvaldi un Lietuvas uzņēmumu “SNG Solar” par zemes nomu Rīgas ostā Spilves plavu teritorijā saules enerģijas parka attīstīšanai, paredzot gan saules paneļu uzstādīšanu, atjaunojamās saules elektroenerģijas ražošanu un uzkrāšanu, gan arī ūdeņraža un alternatīvo degvielu ražošanu. Līgums paredz, ka uzņēmumam “SNG Solar” piecu gadu laikā Spilves plavu teritorijā 177,2 ha platībā jāuzbūvē saules enerģijas ražotne ar nominālo jaudu 100 MW, kas gada laikā spētu saražot ap 100 tūkstošiem MWh zaļās elektroenerģijas. Plānotais saules paneļu parks Spilves plavās būs viena no lielākajām zaļās enerģijas ražotnēm Baltijā.

Darba uzdevumi ir paredzēti saules paneļu uzstādīšanai un pieslēguma izveidošanai pie 110 kV līnijas, kā arī augstsprieguma un vidēja sprieguma apakšstacijas izbūve topošā Rīgas brīvdostas Spilves industriālā parka teritorijā. Noslēgtā līguma nosacījumi paredz, ka zemes nomas maksa sastāv no divām komponentēm, kur viena ir nosolītā summa eiro un otra – nosolītā summa elektroenerģijas piegādei attiecīgajā elektroenerģijas ražošanas periodā. Saskaņā ar izsoles rezultātu līgumā noteiktā gada nomas maksa veido 233 251 eiro un Rīgas brīvdostas pārvaldei nododamais elektroenerģijas apjoms būs 2,5% no kopējās saražotās zaļās enerģijas, kas tālāk tiks izmantots ostas



infrastrukturā uzturēšanai un ostas operāciju nodrošināšanai.

“Šāda mēroga un tvēruma projektu realizācija atkārtoti apliecina, ka mūsu ostas nav tikai pietātnes kravu pārkraušanai, bet gan inovāciju, ražošanas un ekonomiskās attīstības centri. Investīciju piesaistei ostās ir jābūt mūsu prioritātei un ambīcijai ekonomiskās izaugsmes nodrošināšanai,” uzsver ekonomikas ministrs Viktors Valainis.

“SNG Solar” uzvarēja Rīgas brīvdostas pārvaldes rīkotajā izsolē par zemes nomas tiesībām, un maija sākumā Rīgas brīvdostas valde lēma par līguma slēgšanu ar Lietuvas uzņēmumu. Kopējās provizorisks paredzamās investīcijas parka izveidē varētu būt no 60 līdz 80 miljoniem eiro.

“Esam gandarīti piedalīties tik vērienīgā saules enerģijas parka projekta īstenošanā, kas vienlaikus sniedz arī lielisku iespēju attīstīt šo Rīgas brīvdostas teritoriju. Mēs patiesi ceram, ka mūsu nomainīgā pārliecība un ticība zaļajās enerģijas nākotnes potenciālam, kā arī mūsu kopīgais darbs

projekta īstenošanā rezultēsies Rīgas “enerģijas pērlē”, kas spēs apgādāt patērētājus ar tīru enerģiju daudzdu gadu garumā,” akcentē “SNG Solar” ģenerāldirektors Sergejs Badulia.

“Noslēgtais līgums par zemes nomu Rīgas ostas Spilves plavu teritorijā un saules enerģijas ražotnes izbūvi ne tikai nodrošinās zaļāku enerģiju ostai un ostas stīvdoriem, bet ir arī nozīmīgs solis ceļā uz efektīvu Spilves teritoriju apgušanu un plānotā Spilves industriālā parka attīstību. Ar šo esam atvēruši durvis miljonu investīciju ieplūšanai Rīgas ostā, vienlaikus veicinot atjaunīgās elektroenerģijas ražošanu, virzību uz zaļā kursa mērķu sasniegšanu un enerģētisko neatkarību, kā arī ūdeņraža un alternatīvo degvielu tehnoloģiju apguvi,” atzīmē Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš. “Saskaņā ar Rīgas brīvdostas ieceri teritoriju Daugavas kreisajā krastā Spilves plavās plānots attīstīt par tehnoloģiju centru gan atjaunojamās saules elektroenerģijas ražošanai un uzkrāšanai, ūdeņraža un alternatīvo degvielu ražošanai, gan perspektīvā arī visa reģiona industriālā un loģistikas parka attīstībai. Jāatzīmē, ka interesi par industriālā parka veidošanu Rīgas ostas teritorijā jau šobrīd izrādījuši arī vairāki starptautiski investori. Kopumā Spilves industriālā parka attīstībai iezīmēta teritorija teju 400 hektāru platībā, kas ļaus realizēt liela mēroga loģistikas un ražošanas projektus.” ■

Novembrī “LVR Flote” saņems jauno daudzfunkcionālo hibrīdpiedziņas ledus klases kuģi

Igaunijas kuģu būvētavā “Baltic Workboats AS” Sāremā par 85% pabeigti Rīgas brīvdostas pārvaldes kapitālsabiedrības “LVR Flote” jaunā daudzfunkcionālā hibrīdpiedziņas ledus klases kuģa būvniecības darbi. Kuģa nodošana ekspluatācijā un ieviešana flotē plānota līdz novembra beigām.

“Esam apmierināti ar “Baltic Workboats AS” panākto progresu kuģa būvniecībā. Mūsu izvirzītās tehniskās prasības ir izpildītas, savukārt jautājumos, kur tika gaidīti kuģa būvētavas speciālistu ieteikumi, piedāvātie risinājumi ir izsvērti, un sadarbība noris veiksmīgi. Šis projekts ir nozīmīgs ieguldījums mūsu nākotnes spējās un demonstrē mūsu apņemšanos nodrošināt augstas kvalitātes pakalpojumus,” uzsver “LVR Flote” kuģu grupas vadītājs Arno Lāts.

Kuģu būvētavā “Baltic Workboats AS” notiek hibrīdpiedziņas sistēmas uzstādīšana, kas uzlabos kuģa darbības efektivitāti un samazinās ietekmi uz vidi. Šī sistēma izstrādāta, lai palīdzētu samazināt emisijas, troksni un ekspluatācijas izmaksas, kā arī veicinātu degvielas ekonomiju un nodrošinātu kuģošanu elektriskā režīmā lēna ātruma manevrēšanas laikā. Tā atbilst vides prasībām, kas ir piemērojamas šāda tipa kuģiem visā pasaulē. Hibrīdpiedziņas sistēmas risinājums ir tieši pielāgots “LVR Flote” pakalpojumu sniegšanas vajadzībām. Tas nodrošina lielāku kuģa autonomiju dažādās ostās un pietātnēs, jo akumulatora uzlādei nav nepieciešams augstas jaudas pieslēgums.

Jaunais kuģis ievērojami palielinās “LVR Flote” spējas strādāt ledus apstākļos, navigācijas tehnisko līdzekļu apkalpošanā, hidrogrāfijas mērījumu veikšanā un citos tehniskā atbalsta darbos Latvijas ostās, kā arī pavērs iespējas sadarbības projektiem kā aizsardzības, tā jūras



inovāciju jomā. Projekts ir nozīmīgs solis “LVR Flote” attīstības stratēģijas īstenošanā – līdz 2026. gadam veikt ostas tehniskās flotes

modernizāciju, pakāpeniski ieviešot atjaunojamo energoresursu izmantošanas tehnoloģijas.

Vienlaikus ar hibrīdpiedziņu aprīkotā kuģa iegāde sekmēs arī Rīgas brīvdostas stratēģisko mērķu sasniegšanu – uzturēt drošu un ilgtspējīgu kuģu infrastruktūru, kā arī mazināt ostas darbības ietekmi uz vidi. Hibrīdpiedziņas kuģi ikdienas darbībā būtiski samazina degvielas emisijas, veicina klimatneitralitātes un dekarbonizācijas mērķu sasniegšanu.

Ar šā projekta īstenošanu palielināsies arī militārās mobilitātes spējas – vajadzības gadījumā daudzfunkcionālais kuģis sniegs atbalstu Latvijas Robežsardzes un Krasta apsardzes dienestiem, jo tas būs piemērots arī militārās nozīmes aprīkojuma un personāla pārvadāšanai.

Projektu “Mūsdienīga un efektīva ledlauža iegāde ledus laušanas nodrošināšanai Rīgas jūras līcī” Rīgas brīvdostas pārvalde un “LVR Flote” uzsāka 2022. gada beigās. Atbilstoši noslēgtajam līgumam kopējās investīcijas jaunā kuģa iegādei ir 10 498 miljoni eiro, no kuriem 5076 miljoni eiro ir Eiropas Klimata, infrastruktūras un vides aģentūras (CINEA) līdzfinansējums, kas saņemts CEF Transporta militārās mobilitātes programmas ietvaros.■

Ventspilnieki Dānijā iepazīstas ar zaļās enerģijas aktualitātēm

Ventspils brīvostas pārvalde turpina izzināt atjaunīgās enerģijas nozari, gūstot pieredzi no citu ostu piemēriem. Ventspils brīvostas pārvaldes pārstāvim, atjaunojamās enerģijas klastera attīstītājam Kasparam Liepiņam bija dota iespēja piedalīties Baltijas valstu pārstāvju vizītē Dānijā, kur trīs dienu laikā tika izzinātas Dānijas jaunākās aktualitātes zaļās enerģijas sektorā, lai gūto pieredzi varētu izmantot Ventspils ceļā pretī udeņraža ekosistēmai.

Vizītes laikā tika apmeklēts udeņraža testēšanas centrs "Power-to-X" Dānijas pilsētā Mādē – testēšanas rūpnīca, kas pavisam tuvā nākotnē piegādās zaļo udeņradi uz Esbjergas ostu. Kopenhāģenas lidostas apmeklējuma ietvaros tika izskatīti ne vien šobrīd īstenotie projekti un līdzšinējās atziņas, bet arī iespējamās alternatīvas ilgtspējīgai aviācijas degvielai. Tika apmeklēta arī "Brintbranchen" – nacionālā biznesa asociācija udeņraža un "Power-to-X" jomā Dānijā.

Nozīmīgākais apskates objekts bija Kaso saules enerģijas parks, kas ir lielākais solārās enerģijas parks visā Ziemeļeiropā. Netālu no tā plānots būvēt e-metanola elektrolizatoru, kas tuvākajā nākotnē ražos



rentablu e-degvielu. Projekts nodrošinās e-metanola piegādi konteineru loģistikas kompānijas "Maersk" pirmajam ar e-metanolu darbināmajam konteinerkuģim. Tas padarīs Dāniju par pirmo valsti, kurā būs iespējama plaša mēroga kuģošana, saglabājot neitrālu CO2 līmeni. Vizītes laikā tika aplūkota biogāzes stacija ar amonjaka gāzes iekārtu, apmeklēta modernā Esbjergas osta, kā arī apspriesti udeņraža infrastruktūras

un "Power-to-X" tehnoloģiju jautājumi. Ar Dānijas Enerģētikas aģentūru tika runāts par likumdošanu, standartiem, drošības pasākumiem, modelēšanu un atļauju izsniegšanu, atstājot laiku dalībnieku savstarpējai jautājumu un atbilžu sesijai.

Zaļajam udeņradim un tālāk e-metanolam tiek paredzēta nākotnes enerģijas loma ceļā uz atteikšanos no fosilajiem enerģijas avotiem un CO2 izmešu samazināšanu. Ventspils osta kā infrastruktūras objekts saskata milzīgas nākotnes perspektīvas, iekļaujoties udeņraža ekosistēmā un pielāgojoties nākotnes udeņraža ekonomikas attīstībai, tai skaitā eksportējot saražoto udeņradi caur Ventspils ostu.

Pasākumu atbalstīja Eiropas Biznesa atbalsta tīkls – pasaulē lielākais atbalsta mehānisms maziem un vidējiem uzņēmumiem ar starptautiskām ambīcijām, kas palīdz attīstīt jaunas biznesa iespējas ārvalstīs un atbalsta uzņēmumus to starptautiskās uzņēmējdarbības optimizācijā. Šī Eiropas mēroga sistēma ir plaša datubāze ar dažādu valstu un nozaru sadarbības piedāvājumiem, iesaistot pāri par 450 organizāciju vairāk nekā 40 valstīs, tostarp Latvijā. ■

Liepāja spēj piesaistīt ārvalstu investīcijas

Šā gada 4. oktobrī Liepāju darba un pieredzes apmaiņas vizītē apmeklēja vairāk nekā 40 Latvijas vēstniecību ārvalstīs darbinieku, kuru ikdienas darba pienākums ir stiprināt ekonomisko sadarbību. Diplomāti klātienē iepazīs ar vairākām Liepājas SEZ teritorijā strādājošām ražotnēm ar ārvalstu kapitālu, kā arī ar pilsētas plāniem ekonomikas attīstībā turpmāko trīs līdz piecu gadu laikā. Vizītes noslēgumā diplomāti puda gandarījumu par redzēto un atzina, ka Liepāja ir viens no Latvijas veiksmes stāstiem un pilsētai ir plašas perspektīvas gan eksporta tirgu paplašināšanā, gan nozīmīgu ārvalstu investīciju piesaistē arī nākotnē.

Latvijas vēstniecību ārvalstīs diplomāti iepazīs zivju pārstrādes uzņēmuma SIA "Syfud" jauno ražotni, kura uzbūvēta vēsturiskajā Zivju konservu rūpnīcas teritorijā un kuras kopējais investīciju apjoms sasniedzis gandrīz 80 miljonus eiro. Tās ir kaimiņvalsts Lietuvas investīcijas.

Tāpat Latvijas vēstniecību darbinieki apmeklēja jauno proteīna ražotni "Golden Fields Factory LV" Karostas industriālajā parkā, kas ražošanu uzsākusi pavisam nesen. Jaunajā ražotnē ieguldīti aptuveni 16 miljoni eiro Apvienoto Arābu Emirātu (AAE) investīciju. Latvijas vēstniecības AAE vēstnieces vietnieks padomnieks

Mārcis Maksims atzina, ka "Golden Fields Factory LV" ir labs piemērs, kā salīdzinoši īsā laikā realizēts veiksmīgs investīciju projekts. Tas ir labs impulss, kas var veicināt arī turpmāku investīciju ienākšanu Latvijā, tostarp Liepājā, no Arābu Emirātiem.

Pēc Liepājas speciālās ekonomiskās zonas izveides kā pirmie sadarbībā ar Latvijas vēstniecību Dānijā tika piesaistīti dāņu uzņēmēji, kuri šeit izveidoja savas ražotnes un uzbūvēja kravu termināli ostā. Šobrīd Liepājas SEZ teritorijā dominē ražošanas uzņēmumi ar Dānijas kapitālu, kuri turpina paplašināties un attīstīties. Latvijas vēstnieka Dānijā

Paraksta sadarbības memorandu par ilgtspējīgas aviācijas degvielas ražotnes izveidi Liepājas SEZ teritorijā

Ekonomikas ministrijas un Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras organizētās tirdzniecības misijas ietvaros ASV 16. septembrī parakstīja sadarbības memorandu starp ASV kompāniju "KBR" un Liepājas speciālās ekonomiskās zonas uzņēmumu "GI Termināls" par ilgtspējīgas aviācijas degvielas ražotnes izveidi.

UZZIŅAI

ASV kompānija "KBR" ir viens no vadošajiem ASV uzņēmumiem projektēšanas inženier-tehnisko risinājumu jomā un saskaņā ar vienošanos piedāvās patentētu inženier-tehnisko risinājumu un aprīkojumu jaunas aviācijas degvielas (SAF) ražotnes izveidei ar paredzamo jaudu līdz 100 tūkstošiem tonnu gadā.

Plānots, ka aviācijas degviela tiks ražota no CO² izmešiem un ūdeņraža. Noslēgtā partnerība ietver arī konsultācijas un cita veida atbalstu, bet projektu Liepājā plānots īstenot līdz 2030. gadam.

"KBR" vecākais viceprezidents ilgtspējīgo tehnoloģiju jomā Amans Ahmads uzsvēra, ka šis būs viņu pirmais projekts Baltijas reģionā, un pauda gandarījumu, ka "KBR" tehnoloģijas ienāks arī Baltijas tirgū. ASV



kompānijas "KBR" portfelī ir aptuveni 20 patentētu tehnoloģiju, kā efektīvi pārstrādāt tādus fosilos resursus kā CO².

"Tāda globāla spēlētāja kā "KBR" ienākšana Latvijā ir nozīmīgs solis ilgtspējīgu inovāciju virzienā. Ilgtspējīgas aviācijas degvielas ražošana un investīcijas ūdeņraža tehnoloģijās, ko sekmēs abu uzņēmumu sadarbība, nenoliedzami virza uz priekšu Latvijas enerģētikas izaugsmi un stiprina mūsu industriālo konkurētspēju," atzīst ekonomikas ministrs Viktors Valainis.

Liepājas SEZ pārvalde sadarbībā ar pašvaldību un valdību strādā pie vairāku nozīmīgu investīciju projektu attīstības ar mērķi izveidot Liepājā

ilgtspējīgas uzņēmējdarbības centru. Liepājas SEZ pārvaldnieks Uldis Hmielevskis norāda, ka ilgtspējīgas aviācijas degvielas (SAF) ražošanas projekts lieliski iederas starp vairākiem citiem liela mēroga privāto investīciju projektiem, kas tuvāko piecu līdz septiņu gadu laikā tiks īstenoti Liepājas SEZ teritorijā. Ir parakstīti zemes rezervācijas līgumi gan par atkrastes vēja parku atbalsta bāzes un smagsvara kravu termināļa, gan ūdeņraža rūpnīcas un CO² eksporta termināļa būvniecību. Šie projekti piesaistīs ievērojamas investīcijas, nodrošinās ilgtspējīgu H₂, O₂, CO² izmantošanu un veicinās visdažādāko nozaru uzņēmumu inovatīvu attīstību.■

vietnieks Jānis Kalva: "Dāņiem jau ir liela pieredze šeit, Liepājā, un dāņu kultūra un politika ir tāda, ka, ja atnāk viens divi dāņu investori un pēc tam stāsta, cik Liepājā ir labi, drīz vien viņi šeit sāk veidot tādu kā centru. Tagad nāk arvien vairāk dāņu, un esošie palielina investīcijas. Mēs skatāmies, kā attīstās Liepāja, kādas ir Liepājas prioritātes, un tas ir klimats, tā ir zaļā enerģija, un Dānija ir pioniere gan vēja enerģijas ieguvē, gan savu ostu pielāgošanā vēja enerģijai un klimata ekonomikai. Tā kā arī Liepājai ir lieli plāni attiecībā uz to, mēs redzam potenciālu sadarbībai."

Norvēģijas investīcijas Liepājā ienāca salīdzinoši nesen, bet jau šobrīd dažādās attīstības stadijās ir



projekti, kas saistīti ar Eiropas zaļo kursu, atjaunīgiem resursiem un inovācijām uzņēmējdarbībā. Latvijas vēstnieks Norvēģijā Mārtiņš Klīve atzīst, ka Liepājas stāsts ir ļoti labs. "Tas, ko mēs šodien dzirdējam par plāniem, par izdarīto un par sasniegto, motivē un palīdz "pārdot" gan Liepāju, gan Latviju Norvēģijas investoriem, jo ir izdarīts

mājasdarbs – teritorijas sakoptas, ir infrastruktūra, ir, ko piedāvāt, ir, kur viņiem nākt. Mēs, protams, arī strādāsim, lai norvēģus vestu uz Liepāju."

Pēdējo gadu laikā notiek kopīgs darbs, lai realizētu vairākus ilgtspējīgus attīstības projektus, piesaistot Nīderlandes investīcijas. "Tās lielākās un abpusēji interesantākās jomas, kurās Latvija un Nīderlande ir ieinteresētas sadarboties, ir viss, kas saistās ar atjaunīgo enerģiju – vēja enerģiju, ūdeņraža ražošanu un izmantošanu aviācijā. Viens no uzņēmumiem, kas tieši Liepājā plāno savas aktivitātes, ir "Fokker Next Gen N.V.," norāda Latvijas vēstnieces Nīderlandē vietnieks Gatis Šneiders.■

Jaunumi no Eiropas ostām

2024. gada 17. septembrī kompānijas "TUI Cruises" kuģis "Mein Schiff 7" kā pirmais uzņēma enerģiju no Stokholmas ostas pirmās augstsprieguma sauszemes elektroapgādes (OPS) iekārtas, kas ar Eiropas finansējuma atbalstu izveidota starptautiskajiem kruīza kuģiem.



"Zviedrijas pirmā sauszemes elektroapgādes savienojuma atklāšana kruīza kuģiem ir svarīgs pagrieziena punkts, lai Stokholmu padarītu par pievilcīgu un ilgtspējīgu galamērķi kruīza kuģu satiksmei visā Baltijas jūras reģionā. Kruīza kuģi tagad var pieslēgties elektrībai no pietātnes, piedevām arī ievērojami samazinot ietekmi uz vidi," komentēja Stokholmas ostas valdes priekšsēdētājs Jenss Holms.

Saskaņā ar Stokholmas ostas pārvaldes datiem vismaz 45% kruīza kuģu, kas pietā Stokholmā, tagad var uzņemt elektrību no krasta, un šī elektrība ir 100% zaļa.

Reizē ar trim citām Baltijas jūras ostām – Kopenhāģenu/Malmi, Orhūsu un Helsinkiem – Stokholmas osta ir saņēmusi ES finansējumu zaļās enerģijas projektu investīcijām, bet viena no Stokholmas krasta elektroapgādes iekārtām ir saņēmusi atbalstu arī no Zviedrijas Vides aizsardzības aģentūras klimata investīciju programmas "Climate Leap".

Stokholmas ostas mērķis ir līdz 2040. gadam samazināt kuģniecības emisijas līdz nulles līmenim.

"Hamina LNG" terminālī sāka biogāzes liela mēroga ražošanu

Igaunijas kompānijas "Alexela" meitasuzņēmums Somijā "Rohe Solutions" Haminas ostas terminālī ir pievienojis biogāzes sašķidrināšanas

procesu no tīkla, lai sadarbībā ar "Hamina LNG" ražotu sašķidrinātu biometānu (bioLNG).

"BioLNG pieejamība Somijā šobrīd vēl ir ierobežota, jo lielāka mēroga biogāzes ražošanas projekti ir tikai sākuma stadijā. Sašķidrināšana no tīkla ir mūsu atbilde uz pieaugošo pieprasījumu pēc biodegvielas, jo īpaši īstermiņā," uzsvēra "Rohe Solutions" izpilddirektore Sanna Kokone. "BioLNG potenciāls ir atzīts jūras un automobiļu transportā, kā arī rūpniecībā, tāpēc savu projektu uzskatām par pirmo soli ceļā uz LNG aizstāšanu ar mūsu saražoto bioLNG ne tikai Somijā, bet arī kaimiņvalstīs."

"Hamina LNG" terminālī sašķidrinātā pirmā bioLNG partija tika nosūtīta Igaunijas "Alexela" degvielas uzpildes stacijām.



"Esam priecīgi, ka šis ilgi gaidītais projekts, kas sākās jau 2017. gadā ar "Hamina LNG" terminālā attīstīšanu, piesaistot vienas no lielākajām Igaunijas uz Somijas tiešajām investīcijām, tagad ir kļuvis par realitāti un Baltijas jūras reģionā var sākties liela mēroga bioLNG sašķidrināšana. Tas ir vēl viens lielisks pārrobežu sadarbības apliecinājums, kas palielinās atjaunojamo energoresursu degvielas pieejamību ne tikai Somijā un Igaunijā, bet visā Ziemeļeiropā," projektu komentēja "Alexela" izpilddirektors Marti Hēls.

Tallinas un Helsinku ostas saņem ES finansējumu vairāk nekā 15 miljonu eiro apmērā

Projektam "TWIN-PORT VI", kas ir ilgtermiņa sadarbības projekts starp Tallinas un Helsinku ostām, piešķirts

ES finansējums aptuveni 15,4 miljonu eiro apmērā, lai turpinātu samazināt transporta sistēmas emisijas un uzlabotu pasažieru un kravu pārvadājumu nosacījumus.

"TWIN-PORT VI" projekts atbalsta Helsinku un Tallinas attīstību. Tallinas osta projekta ietvaros uzlabo Mūgas ostas infrastruktūru, izbūvējot krasta energosistēmas, bet Helsinku ostas attīstības programma, kas pagarināta līdz 2030. gadiem, paredz atjaunot un attīstīt ostas darbību, lai apkalpotu pieaugošo kravu un pasažieru plūsmu, ietverot sauszemes energosistēmas izveidi kuģu satiksmei Vuosāri.

UZZIŅAI

"TWIN PORT VI" projekta kopējais budžets četrus gadu periodam ir 30,8 miljoni eiro, no kuriem ES finansējums sedz 50%. Pārējais finansējums nāk attiecīgi no abām ostām: Tallinas ostas daļa kopējā budžetā ir aptuveni 20,3 miljoni eiro, Helsinku ostas ieguldījums ir aptuveni 10,5 miljoni eiro.

"Pateicoties vienmērīgai satiksmes plūsmai un mūsdienīgiem tehniskiem risinājumiem, Helsinku ostas attīstības projekti samazinās emisijas un uzlabos gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu efektivitāti. Aptuveni 15 miljoni eiro no ES atbalsta, ko mēs tagad esam saņēmuši, ir svarīgi, lai varētu veikt ieguldījumus. Tas arī parāda, ka mūsu projektu mērķi atbilst Eiropas transporta sistēmu attīstības mērķiem. Helsinku un Tallinas ostas jau ir sadarbojušās piecos "TWIN-PORT" projektos un citās iniciatīvās," saka Helsinku ostas finanšu un attīstības departamenta direktors Peka Meronens.

"Sadarbība starp Tallinas un Helsinku ostām ilgst jau desmit gadus. Ņemot vērā ievērojamo jūras satiksmi starp Igauniju un Somiju, mēs aktīvi veicinām Eiropas savienojamību un, pateicoties mūsu sadarbības centieniem, esam kļuvuši par pamatiniciatīvu. Mūsu galvenais mērķis ir izveidot zaļo koridoru, kas savienotu abas ostas. Šā projekta mērķis ir nodrošināt, lai nākotnē pasažieru

un kravu pārvadājumi starp Tallinu un Helsinkiem būtu klimatneitrāli," uzsver Tallinas ostas priekšsēdētājs Valdo Kalms.

DSV paziņo par "DB Schenker" iegādi

"The Danish HedeHusene-headquartered multinational transport & logistics company" (DSV), kuras galvenā mītne atrodas HedeHusenē, parakstījusi līgumu ar "Deutsche Bahn" par "DB Schenker" iegādi. Kā darījuma summa tiek minēti 14,3 miljardi eiro, no kuriem, apvienojot pašu kapitālu, četrus līdz piecus miljardus eiro finansēs DSV, bet atlikušās daļas segšanai tiks piesaistīts kredīts. Lai gan līgums starp DSV un "Deutsche Bahn" ir parakstīts, darījums būs atkarīgs no tā, vai "Deutsche Bahn" uzraudzības padome un Vācijas Federālā digitālās infrastruktūras un satiksmes ministrija to apstiprinās. Turklāt iegāde būs atkarīga arī no pārvadājumu atļauju saņemšanas.

"Šis ir transformējošs notikums DSV vēsturē, un mēs būtu ļoti priecīgi apvienot spēkus ar "Schenker", jo, apvienojot divus spēcīgus uzņēmumus, mēs izveidotu pasaulē vadošo transporta un loģistikas spēkstaciju, kas dotu labumu darbiniekiem, klientiem un akcionāriem. Pievienojot "Schenker" kompetences un zināšanas mūsu tīklam, varam palielināt konkurētspēju visos segmentos – gaisā, jūrā un uz sauszemes, piedāvājot klientiem vēl augstāku pakalpojumu līmeni, inovatīvus un nevarinājamus risinājumus un elastību piegādes ķēdēs," uzsvēra DSV grupas izpilddirektors Jenss H. Lunds.

"DB Schenker" ir viena no spēcīgākajām un inovatīvākajām komandām transporta un loģistikas jomā ar vairāk nekā 150 gadu pieredzi. Pēdējie gadi ir bijuši visveiksmīgākie mūsu uzņēmuma vēsturē, kad esam pierādījuši, ka "DB Schenker" ir kompānija ar attīstības viziju nākotnē. Mūsu mērķis ir kopā ar DSV pārveidot nozari un izveidot patiesi globālu tirgus līderi ar kopīgām Eiropas saknēm," piebilda "DB Schenker" izpilddirektors Johens Tevess.

Līdz darījuma noslēgšanai DSV un "DB Schenker" paliek divi atsevišķi uzņēmumi.

Pirmajā pusgadā Tallinas ostā pieaudzis konteinerkravu apjoms un apkalpoto pasažieru skaits

Tallinas ostā 2024. gada pirmajā pusgadā apstrādāti 125 486 TEU, par 15,4% vairāk nekā tai pašā laikā pērn. Apkalpoto pasažieru skaits sasniedza gandrīz 3,21 miljonu, par 2,8% pārsniedzot 2023. gada pirmajā pusgada rādītāju, bet kruīza ceļotāju skaits saruka par 22,7%. Ostas meitasuzņēmums "TS Laevad" apkalpoja 1,04 miljonus prāmju pasažieru iekšzemē (+1,8%), kā arī pārvadāja 507 tūkstošus privāto transportlīdzekļu (+2,9%).

Gdaņskas ostā paplašina noliktavu platību

Rūpniecisko un loģistikas īpašumu attīstītājs, īpašnieks un pārvaldnieks "CTP Poland" ir pievienojis 140 tūkstošus kvadrātmetru savam 117 tūkstošu kvadrātmetru lielajam Gdaņskas ostas "CTPark".

"Mūsu ienākšana Pomerānijas noliktavu tirgū ir izrādījusies investīciju veiksmē, tāpēc esam nolēmuši paplašināt savu portfeli ar turpmākām ražošanas un loģistikas ēkām. Gdaņskas ostas "CTPark" otrā posma ietvaros piedāvāsim gan klasisko



lielo konteineru novietni (CTSpace), gan mazākus nomas moduljus, sākot no 400 kvadrātmetriem (mazo uzņēmumu vienības), ko mēs dēvējam par CTPBox un CTFlex. Šie mazākie formāti ir īpaši interesanti MUV, kas uzņēmumu skaita ziņā ir lielākā ekonomikas nozare Polijā, jo tie nodrošina infrastruktūru elastīgai un ilgtspējīgai izaugsmei," uzsvēra "CTP Poland" rīkotājdirektors Pjotrs Flugels.

Klaipēdas osta būs jaunu un modernu kruīza kuģu termināli

Lietuvas Vides aizsardzības aģentūra nesen pieņēma lēmumu, ka nav nepieciešams veikt ietekmes uz vidi novērtējumu, lai Klaipēdas ostā varētu turpināt darbu pie kruīza kuģu termināļa iekārtu būves, tāpēc var notikt iepirkuma procedūras.



Jauno kruīza kuģu termināli, ko projektējis Būvzinieņu konsultāciju birojs, plānots attīstīt uz ostas pārvaldei piederošas zemes pilsētas centrālajā daļā, kur tiks rekonstruētas esošās pietātnes, būvētas jaunas un padziļinātas baseins. Projekta īstenošanu plānots sākt jau 2024. gadā.

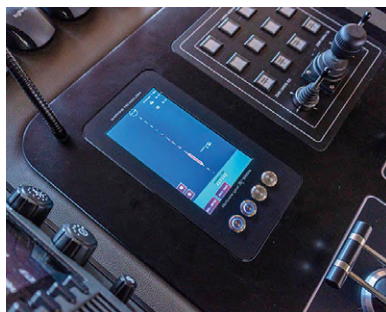
Jaunajā objektā līdzās kafejnīcām, konferenču zālei, jumta novērošanas klājam, jaunai jahtu pietātnēi, krastmalas atklātajam amfiteātrim, gājēju un velosliņiem, kā arī atpūtas un pasākumu zonām būs jauna administratīvā ēka, kurā atradīsies ostas pārvalde. Kruīza kuģu termināļa rajons kļūs arī par jaunu apskates objektu Klaipēdas iedzīvotājiem un apmeklētājiem. Tas radīs pievilcīgu vietu ostas pasākumiem, uz ūdeni orientētu atvērtu amfiteātri, gājēju un velosliņus, vietas atpūtai un pasākumiem.

"Mēs speram vēl vienu soli pretī jaunai kruīza kuģniecības infrastruktūrai Klaipēdas ostā. Ieguldījumi jaunajā terminālī nozīmē ne tikai augoša izmēra kuģu vajadzību apmierināšanu, bet arī vērtības radīšanu Klaipēdas pilsētai un tās iedzīvotājiem. Ticu, ka jaunais terminālis uzlabos pilsētas infrastruktūru, būs pievilcīga publiskā telpa gan tūristiem, gan iedzīvotājiem, un tiezē kļūs par Klaipēdas ostas simbolu, kas būs redzams gan pilsētas panorāmā, gan no Kuršu kāpas," uzsvēra Klaipēdas ostas pārvaldes ģenerāldirektors Alģis Lataks.■

Tehnoloģijas palīdz uzlabot kuģošanas drošību

Pēdējos gados kuģošanas bizness ļoti strauji mainās, un arvien nozīmīgāku vietu tajā ieņem jaunās tehnoloģijas un programmatūras, kas palīdz kuģu īpašniekiem un kuģu apkalpēm uzlabot darbību un pieņemt drošus, ilgtspējīgus un efektīvus lēmumus. Nīderlande ir viena no tām valstīm, kas īpaši gādā par jūrniecības nozares ilgtspējīgu attīstību, tāpēc iegulda finansējumu zinātniskajos pētījumos, meklē novatoriskus risinājumus un infrastruktūras uzlabojumus, lai palīdzētu jūrniecības nozarei pāriet uz digitālo tehnoloģiju izmantošanu un veicinātu enerģētiskās pārkārtošanas.

Par vienu no lielākajiem spēlētājiem moderno tehnoloģiju tirgū kļūst Rotterdāmā bāzētais uzņēmums "Shipping Technology", saplūstot kopā diviem nozīmīgiem spēlētājiem – "First Dutch" un "Platform Zero", kuri specializējas kuģošanas nozares atbalsta rīku izstrādē. "Shipping



Technology" apkopo, analizē un operatīvi savieno jūras un kuģu datus atbilstoši ilgtspējīgas kuģošanas un drošības prasībām. Vairākas apdrošināšanas kompānijas kuģu īpašniekiem piešķir līdz pat 50% atlaidi, ja uz kuģa ir uzstādīts "Shipping Technology" inovatīvais produkts "ST BRAIN", kas ir lielisks instruments, lai iegūtu iespējami vairāk datu flotes pārvaldības uzlabojumiem, īpaši domājot par gatavošanos autonomajai kuģošanai.

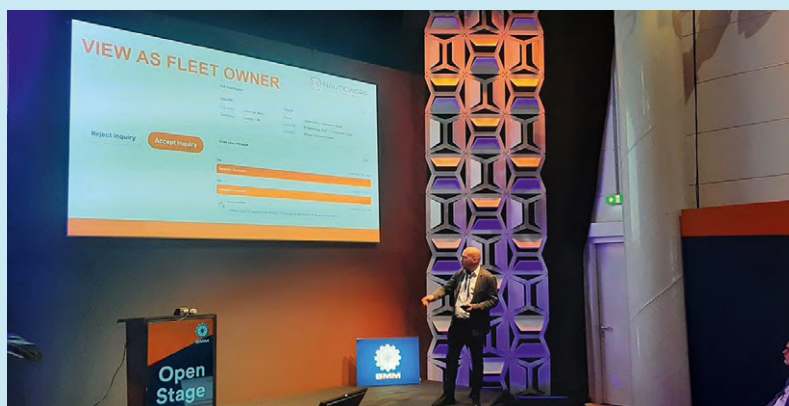
"Pašlaik "ST BRAIN" jau uzstādīts vairāk nekā uz 250 kuģiem. Pēdējos gados esam ne tikai paplašinājuši datu bāzi, bet arī izstrādājuši jaunas tehnoloģijas un drošas programmatūras, kas padara kuģošanu drošāku, ilgtspējīgāku un efektīvāku. Mūsu īstermiņa mērķis ir nākamo trīs gadu laikā četrkāršot produktu tirgu Eiropā," pauž "Shipping Technology" dibinātājs Remko Pikarts.

"Shipping Technology" ir gatavs dot būtisku ieguldījumu jūrniecības nozares digitalizācijas un dekarbonizācijas centienos, un mūsu piedāvātā programmatūra patiešām palīdz kuģu īpašniekiem īstenot šos plānus. Mēs redzam stratēģisku pielietojumu arī pārējam mūsu produktu portfelim, tāpēc ar prieku ieguldām finanses un zināšanas, lai atbalstītu kuģniecības tehnoloģiju izaugsmes ambīcijas," savu viedokli pauž "First Dutch" korporatīvās attīstības vadītājs Ivo Lemmens.■

"Nauticworx" izveido inovatīvu WorkBoat platformu

Nesen dibinātais digitālais uzņēmums "Nauticworx" paziņojis par savas WorkBoat platformas oficiālu atklāšanu. Šīs platformas mērķis ir atvieglot ārzonas un jūrniecības profesionāļiem savas flotes pārvaldīšanu. Tā nodrošina vienotu un drošu risinājumu kuģu fraktēšanai un tirgus darījumu veikšanai digitālā vidē, saglabājot dalībnieku anonimitāti, ja tāda ir viņu izvēle.

"Mēs esam priecīgi atklāt Nauticworx.com SMM 2024," saka "Nauticworx" līdzdibinātājs un rīkotājdirektors Friso Visers. "Ir patīkami redzēt, ka idejas, kas mums bija pirms gada, sāk reāli darboties, par ko daļēji jāpateicas mūsu digitālo tehnoloģiju partneriem "iQuality" un "John van Beek", ar kuriem esam tik smagi strādājuši, lai šo projektu realizētu. Tāpat esam ļoti pateicīgi visiem fraktēšanas, starpniecības, jūras būvniecības, naftas un gāzes, piegādes un vēja enerģijas nozaru dalībniekiem, kas konsultēja un palīdzēja noteikt pašas aktuālākās nozares vajadzības gan attiecībā uz aktīvu pieejamību, gan ar to saistītajiem komerciālajiem procesiem. Visas atsauksmes ir ievietotas platformā, mūsaprāt, padarot to par patiesi vērtīgu rīku."



"Nauticworx" piedāvā WorkBoat lietotājam operatīvu saziņu, kas ļauj kuģu īpašniekiem, fraktētājiem un brokeriem istajā laikā sazināties ar pareizajiem kuģiem. Platformas inovatīvā pieeja ļauj lietotājiem viegli paplašināt vai sašaurināt savu darbību, nodrošinot maksimālu efektivitāti un rentabilitāti nozarē, kur laiks ir izšķirošs. Svarīgi, ka klienti to var darīt anonīmi, pieņemot kontaktus, piedāvājumus vai pieprasījumus tikai no pašu izvēlētiem uzņēmumiem. Visbeidzot, cenu noteikšanas shēma ir pielāgota tirgus darbības veidam,

tāpēc "Nauticworx" neiekasē komisijas maksu, lietotājiem jāmaksā tikai fiksēta pieņemama abonēšanas maksa.

Kompānija "Nauticworx", kuras darbība balstīta uz gadu desmitiem ilgas praktiskas pieredzes jūrniecības nozarē, izmanto visprogresīvākās tehnoloģijas, lai atrisinātu ilgstošas problēmas darījumu tirgū. Veicinot reģionālus reāllaika savienojumus starp kuģu īpašniekiem un fraktētājiem, "Nauticworx" ne tikai uzlabo darbības efektivitāti, bet arī veicina ilgtspējīgu un videi draudzīgāku pieeju jūras loģistikai.■

Problēmas jūras kravu pārvadājumu jomā: jauda, sastrēgumi un noturība

Kravu pārvadājumu traucējumi Sarkanajā jūrā un Adenas līcī, kas sākās ar kuģa nolaiptīšanu 2023. gada novembra beigās, ir noveduši pie konteinerkuģu tilpības būtiskas samazināšanās, kravas pārvadājumu likmju celšanās un sastrēgumiem ostās, kā arī sasasinājuši konteineru taras trūkumu.

Situācija konteinerpārvadājumu jomā, kas jau tiek dēvēta par otru lielāko krīzi pēc pandēmijas, ir izraisījusi plašus traucējumus, un globālie jūras kravu pārvadājumi turpina saskarties ar lielām problēmām. Galvenā uzmanība joprojām tiek pievērsta jaudas pārvaldībai, darbības stabilizēšanai un ekonomisko un vides faktoru radīto risku mazināšanai.

Jūras kravu pārvadātāji veic lielu skaitu tukšu reisu, īpaši daudz to ir pirms Ķīnas *Zelta nedēļas* brīvdienām. Septembrī plānoto reisu atcelšanas rādītājs galvenajos tirdzniecības maršrutos bija 10%, tostarp *Transpacific* 51%, Āzijā un Eiropā 28%, bet Transatlantiskajos pārvadājumos 21%.

Arī pārvadājumu likmes joprojām saglabājas ievērojami augstākas nekā 2023. gada septembrī, sasniedzot +350% maršrutā Āzija – Ziemeļeiropa un +150 līdz 180% *Transpacific* maršrutos. Tādi notikumi kā ostu streiku

draudi, jaunu importa tarifu ieviešana un Ķīniešu Jaunā gada sākums arī turpmāk varētu saglabāt paaugstinātas likmes.

Starptautiskie jūras kravu pārvadātāji izmanto 28 papildu kuģus, lai tiktu galā ar gaidāmo kravu apjoma pieaugumu, ko veicina spēcīgs patērētāju pieprasījums un kravu novirzīšana no ASV austrumu un Persijas līča krastiem iespējamu darbaspēka traucējumu dēļ. Paredzams, ka ekonomika līdz gada beigām saglabās augstu importa līmeni, vēl vairāk palielinot aktivitāti ASV galvenajās ostās. Globālā ostu pārslogoība joprojām ir problemātiska, jo īpaši Āzijā un Indijā. Jaunu konteinerkuģu piegāde un mazāks kopējais tukšo reisu skaits pēdējās nedēļās, kā arī Sarkanās jūras pārvadājumu novirzīšana absorbē papildu jaudu, kā rezultātā kuģu apstrāde kavējas lielākajās Ķīnas, ASV un Dienvidamerikas ostās.

Pastāvīgais pieprasījums pēc jūras kravu pārvadājumiem un jaudas problēmas liecina, ka priekšā ir sarežģīta un potenciāli vētraina piķa sezona. Tomēr jāreķinās, ka joprojām pastāv piegādes ķēžu traucējumu risks, ko piedevām vēl var apdraudēt darbaspēka streiki un ar klimata pārmaiņām saistītu bargo laikapstākļu pieaugošā ietekme.■

“COSCO Shipping Development” uzstāda jaunu kuģubūves pasūtījuma rekordu

“COSCO Shipping Development” 30. augustā parakstīja investīciju un līzings līgumu 42 beramkravu kuģu būvniecībai. Šis darījums iezīmē kompānijas lielāko kuģu būves un līzings darījumu kopš 2016. gada.

Saskaņā ar darījuma nosacījumiem “COSCO Shipping Development” meitasuzņēmums “COSCO Shipping Heavy Industry” finansēs 20 beramkravu kuģu būvniecību, bet “CSSC Chengxi” veiks ieguldījumu 22 beramkravu kuģu būvniecībā. Tie būs pieci 64 000 tonnu, divi 82 000 tonnu un trīsdesmit pieci 80 000 tonnu kuģi, un šī darījuma kopējā vērtība pārsniedz 14,3 miljardus juānu. Kuģi pasūtītajam tiks piegādāti 2026. un 2027. gadā un ilgtermiņā iznomāti “COSCO Shipping Bulk”. Jaunbūvējamie kuģi būs enerģiju taupoši un



videi draudzīgi zalie kuģi, daži tiks darbināti ar metanolu.

Koncerns “COSCO Shipping Development” piedāvā kuģniecības un loģistikas pakalpojumus. Šobrīd tam pieder vairāk nekā 140 kuģu, kas nodrošina konteinerkravu, beramkravu, kā arī daudzfunkcionālu lejamkravu pārvadājumus, bet ar šo darījumu uzņēmums ievērojami palielinās beramkravu un naftas kravu pārvadājumu apjomus.■

“COSCO Shipping” būvē jaunās paaudzes kuģus

2024. gada 29. augustā “COSCO Shipping Heavy Industry” un “COSCO Shipping Container Lines” Šanhajā parakstīja līgumu par divpadsmit 14 000 TEU konteinerkuģu būvniecību ar divu degvielu piedziņu. Ar šo kuģu pasūtījumu “COSCO Shipping” vēlreiz apliecina savu ilgtspējīgas attīstības koncepciju, kā arī centienus īstenot zaļās un zemas oglekļa emisijas attīstības koncepciju, izveidojot videi draudzīgu kuģu parku, reizē samazinot savas darbības ietekmi uz vidi.

Jaunie kuģi pieder jaunās paaudzes kuģu tipiem, ko kopīgi izstrādājuši “COSCO Shipping Lines”, “COSCO Shipping Heavy Industry” un Ķīnas kuģu būves un okeāna inženierijas projektēšanas un pētniecības institūts. Kuģi ir 335,9 metrus gari, 51 metru plati, apgaismojumam tiek izmantota enerģijas taupīšanas ierīce, un tie izceļas ar novatorisku dizainu un progresīvām tehnoloģijām. Tiem ir 13 700 standarta konteineru kravnesība un augsta refrīžeratoru konteineru kravnesība, lai klientiem visā pasaulē nodrošinātu augstas kvalitātes pakalpojumus.

Jaunie kuģi ir aprīkoti ar pasaulē jaudīgāko pastāvīgā magnēta vārpstas ģeneratoru, priekšgala vēja deflektoru, gaisa kondicionēšanas sistēmu korpusam un “COSCO Shipping” izstrādātajām viedajām sistēmām, kas atbilst EEDI energoefektivitātes rādītāju trešajai fāzei un jaunākajiem kiberdrošības noteikumiem. Lai ievērojami samazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas, gan divu degvielu galvenais dzinējs, gan ģenerators tiek darbināti ar metanolu.

“COSCO Shipping Holding” koncentrējas uz jaunu kuģu būvēšanu un esošo modernizāciju. Uzņēmums pilnībā aptvēris trīs galveno kuģu veidu projektēšanu un būvniecību, proti, konteinerkuģu, naftas tankkuģu un beramkravu kuģu, kuri var darboties ar metanolu, un izpildījis kuģniecības nozares prasības attiecībā uz zaļo pārkārtošanos ar augstākas kvalitātes, gudrākiem un videi draudzīgākiem produktiem.■

Vai pieaug ugunsgrēki uz konteinerkuģiem?

Katru gadu tiek nosūtīti aptuveni 250 miljoni konteineru, kas nozīmē, ka vairākumā gadījumu viss notiek labi un saskaņā ar plānu. Tomēr konteinerkravu ugunsgrēki rada arvien lielākas bažas, un pat neliels ugunsgrēks vai “gandrīz garām” būtu jāuzskata par nopietnu incidentu. Tas var ātri pārvērsties par pilnīgu krīzi.

Kravas incidentu paziņošanas sistēmas (CINS) statistika liecina, ka pēc šķietama klusuma brīža pēdējā laikā notikuši vairāki nopietni ugunsgrēki uz konteinerkuģiem, tostarp lieli, kas noveduši pie traģiskiem cilvēku bojāejas gadījumiem. Īpašas bažas rada pārslogotās ostas Āzijā un pieaugošā lielo konteinerkuģu satiksme, kas no Suecas kanāla tiek novirzīta apkārt Āfrikai.

Patiesībā ar kravu saistīti ugunsgrēki uz konteinerkuģiem vienmēr ir bijis aktuāls temats kuģošanas nozarē, un jūrniecības nozares speciālisti uzsver, ka tas ir pareizi. CINS statistika liecina, ka 2023. gadā vidēji ik pēc deviņām dienām notika viens konteinerkravu degšanas gadījums, kas salīdzinājumā ar 2020. gadu, kad incidentu skaits bija aptuveni viens ugunsgrēks ik pēc divām nedēļām, ir būtisks pieaugums.

2024. gada pirmajos mēnešos situācija šķita uzlabojusies, jo līdz pat maijam CINS nesaņēma nevienu ziņojumu par liela mēroga un smagu ugunsgrēku, taču turpmākie notikumi bija satraucoši. 26. maijā ārpus Singapūras ostas aizdegās konteinerkuģis “Northern Juvenile”, 19. jūlijā Indijas rietumu krastā aizdegās “Maersk Frankfurt”, un šis negadījums traģiski izdzēsa jūrnieka dzīvību, bet 9. augustā notika sprādziens un ugunsgrēks uz konteinerkuģa “YM Mobility”. Uz “Yang Ming” piederošā “YM Mobility” Ningbo ostas Beilunas konteinerterminālī eksplodēja konteiners. Ķīnas sociālo mediju platformā “Weibo” ziņu kanāli vēstīja, ka konteinerā atradušies atdzēsēti organiskie peroksīdi, kas ir reaktīva ķīmiska viela, ļoti viegli uzliesmojoša un pakļauta ekso-termiskam sadalīšanās procesam,



2024. gada 22. jūlijā netālu no Karvaras reģiona (Indija) izcēlās ugunsgrēks uz konteinerkuģa “Maersk Frankfurt”.

kas rada karstumu un paaugstinās, paaugstinoties ārējai temperatūrai. Saskaņā ar ziņojumiem ķīmiskā viela tika novērtēta ar bīstamības klasi 5,2, kas nozīmē, ka tai nepieciešama īpaša temperatūras kontrole, pretējā gadījumā tā var aizdegties. Saskaņā ar nosūtītāja deklarāciju konteiners bija refrīžerators, ko izmantoja kā sausā konteineru aizstājēju, neprasot strāvas pieslēgumu. Dienesti ziņoja, ka incidenta cēlonis joprojām tiek izmeklēts, bet sākotnējā izmeklēšana liecinot, ka sprādziens noticis konteinerā, kas piekrauts ar bīstamu kravu.

Saskaņā ar “VesselFinder” datiem “YM Mobility” ir 13 gadus vecs Libērijas karoga 6589 TEU konteinerkuģis, kas veica reisu starp Tālajiem un Tuvajiem Austrumiem. Vēl jūnijā kompānija “Yang Ming” saviem klientiem atgādināja, ka gadījumā, ja Taivānas pārvadātājs vai trešā puse identificēs, ka bīstamiem preču sūtījumiem tiek noformēta nepareiza kravas deklarācija, no viņiem iekasēs naudas sodu 30 tūkstošu ASV dolāru apmērā. “Jebkurai slēpšanai vai nepareizai deklarēšanai saistībā ar bīstamām kravām var būt neparedzamas un nopietnas sekas, apdraudot dzīvības un īpašuma drošību, radot

milzīgus ekonomiskus zaudējumus,” teikts kompānijas ziņojumā. “Lai aizsargātu kompānijas intereses, cilvēkus, kravu, kuģi un vidi, kā arī stabilas globālās piegādes ķēdes, mums ir jārūpējas, lai tiktu sniegta pilnīga un pareiza informācija par kravām.”

Kāpēc konteinerkuģu ugunsgrēki šķietami atkal pieaug un ko var darīt, lai šo tendenci mainītu? Šādu jautājumu arvien uzstājīgāk uzdod eksperti, un paši arī mēģina skaidrot, kas, kāpēc un kā notiek.

Riskanti maršruti un pārslogotas ostas

Eksperti uzsver, ka ugunsgrēki uz kuģiem visbiežāk notiek augusta mēnesī. Kaitējuma apmērs ir atkarīgs no daudziem faktoriem, bet lielā mērā no veiksmes, piemēram, kur uz kuģa konteiners bijis novietots, cik tuvu tas atradies citiem konteineriem, vai ugunsgrēks noticis ostā vai jūrā. Tomēr ir svarīgi apzināties, ka pastiprināta uzmanība drošības pasākumiem, uzlabotas drošības sistēmas, inovatīvas ugunsgrēku atklāšanas un dzēšanas sistēmas ir pozitīvi ietekmējušas ugunsgrēku riska mazināšanu.

Galvenais un svarīgākais uzdevums vienmēr ir glābt cilvēku dzīvību un nodrošināt viņu labklājību. Otrajā vietā ir vide, bet trešajā vietā pats kuģis un tā krava, tomēr nedrīkst aizmirst, ka konteinerizēto kravu ugunsgrēku ietekme uz vidi var būt ievērojama, jo ugunsgrēki un no kuģa zaudētie konteineri rada milzīgu atkritumu daudzumu.

Pašlaik lielas problēmas rada pārslogotās ostas, īpaši Āzijā, jo ir vajadzīgs papildu laiks, lai nelaimē nonākušus kuģus nogādātu ostā,

"GlobalData" apkopo datus par inflāciju

Inflācijas līmenis dažādās valstīs ir ļoti atšķirīgs. Lai gan vienos tirgos inflācija ir mazinājusies, citās valstīs tā joprojām ir augsta, un uzņēmumi pauž bažas, jo šādos apstākļos grūti plānot biznesa attīstību. "GlobalData" ir uzņēmums, kas apkopo un analizē biznesā iesaistīto uzņēmumu datus, lai sniegtu uz tiem balstītu tirgus prognozi. "GlobalData" analīze atklāj, ka uzņēmumi arvien vairāk uztraucas par inflāciju, jo tā ietekmē patērētāju uzvedību, noved pie zemākiem pārdošanas



apjomiem un mazākas peļņas, nekā tika gaidīts.

"Inflācija uzņēmējdarbību ietekmē dažādos veidos, sākot no klientu piesardzīga noskaņojuma, samazināta

pieprasījuma, augošām izejvielu izmaksām līdz pat augstākām darbaspēka izmaksām. Samazinoties patērētāju uzticībai, uzņēmumi novēro pāreju uz zemāku izmaksu produktiem un par prioritāti izvirza tirgus attīstību un portfeļa diversifikāciju, lai orientētos šajos izaicinājumos," teikts "GlobalData" ziņojumā. "Pašreizējā situācija pasaulē liecina, ka līdz 2024. gada beigām nekas nemainīsies un inflācija turpinās ietekmēt pasaules valstis, biznesu un katru atsevišķu cilvēku."

veiktu izmeklēšanu un izkrautu kravu, kas potenciāli palielina zaudējumus un ietekmi uz vidi. Papildus tam, protams, nāk īpašnieku vēlme, lai kuģis iespējami ātrāk atgrieztos ekspluatācijā.

Vēl viens jauns izaicinājums ir maršruts ap Labās Cerības ragu, ko kuģi izmanto, lai izvairītos no kuģošanas Sarkanajā jūrā. Lielie konteinerkuģi, kas agrāk gāja caur Suecas kanālu, tagad tiek novirzīti apkārt Āfrikas kontinentam, kur ir ļoti maz ostu ar piemērotu infrastruktūru – ostas



2024.gada 22. jūnijā Antverpenes – Briges ostas "MSC PSA European Terminal" konteineros izcēlās ugunsgrēks.

dziļumiem un atbilstošiem celtniem – lielo konteinerkuģu uzņemšanai. Tas nozīmē, ka nelaimē nonākušam kuģim ir ļoti maz glābšanās iespēju, ja reisa laikā vajadzīga patvēruma osta. Par laimi, līdz šim nav piedzīvots neviens liels konteinerkuģu ugunsgrēks Āfrikas piekrastē, tomēr pēdējā laikā bijuši vairāki gadījumi, kas saistīti ar dažādiem kuģu bojājumiem.

Kravas, kas rada bažas

Milzīgs visdažādāko kravu apjoms tiek pārvadāts konteineros, un pat

tad, ja tiktu veikti vēl kādi īpaši drošības pasākumi, lai atklātu un novērstu nepareizu kravu deklarēšanu, dažas nedrošas kravas, visticamāk, tomēr izslidētu cauri tīklam. Savukārt pieaugošais arvien lielāku konteinerkuģu skaits nozīmē to, ka risks ir koncentrētāks ar augstākām vērtībām uz viena kuģa klāja.

Starptautiskās kravu apstrādes koordinācijas asociācijas (ICHCA) Kravas integritātes grupa ir identificējusi piecpadsmit paaugstinātas bīstamības kravas, no kurām sešas rada īpašas bažas, kad runa ir par konteineru ugunsgrēkiem: ogles, kalcijs hipohlorīts, litija jonu baterijas, kokvilna un vilna, zivju milti, sēklas, graudi un milti.

CINS ugunsgrēku statistika atklāj, ka akumulatori ir arvien lielāks konteinerkravu ugunsgrēku cēlonis. Dažāda veida litija jonu baterijas ir visizplatītākais uguns avots, kas izplatās un skar citas augstas bīstamības kravas uz kuģa. Svarīgi ir tas, ka elektriskie transportlīdzekļi (ETL) arvien vairāk tiek piegādāti konteineros, un, pieaugot ETL tirdzniecībai, pieaug arī lietotu EV akumulatoru tirgus. CINS uzsver, ka ir piedzīvoti konteineru ugunsgrēki, kuros iesaistīti gan jauni, gan lietoti EV akumulatori.

Ko lietas labā darīt jūrniecības nozarei?

Eksperti uzver, ka galvenais uzdevums joprojām ir izvairīties no tā, ka bīstamās kravas tiek nepareizi deklarētas un nepietiekami nodrošinātas pārvadāšanai. Konteineru līnijas

koncentrējas uz šiem jautājumiem, bet, iespējams, vēl ir tāls ceļš ejams.

"Mēs ceram, ka salīdzinoši pozitīvā attīstība ar mazāku liela mēroga incidentu skaitu, kāds tas bija līdz 2024. gada maijam, varētu būt zīme, ka konteinerkuģu īpašnieki un operatori iegulda vairāk laika un resursu ugunsgrēku atklāšanā, cilvēku apmācībā, palielinot ugunsgrēku dzēšanas spējas uz kuģa.

IMO turpina darbu, lai uzlabotu un grozītu aizdegšanās atklāšanas un kontroles noteikumus lielajiem konteinerkuģiem. Paredzams, ka pēc dažiem gadiem stāsies spēkā jauni noteikumi kuģu jaunbūvē. Šajā kontekstā daudz laba dara EMSA un "Cargosafe", kā arī ES projekts "OVERHEAT". Arī paši operatori ir īstenojuši vairākus pasākumus, lai uzlabotu savas ugunsdzēsības spējas, izmantojot attālināti darbināmas ierīces, sensorus un citas tehnoloģijas. Arvien vairāk uzņēmumu izmanto programmatūru, lai identificētu nepareizu kravu deklarēšanu, un Pasaules Kuģniecības padome strādā pie kopīgas sistēmas, lai risinātu šo problēmu.

Arvien lielāka uzmanība tiek pievērsta tam, kā mēs varam padarīt kravu nosūtītājus atbildīgākus. Ķīna sper pozitīvus soļus, vērsoties pret tiem, kas krāpnieciski nepareizi deklarē kravas. Šajā kontekstā "Gard" un citi klubi par prioritāti izvirza atgūšanas darbības, cenšoties virzīt lietu finansiālās izmaksas lejup pa līgumu ķēdi," uzvērts CINS ziņojumā.

Sagatavots pēc CINS materiāliem

INTERCARGO aicina IMO pārskatīt oglekļa intensitātes rādītāju sistēmu

IMO Jūras vides aizsardzības komitejas (MEPC) 82. sesijā, kas no 2024. gada 30. septembra līdz 4. oktobrim notika klātienē (arī ar attālinātu dalību) IMO galvenajā mītnē Londonā, apsprieda virkni vides jautājumu, tostarp ierosinātos vidēja termiņa pasākumus kuģu radīto siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju samazināšanai, kuģniecības energoefektivitātes celšanai, jūras piesārņojuma novēršanai, balasta ūdeņu apsaimniekošanai un zemūdens trokšņa samazināšanai. Pirms MEPC sanāksmes no 2024. gada 23. līdz 27. septembrim notika starpsesiju darba grupas kuģu radīto SEG emisiju samazināšanai 17. sanāksme (ISWG-GHG 17).

Starptautiskā Sauskravas kuģu īpašnieku asociācija (INTERCARGO) pirms MEPC 82. sesijas iesniedza IMO priekšlikumus, aicinot pārskatīt oglekļa intensitātes rādītāju sistēmu (CII). Pamatojoties uz plašiem pētījumiem, kuros tika analizēti dati no vairāk nekā 5600 beramkravu kuģiem, INTERCARGO izgaismoja vairākas būtiskas problēmas saistībā ar pašreizējo CII sistēmu.

Dīkstāves ietekme

Pētījumi parāda skaidru korelāciju starp palielinātu dīkstāves laiku un sliktākiem CII vērtējumiem, jo īpaši attiecībā uz mazākiem kuģiem. Bieži vien dīkstāve, kas ietver ostā vai enkurvietā pavadīto laiku, nav bijusi atkarīga no kuģa, ko tas nemaz nevar kontrolēt.

Aplami stimuli

Esošais CII regulējums var netīši mudināt nevajadzīgi darbināt kuģu galvenos dzinējus, piemēram, gaidot enkurvietā, tā uzlabojot savu CII reitingu, bet potenciāli palielinot kopējās emisijas.

Nekonsekventi efektivitātes rādītāji

Kuģiem ar E kategorijas reitingu bieži ir zemākas vidējās CO2 emisijas nekā A līdz D reitinga kuģiem, un tas

liecina, ka CII precīzi neatspoguļo kuģa patieso efektivitāti.

Uz kuģu izmēriem balstītas atšķirības

Mazākiem beramkravu kuģiem, jo īpaši *Handysize* un *Supramax/Ultramax* segmentos, ir lielāks D un E vērtējumu īpatsvars, salīdzinot ar lielākiem kuģiem.

Nemot vērā šos pētījumā balstītos konstatējumus, INTERCARGO ierosinājusi IMO pārskatīt un pielāgot CII, lai labāk atspoguļotu kuģa patieso energoefektivitāti, nevis netieši atspoguļotu ostas efektivitāti vai citus faktorus, kas ir ārpus kuģa kontroles; ieviest sistēmu, kas vēl vairāk stimulē vispārējo SEG emisiju samazināšanu, nevis potenciāli veicina rīcību, kura uzlabo reitingu, bet palielina kopējās emisijas.

INTERCARGO Tehniskās komitejas priekšsēdētāja vietnieks Dimitris Monioudis uzsvēra šo ieteikumu pamatā esošās analīzes stingrību: "Mūsu priekšlikumu pamatā ir IMO datu vākšanas sistēmas datu visaptveroša pārbaude no 2022. gada. Tas nebija tikai paviršs pārskats, bet ietvēra rūpīgu vairāk nekā 5600 beramkravu kuģu analīzi, kas tika veikta sadarbībā ar trim galvenajām klasifikācijas sabiedrībām: ABS, "Bureau Veritas" un DNV. Šis pārbaudes līmenis nodrošina stabilu pamatu mūsu ieteikumiem un uzsver nepieciešamību pārskatīt pašreizējo CII sistēmu."

"Lai gan pašreizējais CII regulējums ir labi domāts, tas var mūs novirzīt no ceļa un būt pretrunā izvirzītajam mērķim samazināt kopējās emisijas. Mēs redzam situācijas, kad kuģi faktiski palielina savas kopējās emisijas, lai tikai uzlabotu savu CII reitingu. Tas noteikti nav rezultāts, uz kuru tiecamies, tāpēc ir ļoti svarīgi uzlabot šo sistēmu, lai nodrošinātu, ka tā patiešām stimulē energoefektivitāti un emisiju samazināšanu visā nozarē," uzsvēra INTERCARGO priekšsēdētājs Dimitris Fafalios.■

Aicina pastiprināt konteinerkravu uzraudzību

Lai atbalstītu centienus uzlabot drošību kravu pārvadājumos pa jūru, "Cargo Integrity Group" (CIG) šā gada 17. septembrī publicēja aicinājumu valstu pārvaldes institūcijām, kas administrē, uzrauga un atbild par kravu monitoringu un kuģošanas drošību, pastiprināti veikt konteineru pārbaudes un ziņot par pārbaužu rezultātiem, bet IMO turpināt informācijas apkopošanu un rezultātu publiskošanu pieejamā veidā.

CIG veiktā analīze atklāj, ka no 167 valstu pārvaldes iestādēm, uz kurām attiecas starptautiskais regulējums, tikai nepilni 5% to pilda un iesniedz IMO pārbaužu rezultātus publiski pieejamā formātā. Atzinīgi vērtējot to valdību atbildīgo rīcību, kuras regulāri iesniedz dokumentus, CIG pauž bažas par kopumā nelielo ziņojumu skaitu, jo tas nozīmē, ka IMO un nozarei nav pieejami pietiekama apjoma dati, lai izdarītu secinājumus, kas būtiski apdraud centienus uzlabot jūras pārvadājumu drošību un ilgtspēju.

CIG pieļauj, ka ir valstis, kas, ļoti iespējams, veic konteinerizēto preču pārbaudes, bet diemžēl neiesniedz pārskatus IMO. Tādā gadījumā šī informācija nekļūst par kopīgu vērtību, kas palīdzētu pilnīgrot komunikācijas un apmācības programmas, kuru mērķis ir uzlabot informētību par SOLAS un CSC konvencijās, IMDG un CTU kodeksos noteiktajām prasībām un ieteicamo drošo praksi preču pārvadāšanai konteineros.

■ Starptautiskais kravu pārvadājumu regulējums: vadlīnijas kravas transporta vienību pārbaužu programmu īstenošanai. IMO apkārtraksts MSC.1/Circ.1649, 2022. gada 20. maijs.

■ 1974. gada Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS konvencija) stājās spēkā 1980. gada 25. maijā.

- 1972. gada Konvencija par drošiem konteineriem (CSC konvencija).
- Starptautiskais jūras bīstamo kravu kodekss (IMDG kodekss), grozījums Nr. 41–22 spēkā no 2024. gada 1. janvāra.
- IMO/ILO/ANO/EEK kodekss kravas pārvadājumu vienību iepakojšanai (CTU kodekss), kas jāievēro intermodālo konteineru, autotransporta līdzekļu un dzelzceļa vagonu komplektēšanai un iekraušanai starptautiskajiem pārvadājumiem.



Apdraudējums, ko rada nepareizi iepakoti, apstrādāti un deklarēti konteinerizētie sūtījumi, pēdējā laikā jau atgādinājis par sevi ar vairākiem ugunsgrēkiem un sprādzieniem uz konteinerkuģiem. Lai gan šo incidentu konkrētie apstākļi joprojām tiek izmeklēti, CIG ir nobažījusies, ka pasākumi, kuru mērķis ir palīdzēt noteikt iespējamus trūkumus, tomēr netiek pilnībā īstenoti, tāpēc tiek palaistas garām iespējas uzlabot drošības standartus.

CIG un partnerorganizācijas ir saņēmušas par to, ka IMO apsver iespēju pārtraukt šo ziņojumu apkopošanu un publicēšanu nozarei viegli pieejamā veidā, tāpēc aicina valstu pārvaldes institūcijas pilnībā īstenot saskaņotas darbības attiecībā uz konteineru pārbaudžu rezultātu iesniegšanu IMO, lai palīdzētu uzlabot preču drošu un atbilstīgu pārvadājumu pa jūru standartus un īstenotu turpmākus pasākumus iespējamo trūkumu novēršanai, kā arī aicina IMO turpināt publicēt paziņotos konstatējumus tādā veidā, kas ļautu viegli saprast, kas darāms, lai uzlabotu situāciju konteinerkravu pārvadājumos. ■

Tikai visi kopā varam novērst turpmākus incidentus

“The Cargo Integrity Group” (CIG) pēc ugunsgrēkiem uz konteinerkuģiem pauzē nepieciešamību pastiprināt drošības pasākumus bīstamo kravu pārvadāšanā pa jūru.



CIG savā apkārtakstā atkārtoti uzsver, ka visiem ar kuģniecību saistītajiem uzņēmumiem jāievieš visaptveroši drošības protokoli, jo īpaši kuģojot teritorijās ar augstu gaisa temperatūru. Drošības protokoli ietver bīstamo kravu stingru pārvaldību, drošības noteikumu ieviešanu, darbinieku un apkalpes locekļu izglītošanu un apmācību, lai efektīvi rīkotos iespējamās riska gadījumos. Visām piegādes ķēdē iesaistītajām pusēm, tostarp kravu nosūtītājiem, ekspeditoriem, pārvadātājiem un ostu operatoriem, obligāti jāapzinās sava loma un atbildība, nodrošinot konteineru drošu pārvadāšanu gan saskaņā ar bīstamo kravu transportēšanas noteikumiem, gan ievērojot labu nozares praksi, piemēram, CTU kodeksu. Katrai pusei ir jādod

ieguldījums drošības kultūrā, kurā prioritāte ir piegādes ķēdes darbinieku un kuģu apkalpju labklājība.

Galvenie noteikumi konteineru drošai pārvadāšanai

Nosūtītājiem jānodrošina, ka visa krava ir pareizi klasificēta, iepakota un marķēta saskaņā ar Starptautisko bīstamo jūras kravu (IMDG) kodeksu. Precīza un savlaicīga ārkārtas informācijas sniegšana pārvadātājiem ir ne tikai ar regulu noteikta prasība, bet arī ikdienas darba prakse, lai mazinātu riskus, kas saistīti ar bīstamo kravu pārvadājumiem.

Pārvadātājiem un kuģniecības uzņēmumiem jāuztur stabilas drošības pārvaldības sistēmas un jāveic regulāra apmācība un ārkārtas treniņi, lai uzlabotu apkalpes sagatavotību. Lai novērstu nepatīkamus starpgadījumus, būtiska nozīme ir bīstamo kravu pienācīgai uzglabāšanai, segregācijai un izolēšanai, kā arī rūpīgiem pārbaudes protokoliem.

Kravu ekspeditoriem un ostu operatoriem cieši jāsadarbojas ar pārvadātājiem un nosūtītājiem, lai pārbaudītu kravas dokumentāciju un nodrošinātu precīzu bīstamo kravu deklarēšanu. Viņiem arī jābūt modriem, pārbaudot, vai konteineros nav jebkādu iespējamu apdraudējumu.

CIG arī uzsver, cik svarīga ir tūlītēja saziņa un koordinācija starp visām pusēm, lai ātri novērstu jebkādas neatbilstības vai ārkārtas situācijas.

“Mums visiem jāstrādā kopā, lai ievērotu visaugstākos drošības standartus konteineru pārvadāšanā. Nesenie incidenti ir spilgts atgādinājums tam, ka pašapmierinātībai nav vietas. Mēs mudinām visas puses rūpēties par drošību, gādājot, ka traģiskie notikumi, kuriem esam bijuši liecinieki, neatkārtojas. Ievērojot starptautiskos drošības noteikumus, mēs visi kopā varam palīdzēt novērst turpmākus incidentus un aizsargāt to cilvēku dzīvību, kuri strādā globālās piegādes ķēdēs,” teikts CIG aicinājumā kuģošanas nozarei. ■

UZZIŅAI

Starptautiskā kravu apstrādes koordinācijas asociācija (*International Cargo Handling Coordination Association, ICHCA*), kurā darbojas CIG, ir starptautiska nozares asociācija, kurā apvienojušies “Bureau International des Containers” (BIC), “Container Owners Association” (COA), “International Federation of Freight Forwarders Associations” (FIATA), “Global Shippers’ Forum”, “TT Club” un “World Shipping Council” (WSC) un kuras mērķis ir sniegt informāciju un skaidrojumu par “IMO/ILO/UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units” (2014), ko bieži dēvē par CTU kodeksu.

Apvienotā Karaliste piemērojusi sankcijas 10 Krievijas “ēnu flotes” kuģiem

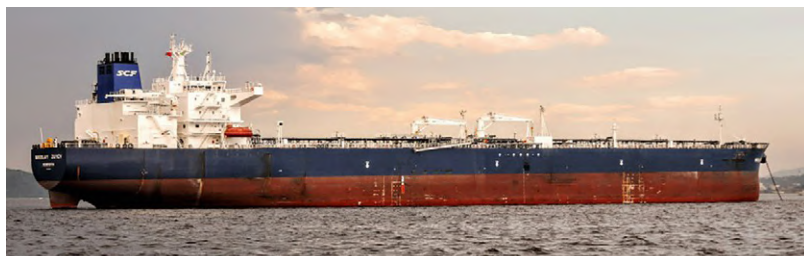
Ziņu avoti publiskojuši informāciju, ka no 11. septembra Apvienotā Karaliste (AK) sāk piemērot sankcijas 10 Krievijas “ēnu flotes” kuģiem, kas izmanto nelikumīgas metodes, lai izvairītos no AK un G7 valstu noteiktajām sankcijām pret Krievijas naftas tirdzniecību. Šī ir trešā reize, kad AK izmantojusi savas īpašās pilnvaras, lai piemērotu sankcijas atsevišķiem kuģiem, vēršoties pret tiem, kas veicina Krievijas naftas tirdzniecību, finansējot Putina kara mašīnu. Naftas eksports ir Krievijas viskritiskākais ieņēmumu avots asiņainā kara finansēšanai Ukrainā. Ieņēmumi no naftas tirdzniecības 2023. gadā veidoja aptuveni ceturto daļu no Krievijas budžeta, tāpēc AK ir paziņojusi par savu apņēmīgo rīcību, lai ierobežotu šos ieņēmumus.

Visi 10 jaunajām sankcijām pakļautie Krievijas “ēnu flotes” kuģi ir liela mēroga pārkāpēji, kas strādā nepārtrauktā režīmā, lai transportētu pēc iespējas vairāk Krievijas naftas. Šiem kuģiem turpmāk būs aizliegts ieiet AK ostās, un tiem tiks liegta piekļuve AK Kuģu reģistram.

UZZIŅAI

Kopš 2022. gada februāra līdz jaunajām sankcijām AK ir konfiscējusi Krievijai aktīvus un ieņēmumus vairāk nekā 400 miljardu ASV dolāru apmērā, kas ir līdzvērtīgi Krievijas kara finansēšanai pret Ukrainu vēl četrus gadus. AK ir piemērojusi sankcijas vairāk nekā 2000 fiziskām un juridiskām personām. Tāpat Finanšu sankciju īstenošanas birojs ir publicējis norādījumus par Krievijas naftas pakalpojumu aizliegumu. Tiek piemēroti ierobežoti izņēmumi, un licences var piešķirt konkrētiem kuģiem.

“Ēnu flotes” naftas pārvaldījumu statistika ir visai graužoša. Tikai trīs no kuģiem, uz kuriem turpmāk attieksies sankcijas – “Nikolaj Zujev” (IMO 9610781), “NS Asia” (IMO 9413561) un “Zaliv Aniva” (IMO



Tankkuģis “Nikolaj Zujev”.

9418494) – kopš Krievijas pilna mēroga iebrukuma Ukrainā ir pārvadājuši Krievijas naftu vairāk nekā piecu miljardu ASV dolāru vērtībā.

“Putina kara mašīnu finansē tumša un nelikumīga ekonomiskā sistēma, kuru mūsu valdība ir apņēmusies destabilizēt. Šodienas sankcijas vēl vairāk grauj Krievijas spēju tirgoties ar naftu, izmantojot savu “ēnu floti”. Kopā ar saviem partneriem turpināsim sūtīt skaidru vēstījumu Krievijai, ka starptautiskā sabiedrība atbalsta Ukrainu un mēs necietīsim šo nelikumīgo floti.

Krievija ir bijusi spiesta tērēt vairāk nekā astoņus miljardus ASV dolāru, lai izveidotu šo “ēnu floti”. Mēs esam apņēmības pilni padarīt Putina

investīcijas par dārgu kļūdu Kremlim. Mūsu rīcība palīdzēs cīnīties pret Krievijas mēģinājumiem izvairīties no ekonomiskajām sankcijām. Apvienotās Karalistes iepriekšējā rīcība pret atsevišķiem “ēnu kuģiem” ir radījusi būtiskus traucējumus, lielākā daļa no tiem atrodas tukšgaitā ārpus ostām un nespēj turpināt tirdzniecību ar Krievijas naftu. Jaunais AK paziņojums palielina kopējo sankcijām pakļauto “ēnu flotes” kuģu skaitu līdz 25, un tas seko Apvienotās Karalistes jūlijā izteiktajam aicinājumam rīkoties, lai apturētu šo bīstamo tirdzniecību,” uzsvēra Lielbritānijas ārlietu ministrs Deivids Lamijns. ■

UZZIŅAI

Jaunajām sankcijām pakļautie kuģi: “Nikolaj Zujev” (IMO 9610781), “NS Clipper” (IMO 9341081), “NS Corona” (IMO 9341079), “Zaliv Aniva” (IMO 9418494), “Olimpijskij Prospekt” (IMO 9511387), “Leonid Loza” (IMO 9412347), “NS Asia” (IMO 9413561), “SCF Baltica” (IMO 9305568), “Vladimir Tihonov” (IMO 9311622), “SCF Vankor” (IMO 9316127).



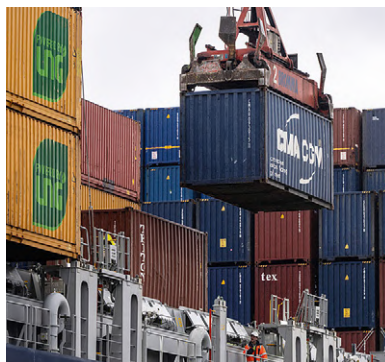
Tankkuģis “Zaliv Aniva”.

Pieaug litija akumulatoru izraisītā ugunsbīstamība

Litija akumulatori un potenciālā ugunsbīstamība, ko tie rada elektriskajos transportlīdzekļos (ETL) transportēšanas laikā pa jūru, ir kļuvusi par "karstu tematu". Nozarē nemazinās diskusijas par to, cik patiesībā šī krava varētu būt riskanta. Straujais ETL pieprasījuma pieaugums maina situāciju ne tikai pašā automobiļu rūpniecībā, bet arī pārvadājumu biznesā un ar to saistītajās jomās.

Šobrīd vēl nav pētījumu, kas apliecinātu, ka ETL aizdegas biežāk nekā citi transportlīdzekļi, gluži pretēji, ir pētījumi, kas liecina, ka ETL ir mazāka iespēja aizdegties nekā automašīnām, kas darbināmas ar fosilo degvielu. Tomēr tas kaitējums un potenciālie bojājumi, kas rastos, ja ETL būtu iesaistīti ugunsgrēkā uz kuģa, ir pietiekams iemesls bažām. Tam pamatā ir pētījumi par kuģiem, kas pārvadā transportlīdzekļus: pašlaik ETL veido nedaudz vairāk par 4% jauno automobiļu visā pasaulē, bet paredzams, ka līdz 2030. gadam to skaits palielināsies līdz 30% – 40%, un tas nozīmē, ka neatkarīgi no tā, cik salīdzinoši reti notiek ugunsgrēki, vidējo rādītāju līkne nav labvēlīga kuģošanas biznesam, tāpēc nozarei un regulatoriem jāveido stratēģija jaunajai iespējamajai situācijai un jāsaskaņo darbības.

Pētot un analizējot konteinerpārvadājumu segmentu, analītiķi redz skaidru korelāciju starp litija bateriju pieaugumu pārvadātajās kravās un ugunsgrēkiem uz konteinerkuģiem. Statistika liecina, ka litija baterijas piedzīvojušas vislielāko pieaugumu bīstamo



kravu pārvadājumu sarakstā. Bīstamību konteinerpārvadājumos pastiprina un papildu problēmas rada nepareizi deklarētas kravas un apzināti kravu deklarēšanas noteikumu pārkāpumi. Litija akumulatori ugunsgrēka gadījumā izpaužas īpaši: akumulatorā esošais katoda materiāls rada savu skābekļa avotu, ļaujot ugunij ilgstoši saglabāties pat vidē ar ierobežotu ārējo skābekļa padevi, temperatūra litija akumulatora degšanas gadījumā var būt ievērojami augstāka nekā citā ugunsgrēkā, un tas var apgrūtināt piekļuvi ugunsgrēkam un evakuācijas ceļiem, veicināt uguns ātrāku izplatīšanos uz kuģa un sarežģīt ugunsgrēka dzēšanu. Piedevām augstāka temperatūra var ietekmēt arī dažādus uz kuģa esošos materiālus, piemēram, alumīnijs izkusis, ja tiks pakļauts 700 °C vai augstākai temperatūrai. Litija akumulatori degot izdala toksiskus izgarojumus, tostarp litija oksīdu, litija hidroksīdu un citas bīstamas ķīmiskas

vielas. Tas ir liels izaicinājums apkalpei un ugunsdzēsējiem. Turklāt litija akumulatoru degšanas procesā var atbrīvoties uzliesmojošas gāzes, piemēram, ūdeņradis. Slēgtā vietā, piemēram, uz automašīnu klāja, šīs gāzes var radīt sprādzienbīstamu vidi, kas vēl vairāk apgrūrina ugunsgrēka dzēšanu.

Ir vienprātība par to, ka ūdens ir labākais līdzeklis akumulatora izraisīta ugunsgrēka dzēšanai, taču milzīgais ūdens daudzums, kas šai nolūkā vajadzīgs, var apdraudēt kuģa stabilitāti, turklāt ir ziņojumi, ka sālsūdens izraisa īssavienojumus.

Tā kā pasažieru un apkalpes drošība ir ārkārtīgi svarīga, tad, apzinot reālos riskus uz kuģa un rīkojot apmācību, lielākā uzmanība jāpievērš unikālajiem riskiem, ko rada litija akumulatoru ugunsgrēki. Uzmanības centrā jāpatur ugunsgrēka ierobežošana pirms eskalācijas, izmantojot viedākas sistēmas un ātru reaģēšanu, un tam, ļoti iespējams, būs nepieciešami papildu kontroles pasākumi, ko daudzi operatori jau tagad īsteno.

Diemžēl apdrošināšanas nozarei joprojām trūkst datu, lai veidotu precīzu apdrošināšanas statistiku saistībā ar šādiem ugunsgrēkiem. Taču datu trūkums varētu arī liecināt, ka šādu incidentu skaits nav liels. Nesen notikušie incidenti vēl tiek izmeklēti, tāpēc šobrīd vēl nav izdarīti secinājumi. Taču svarīgākais ir tas, ka līdzšinējais nelielais ugunsgrēku gadījumu skaits nenozīmē zemu risku, litija bateriju skaits uz ro-ro kuģiem un prāmjiem pastāvīgi pieaug, un kaitējuma iespējamība allaž jāpatur prātā. ■

“Jumbo Offshore” uzstāda vēja turbīnas Taivānas atkrastes vēja parkā

“Jumbo Offshore, kas ir privāta kompānija un daļa no “Jumbo Group”, ir aprīkota ar modernu un daudzpusīgu specializētu jūras celtņu kuģu floti, kas darbojas visā pasaulē gan atjaunīgo energoresursu, gan zemūdens un atkrastes nozarēs. Kompānija pabeigusi vēja turbīnu transportēšanu un uzstādīšanu “Yunlin Offshore Wind Farm” (OWF) Taivānā. Šis projekts kompānijai bija liels izaicinājums, tāpēc pirms tā sākšanas “Jumbo Offshore” veica plašus sagatavošanas darbus, lai garantētu projekta vienmērīgu un uzticamu realizāciju. Trīs specializētie kuģi tika apgādāti ar papildu



aprīkojumu, piemēram, “Jumbo Fly-Jib” moduļu celtņa pagarinājumu, lai palielinātu pacelšanas augstumu līdz 27 metriem.

Jaunais vēja parks atrodas Taivānas šaurumā, 8 līdz 17 km no Taivānas

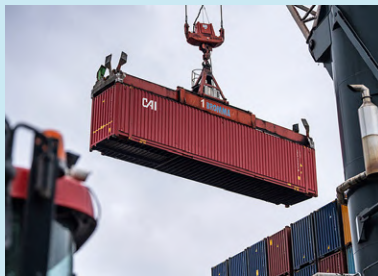


krastiem, un spēj nodrošināt līdz 640 MW tīras elektroenerģijas, kas ir pietiekami, lai pilnībā apgādātu ar enerģiju 600 000 Taivānas māsaimniecību. ■

CINS publicē jaunas vadlīnijas kravu drošai pārvadāšanai konteineros

"Cargo Incident Notification System" (CINS) sadarbībā ar "International P&I Club Group" un "TT Club" 17. septembrī publicēja vairākas jaunas vadlīnijas kravu transportēšanai konteineros

Dokumenta mērķis ir celt kravu drošību pārvadāšanas laikā un nodrošināt, lai tās tiktu pienācīgi sagatavotas, deklarētas un iepakotas. Publicētas vadlīnijas kokogļu drošai pārvadāšanai konteineros (kokogles jāpārvadā atbilstoši "The International Maritime Dangerous Goods" (IMDG) kodeksā noteiktajām prasībām), vadlīnijas litija jonu bateriju pārvadāšanai konteineros, aktualizētā vadlīniju versija sēklu raušu pārvadāšanai konteineros, informatīvais dokuments par atkritumu pārvadāšanu konteineros, vadlīnijas



metāllūžņu pārvadāšanai konteineros, vadlīnijas kakao eļļas pārvadāšanai, vadlīnijas jēlādu un ādu pārvadāšanai konteineros, vadlīnijas kravu pārvadāšanai refrīžeratoros, kuri nedarbojas, un vadlīnijas kalcija hipohlorīta pārvadāšanai.

Tāpat publicēts jauns Bieži uzdoto jautājumu saraksts (FAQ), kurā risinātas problēmas, kas izriet no

jaunajiem konteineru svēršanas noteikumiem. Šo dokumentu sagatavoja "World Shipping Council", "TT Club", "International Cargo Handling Coordination Association" un "World Shippers' Forum". Grozījumi SOLAS konvencijā, ko pieņēma IMO, lai uzlabotu kuģošanas drošību un samazinātu draudus konteinerkuģiem, to apkāpēm un visiem, kas iesaistīti konteineru pārvadājumos visā piegādes ķēdē, paredz, ka nokomplektētiem kuģu konteineriem pirms iekraušanas kuģī ir jābūt verificētai bruto kuģošanas mēršību un samazinātu draudus konteinerkuģiem, to apkāpēm un visiem, kas iesaistīti konteineru pārvadājumos visā piegādes ķēdē, paredz, ka nokomplektētiem kuģu konteineriem pirms iekraušanas kuģī ir jābūt verificētai bruto kuģošanas mēršību un noskaidrot, kā SOLAS konteineru svara pārbaudes prasības darbojas dažādās situācijās, un tajā ir noteikti komerciāli un operatīvi pasākumi, kas būs jāiesteno, kā arī norādīti jautājumi, kas jārisina valstu valdībām.■

Diskutē par invazīvo sugu izplatības samazināšanu



11. novembrī unikālā konferencē Roterdamā pulcēsies kuģošanas biznesā un konteinerpārvadājumos iesaistītie kuģu īpašnieki, inženieri, tehnologi, regulatori un eksperti, lai diskutētu par iespējām samazināt invazīvo augu un dzīvnieku sugu izplatīšanās risku pasaulē, īpaši apstrādājot jūras transportā izmantoto intermodālo kravas

konteineru ārējās un iekšējās virsmas. Šis seminārs būs invazīvo sugu izplatīšanās ierobežošanas programmas svarīga sastāvdaļa. Daudzas no izmaiņām, kas tiks apspriestas seminārā un ieviestas dzīvē, būs attiecinātas uz turpmāko konteineru konstrukciju, bet konferencē liels uzsvars tiks likts arī uz esošo konteineru apstrādes

iespējām, jo īpaši konteineru ārējo virsmu, kuras iekraušanas un uzglabāšanas laikā nonāk saskarē ar apkārtējo vidi. Visiem, kas nodarbojas ar konteineriem vai to kravām, būtu jāveic pasākumi, lai mazinātu risku kopā ar kravām pārvadāt arī kaitēkļus.

"Labākais veids, kā novērst invazīvo sugu izplatīšanos, ir uzturēt kravas un konteinerus tīrus, un tā ir visu piegādes ķēdes posmu atbildība. Taču piegādes ķēdes ir garas un sarežģītas, un, ja mēs varam pilnveidot konteineru konstrukciju tā, lai samazinātu piesārņojuma risku un padarītu tos vieglāk tīrāmus, tad mums ir labs sākums cīņā pret invazīvajiem kaitēkļiem," uzver "World Shipping Council" padomes loceklis Lars Kjaers.

"International Plant Protection Convention" (IPPC) sekretariāts konferenci organizē sadarbībā ar "World Shipping Council" (WSC), "Association of Container Owners" (COA) un "Bureau International des Containers" (BIC) un to atbalsta arī "Cargo Integrity Group" partneri.■

Latvijas Jurniecības savienība var!

“Pagājuši jau 35 gadi, kopš Latvijas Jurniecības savienība darbojas Latvijas jurniecības telpā. Brīžiem darbība ir bijusi aktīvāka, brīžiem pieklususi, bet organizācija ir pastāvējusi un darbojusies. Domāju, ka, lai organizācija darbotos arī turpmāk un darbotos sekmīgi, ir nepieciešams laiks! Laiks, ko cilvēki, LJS biedri, jaunie jurnieki, jurniecības speciālisti būtu gatavi ziedot no savām 24 stundām diennaktī, lai darbotos šajā organizācijā un padarītu mūsu sabiedrību labāku. Varbūt daudzi to tā īsti neapzinās, bet laika paliek arvien mazāk, jo ikdienas straujais skrējiens kļūst vēl straujāks. Otra svarīga lieta ir cilvēki – lai paši cilvēki būtu aktīvi un bagāti ar idejām, kas būtu jādara, lai attīstītu jurniecību Latvijā, un būtu gatavi darīt. Es ticu, ka mēs varam turpināt vienu no jurniecības tradīcijām Latvijā, ko sauc par Latvijas Jurniecības savienību,” saka LJS valdes priekšsēdētājs Roberts Gailītis.

Jubilejas reizē par jubilāru gribētos atrast vēl ko npublicētu, kādu jaunu atziņu, varbūt negaidītu pavērsienu, taču par LJS dibināšanas laiku un turpmāko gadu notikumiem ir stāstīts diezgan daudz. Tomēr arī šoreiz, sagaidot LJS 35 gadu jubileju, nedaudz ielūkosimies šīs profesionālās sabiedriskās organizācijas vēsturē, kas tiešām ir bagāta ar Latvijas jurniecībai svarīgiem notikumiem.

Tas bija 1989. gada 3. novembris, kad Latvijas Zvejnieku savienības telpās vēl neatgūtas neatkarības apstākļos sanāca 45 vīri, gandrīz visi profesionāli jurnieki, pārsvarā zvejnieki, uz LJS dibināšanas sapulci. Tolaik viņi visi bija lieli ideālisti un vēl nezināja, ar kādām grūtībām darbā būs jāsasopas jaunajai sabiedriskajai organizācijai. Tiesa, šiem pašiem vīriem tobrīd jau bija lieli nopelni viņu profesionālajā darbībā. “Visi jutāmies vienoti, jo toreiz mūsu starpā vēl nepastāvēja dažādu partiju uzceltās barjeras. Nepastāvēja arī atšķirīgas, ar personīgo materiālo interesi saistītas intereses. Mērķis bija viens: atjaunot nacionālo jurniecību, panākt, lai Latvijas kuģi brauktu zem sarkanbaltsarkanā karoga un lai uz tiem atkal skanētu latviešu valoda,” tā savulaik atmiņās dalījās kapteinis Miķelis Elsbergs, kurš 1993. gadā kļuva par LJS valdes priekšsēdētāju, šajā amatā nomainot LJS dibināšanas iniciatoru un pirmo valdes priekšsēdētāju Gunāru Šteinertu.

“Ļoti žēl, ka mums neizdevās pilnībā ieviest jauno kuģošanas politikas koncepciju, kuru daudz apspriedām



Gunārs Šteinerts.

LJS valdes sēdēs. Līdz ar to pasaules flotē Latvijas karoga kuģu ir maz. Viss, kas mūsu nozarē ir noticis – kā labais, tā sliktais – nav palicis ārpus LJS redzesloka. Žēl, ka valsts uzņēmums “Latvijas kuģniecība” tā arī izslīdēja no valsts rokām.” Tā saka Latvijas Jurniecības savienības dibināšanas iniciators un pirmais valdes priekšsēdētājs Gunārs Šteinerts un piebilst, ka pirms 35 gadiem viss šķita tik sasniedzams un īstenojams.

Tālbraucējs kapteinis Gunārs Šteinerts savu mūžu saistījis ar jūru. Atmosfērā laikā bija viens no iniciatoriem Latvijas Jurniecības savienības un Latvijas Jūras akadēmijas dibināšanai. Latvijas Republikas neatkarības pirmajos gados piedalījās Jūras lietu ministrijas izveidošanā, bijis ministra vietnieks, vēlāk Latvijas pārstāvis Starptautiskajā Jurniecības organizācijā (IMO), arī Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta direktors.

Atjaunotā Latvijas jurniecība balstījās uz trim vaļiem – Gunāru

Šteinertu, Jurniecības savienību un Jūras akadēmiju. Protams, viens nav cīnītājs, un, lai cik profesionāls būtu kapteinis, viens, bez apkalpes, viņš praktiski neko nespēj izdarīt. Arī jurniecības atjaunošanā, Jurniecības savienības un Jūras akadēmijas dibināšanā bez aktīva nozares speciālistu kopdarba nekas nebūtu paveicams. Kopā sanāca dažādi laudis: tālbraucēji kapteiņi no tirdzniecības un zvejas flotes, pedagogi, kuģu mehāniķi, burātāji, juristi, ekonomisti un žurnālisti, un katrs jurniecības atjaunotnes ēkā iemūrēja savu ķieģeli, lai palīdzētu valdībai Latvijā atjaunot jurniecības nozari. Pirmajā LJS kopsapulcē, kas notika 1989. gada 21. decembrī, no visām piejūras malām kopā pulcējās 133 dalībnieki, bet jauno savienību atbalstīja jau 400 biedru.

Aizsākās lielais atjaunotnes process. Jurniecības savienība par savu galveno uzdevumu un mērķi izvirzīja iespēju apgūt jurniecības specialitātes latviešu valodā, atgūt Latvijas Republikas īpašumā visas ostas un kuģus, dot iespēju latviešiem strādāt uz saviem, kā arī ārzemju kuģiem. Toreiz Jurniecības savienība kļuva par reālu virzītājspēku, bet tai pašā laikā vīriem vajadzēja arī izteikt gadu desmitos krāto sāpi un aizvainojumu, pārdzīvoto un neizrunāto. Bija nepieciešami saieti, sapulces, kongresi un arī kopīgi svētki, tomēr visvairāk vajadzēja radīt likumisko bāzi, uz kuras stabilā pamata celt

▶▶▶ 42. lpp.

►►► 41. lpp.

atjaunojamās jūrniecības ēku. Lai kam jau vislabāk to saprata tieši Gunārs Šteinerts.

Par LJS valdes pirmo priekšsēdētāju kļuva Gunārs Šteinerts, viņa vietnieki toreiz bija Ivars Ross un Bruno Zeiliņš, atbildīgais sekretārs Andris Jurdžs, bet valdē tolaik bija aptuveni 30 valdes locekļi, kuri strādāja pēc labākās sirdsapziņas. Valdes sēdes, kā likums, bija atklātas, un uz kopsapulcēm aicināja ne tikai biedrus, bet visus, kam bija kāda interese par jūru un jūras lietām.

LJS uz dažādiem pasākumiem, kopsapulcēm un Jūras svētkiem aicināja augstākās amatpersonas, arī prezidentu, diemžēl visbiežāk šie ielūgumi palika bez ievēribas. Vienīgie, kas deviņdesmito gadu pirmajā pusē vārdos un ar klātbūtni kuplināja LJS pasākumus, bija satiksmes ministrs Andris Gūtmanis un SM valsts sekretārs Uldis Pētersons, protams, arī SM Jūrniecības departamenta direktori Imants Sarmulis un Jānis Butnors, vēlāk Aigars Krastiņš un Laima Rituma.

Skaisto ieceru realizēšana toreiz likās tikai laika jautājums, bet tālāk jau sekoja rūpju pilnā ikdiena, kurā nācās saprast, cik daudz zemūdens akmeņu ir savienības nospraustajā kursā. LJS veidojās par visu nozari vienojošu sanāksmju un apspriežu vietu, kur notika lietišķa domu apmaiņa, tika izskatīti stratēģiski un taktiski svarīgi jautājumi. Sevišķi tas bija jūtams pēc Jūras lietu ministrijas likvidēšanas.

Ar Latvijas jūrniecības gadagrāmatas izdošanu LJS ir nodrošinājusi paliekošu vietu vēsturē. 1989. gada 1. aprīlī mūžībā aizgāja jūrniecības atjaunotnes un Latvijas jūrniecības gadagrāmatas ideju nesējs



Imants Sarmulis (no labās), Andris Jurdžs un Ivars Ross.



V. Dreimanis (no labās), M. Elsbergs, I. Deņisovs un V. Keris.

rakstnieks Egons Līvs, tā arī nesagaidījis Latvijas Jūras akadēmijas piedzimšanu un pirmās gadagrāmatas iznākšanu.

1993. gads bija arī lielu diskusiju, garu runu un pārmaiņu laiks. 9.–10. jūlijā tika sarīkots pirmais pēckara Latvijas jūrnieku kongress, kas notika diezgan saspringtā gaisotnē: dažas dienas pirms kongresa bija izdarīts atentāts pret LJS valdes priekšsēdētāju Gunāru Šteinertu, jau bija pieņemts lēmums par Jūras lietu ministrijas likvidēšanu un nule kā jūnija sākumā notikušajās 5. Saeimas vēlēšanās jūrniecības nozare bija palikusi bez savas pārstāvniecības augstākajā lēmējvarā. Apspriežamo jautājumu bija ne mazums, debatēs vien bija pieteikušies 20 runātāji, un katrs no viņiem Latvijas jūrlietu norišu kopainu spilgtināja ar kādu savā rakursā tvertu niansi. Vēl bija kaismīgu runu un pagātnes nožēlas laiks, vien Šteinerts sava referāta nobeigumā, ko viņa vietā nolasīja Bruno Zeiliņš, aicināja: "Pie darba, draugi!"

Lai gan LJS bija ļoti nozīmīgas tautsaimniecības nozares sabiedriskā organizācija, kas kopā pulcēja jūrniecības gudrākos prātus un pieredzējušus speciālistus, tomēr tā bija un palika tikai sabiedriska organizācija, kuras viedoklis lielākoties palika nesadzirdēts, valdība neieklausījās profesionāļu ierosinājumos.

Sākās jūrniecības uzņēmumu privatizācija, arī "Latvijas kuģniecības" (LK) ilgais, sāpīgais un mokpilnais privatizācijas process. LJS bija savs

viedoklis, tas tika pausts, rakstot valdes lēmumus un kopsapulču protokolus, sūtot visu to valsts politikas un ekonomikas veidotājiem – Ministru kabinetam, Satiksmes ministrijai, Ekonomikas ministrijai, Latvijas Privatizācijas aģentūrai (PA), politikajām partijām, informējot arī masu medijus, bet diemžēl šī informācija neguva vajadzīgo publicitāti. Vairākkārt pārstrādājot LK privatizācijas noteikumus, PA zināmā mērā ņēma vērā LJS ierosinājumus un, piesaistot jūrniekus, četrus LJS valdes locekļus – Rīgas kuģniecības valdes priekšsēdētāju Antonu Ikaunieku, bijušo LK direktora pirmo vietnieku Imantu Vikmani, Jūras administrācijas direktora vietnieku Gunāru Šteinertu un firmas "Hanza" viceprezidentu Aivaru Marnauzu, izveidoja konsultatīvu darba grupu. Taču ar lielu rūgtumu nācās atzīt, ka LJS ierosinājumi un darba grupas padomi nevienam īsti nebija vajadzīgi, kur nu vēl saistoši.

1999. gada 26. novembrī LJS kopsapulcē Miķelis Elsbergs noņēma savu kandidatūru LJS valdes priekšsēdētāja amatam, par LJS valdes priekšsēdētāju ievēlēja Antonu Vjateru, kurš šo sabiedrisko organizāciju vadīja līdz 2021. gadam, kad šajā amatā stājās Roberts Gailītis.

No trīsdesmit pieciem LJS darbības gadiem divdesmit gadus Antons Vjaters bija atbildīgs par to, lai LJS saglabātu aktivitāti un koptu LJS iedibinātās tradīcijas. "Pēc savas būtības un dabas esmu organizators, un man patīk, ja ir izveidota sistēma, pēc

kuras viss darbojas un notiek. Varu teikt, ka šādu sistēmu ir izdevies izveidot un tā strādā, tāpēc nav jēgas lieki diskutēt par sakārtotām lietām vai ikdienišķiem jautājumiem. Ja ir smagi, tad jāiet pēc palīdzības, un, ja kāds sauc, tad jādodas palīgā,” par sevi un paveikto saka A. Vjaters.

Laiks iet, bet tikumi nemainās. Divdesmitajam gadsimtam aizejot, jurniecības nozares ļaudīm necik priecīgs prāts nebija kaut vai tāpēc vien, ka, maigi sakot, tika novilcināta jaunās kuģošanas politikas pieņemšana. Kapteinis Antons Ikaunieks kādā sarunā ar nožēlu atzina: “Cik daudz jurniecības pārstāvju gājieni ir apstājušies pie Saeimas durvīm, kur neviens tos nav pat vēlējies uzklaustīt.” Tomēr gadsimtu mijā politiķiem jurniecību vēl nebija izdevies izdzēst no “Latvijas kuģa ruļļa”, bet par Latvijas jurniecības, ostu un tranzīta nozares identitātes moto kļuva gluži vai sakrālā frāze: “Latvija ir tilts starp Austrumiem un Rietumiem!” Latvijai nākamie pieci gadi svarīgu notikumu ziņā bija visai piesātināti un vēsturiski: 2001. gadā beidzot pieņēma Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas izstrādāto Kuģošanas politiku. Ja ņem vērā, ka nobeigumam tuvojās “Latvijas kuģniecības” privatizācija, tad to varēja vērtēt kā loģisku pasākumu. 2002. gads atnāca ar “Latvijas kuģniecības” privatizācijas pabeigšanu. Reiz par visām reizēm šo jautājumu no LJS darba kārtības varēja noņemt un turpmākajos gados vien izteikt dziļu nožēlu par notikušo. Jurniecības sabiedrība kārtīgi nopūlējās, paužot savu viedokli, attieksmi un neizpratni. Tika rakstītas vēstules, izvērstas diskusijas, kladzināts pie veselā saprāta un sirdsapziņas, bet viss velti – neviens arguments nebija tik stiprs, lai kavētu procesam procesēties.

2004. gada 29. martā Latvija pievienojās NATO, bet 2004. gada 1. maijā kļuva par vienu no tolaik 25 Eiropas Savienības dalībvalstīm.

“Šogad aprit 35 gadi kopš biedrības dibināšanas, un noteikti pozitīvais ir tas, ka Jurniecības savienība turpina pastāvēt, turpina darboties par spīti tam, ka tās ieceres, ar kurām LJS biedri pirms 35 gadiem nāca kopā un dibināja savienību, iespējams, vairs nav aktuālas. Jurniecības



LJS valdes sēde. Piedalās V. Keris (no kreisās), M. Elsbergs, A. Vjaters, I. Ross, M. Mihejeva.

institucionālais ietvars ir izveidots un institūciju atbildības jomas par nozari ir sadalītas. Bet gan pirms 35 gadiem, gan šodien joprojām aktuāls ir jautājums par Latvijas jurniecības politiku. It kā vienkāršs jautājums, bet izpratne gandrīz katram sava, tāpēc vienas atbildes nav. Vai Latvijā ir jurniecības politika? Kāda ir Latvijas jurniecības politika? Kam jāveido Latvijas jurniecības politika? Latvijas jurniecības politika savā ziņā ir jurniecības nozares mīts, un Satiksmes ministrijas viedoklis par to pilnībā atšķiras no Jurniecības savienības vecāko biedru domām. Bet jurniecības politikas apzināšanās Latvijas sabiedrībā, pašas politikas definēšana ir svarīgs zobratīņš jurniecības nozares attīstībā,” enerģijas pilns ir LJS valdes priekšsēdētājs Roberts Gailītis.

Pēdējo desmit gadu laikā mūsu dzīvē viss ir ļoti būtiski mainījies, un tas jūtams ik uz soļa. Cita dinamika un



Andris Gūtmanis un Bruno Zeiliņš.

vajadzības, citi standarti un pavisam savādāks skatījums uz lietām. Ir tikai loģiski, ka tie, kuri šajā pasaulē ienāca laikā, kad tika dibināta Latvijas Jurniecības savienība, Latvijas Jūras akadēmija un izdota pirmā Latvijas jurniecības gadagrāmata, tagad ir ieguvuši labu izglītību un veido spožu karjeru, un starp viņiem ir arī Jūras akadēmijas absolventi. Toreiz, pirms trīsdesmit pieciem gadiem, šodienas seniori bija jauni cilvēki – spēka, ideju un enerģijas pilni. Bija sākusies jauna dzīve brīvību atguvušajā Latvijā. Cilvēki no jaunās dzīves bija apreibuši un brīvības skurbulī bieži vien nespēja ar skaidru prātu novērtēt situāciju. Visu vai neko, balts vai melns. Tagad daudzi no LJS dibinātājiem jau devušies mūžības kuģojumā, bet viņi zelta burtiem paliek ierakstīti LJS vēstures grāmatā. Konfūcijsiem tiek piedēvēts teiciens: “Nedod, dievs, dzīvot pārmaiņu laikā!” Bet vai tad citādi laiki vispār mēdz būt? Pārmaiņu laiks bija pirms trīsdesmit gadiem, un arī šodien viss tik strauji mainās, neviens nevar zināt, kāda Latvija, Jurniecības savienība un Latvijas jurniecība būs pēc trīsdesmit gadiem, tieši tāpat, kā neviens pirms trīsdesmit gadiem nevarēja pat nosapņot šodienas realitāti. Skaidrs ir viens – viss būs pilnīgi savādāk. Vēsture ir jāciena un jāatceras, bet tajā nav jādzīvo. Jādzīvo ir šodien, šeit un tagad, bet tieši to ir visgrūtāk izdarīt. Un, ak vai, tieši šodien pieļautās kļūdas atsauksies nākotnē, jo cēlonis un sekas ir savienoti vienā aplī.■

Anita Freiberga

“Mājas kafejnīcu dienas” pagarina vasaru

Septembra pašā viducī tikām aicināti uz gadskārtējām “Mājas kafejnīcu dienām” Kurzemes krastā – “Izgaršo rudeni Tukuma pusē!” Protams, mūs uzrunāja programmas nagla “Rudens garša piekrastē”, kas piedāvāja septiņās Rīgas jūras līča rietumkrastā esošajās sētās vēl arvien baudīt vasaru, iepazīties ar gana jaukiem un atraktīviem cilvēkiem, kutināt garšas kārpiņas un pārliecināties, ka jūrā vēl zivju ir gana – šim gadam vēl pietiek, un, cerams, tā būs arī turpmāk!

Sētā, kur atveldzēt dvēseli

Iveta un Oskars Celkarti Bērziema “Dienīnās” ir vai vispopulārākie zivju un zvejniecības daudzīnātāji garajā Rīgas – Kolkas ceļā. Viņu sētai garām nepabrauc neviens patiesš dzimtā krasta patriots. Oskars, kā jau īsts zvejnieka dēls, iet jūrā jau piektajā paudzē. Iveta – īstā latvju saimniece – nav ne aizrunājama, ne darbīgumā pārspējama, jo savus zivju ēdienus viņa gatavo pēc sentēvu receptēm. Kopā ar vecākiem darbojas abu meitas Annemarija un Emīlija, un arī “Mājas kafejnīcu dienās” te bija īpašs piedāvājums tāmnieku mēlē. Pamatēdienā varēja nobaudīt “zivj’ zupīš ar frikadeļiem” vai “cept’ zivj’ filej’ ar rāceņiem, zalatiņiem un zosti”. Tam visam “no pakaļas” nāca saldaiss ēdiens “Ommiņa sapis”. Bērni varēja nogaršot kaut ko līdzīgu frī un nagetiem, un namiņā, kas atrodas tikai nieka 150 metrus no jūras, patiesi varēja atveldzēt dvēseli.

Kā zināms, ikdienā Iveta uzņem neskaitāmas tūristu grupas, kas Bērziema pludmalē klausās “zvejnieku stāstus”, iepazīst zivis, lāpa tiklus, ver reņģes uz virbiņām, cep un kūpina jūras veltes, līdz beidzot paši bauda sagatavotos cienastus, slavē sevi un liela saimnieci. Te vienmēr līdzņemšanai var dabūt arī kādu zivi vai suvenīru “Zivju bodē”, un nav gan dzirdēts, ka no “Dienīnām” kāds ir aizbraucis ar tukšu vēderu. Zaļo taku zinīs Juris Smāļinskis ir teicis: “Kad dodos Kolkas virzienā, vienmēr iebraucu “Dienīnās.” 2023. gada vasarā viņš uzfilmējis Ivetu, kad tā sniegusi “instrukciju” lucīšu lobīšanā



Lībiskās dzīvesziņas pētniece Dženeta Marinska Kolkasraga “Ušos” ir īsta sklandraušu meistare, kam ir pa spēkam arī sātīga zivju zupa un atvasaras ķirbju putra.

un ēšanā. Lietpratēji atzinuši pamācību par gana labu esam. No saviem klejotumiem pa Kurzemes krastu labi atceros, ka Mazirbē Lībiešu svētkos pareizi lobīt kūpinātu pleksti man mācīja tālbraucējs kapteinis Visvaldis Feldmanis. Vēlākajos gados, esot pie viņa Kolkasraga “Burās”, kapteinis vienmēr pārbaudīja, vai kaut ko šai mākā neesmu piemirsis.

Mākslas un garšu plenērs Jūrciemā

Lapmežciemā ir Jūrziema sēta “Gaiķi”. Šoruden tur tikām gaidīti uz meistarklasi visas dienas garumā, kur varēja iepazīt *Fluid-art* mākslas tehniku un izveidot katrs pats savu mākslas darbu – gleznu. Mākslas un garšu plenērā kopā ar mākslinieci Ivetu Meieri visi atnākušie tika aicināti arī kopdarbam – gleznas veidošanai kā atmiņai no pasakaini saulainās septembra pēcpusdienas. Jāpievienojas gardo un krāsaino ēdienu gatavotājiem – šī senā zvejnieku



Bērziema tiklu namiņi ir ideāla vieta vasaras atpūtai un zivju baudīšanai. Šai pusē visaktīvāk rosās biedrība “Mazjūras zvejnieki”.

sēta vēl nekad nebija pieredzējusi tādu košumu. Kontrastam te lieti derēja fotomeistara Valda Brauna lielformāta melnbaltā burvība – sāļie piekrastes veči, īsti “jūras vilki” ar zvīnām matos un ziemeļvēja grumbām sejā. Tās bija ļoti uzrunājošas mākslas instalācijas zvejnieku sētas pagrabā, pie patinētās kapteinmājas koka arhitektūras un pagalmā – tāds ne ar ko nesalīdzināms un neatkārtojams šarms, ka karotei vēl ilgi bija jāgaida, jo māksla dziedāja savu augsto dziesmu. Atcerēsimies Ziedoni!

Savukārt Tukuma pusē pazīstamie "Omītes virtuves" saimnieki Alda un Juris Pļaviņi kopā ar dziedāšo pavāru Daumantu interesentus gaidīja viesu namā "Baltā saule" aizraujošā garšu karuselī "Pie jautrajiem pavāriem Ragaciemā". Omulību palīdzēja uzturēt arī Pļaviņu meita Kristīne Starte, kura kūrē "Smaidu darbnīcu". Te uzkodās varēja baudīt "Četru sieru jūras pērles bez jūras piegāršas", brangajā ēdienā "Kurpniekam nav kurpes, jūrniekam nav zivs" – uz oglēm ceptu cūkgajas šašliku ar marinētiem kraukšķīgiem gurķiņiem un zaļajiem salātiem balzamiko mērcē, bet saldaļā tika servēts ar slāpekli uz vietas pašgatavots plombīra saldējums "Peldošā sala Sarkanajā jūrā".

Protams, sekoja pavāra pārsteigums un atspirdzinošs augļu morss. Samēlušies pozitīvas emocijas, turpinājām ceļu "gar jūras zeltmirdzošo krastu", kas todien sagādāja arvien jaunus un jaunas izjūtas.

No Rīgas porcelāna līdz gliemežu zupai

Bērziema "Salnās" mūs sagaidīja Iveta Šakina. Pieteiktā ēdienkarte "Mammas gardumi" vedināja uz tradicionālu un ikdienā pazīstamu virtuvi. Nebijām maldījušies, jo galdā tika celta sēņu soļanka, zemnieku brokastis un jaunatnē vēl populārākais burgers. Saldaļā varēja baudīt pankūkas un biezpiena plātsmaizi, tomēr visintriģējošākais piedāvājums



Īstā latvju saimniece Iveta Celkarte Bērziema "Dienīnās" vienmēr atvērta jaudīgām aktivitātēm un zivju degustācijai.

bija iespēja izvēlēties Rīgas porcelāna krūzītes, no kā baudīt kafiju vai tēju. Tās varēja iegādāties atmiņai un kā vērtīgu suvenīru mājiniekiem, kas visnotaļ pārsteidza un priecēja. Domājot par strauji tuvojošos rudeni, saimniece vedināja pirkt pašas gatavoto priežu čiekuru sirupu, sēņu salātus un marinētas baravikas. Liešķa iespēja pilsētniekiem!

Zivju produktu cienītāju aprindās Allas Bečeres vārds ir labi zināms, jo uzņēmuma "Reiņa zivis" izstrādājumiem ir daudz piekritēju. Nu viņa saņēmusies pirmoreiz savus talanta cienītājus aicināt arī savā sētā Lapmežciemā. Zivju ēdieni tikšot gatavoti pēc sentēvu receptēm no pagājušā gadsimta, bet eksotikas cienītājus gaidot gliemeži un varžu kājiņas. Tā arī bija. Sendienu ēdienkarte "Sens, tik sens bij' tas laiks" mudināja baudīt luču vai sama zupu, uz oglēm ceptu siļķi ar kartupeļiem un biezpienu, saldaļā servējot



Kurzemes krastā reizumis paveicas tikt pie kādas smēķīgas akmensbutes, šoreiz veiksmē uzsmaidījusi liepājnieka Anatolija Molokanova "jūras vilkiem".

"Mammas bubertu". Par bubertu, kā zināms, ir īpašs stāsts – folkloriste Janīna Kursīte savā "Virtuves vārdenē" to min kā vispopulārāko latviešu saldēdienu kā šeit, tā viņpus okeāna dzīvojošo tautiešu ģimenēs.

Ēdienkarte "Jauns un traks mūsdienu versijā" priecēja ar gliemežu zupu un grilētu naģi ar dārzeņiem. Saldaļā mēlojamies ar čia pudīņu mango vai ogu mērcē, bet veģetāriešus (un ne tikai viņus!) uzrunāja jaudīga ķirbju krēmzupa. Bērņus lutināja bada pankūkas ar zapti. Viņi gan daudz radošāk izpaudās zefīra gatavošanas meistarklasē. Dienas garumā "Reiņa zivju" sētā skanēja saksofons, sildīja saule un vasara turpināja savu silto vaigu vērst uz visiem, kam tuva jūra, zveji un īstās latvju saimnieces, kam divreiz nav jāsaka, lai atkal no jauna pulcētos viņu viesmīlībā un pavarda gaismā arī citos gadalaikos. ■

Gints Šimanis

Galvenais, lai ir interesanti!

Tālbraucējs kapteinis Ēvalds Grāmatnieks, grāmatas "Ziemeļu kapteiņa stāsti, vai no Arktikas līdz Jamaikai" autors, saka, ka par visu savu dzīvi esot uzrakstījis grāmatā, vien par savu kolekciju ne.

Patiesībā kapteinis Grāmatnieks, tā vien šķiet, kolekcionējis daudz un dažādas lietas, tikai pēc principa, lai neaizņem pārāk daudz vietas. Viena no viņa kolekcijas daļām – viesnīcu numuriņu elektroniskās atslēgas jeb kartītes. Tās ļoti ērti var salikt tukšās cigarešu paciņās! Šīs atslēgas/kartītes piesaistījušas Ē. Grāmatnieka uzmanību laikā, kad tās sāka nomainīt parastās klasiskās durvju atslēgas.

"Sākotnēji tās bija ļoti skaistas, uz daudzām bija viesnīcu attēli, tās bija noformētas kā mazas reklāmas. Viesnīcu personālam nebija nekādu iebildumu, ja apmeklētāji tās paņēma par piemiņu – uz tām bija viesnīcu adreses un kontakttelefonu. Lieļākā daļa apmeklētāju gan to nesaņēma un, pieraduši pie klasiskajām atslēgām, izrakstoties no viesnīcas elektroniskās atslēgas atstāja reģistratūrā. Taču es paturēju un, vēlāk

apskatoties, varēju atcerēties dažādas valstis un pilsētas, kuras man nācies apmeklēt. Visvairāk viesnīcu kartīšu tika savākts komandējumos uz kuģu pārbaudēm, kad strādāju LK KM par superintendantu. Tad nācās apmeklēt neskaitāmas valstis un pilsētas visā pasaulē.

Tagad gan numuriņu elektroniskās atslēgas bieži vien mēdz būt

▶▶▶ 46. lpp.

►►► 45. lpp.

vienkāršas baltas plāksnītes. Žēl, nav vairs tik interesanti!" atceras kapteinis Grāmatnieks.

Vēl viena viņa kolekcijas daļa – alus kausu paliktnīši. Arī tie pārsvarā ir neliela izmēra, un arī tiem piemeklētas atbilstošas kastītes uzglabāšanai. Bet sācies viss esot vēl padomju laikā – ar alus pudeļu etiķetēm. "Tolaik bija tādas pakavveidīgas etiķetes, ko varēja viegli atlīmēt no pudelēm – pietika ielikt pudeli siltā ūdenī. Taču ar laiku mainījās forma un arī līme, atlīmēt vairs nebija tik viegli. Un tad nāca alus kausu paliktnīši. Sāku ar Latvijas alus paliktnīšiem, taču to bija samērā maz, un tā nācās pievērst uzmanību arī citu valstu alim. Kāda vispār šiem paliktnīšiem jēga? Protams – uzsūkt alu, kas notiek gar kausa malām! Taču tā vien šķiet, ka daļa ražotāju to nemaz nesaprot. Bieži vien paliktnīšim izmantotais materiāls tam nemaz nav piemērots, jo mitrumu neuzsūc. Šajā ziņā vismaz man perfektākais šķiet "Heineken" paliktnītis, materiāls ir ideāli biezs un uzsūcošs," saka Ē. Grāmatnieks.

Viņš ar savu kolekciju labprāt dalās. Nereti gadoties alus bāros redzēt, ka dažādi paliktnīši izvietoti pie sienas. "Tad es piedāvāju, vai viņi negrib tos papildināt ar tādiem eksemplāriem, kādu viņiem nav. Un cilvēki priecājas, ja es viņiem tos paliktnīšus



Ēvalds Grāmatnieks.

atnesu. Vai tad labāk, lai tie stāv manā skapī?" spriež kapteinis.

Viņš piebilst, ka patiesībā viņam patīkot ne tikai kolekcionēt, bet arī visu ko meistarot – labot, izdomājot, kā to labāk izdarīt. "Man bieži saka – nu ko tu ņemies, nopērc jaunu! Bet tas taču nav interesanti! Kad strādāju Jamaikā, mēs ar vecāko mehāniķi katru rītu dzērām svaigi spiestu sulu, tas mums bija tāds rituāls. Bet tā sulu spiede ņem un salūzt. Mehāniķis saka – neko darīt, jāmet āra. Bet es saku – paga, paga! No rīta es viņu aicinu – nāc taču dzert sulu! Ja kaut ko salabot var vienkārši, tad tas nav tas! Man patīk, ja vajag kaut ko piedomāt klāt. Vispār patīk, ja vajag "izfunktierēt", kā kaut ko izjaukt, salikt, pārvest... Sieva vienmēr saka: viņš izdomās!," smejas kapteinis.

Ē. Grāmatnieks dzimis Raunā, bērnībā dzīvojis arī Vecpiebalgā, mācījies Ieriķu septiņgadīgajā skolā. Ar vissiltākajiem vārdiem atceras savu darbmācības skolotāju Ēvaldu Īvānu, viņš puikām visu ko dzīvei noderīgu iemācījis. "Ko visu mēs taisījām! Es mammai kartupeļu stampīgu izvirpoju, viņa bija tik priecīga! Taisījām laivas – tādas kā smailītes. Pavasarī bija brauciens pa Gauju, trīs dienas braucām, ar nakšņošanu. Biju paņēmis brāli līdzi. Vēl tagad atceros, ka visgaršīgākais ēdiens tādā braucienā bija zivju kotletes tomātu mērcē par 33 kapeikām bundžīnā! Aizbraucām līdz pat Juglas ezeram, tur savas laivas pārdevām par 15 rubļiem gabalā! Darbs nebija veltīgs. Taisījām arī skolai vajadzīgas lietas, piemēram, ķebļus zālei. Skolā mums pat pankūkas iemācīja cept – nu kam gan negaršo pankūkas! Skolai bija savi lauciņi, kur audzējām kartupeļus, bietes, burkānus, visu ko. Bija liels pagrabs, kur to visu uzglabāt. Viss izaudzētais tika izmantots, lai bērnus bez maksas varētu ēdināt. Taču pats galvenais – tā mūs sagatavoja dzīvei," atceras Ē. Grāmatnieks.

Vēl viņš piebilst, ka, ja nebūtu ticis jūrskolā, būtu mācījies par galdnieku. Jūrskolai par labu "runājušas" Vija Lāča un Džeka Londona grāmatas. "Vienu brīdi gribēju mācīties par ūdenslīdēju, bet tad kādā grāmatā izlasīju, ka kāds ūdenslīdējs stāsta, kā reiz darba karstumā saskaities un nospļāviēs, bet pēc tam vajadzējis ar degunu tīrīt spļāvienu nost no ķiveres stikla. Nu nē, to gan es negribēju!"

Sarma Kočāne

Latvieši, leģendāri Arktikas ledāju kapteiņi – Artūrs Burke un Ernests Rumke

2023. gadā Arhangeļskā (Krievijā) iznākusi Oļega Himaniča sarakstīta grāmata par leģendāriem ziemeļu jūrnikiem "Mūsu ostā ienāca kuģi". Kā pats pirmais šajā grāmatā aprakstīts latvietis, kapteinis un zinātnieks Artūrs Burke. Grāmatas autors viņu dēvē par "polāro ledāju pārzinātāju".

Artūrs Burke (1891–1942) bijis savā ziņā unikāla un arī augstu novērtēta personība. Par zinātniskās pētniecības darbiem viņam piešķirts ģeogrāfijas zinātņu kandidāta grāds (mūsdienās tas atbilstu zinātņu doktora grādam) bez disertācijas aizstāvēšanas, un tas ir ārkārtīgi rets gadījums. A. Burkes vārdā nosaukts līcis Franča Jozefa Zemē un pat divi ar hidrogrāfiju un jūras ģeoloģiju saistīti izpētes kuģi.

O. Himaničs savā grāmatā uzsver, ka A. Burke bijis ledus kapteinis, kura vadītie kuģi ne reizi nav cietuši avāriju. Savukārt no vairākiem viņa sarakstītajiem pētniecības darbiem joprojām nav noņemta atzīme "slepeni" – tik nozīmīgi Krievijas ziemeļu flotei tie ir pat vairāk nekā 80 gadus pēc autora nāves.

Visplašāk pazīstama ir 1940. gadā izdotā A. Burkes grāmata "Jūras ledi". Tās priekšvārdā Ļeņingradas Valsts universitātes docents V. Timonovs rakstīja: "Mums ir daudz pieredzējušu kapteiņu, taču tikai nedaudzi, apvienojot sevi jūrnika pieredzi ar pētnieka iezīmēm, ņem rokā spalvu, lai nodotu savu pieredzi citiem, saglabājot to laikrakstu vai grāmatu lappusēs. Pie šiem nedaudzajiem



Artūrs Burke.

pieder grāmatas "Jūras ledi" autors kapteinis Burke."

Kapteiņa un zinātnieka Artūra Burkes darbu augstu novērtējis cits ievērojams zinātnieks – okeanogrāfs Nikolajs Zubovs: "Kapteinis A. Burke nav ieguvis zinātnieka izglītību un nekad nav strādājis nevienā zinātniskās pētniecības institūtā. Tomēr viņa vārds zināms katram polārpētniekam, bet viņa drukātie darbi tiek citēti arktisko jūru okeanogrāfijas mācību grāmatās un priekšrakstos. Burke sevī apvieno lieliska jūrnika praktiķa un rūpīga pētnieka labākās īpašības."

Artūrs Burke dzimis Valkas apriņķī trūcīga zemnieka ģimenē. 12 gadu vecumā pabeidzis pamatskolu, Artūrs kļuva par skārdnieka mācekli, bet drīz pārcēlās uz Rīgu, kur uz ielas tirgoja avīzes. Lai realizētu savu sapni par jūru, jaunietis iestājās Mangaļu jūrskolā, taču mācības traucēja naudas trūkums. Lai nopelnītu naudu mācību turpināšanai, A. Burke kļuva par jungu, vēlāk par matrozi. Viņa pirmais kuģis bija nelielais, taču lepnu vārdu nesošais "Imperators", tam sekoja jau

iespaidīgākais "Berta". Strādājot un paralēli tam turpinot mācības, Artūrs Burke stūrmaņa diplomu ieguva tikai 1914. gadā. Šajā gadā viņš kļuva par burinieka "Alma" stūrmani, drīz pēc tam par tvaikoņa "Klaudijs Olanjons" kapteiņa otro palīgu.

1915. gadā Burke nonāca Arhangeļskā. Ziemeļu galvaspilsēta tā sajūsmīnāja un aizrāva jauno jūrnietu, ka ar to un ziemeļu jūrām viņš saistīja visu savu turpmāko dzīvi. 1919. gadā A. Burke pabeidza Arhangeļskas jūrniecības tehnikumu, iegūstot tālbraucēja stūrmaņa kvalifikāciju.

Pirmā pasaules kara laikā Arhangeļskas flote tika papildināta ar Anglijā un Kanādā iepirktiem ledlaužiem. Burkem, tāpat kā vairākiem citiem jauniem stūrmaņiem, tika dota iespēja kļūt par šo kuģu vadītājiem. Tā 1915. gadā viņš kļuva par ledlauža "Georgij Sedov" kapteiņa trešo palīgu, tad otro palīgu un vecāko palīgu. Savu kuģu vadītāja karjeru viņš turpināja uz Arhangeļskas ostas ledlauža Nr.5, ar kuru tika veikti glābšanas darbi Baltajā jūrā, Barenca jūrā un Novaja Zemļa arhipelāga rajonā. Pēc tam Burke kļuva par ledlauža "Leitnant Šmidt" kapteiņa vecāko palīgu, tad jau par ledlaužu "Skuratov", "Fjodor Litke", "Aleksandr Sibirjakov" kapteini. Visu šo laiku Artūrs Burke veica rūpīgu ziemeļu jūru ledāju izpēti. Lai kur atrastos, savus novērojumus viņš regulāri pierakstīja.

1928. gadā A. Burke kļuva par vienu no baltvaļu zvejas organizatoriem Barenca un Karas jūrā. Viņš tika komandēts uz Norvēģiju, lai medību vajadzībām iegādātos kuģus – "Braganca", ko pārdēvēja par "Zverboj", un "Hobbi", ko pārdēvēja par "Beluha". Kaut arī pirmie reisi ar šiem kuģiem nebija pārāk veiksmīgi iegūtā medījuma ziņā, taču tieši ar

►►► 48. lpp.



Ernests Rumke.

►►► 47. lpp.

tiem praktiski tika uzsākta Ziemeļu jūras ceļa veidošana. Kapteinis Burke, neraugoties uz savu aizņemtību, ne dienu nepārtrauca arktisko ledāju pētnieka darbu, kas lika pamatu grāmatas "Jūras ledi" sagatavošanai. A. Burke tiek uzskatīts arī par vienu no Arhangeļskas Hidrogrāfijas bāzes dibinātājiem. Viņš izstrādājis un papildinājis Arktikas kartes, atklājis un aprakstījis jaunus ledus ceļus.

1934. gadā Burke kļuva par ledlauža "Sadko" kapteini. Kuģis tika atjaunots rūpnīcā "Krasnaja kuzņica", un atjaunošanas darbos aktīvi iesaistījās arī kapteinis. Par darbu ledlauža atjaunošanā A. Burke ar Ziemeļu jūras ceļa Galvenās pārvaldes pavēli kā dāvana tika pasniegts sudraba portsigārs "ar zilu akmeni" un gravējumu. Vēlāk šī dāvana novērtēta kā unikāls vēsturisks priekšmets.

Uz ledus kapteiņa A. Burkes vadītajiem kuģiem strādājušie jūrniki savās atmiņās bieži piemin kapteiņa nenogurstošo darbu komandas izglītošanas labā. Uz kuģiem viņš organizēja mācības – gan profesionālo, gan vispārējo zinību apgūšanai. Kapteinis labprāt palīdzēja jūrnikiem, lai viņi varētu sagatavoties un turpināt mācības specializētajās un augstākajās mācību iestādēs. Protams, viņš vienmēr dalījās arī savās plašajās zināšanās tieši par kuģošanu sarežģītajos ledus apstākļos.

Artūrs Burke aktīvi iesaistījās Ivana Papanina ekspedīcijas uz Ziemeļpolu sagatavošanā 1936. – 1937. gadā. Viņš komandēja kuģi, ar kuru uz Franča Jozefa Zemi tika nogādātas ekspedīcijai nepieciešamās kravas. 1937. gadā viņš veica īpaši vēlu reisu uz šo arhipelāgu, kur arī nācās



Artūrs Burke.



Kuģa "Zveroboj" komanda. Centrā kapteinis A. Burke.

pārziemot. Par varonīgu darbu Papanova ekspedīcijas sagatavošanā A. Burke apbalvots ar Sarkanās Zvaigznes ordeni.

Kaut gan 1938. gadā kapteinis smagi saslima, viņš turpināja darbu pie grāmatas "Jūras ledi", kā arī citu izdevumu sagatavošanas, kuriem izmantoja savas gadu gaitā veiktās piezīmes. Otrā pasaules kara laikā A. Burke, neraugoties uz sliktu veselību (pēdējos dzīves gadus viņš bija palicis bez balss), bija kara flotes konsultants ledus operāciju veikšanai. Slimība pieveica leģendāro ledus kapteini 1942. gada novembrī, viņš apglabāts Arhangeļskā, Salambolas kapsētā. Salambolā, namiņā, kurā kapteinis ar ģimeni bija nodzīvojis lielāko daļu sava mūža, tika ierīkots viņa muzejs.

Grāmatā "Mūsu ostā ienāca kuģi" Oļegs Himaničs piemin vēl kādu latvieti, Arktikas ledus kapteini Ernestu Rumki (1891–1976). Arī A. Burkes novadnieks dzimis trūcīgā zemnieku ģimenē, jau bērnībā sācis darba gaitas un sapņojis par tālām jūrām. Lai sapni realizētu, viņš sāka strādāt par matrozi un kurinātāju uz tvaikoņiem. Pirmais pasaules karš E. Rumki pārsteidza Anglijā. Kara laikā viņš strādāja uz tvaikoņa "Klaudijs Olanjons", ar kuru apceļoja Itāliju, Franciju, Spāniju, ASV, Kanādu un citas valstis. Atšķirībā no A. Burkes, E. Rumke Arhangeļskā nonāc tikai 1919. gadā, un tad sākas jauns viņa dzīves posms, saistīts ar ledlaužiem un arktiskajiem ledājiem. Viņš strādā uz ledlaužiem par matrozi, vēlāk par bocmani. 1927. gadā Ernestam Rumkem piedāvā kļūt par Laiskas

kuģu remonta doka vadītāju, viņš tam piekrit, taču diezgan drīz saprot, ka arktisko jūru vilinājums ir stiprāks par daudz drošāko darbu krastā.

Ernestam Rumkem jau ir gandrīz 40 gadu, kad viņš sāk mācīties, lai iegūtu kuģu vadītāja diplomu. Saņemot diplomu, Rumke tiek norīkots uz ledlauža "Sadko". Viņš piedalījies vairākās sarežģītās arktiskajās ekspedīcijās un 1940. gadā kļūst par ledlauža "Georgij Sedov" kapteini. Sākoties karam, "Georgij Sedov" tiek mobilizēts un apbruņots. Kuģis veica reisu no Murmanskas uz Arhangeļsku, vedot jaunus darbgalus un krāsainos metālus, pēc tam devās uz Novaja Zemļu, vedot gan celtniecības materiālus, gan ieročus un munīciju. Kuģa kapteini apbalvoja ar Lielā Tēvijas kara ordeni.

Kapteini Rumki un viņa kuģi vairākkārt no drošas bojāejas izglāba tikai apbrīnojama veiksmē. Tā 1942. gadā tikai brīnumainas sagādīšanās dēļ izdevās izvairīties no satikšanās ar vācu karakuģi, kurš neilgi pirms tam bija nogremdējis padomju ledlauzi "Aleksandr Sibirjakov". 1943. gadā "Georgij Sedov" lauza ledu uz Diksonu caur vāciešu minētu rajonu. Kapteinis Rumke aicināja uz kuģa palikt tikai brīvprātīgos, taču palika visa komanda. Un atkal paveicās – ledlauzis no uzdevuma atgriezās neskarts.

Ernests Rumke turpināja kapteiņa gaitas līdz pat aiziešanai pensijā. Mūža nogalē kapteinis pārcēlās uz Maskavu pie meitas, miris 1976. gadā. ■

Sarma Kočāne



EIROPAS SAVIENĪBA



ES

UZDEVUMI

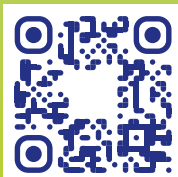
ATJAUNOT MŪSU OKEĀNU UN ŪDEŅUS

**UZAICINĀJUMS UZ KONKURSU PAR
TEHNISKĀS PALĪDZĪBAS SNIEGŠANU**

PIETEIKTIES TAGAD!

**[research-and-innovation.ec.europa.eu/
mission-ocean-waters](https://research-and-innovation.ec.europa.eu/mission-ocean-waters)**

#EUmissions #HorizonEU #MissionOcean



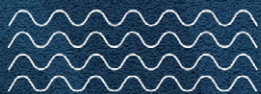


**“Latvji, brauciet jūriņā,
zeltu krājiет pūriņā!”**

/Krišjānis Valdemārs/



Latvija – jūras valsts



2024. gadā atzīmējam:

JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBAI LATVIJĀ – 235

AINAŽU JŪRSKOLAI – 160

RTU LATVIJAS JŪRAS AKADEMIJAI – 35

LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBAI – 35

LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJAI – 30