



JŪRNIĒKS

NR. 5 (96) 2016



Tranzītam vajadzīga moderna, droša un sakārtota ostu, ceļu un dzelzceļa infrastruktūra

Satiksmes ministrs Uldis Augulis:

“Lai mēs prastu izmantot iespējamo investoru ieinteresētību un savas priekšrocības jaunu kravu piesaistē, ļoti daudz darba ir jāveic pašām ostām, ostu termināļiem un uzņēmējiem.”

Baltijas valstu jūras administrācijas saskaņo viedokļus starptautiskās jūrniecības jautājumos

Pēdējos piecos gados jūras virsnieku skaits stabili pieaug

Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs:

“Kravu kritumu desmit procentu robežās mēs paredzējam un ielikām arī 2016. gada budžetā.”



LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Fakss 67860082

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste 67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tālr. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS

Tālr. 67099419, fakss 67323100

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālr. 67062101, fakss 67062139

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tālr. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OŠTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062128, fakss 67860082

E-pasts: koai@lja.lv

**ŽURNĀLU „JŪRNIEKS” VAR LASĪT ARĪ LATVIJAS
JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS TĪMEKĻA VIETNĒ WWW.LJA.LV**



@LVJurasAd

Saturs

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Somi pārtrauc gaidīšanas svētkus
Frenks Visvalis saņem IMO balvu
- 3 Inovācijas un vīzija par jūrniecības, kuģniecības un kuģubūves nākotni
Pasaules jūrniecības dienas tēma: "Savienot kuģus, ostas un cilvēkus"
- 4 Vēlas panākt saskaņotu regulējumu
Ziņas īsumā
- 7 Publicēts jaunākais pētījums par jūrnieku darba tirgu
Bruno Špēls ieguvis starptautiski atzītu hidrogrāfa diplomu
Antons Vjaters apbalvots ar Atzinības krustu
JA viesojas Dienvidkorejas misijas vadītājs
- 8 Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanās
- 10 Valsts pārvaldes Atvērto durvju diena
"Latvijas kuģniecība" piešķir stipendijas vairāk nekā 27 tūkstošu eiro apmērā
Šosezon ievērojami apsteigts FAMOS mērījumu plāns
- 11 Navigācijas līdzekļu apsaimniekotāju tikšanās
Pirmais Gruzijas starptautiskais jūrniecības forums
- 12 Ostas valsts kontroles kampaņas laikā pārbauda MLC prasību ievērošanu
Uz "Enkura" stipendijām varēs pretendēt arī citi labākie jūrniecības augstskolu studenti

NUMURA TĒMA – LOĢISTIKA, TRANSPORTS, TRANŽĪTS, OSTAS

- 13 Eiropas transporta politika vērsta uz transporta infrastruktūras sakārtošanu un mobilitāti
Ziņas īsumā
- 14 Panikai nav pamata, tālredzīgai politikai un konstruktīvai darbībai gan
- 16 Ķīnas un Krievijas tranzīta koridora testēšana
- 17 Ar cerībām nākotnē
- 18 Iespējas ir, tās tikai jāizmanto
- 22 Senā spožuma atdzimšanas gaidās

KRAVU PĀRVADĀJUMI

- 24 Izdevīgie un reizē vājie punkti loģistikas sistēmā
- 25 Ziemeļu ledus ceļš
- 29 Ķēdes reakcija ir neizbēgama
- 32 Konteinerkuģniecības nozare atpakaļgaitas un turpgaitas spogulī
- 33 Ir problēma, jāmeklē risinājums
- 34 Droši bīstamo kravu pārvadājumi konteineros

OSTAS

- 35 Kravas meklē izdevīgāko ceļu
- 39 Ierakts zemē nav izkūpējis gaisā
- 40 Latvijas ostu ieguvumi un zaudējumi
- 41 Ostu ziņas īsumā
- 42 Statistika
- 43 Kur meklēt konstruktīvu risinājumu?
- 44 Ziņas īsumā

BRĪVBRĪDIS

- 45 Vēstures izziņāšana paver durvis uz nākotni
Guandžou Jūras muzejs

Tauriņa spārnu vēziena efekts

Strādājot pie šī žurnāla numura, analizējot loģistikas ķēžu līkločus, tranzīta ceļu cilpas un politiskās peripetijas, kārtējo reizi prātā nāca sensenā atziņa par tauriņa spārnu vēziena efektu. Tauriņa spārnu vēziens vienā pasaules malā var izsaukt zemestrīci otrā pasaules malā. Pasaulē viss ir daudz ciešāk saistīts, nekā mēs to spējam iedomāties. Piemēram, IKP kritums Ķīnā sev līdzi parauj visu pasauli, kas ir spiesta cīnīties, pārvarēt un meklēt izeju no krīzes. Cieš kravu pārvadātāji, ostas, kuģu būvētāji, un grūti pat pateikt, kā Ķīnas problēmas liek ciest mums katram kā indivīdam. Tikai vienas Dienvidkorejas kuģošanas kompānijas "Hanjin Shipping" bankrota priekšvakars rada stresu visā konteinerkravu pārvadājumu sistēmā, haosu ostās un preču deficītu lielveikalu plauktos. Lai gan "Hanjin Shipping" kompānija atrodas lielāko pasaules kuģošanas kompāniju desmitniekā, tā pārvadā tikai trīs procentus no pasaules konteinerkravām, un tomēr problēmas, ko rada šīs kompānijas, maigi sakot, finansiālās grūtības, ir globālas.

Cenas pasaules naftas tirgū, Krievijas agresīvā politika un noteiktās sankcijas pret Krieviju, pirātu uzdarbošanās Malakas jūras šaurumā un citviet pasaules okeānos, problēmas Panamas kanālā un varenās Ķīnas milzīgās intereses, karadarbība Sīrijā un ledus kušana Arktikā – tās ir tik dažādas un tomēr savā starpā tik saistītas lietas.

Lai gan šķiet, ka lielākie notikumi risinās pasaules otrā malā, sekas no tā visa atbalsojas arī Latvijā. Latvijas valdība, masu mediji un sabiedrība pēkšņi satraucas, ka "Latvijas dzelzceļš", Rīgas un Ventspils ostas piedzīvo kravu kritumu. Vainīgi dzelzceļa vadītāji, ostu pārvaldes un pārvaldnieki, kas slikti strādā un ir atbildīgi par tranzītkravu apjoma samazināšanos. Strādāt, protams, vienmēr var labāk, tomēr ir jautājumi, uz kuriem atbildes nav rodamas Latvijā. Kaut vai par to, vai līdz 2018. gadam Krievijas kravas tiešām pametīs Latvijas ostas? Kā un cik lielā mērā jaunā Eiropas ostu regula ietekmēs Latvijas ostu darbību? Vai Jaunā Zīda ceļa projektā kāda vieta būs atvēlēta arī Latvijas tranzīta ceļam un piedāvātajiem pakalpojumiem? Lai kā mums gribētos domāt, ka ar savas valsts pozitīva tēla radīšanu varam risināt svarīgus jautājumus, tomēr jābūt reālistiem – lielā politika top tur, kur Latvijas viedoklis neko īpaši daudz nesver. Tas gan nenozīmē, ka vajadzētu sēdēt rokas klēpī salikušiem un par grūto likteni slaucīt asaras kabatas lakatiņā.

Mums nekas cits neatliek, ir jāstrādā, lai uzlabotu pakalpojumu līmeni, sakārtotu infrastruktūru, meklētu domubiedrus un sadarbības partnerus. Un jādoma gaišas domas, kas radītu nepieciešamās vibrācijas, lai, tēlaini runājot, tauriņa spārnu vēzieni mūsu valsts izdevīgajos platuma grādos radītu pozitīvas svārstības un jaunās tendences sadarbībai, piemēram, ar Ķīnu, Eiropu un Krieviju.

Anita Freiberga, žurnāla redaktore



Žurnāls "Jūrnieks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums. Iznāk 6 reizes gadā. Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048.
Tālr. 67062125. E-pasts: jurnieks@lja.lv
Redaktore: Anita Freiberga, tālr. 29229063.

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

Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Jāņa Budreikas, kā arī EP, SM, AFP, EPA, IMO, Reuters, navaltoday.com, NATO, Guandžou jūrniecības muzeja un ārzemju preses foto materiāli. JA materiālus apkopoja Sarma Kočāne.

Informāciju žurnālam apkopoja un sagatavoja Anita Freiberga, informācijai izmantoti ES, EP, EK, IMO, ITF, LETA, SM, RBP, VBP, LSEZ un "IHS Global Maritime Trends", UNEP, "P&I Club", ICS, kā arī ārzemju preses materiāli.

Somi pārtrauc gaidīšanas svētkus

Ar Somijas pievienošanos Starptautiskajai balasta ūdens apsaimniekošanas konvencijai (BWM) IMO varēja izsludināt BWM konvencijas stāšanos spēkā no 2017. gada 8. septembra. Saskaņā ar konvencijas nosacījumiem kuģi jāaprīko tā, lai tie spētu pārvaldīt savus balasta ūdeņus, nepiesārņojot ar tiem vidi un novēršot invazīvo sugu izplatīšanās risku.

IMO ģenerālsekretārs Kitacki Lims: "Balasta ūdens apsaimniekošanas konvencija ne tikai mazinās invazīvo sugu izplatīšanos pasaules jūrās, bet būs arī drošs mehānisms, ar kura palīdzību varēs panākt vienādu standartu ievērošanu starptautiskajā kuģniecībā, nodrošinot skaidras un stingras prasības attiecībā uz balasta ūdens apsaimniekošanu uz kuģiem."■



Viņas ekselence Somijas pastāvīgā pārstāve IMO Paeivi Luostarinen nodod Somijas parakstīto BWM konvencijas dokumentu IMO ģenerālsekretāram Kitacki Limam.

Frenks Visvalls saņem IMO balvu



Frenks L. Visvalls.

2015. gadā prestižā IMO balva par ilggadēju darbu un ieguldījumu tika piešķirta bijušajam IMO Juridiskās komitejas priekšsēdētāja vietniekam ((1974–1979) un priekšsēdētājam (1980–1984) Frenkam Lorensam Visvallam junioram. Viņam ir bijusi svarīga loma dažādās IMO juridiskajās un diplomātiskajās konferencēs, pateicoties viņam, tika izstrādāti un pieņemti galvenie starptautiskie līgumi. Visvalls ir devis arī lielu ieguldījumu starptautisko jūras tiesību pilnīgošanā un juridiskās izglītības attīstībā pasaulē. Viņš lasījis lekcijas par dažādiem

tematiem, piemēram, jūras tiesību vēsturi, jūras tiesību aktiem, kuģošanas drošības atbildības jautājumiem un likumdošanas piemērošanu jūras sadursmju gadījumos.

Viņš ir pratis nošķirt jūras advokāta intereses no akadēmiskā un IMO Juridiskās komitejas priekšsēdētāja vietnieka un priekšsēdētāja darba.

Darbs IMO Juridiskajā komitejā prasīja ne mazums pūļu, jo tieši tajā laikā tika izstrādātas tādas starptautiskās konvencijas kā Konvencija par kuģu vraku aizvākšanu, Konvencija par atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras prasībām

i UZZIŅAI

IMO balva ik gadu tiek piešķirta cilvēkam vai organizācijai, kas devusi nozīmīgu ieguldījumu IMO darbā un mērķu sasniegšanā. Balvu – delfina skulptūru un naudas prēmiju – pasniedz īpašā ceremonijā.

un Konvencija par meklēšanu un glābšanu uz jūras, tika paplašināta 1969. gada Starptautiskā konvencija par civilo atbildību par naftas piesārņojuma radītajiem zaudējumiem (CLC), izstrādāti tiesību akti attiecībā uz jūras ķīlu tiesībām un hipotēkām, kā arī daudzi citi.■





Inovācijas un vīzija par jūrniecības, kuģniecības un kuģubūves nākotni

Šā gada 5.–7. septembrī Hamburgā notika “Maritime Future Summit” (SMM), kura galvenā tēma bija “Industry 4.0” – jūrniecības automatizācija, digitalizācija, datu pārvaldība un videi draudzīga kuģošana (*green shipping*).

Šie jautājumi ir ļoti svarīgi, lai jūrniecības nozare ne tikai spētu pārvarēt sarežģīto tirgus situāciju šobrīd, bet arī veidotu vīziju par jūrniecības, kuģniecības un kuģubūves nākotni, tāpēc SMM pulcēja ap 2200 dalībnieku. Pasaules vadošās tehnoloģiju kompānijas un speciālisti diskutēja par ātrākajiem un efektīvākajiem digitalizācijas ceļiem.

Izstādi apmeklēja vairāk nekā 50 tūkstoši jūrniecības un kuģniecības nozares speciālistu, un tās patronese bija Vācijas kanclere Angela Merkele.

Šādi starptautiski forumi ir ne tikai jaunas informācijas iegūšanas, kontaktu veidošanas un diskusiju vieta, bet šādās reizēs tiek arī parakstīti pavisam konkrēti sadarbības līgumi. Piemēram, “Meyer

Werft” parakstīja miljardu dolāru vērtu līgumu ar “Carnival Corporation” par trīs kruīza kuģu aprīkošanu ar SDG tehnoloģijām, bet kompānija “Siemens” saņēma pasūtījumu aprīkot britu kompānijai piederošo kruīza kuģi “Saga Cruises” ar SISHIP eSiPOD dzinēja sistēmu.

“SMM ir ārkārtīgi svarīgs notikums, jo šeit vienviet var tikties ar visiem galvenajiem spēlētājiem jūrniecības nozarē,” atzina “DNV GL Group” prezidents un izpilddirektors Remi Eriksens. “SMM konferences programma spēja uzstādīt jaunus standartus, jo tās spēkeri bija nozares gudrākie prāti, kuri pavisam jaunā redzējumā aktualizēja, informēja un diskutēja par nākotnes galvenajām jūrniecības tendencēm un reāliem darbiem, bez kuriem nozares sekmīga attīstība nav iedomājama.”

Pasaules jūrniecības dienas tēma: “Savienot kuģus, ostas un cilvēkus”

IMO ģenerālsekrētārs Kitacki Lims paziņojis, ka Pasaules jūrniecības dienas tēma 2017. gadā būs “Savienot kuģus, ostas un cilvēkus”. Uzmanot IMO Padomi 116. sesijā Londonā, viņš uzsvēra, ka šāda tēma izraudzīta, lai sadarbībā ar attīstītajām un jaunattīstības valstīm, kuģniecības nozari, publisko un privāto ostu sektoru varētu apzināt, kā vislabāk veidot saikni starp šajās nozarēs iesaistītajiem dalībniekiem. Galvenais mērķis ir uzlabot sadarbību starp ostām un kuģiem, veidot ciešākas partnerattiecības starp šiem abiem sektoriem, paaugstināt ostu drošības, drošuma un efektivitātes, ostas un piekrastes valsts iestāžu sadarbības standartus, standartizēt ostas procedūras atbilstoši labākajai praksei.

“Connecting Ships, Ports and People”



Kitacki Lims: “Jūras transporta nozarei, kas ietver kuģniecību, ostas un cilvēkus, vajadzētu būt tam mehānismam, kas palīdz radīt apstākļus, lai veicinātu nodarbinātību, labklājību un stabilitāti. Veicinot jūras kravu pārvadājumus, uzlabojot ostu infrastruktūru un pakalpojumus, kā arī attīstot ilgtspējīgu zaļo kuģošana, jūrniecības nozare var kļūt par labklājības garantu visiem cilvēkiem pasaulē.

2017. gada Pasaules jūrniecības dienas tēma ir kā turpinājums 2016. gada tēmai “Kuģošana: neaizstājama pasaulē”, kuras uzdevums ir pievērst uzmanību un palīdzēt dalībvalstīm izstrādāt un īstenot jūras stratēģijas tādos jautājumos kā jūras transporta sistēmas sakārtošana, ceļot tās efektivitāti, navigācijas un kuģošanas drošība un jūras vides aizsardzība.”

Biodegviela arī kuģu dzinēju darbināšanai

Holandiešu kompānija "GoodFuels Marine" uz tai piederošā bagarēšanas kuģa "Boskalis Edax" izmēģinājusi Somijas kompānijas "UPM BioVerno" ražoto biodegvielu, kas ražota no koksnes. "Boskalis Edax" kļuvis par pirmo kuģi, kas veiksmīgi izmanto fosilo degvielas maisījumu.

2015. gada oktobrī kompānijas "GoodFuels Marine", "Boskalis" un "Wärtsilä" nodibināja jūras biodegvielas konsorciju, lai piedāvātu un piegādātu pasaules jūrniecības industrijai biodegvielu, kas spēj pat par 80–90 procentiem samazināt CO₂ emisijas, kā arī samazina SO_x un NO_x emisijas. ■

ESPO pētījums par ostu pārvaldības tendencēm 2016. gadā

Savā ikgadējā konferencē, kas šā gada jūnijā notika Dublinā, Eiropas Jūras ostu organizācija (ESPO) nāca klājā ar pētījumu par ostu pārvaldības tendencēm 2016. gadā, kam pamatā ir ESPO veiktā aptauja par pārvaldīšanas organizēšanu Eiropas Savienības ostās. Aptaujā piedalījās 86 ostu pārvaldes no 19 ES dalībvalstīm, kā arī no Norvēģijas un Islandes, pavisam vairāk nekā 200 ostas ar vairāk nekā 57% no ES ostās pārkrautā kopējā kravu apjoma. Galvenie secinājumi: jūras ostas paliek valsts (pārvaldības) īpašumā, bet vairāk virzās uz privātajam sektoram raksturīgu vadības sistēmu; ostu pārvaldes apvieno ekonomiskās intereses un ar ekonomiku nesaistītus mērķus; ostu pārvalžu galvenā funkcija ir organizēt ostu teritoriju izmantošanu, un tās ir proaktīvas TEN-T tīkla dalībnieces, ieinteresētas tā tālākā attīstībā; ostas attīstās un darbojas ciešā saistībā ar sabiedrības interesēm. Inovāciju ieviešana ir ikviena ostas vadītāja darba kārtībā, bet industriālie klasteri ir ostu mājas un galvenie partneri. Ostas ir arī galvenās dalībnieces enerģētikas nozarē, tāpēc enerģijas pārvaldība ir sens ostu pārvalžu darbības objekts. Ostu pārvaldes strādā, ievērojot caurspīdīguma principus. ■

Vēlas panākt saskaņotu regulējumu

Starptautiskā kuģniecības kamera (ICS) un Starptautiskā Kuģu īpašnieku asociācija ir vienojušās par kopīgas kampaņas uzsākšanu, kuras mērķis ir pārliecināt ES institūcijas – Eiropas Parlamentu un Eiropas Komisiju, kā arī ES dalībvalstis par nepieciešamību ES pašlaik ieviesto vienpusējo regulējumu par CO₂ emisiju uzraudzības un paziņošanas režīmu saskaņot ar Starptautisko Jūrniecības organizāciju (IMO).

Pašlaik jau notiek cieša sadarbība ar Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociāciju (ECSA), un ICS uzsver, ka tā plāno gūt atbalstu arī ārpus ES valdībām, tostarp ASV, Ķīnā un citās Āzijas valstīs.

Uzstājoties ICS gada kopsapulcē Tokijā, jaunievēlētais ICS priekšsēdētājs Esbens Poulsons sacīja: "Kuģošana ir globāla nozare, kas prasa vienotus spēles noteikumus, lai nodrošinātu patiesi līdzvērtīgus konkurences apstākļus, citādi mums sāksies haoss. ICS dalībnieki ļoti atzinīgi vērtē IMO noteikto CO₂ emisiju uzraudzības un paziņošanas režīmu, ko pieņēma šā gada aprīlī, vienojoties visām IMO dalībvalstīm. Šis lēmums ir priekšnosacījums turpmākiem pasākumiem, kas, cerams, būs nopietns kuģniecības nozares ieguldījums, lai pasaulē samazinātu CO₂ emisijas, un ICS pilnībā atbalsta obligātu IMO datu vākšanas mehānismu. Tomēr, neskatoties uz IMO starptautiski pieņemto regulējumu un vienotu izpildes mehānismu, paralēli darbojas arī ES regula par monitoringu, ziņošanu un kuģu CO₂ emisiju pārbaudēm, ko pieņēma 2015. gadā un ko paredzēts pilnībā īstenot triju gadu laikā. Visiem kuģiem, kas kursē uz Eiropas ostām, arī tiem, kuri ir ārpus ES karoga, jau 2017. gadā būs jāievēro regulas noteikumi, un daudzām ES neietilpstošo valstu valdībām pret to ir pamatoti iebildumi, jo tikai loģiski būtu, ja starptautiskā kuģošanas nozare pakļautos vienotiem starptautiskiem standartiem.

Ir svarīgi, lai Eiropas Komisija tagad pieņemtu lēmumu saskaņot ES direktīvas ar IMO paredzēto starptautisko regulējumu. Ir gan pamatotas aizdomas, ka tie, kas nepieņem ES valstu kuģošanas kompānijām, iebildīs pret prasību sniegt par kuģi komerciāli jutīgu informāciju publicēšanai Eiropas Komisijas dokumentos, jo ar IMO jau panākta vienošanās par šādas informācijas nepieprasīšanu.

UZZIŅAI

ES regulā ir iestrādāta atruna, ka Eiropas Komisija var ierosināt labojumus, lai nodrošinātu regulas saskaņošanu ar IMO pieņemtajiem dokumentiem.

Diemžēl pagaidām ES atsakās saskaņot savu likumdošanu ar IMO virzīto politiku, un tas, protams, var negatīvi ietekmēt kuģošanas nozari pasaulē. IMO Jūras vides aizsardzības komiteja 2016. gada oktobrī turpinās darbu pie CO₂ emisiju samazināšanas politikas, un ICS ir apņēmības pilna atbalstīt IMO CO₂ samazināšanas noteikumus, kas bijuši spēkā kopš 2013. gada.

Neskatoties uz pieaugošo jūras tirdzniecības apjomu, starptautiskā kuģniecības nozare kopš 2007. gada jau ir samazinājusi kopējās CO₂ emisijas par aptuveni 10 procentiem, un IMO politika palīdzēs nozarei nodrošināt tālāku emisiju samazināšanu. Mēs vēlamies panākt, lai ES amatpersonas nesarežģītu šo IMO iesākto procesu. Ar nožēlu nākas atzīt: mēs

baidāties, ka tā diemžēl notiks, bet ir vērts vēl un vēlreiz atkārtot, ka tādai globālai nozarei kā kuģošana ir vajadzīga globāla darbības regulēšanas sistēma, un tādu reāli var nodrošināt tikai IMO.”

Eiropa pagaidām nepiekāpjas

EK 2013. gada 28. jūnijā publicēja Pirmo progresa ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par Komisijas dienestu darba dokumenta “Jūras transporta radīto piesārņojošo vielu emisijas samazināšana un ilgtspējīga ūdenstransporta pasākumu kopums” (*Toolbox*) īstenošanu. Progresa ziņojumā Eiropas Komisija lielu vērību pievērsusi Eiropas ilgtspējīgas kuģošanas foruma (*European Sustainable Shipping Forum – ESSF*) izveidei un darbībai kā atbilstošam formātam būtisku jautājumu apspriešanai. ESSF piedalās dalībvalstīs un nozares pārstāvji, tai skaitā arī Baltijas Ostu organizācija (BPO).

Eiropas Parlamenta un Padomes direktīva 2012/33/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko groza Padomes direktīvu 1999/32/EK attiecībā uz sēra satura samazināšanu flotes degvielā, paredzēja no 2015. gada 1. janvāra pieļaujamo sēra saturu kuģu degvielā samazināt no 1% līdz 0,1%, kuģojot emisiju kontroles rajonos (Baltijas jūra, Ziemeļjūra un Lamanša šaurums).

MARPOL konvencijas VI pielikums paredz, ka sēra saturs degvielā emisiju kontroles rajonos no 2015. gada 1. janvāra nedrīkst pārsniegt 0,1%. Šādi rajoni ārpus ES ir Savienoto Valstu Karību jūras reģions un Ziemeļamerikas emisijas kontroles rajons. MARPOL konvencijas VI pielikums paredz, ka ārpus emisiju kontroles rajoniem no 2020. gada 1. janvāra būs jāizmanto kuģu degviela, kurā sēra saturs nedrīkstēs pārsniegt 0,5%. Taču, ja Starptautiskās Jūrniecības organizācijas organizētā ekspertu grupa konstatēs, ka šāda degviela nav pietiekami pieejama, ar dalībvalstu attiecīgu lēmumu prasība stāties spēkā no 2025. gada 1. janvāra. Līdz tam spēkā būs pašreizējā prasība lietot degvielu, kurā sēra saturs nepārsniedz 3,5%.

Latvija paudīs savu nostāju

Latvija starptautiskajos forumos un ES savu pozīciju par šo un citiem vides aizsardzības jautājumiem jūrniecības apakšnozarē formulē, vadoties pēc pieejamajiem pētījumiem, ES kontekstā izmantojot arī normatīvo aktu projektu ietekmes novērtējumos minēto. Ņemot vērā jūrniecības globālo raksturu, Satiksmes ministrija turpinās uzsvērt starptautiskā regulējuma priekšrocības salīdzinājumā ar iespējamajiem reģionāliem risinājumiem.

ICS ikgadējā konferencē risina kuģošanas nozares svarīgākos jautājumus

2016. gadā Starptautiskās Kuģniecības kameras (ICS) svarīgākais uzdevums bija godam noorganizēt un aizvadīt Starptautisko kuģošanas konferenci, kas 7. septembrī notika Britu bibliotēkā. Galvenie runātāji konferencē bija IMO ģenerālsekretārs Kitacki Lims, “Principal Environmental Fiscal Policy” eksperts Ians Perijs, Starptautiskā Valūtas fonda (SVF) pārstāvis un jaunais ICS priekšsēdētājs Esbens Poulsons.

Svarīgākie jautājumi bija CO2 emisiju samazināšana, balasta ūdens apsaimniekošanas konvencijas ieviešana, *brevit* un tā sakarā nepieciešamie ES lēmumi kuģniecības nozarē. Vēl nozīmīgu vietu ieņēma jautājumi par kuģošanas nozares konkurētspēju, jūrnieku darba tirgus problēmas, korupcijas jautājumi, kuģu īpašnieku atbildība, kā arī NATO reakcija un darbības pirātisma un bēgļu jautājumos.

“Jautājumi, kas šobrīd atrodas uz konferences sagatavošanas galda, aptver plašu spektru un skar mūs visus,” uzsvēra ICS politikas un sabiedrisko attiecību direktors Saimons Benets. “Ir svarīgi šos aktuālos jautājumus apspriest visos līmeņos, sākot no valsts institūcijām un beidzot ar ikvienu kuģniecības sabiedrību, un ICS 2016. gada Starptautiskā kuģošanas konference piedāvā ideālu iespēju visām pusēm sanākt kopā, lai apmainītos viedokļiem.” ■

Mūsdienu verdzība ir reālāka, nekā varētu domāt

Necilvēciski un pazemojoši darba apstākļi, neizturami gara darba diena, niecīgs atalgojums ir tikai daļa no mūsdienu verdzības pazīmēm darba tirgū, tāpēc arvien uzstājīgāk skan aicinājumi pārskatīt pašreizējo politiku un procedūras pasaulē, lai šo verdzību izskaustu. Viens no signāliem ir arī Lielbritānijā jau pieņemtais pret mūsdienu verdzību vērstais likums, kas nosaka, ka kompānijām, kam gada apgrozījums pārsniedz 36 miljonus sterliņu marciņu, gada pārskatā jāuzrāda, kas darīts, lai novērstu verdzību, kā arī cilvēku tirdzniecību.

ES “Non-Financial Reporting” direktīva paredz, ka no 2016. gada visām 28 ES dalībvalstīm jāsniedz ziņas par uzņēmumiem, jo direktīva pieprasa no 2017. gada sniegt informāciju par cilvēktiesību politiku, riska vadību, uzticamības pārbaudēm un galvenajiem darbības rādītājiem tām kompānijām, kurās darbinieku skaits pārsniedz piecus simtus.

ILO Piespiedu darba konvencijas protokols, kas stājas spēkā šā gada novembrī, uzliek par pienākumu uzņēmumiem un vadītājiem novērst piespiedu darbu un aizsargāt darbiniekus. ■

Konfiscē kokaīna kontrabandas kravu un izmeklē tās transportēšanas ķēdi

Austrālijas Krasta apsardze uz kāda krūza kuģa Sidnejā konfiscēja aptuveni 95 kilogramus kokaīna un arestēja trīs Kanādas pilsoņus par narkotiku kontrabandu, kuras vērtība tiek lēsta 23 miljonu Austrālijas dolāru vērtībā. Nelegālo kravu palīdzēja atrast speciāli apmācīti Krasta apsardzes dienesta suņi. Maksimālais sods, ko tiesa vainīgajiem var piespriest, ir mūža ieslodzījums. Izmeklēšana neizslēdz, ka tiks atklāta visa nelikumīgās kravas transportēšanas ķēde, tāpēc Austrālijas Krasta apsardze tālāko izmeklēšanu veic kopā ar ASV Drošības departamentu, Jaunzēlandes Muitas dienestu, kā arī Kanādas Robežapsardzības aģentūru. ■

Ziņas īsumā

Par ilgtspējīgu vides saglabāšanu domājot

Eiropas Komisija no 2016. gada 13. jūlija līdz 16. oktobrim bija izsludinājusi sabiedrisko apspriešanu grozījumiem direktīvā 2000/59 par ostu iekārtām, kas paredzētas kuģu notekūdeņu un atkritumu savākšanai.

Aptaujā bija aicināta piedalīties ikviena ES osta, kompānija un pilsonis, un tās mērķis ir samazināt kuģu notekūdeņu un atkritumu izmešanu jūrā, it īpaši no kuģiem, kas apmeklē ES ostas, uzlabojot un nodrošinot kuģu notekūdeņu un atkritumu savākšanu ostās. ES direktīva ir balstīta uz Starptautisko konvenciju par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (MARPOL), kurā noteikts, ka ostu iekārtām ir jānodrošina to atkritumu savākšana no kuģiem, kurus nav atļauts izgāzt jūrā. Direktīva ir galvenais ES politiskais instruments, lai novērstu vides degradāciju un jūras piesārņošanu.

Ko iesākt ar korupciju?

"The Baltic and International Maritime Council" (BIMCO) pauž satraukumu, ka jūras biznesā vēl arvien ir dzīva korupcija. No kuģiem tiek pieprasīti kukuļi, tāpēc BIMCO uzstāj, ka daudz stingrāk vajadzētu īstenot pretkorupcijas pasākumus, kas sekmētu kukuļdošanas izskaušanu. Ja kapteinis nerespektē šādu pieprasījumu, kuģim var rasties liela kavēšanās ostā, kas savukārt ir saistīta ar papildu izmaksām vai pat ievērojamem naudas sodiem. Kuģi ir saistīti ar dažādiem pakalpojumu sniedzējiem un amatpersonām, kas dažādos līmeņos nodrošina kuģu darbībai un kravas operācijām nepieciešamās formalitātes, kā arī veic pārbaudes un pilda uzraudzības funkcijas, un tas viss rada augstā korupcijai.

BIMCO ir radījusi pretkorupcijas klauzulu, un tas ir dokuments, kas varētu palīdzēt cīnīties ar korupciju. Lai gan jau tagad ir pieņemti dažādi tiesību akti, diemžēl izskaust korupciju joprojām nav izdevies.

Apvienotās Karalistes brexit sekas

Apvienotās Karalistes (AK) lēmumā pamest Eiropas Savienību ir gan pozitīvi, gan negatīvi momenti, taču, kas attiecas uz Lielbritānijas jūras tirdzniecību un ostām, šeit nezināmā ir vairāk nekā zināmā. Iespējams, ka 2019. gadā, kad varētu notikt Apvienotās Karalistes reāla aiziešana no ES, starptautiskais kuģošanas bizness un jūras tirdzniecība sastapsies ar jauniem izaicinājumiem. Analītiķi nopietni kļūšies pie reālās un eventuālās situācijas analīzes, mēģinot iegūt iespējami plašāku informāciju no jūrniecības nozarē iesaistītajiem. "Peet Ports Group" komercdirektors Partiks Valters uzskata, ka pie pozitīvajām tendencēm varētu minēt to, ka AK būs vieglāk veidot divpusējus tirdzniecības līgumus ar tādām valstīm kā Indija, ASV, Kanāda un Dienvidamerikas valstis, jo tās valdībai nevajadzēs saņemt piekrišanu no vēl 27 ES valstīm. Tā kā Apvienotās Karalistes kravas veido 31% no ES kopējā kravu apjoma, AK aiziešana no kopējā tirgus samazinās ES iekšējo jūras tirdzniecības apjomu.

Kā prognozēt kravu plūsmas?

Eiropas Komisija bija pasūtījusi pētījumu par starptautiskās tirdzniecības attīstības tendencēm un faktoriem, kas varētu ietekmēt ES jūras transportu, ostu darbību un visu jūrniecības nozari tuvāko 30 gadu laikā, lai veidotu turpmākās darbības scenārijus un nojaustu, kādas varētu būt ES pozīcijas pasaules kuģošanas tirgū.

Pētījums parādīja, ka Eiropa, Ziemeļamerika un Austrumāzija būs tie trīs vaļi, uz kuriem turēsies pasaules tirdzniecība. Diemžēl arī analītiķi atzīst, ka šobrīd ir ļoti grūti prognozēt, kā notiks energoresursu transportēšana un kāda būs atjaunojamo energoresursu loma. Tiek izteiktas bažas arī par iespējamām ģeopolitiskajām izmaiņām, kas varētu stipri vien ietekmēt

pieprasījumu gan pēc jūras transporta, gan ostu infrastruktūras.

Suecas kanāls ievieš atlaižu sistēmu

Lai stimulētu un piesaistītu kuģus vairāk izmantot Suecas kanālu, nevis alternatīvus maršrūtus, Suecas kanāla administrācija (SCA) ieviesusi atlaižu sistēmu tranzītpārvadājumiem. Ir izdota Suecas kanāla rokasgrāmata, lai palīdzētu kuģu īpašniekiem iespējami labāk izmantot piedāvātās iespējas. Atlaižu ir atkarīgas no reisu skaita, kravas, kuģa lieluma, karoga valsts, galamērķa un daudziem citiem aspektiem. Pieteikums no kuģa jāiesniedz vismaz 48 stundu laikā pēc pēdējās kravas operācijas ostā pirms Suecas kanāla, bet pēc tam, kad tranzīts ir pabeigts, SCA pieprasa dokumentu oriģinālus, kas pierāda ziņu patiesīgumu.

Lielie apēd mazos

Tirgus cenas un pieprasījums, kravu pārvadājumu dinamika, arvien augstākas kuģošanas drošības un ekoloģiskās prasības, pakalpojumu izmaksu optimizācija, loģistika un piegāžu ķēžu pārvaldība jūras kravu pārvadātājiem un kuģu īpašniekiem uzspiež savu zīmogu. Atslēgas vārds ir disbalanss starp pieprasījumu un kuģu tirgus brīvajām jaudām. "Shipping News" publicējusi nozares analītikas kompānijas "Alix Partners" brīdinājumu, ka kuģošanas nozarei jau ir sākušies un turpināsies grūti laiki. Daudzi pārvadātāji ir kļūšies pie pēdējā salmiņa, prasot valsts atbalstu, lai izvairītos no bankrota. Analītiķi ironizē, ka apvienošanās un mazo kompāniju apēšana notiek tik ātri, ka viņi pat nespējot izsekot visiem jaunumiem. Diemžēl šobrīd daudzi procesi notiek nepārdomāti, tāpēc nākotnē par to nāksies dārgi maksāt. Analītiķi iesaka visām kravu pārvadājumos iesaistītajām pusēm kopīgi meklēt risinājumu tām problēmām, ar kurām saskaras pasaules jūras kravu pārvadājumu sektors. ■

Pētījums par jūrnieku darba tirgu

BIMCO un ICS Darbaspēka ziņojumā (*Manpower Report*), kas iesniegts Starptautiskajai Jūrniecības organizācijai (IMO), izteikta prognoze, ka jau tuvāko piecu gadu laikā kuģošanas nozari sagaida nopietna problēma – jūrnieku trūkums. Ziņojumā norādīts, ka pašlaik pietrūkst aptuveni 16 500 jūras speciālistu (2,1%), bet, lai apkalpotu pasaules tirdzniecības floti, 2025. gadā jau būs 147 500 jūrnieku deficīts. Lai gan pēdējos piecos gados nozare guvusi labus panākumus un virsnieku skaits stabili pieaug, tomēr vadības līmenī speciālistu trūkst, īpaši uz specializētajiem kuģiem, piemēram, gāzvedējiem, ķīmijas un SDG kuģiem.

Ziņojumā arī norādīts, ka šobrīd ir par aptuveni 119 tūkstošiem ierindas jūrnieku

vairāk, nekā pieprasa tirgus, un kopš 2010. gada pieprasījums šajā sektorā palielinājies tikai par 1%.

Ziņojumā arī norādīts, ka nav iespējams sniegt nekādas garantijas, ka nākotnē pasaules flotē būs bagātīgs jūrnieku pieplūdums.

UZZIŅAI

BIMCO un ICS (Starptautiskā kuģniecības kamera) Darbaspēka ziņojums ir plašākais pētījums par kuģniecības nozares darbaspēku, kas kopš 1990. gada tiek publicēts reizi piecos gados. Tā ir arī prognoze par iespējamo piedāvājumu un pieprasījumu nākamā piecu līdz desmit gadu laikā. Jaunajā ziņojumā ietverti 2010.–2015. gada dati.

Antons Vjaters apbalvots ar Atzinības krustu

Ordeņu kapituls 2016. gada 12. oktobrī nolēma par sevišķiem nopelniem Latvijas valsts labā piešķirt Atzinības krusta IV šķiru un iecelt par ordeņa virsnieku ilggadējo jūrniecības nozares darbinieku, sabiedriskās organizācijas „Latvijas Jūrniecības savienība” valdes priekšsēdētāju Antonu Vjateru. Apbalvojumu pasniegšanas ceremonija tradicionāli notiks 2016. gada 18. novembrī Rīgas pilī.

Apsveicam!

Žurnāls “Jūrnieks”

Bruno Špēls ieguvis starptautiski atzītu hidrogrāfa diplomu

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas daļas vadītājs Bruno Špēls saņēmis starptautiski atzītu diplomu, kas apliecina, ka viņš ir sertificēts “B” kategorijas hidrogrāfs. B. Špēls ir vienīgais hidrogrāfs Baltijas valstīs, kurš saņēmis šāda veida profesionālās kvalifikācijas apliecinājumu.

Bruno Špēls Latvijas Jūras administrācijā strādā kopš 2008. gada septembra. Darbu viņš sāka kā hidrogrāfs, bet 2015. gada martā kļuva par JA Hidrogrāfijas dienesta Hidrogrāfijas daļas vadītāju. ■



JA viesojas Dienvidkorejas misijas vadītājs

20. septembrī Latvijas Jūras administrācijā viesojās Korejas Republikas vēstniecības Latvijā pilnvarotais lietvedis Kjonho Mins (*Kyong Ho Min*).

Kjonho Mins bija izteicis vēlēšanos tikties ar JA valdes priekšsēdētāju Jāni Krastiņu, lai pārrunātu iespēju noslēgt ar Latviju saprašanās memorandu par jūrasbraucēju kompetenču sertifikātu atzīšanu. Jautājuma iztīrāšanās piedalījās arī JA

Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns. JA pārstāvis puda gatavību sadarbīties, lai varētu noslēgt saprašanās memorandu.

Bez tam Dienvidkorejas misijas vadītājs vēlējās noskaidrot Latvijas pozīciju Japānu (Austrumu) jūras nosaukuma sakarā, jo nākamgad plānotajā IHO asamblejā Dienvidkoreja plāno aktualizēt šo jautājumu. ■

Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanās

No 7. līdz 9. septembrim Igaunijā, Viterpalu muižā, notika ikgadējā Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanās. Šādas ikgadējas sanāksmes tiek organizētas kopš 1997. gada kādā no Baltijas valstīm, un šogad kolēģus uzņēma Igaunijas Jūras administrācija. Sanāksmju galvenais mērķis ir dalīties pieredzē par gada laikā paveikto, pārrunāt kopīgās problēmas un meklēt risinājumus, kā arī saskaņot viedokļus dažādos aktuālos starptautiska mēroga jūrniecības nozares jautājumos.

Jau tradicionāli tikšanās laikā administrāciju vadītāji informēja kolēģus par nozares aktualitātēm savā uzņēmumā un valstī. Igaunijas Jūras administrācijas direktors Rene Arikass pastāstīja par pārmaiņām administrācijas struktūrā. Sekojot valdības politikas nostādņēm, tiek optimizēti cilvēkresursi. Aizvadītais gads Igaunijas jūrniecībā iezīmējies ar to, ka pieaudzis pārvadāto pasažieru skaits, bet nedaudz samazinājies kravu apjoms. 2016. gads Igaunijā pasludināts par Jūras kultūras gadu. Publikas apskatei jau atvērtas septiņas Igaunijas bākas – Roņu salā, Kihnu salā, Hījumā un citur. Igaunijā palepojās arī ar savu jauno hidrogrāfijas kuģi.

Nelielas pārmaiņas ir arī Lietuvas Jūras administrācijā. Tās vadītājs Robertins Tarasevičs informēja kolēģus, ka viņam tagad ir divi asistenti (vietnieki), kuri katrs atbild par vairākām struktūrvienībām. Nepatīkams Lietuvai ir kuģošanas kompānijas "Lithuanian Shipping Company" maksātnespējas process – tā rezultātā pārdoti pieci kuģi un zaudēts ap 250 darba vietu. Lietuvā apstiprināti jauni jūrnieku formas tērpi, kas no vecajiem atšķiras galvenokārt ar izmaiņām uzpleču zīmotnēs. Arī R. Tarasevičs pastāstīja par apskatei atvērtām bākām, tāpat kā igauņiem, arī lietuviešiem šis jautājums ir aktuāls. Viņš informēja arī par kuģu parādi Klaipēdā, ar ko atzīmēta Eiropas jūras diena, un par Jūras festivālu, kas tradicionāli notiek Klaipēdā 29. un 31. jūlijā.



Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš (no kreisās), Igaunijas Jūras administrācijas ģenerāldirektors Rene Arikass, Lietuvas Jūras administrācijas direktors Robertins Tarasevičs.

Latvijas Jūras administrācijas vadītājs Jānis Krastiņš atzina, ka Latvijā, kas joprojām ir pirmajā vietā Eiropā, rēķinot jūrnieku skaitu pret iedzīvotāju skaitu, vērojams neliels jūrnieku skaita samazinājums, toties palēnām pieaug jūras virsnieku skaits, vienlaikus samazinoties ierindas jūrnieku skaitam. Latvijas Kuģu reģistrā nedaudz samazinājies kuģu skaits, bet pieaugusi kuģu bruto tonnāža. Gada laikā notikušas pārmaiņas Hidrogrāfijas dienestā – pieņemti darbā divi jauni hidrogrāfi, nomainījies Hidrogrāfijas daļas vadītājs. J. Krastiņš kolēģiem pastāstīja arī par nesen Hidrogrāfijas dienestam iegādāto programmu CARIS, kas paver plašas iespējas apstrādāt un vizualizēt hidrogrāfijas informāciju, tai

skaitā gan papīra, gan elektroniskā formātā izgatavot krāsainus attēlus, kas uzskatāmi parāda grunts izmaiņas.

Triju Baltijas valstu jūras administrāciju pārstāvju tikšanās laikā konkrētus profesionālos jautājumus darba grupās izskata speciālisti, kuri ikdienā nodarbojas ar attiecīgajiem jautājumiem – kuģošanas drošību, jūrnieku sagatavošanu un sertifikāciju, kuģu un ostu aizsardzību un hidrogrāfijas darbiem.

Darba grupa kuģošanas drošības jautājumos apmainījās ar informāciju par problēmām, kas mēdz rasties ostas valsts kontroles procesā. Tika spriests par kuģu uzraudzības datu bāzi un par to, vai



Hidrogrāfijas darba grupa spriež par jūras vides plānošanas jautājumiem.

un kā tā būtu jādara pieejama arī kuģu īpašniekiem un sabiedrībai. Speciālisti diskutēja par kuģu aprīkojuma direktīvu un tirgus uzraudzību, kas Igaunijā un Lietuvā jau tiek īstenota.

Tika izvērtēta visu triju valstu prakse jautājumā par medicīnisko aprīkojumu uz kuģiem. Latvijā vēl nav panākta vienošanās ar Veselības ministriju, bet Lietuvā jau ir izstrādāti noteikumi. Tāpat tika runāts par radio aprīkojumu un saziņu ar mazajiem iekšzemes pasažieru kuģiem, par komunikāciju ārkārtas situācijās, par komercdarbībā izmantoto atpūtas laivu pārbaudēm un iespējamo sadarbību šajā jautājumā. Pašlaik pārbaužu kārtība un termiņi visās trijās valstīs nedaudz atšķiras.

Hidrogrāfijas dienestu pārstāvju uzmanības lokā bija jūras teritoriālās plānošanas jautājumi. Svarīgi, lai, projektējot vēja parkus, akvakultūru parkus un tamlīdzīgus veidojumus, netiktu aizšķēršoti kuģu ceļi. Latvijā un Lietuvā jūras vides plānošana jau tiek veikta, Igaunijā pagaidām ir tikai atsevišķi projekti Pērnavas līcī un Hījumā rajonā. Latvijas un Igaunijas pārstāvji vienojās sadarboties kuģu satiksmes ceļu noteikšanā pierobežas rajonos.

Savukārt bākas Latvijā atšķirībā no Lietuvas un Igaunijas publiskai apskatei pieejamas tikai atsevišķos gadījumos. Kaimiņi atzīst, ka tā ir gan iespēja popularizēt jūrniecības nozari, gan arī iegūt papildu

līdzekļus, tomēr noliedz, ka šim pasākumam ir arī mīnusi.

STCW konvencijas jeb par jūrnieku sagatavošanu un sertifikāciju atbilstīgo speciālistu darba grupa sprieda par e-apmācību. Visu triju administrāciju pārstāvji piekrita, ka nav atbalstāma obligāta jūrnieku apmācība tālmācības formā, jo tā paver krāpšanās iespējas. Tālmācības formā varētu īstenot tikai *in-house* kursus. Obligātie STCW kursi uzskatāmi par atzīstamiem, ja tie izieti speciālajos mācību centros. Šāda pieeja neskar jūrniecības pamatizglītības iegūšanu tālmācības formā vai kompetences izvērtēšanu krastā, piemērojot e-vides novērtēšanas programmas.

Izvērtēta tika arī kompetences sertifikātu pārbaude *on-line* režīmā. Gan konvencija, gan ES direktīva nosaka, ka sertifikātu pārbaude *on-line* režīmā jāievieš līdz 2016. gada beigām. Lietuva to jau ir paveikusi, Igaunija šobrīd to dara testa režīmā un līdz novembrim būs pilnībā ieviesusi, vienīgi Latvija procesu ir aizkavējusi un nopietni riskē ar konvencijas un direktīvas prasību neizpildi, kas draud ar sankcijām.

Svarīgs ir jautājums par grozījumiem apkalpes speciālajā apmācībā uz pasažieru kuģiem. Visām trim valstīm šajā jautājumā ir vienāda izpratne. Galvenās izmaiņas: iepazīstinošo apmācību visai kuģa apkalpei veic kuģa īpašnieks ar ierakstu kuģa žurnālā, apmācības

Vakarā pēc darba atliek laiks apgūt golfa gudrības.



Pirmajās starptautiskajās (Baltijas valstu!) golfa sacensībās uzvarēja Jāzeps Spridzāns.



programma nav jāapstiprina jūras administrācijā, tā ir īpašnieka atbildība. Trīs pārējās apmācības programmas pasažieru kuģu personālam jāiziet ierastajā kārtībā pēc jūras administrāciju apstiprinātas un uzraudzītas programmas.

Runājot par vidējo jūrskolu programmām, Igaunijas kolēģi dalījās savā pieredzē audzēkņu ar pamatizglītību uzņemšanā jūrskolā un stāstīja par programmu īstenošanas īpatnībām. Līdzīgas izmaiņas, lai celtu audzēkņu motivāciju, gatavojas veikt arī Latvijā.

No darba brīvajā laikā igauni iepazīstināja kolēģus ar gleznaino Ziemeļigauniju un uzaicināja izmēģināt spēkus golfa spēlē. Par starptautiskā (triju valstu!) golfa čempionāta uzvarētāju tika atzīts Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns.

Nākamajā gadā kolēģus no Lietuvas un Igaunijas uzņems Latvijas Jūras administrācija. ■

Valsts pārvaldes Atvērto durvju diena

30. septembrī notika valsts pārvaldes Atvērto durvju diena, ko organizē Valsts kanceleja. Pasākumā jau tradicionāli piedalījās arī Latvijas Jūras administrācija.

Atvērto durvju dienā valsts pārvaldes iestādēs tiek organizēti pasākumi ikvienam interesentam – ekskursijas, izstādes, konkursi, semināri, prezentācijas un klātienēs tikšanās ar amatpersonām un valsts pārvaldē strādājošajiem speciālistiem.

Jūras administrācijas speciālisti iesaistījās Satiksmes ministrijā rīkotajā informatīvajā akcijā, kurā piedalījās arī lidosta "Rīga", "Latvijas valsts ceļi", "Latvijas dzelzceļš" un "Latvijas pasts". Uzņēmumi savos standos iepazīstināja ne tikai ar savu ikdienas darbu, bet arī ar pārtvērto nozari.



Jūras administrācija skolēnus un citus interesentus informēja par jūrniecības izglītību un jūrniecības nozares konkursu vidusskolēniem "Enkurs". Lai pārbaudītu savas zināšanas par jūrniecību, pasākuma

apmeklētāji varēja piedalīties lielā konkursā un pacinīties par AS "Tallink Latvija" dāvēto balvu – kruīza ceļojumu uz Stokholmu, kā arī iemācīties siet jūrnieku mezglus.■

"Latvijas kuģniecība" piešķir stipendijas vairāk nekā 27 tūkstošu eiro apmērā

Lai atbalstītu topošos jūrniekus un veicinātu jūrniecības izglītību Latvijā, AS "Latvijas kuģniecība" (LK) stipendijas šogad piešķirtas septiņiem jūrniecību Latvijas Jūras akadēmijā un Liepājas Jūrniecības koledžā studējošajiem jauniešiem, kuri izturējuši LK un "Vītoli fonda" konkursu. Kopējais stipendiju fonds ir 27 600 eiro, un katrs stipendiāts saņems 300 eiro mēnesī visa mācību gada garumā.

"Stipendijas mērķis ir sniegt studentiem materiālo atbalstu, tādējādi veicinot ne tikai jauniešu izaugsmi, bet arī jūrniecības izglītību Latvijā. Šogad esam palielinājuši stipendijas fondu un saņēmēju skaitu, kā arī pirmo reizi piešķirām stipendiju Liepājas Jūrniecības koledžā studējošajam. Svarīgi, ka

sniegtais atbalsts jauniešiem, kā to apliecina pirmo stipendiju saņēmēji, ir bijis noderīgs un palīdzējis viņiem kļūt par augsta līmeņa speciālistiem," teic AS "Latvijas kuģniecība" valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups.

2015. gada stipendiāte Indra Annija Cekula no Latvijas Jūras akadēmijas atzīst, ka stipendija ir bijusi neatsverams palīgs pilnvērtīgu studiju nodrošināšanai, jo ļāvusi koncentrēties tieši uz mācību procesu. "Vēlos teikt "Latvijas kuģniecībai" lielu paldies par iespēju būt vienai no stipendiātēm. Nākamajiem stipendijas ieguvējiem novēlu apzināties, ka būt stipendiātam ir liels gods. Neaizmirstiet lepoties ar to un nekad nepārstājiert tiesības uz jaunām virsotnēm!" piebilst Indra Annija Cekula.■

Šosezon ievērojami apsteigts FAMOS mērījumu plāns

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta speciālisti šajā sezonā krietni vien apsteiguši plānoto FAMOS mērījumu apjomu. Plānā paredzēto 600 kvadrāt kilometru vietā uzmērīti jau turpat 800 kvadrāt kilometru.

FAMOS ir ES atbalstīts projekts kuģu ceļu hidrogrāfisko mērījumu veikšanai, kura mērķis ir uzlabot kuģošanas drošību Latvijas teritoriālajos ūdeņos un ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā. Mērījumus veic abi Hidrogrāfijas dienesta kuģi – "Kristiāns Dāls" un "Sonārs".

Šajā sezonā bijuši hidrogrāfiskajiem mērījumiem ļoti labvēlīgi laika apstākļi, turklāt hidrogrāfus veikt maksimāli iespējamo mērījumu apjomu mudina arī tas, ka nākamajā gadā kuģim "Kristiāns Dāls" plānots remonts, kas varētu aizkavēt darbu izpildi.■



Navigācijas līdzekļu apsaimniekotāju tikšanās

15. septembrī Latvijas Jūras administrācijā norisinājās JA Hidrogrāfijas dienesta organizētā tikšanās ar Latvijas ostu pārstāvjiem, kuri apsaimnieko navigācijas tehniskos līdzekļus (bākas, bojas un citas kuģošanai domātas zīmes un norādes) Latvijas teritoriālajos ūdeņos.

Šādas tikšanās ir tradicionālas, un to mērķis ir informēt navigācijas līdzekļu apsaimniekotājus par nozares jaunumiem un kopīgi izdiskutēt svarīgākās aktuālās problēmas. Ostu pārstāvji iepazīstas ar kolēģu pieredzi, tādēļ parasti pasākums tiek rīkots kādā no Latvijas ostām. Tā kā šogad viesus uzņēma JA, tikšanās dalībniekiem tika dota iespēja tuvāk iepazīties ar hidrogrāfu un kartogrāfu darbu.

Kartogrāfijas daļas vadītājs Normunds Duksis pastāstīja par kartogrāfu piedāvāto produkciju – karšu materiāliem gan papīra, gan elektroniskā formātā un periodiskajiem izdevumiem. Daļa ostu lieto elektroniskās kartes, citas iepērk un nepieciešamības gadījumā arī tirgo kuģiem papīra kartes.

Hidrogrāfijas daļas vadītājs Bruno Špēls prezentēja nesen iegādāto programmu CARIS, kas paver plašas iespējas apstrādāt un vizualizēt hidrogrāfijas informāciju, tai skaitā gan papīra, gan elektroniskā formātā izgatavot krāsainus attēlus, kas uzskatāmi parāda grunts izmaiņas.

Navigācijas iekārtu inženieris Leonīds Gitals iepazīstināja navigācijas līdzekļu apsaimniekotājos ar likumdošanas izmaiņām – jūlijā pieņemtajiem MK noteikumiem par tehniskajām prasībām navigācijas tehniskajiem līdzekļiem un to darbības nodrošināšanas kārtību. Jaunie noteikumi izstrādāti, apvienojot līdz šim divos likumdošanas aktos reglamentētās prasības un papildinot tās ar jauniem jēdzieniem, piemēram, definējot, kas ir “navigācijas publikācija”, “stacionārais navigācijas līdzeklis”, “peldošais navigācijas līdzeklis” u.c.

JA HD vadītājs Aigars Gailis pastāstīja, kādi jautājumi tika pārrunāti, tiekoties ar Igaunijas un Lietuvas jūras administrāciju hidrogrāfiem, tostarp par bāku apsaimniekošanas problēmu risināšanu. Gan Lietuvā, gan Igaunijā aizvien populārāka kļūst bāku atvēršana publiskai apskatei par samaksu, turpat blakus izvērsot arī suvenīru tirdzniecību, ierīkojot kafējnīcas un bērnu spēļu laukumus.

Igaunijas firma “Cybernetica” navigācijas līdzekļu apsaimniekotājiem prezentēja savu produkciju – bāku, boju, vadlīniju un citu navigācijas līdzekļu ugunis un to telemātikas sistēmas.

Nākamajā rudenī sanāksmi rīkot apņēms Ventspils ostas pārstāvji, uzāicinot kolēģus tikties Ovišu bākā. ■

Pirmais Gruzijas starptautiskais jūrniecības forums

No 12. līdz 14. septembrim Gruzijas pilsētā Batumi notika pirmais Gruzijas starptautiskais jūrniecības forums. To organizēja Gruzijas valdība sadarbībā ar Starptautisko Jūrniecības organizāciju (IMO). Forumā ideja bija saistīta ar IMO šā gada saukli – “Shipping: indispensable to the World” (Kuģniecība: pasaulē neaizstājama).

Forums bija sarīkots visaugstākajā līmenī, tajā piedalījās Gruzijas premjerministrs Giorgijs Kvirikašvili un vairāki ministri, IMO ģenerālsekretārs Kitaki Lims, atbildīgo nozaru ministri no Ukrainas, Kipras, Maltas un citām valstīm, kā arī par jūrniecības nozari atbildīgo institūciju vadītāji no Eiropas un pasaules valstīm, pavisam ap 250 dalībnieku.

Latvijas Jūras administrāciju forumā pārstāvēja valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš.

“Gruzīni grib pierādīt, ka viņu valstī jūrniecība kā nozare atdzimst, foruma laikā vairākkārt izskanēja apgalvojumi, ka šī valsts un tās tautsaimniecība ir perspektīva, ka korupcijas līmenis valstī līdzinoties nullei! Interesantākais no visa foruma laikā pārrunātā bija par pilnīgi jaunas dziļūdens ostas būvniecību Anaklijā. Plānots, ka jaunā osta sāks darboties 2020. gadā,” pastāstīja J. Krastiņš.

Pēc viņa teiktā, pasākuma norises laiks bijis pārāk īss un tajā pārrunāto jautājumu loks pārāk plašs, lai precīzi definētu, par ko tad vispār bija runa. Prezentācijās īsi stāstīts par bezgala daudzām lietām, sākot no skapas izplatības okeānā un beidzot ar elektronisko dokumentu apriti.

Tomēr pozitīvi, ka valsts uzņēmusies rīkot tik plaša mēroga jūrniecības forumu. Tā kā Gruzijai tas bija tikai pirmais un ir plānots šādu pasākumu rīkot ik pēc diviem gadiem, tad ir visas iespējas to izveidot par pārdomātu starptautisku sanāksmi, kuras laikā varētu izdiskutēt jūrniecības nozarei aktuālus jautājumus. ■

Ostas valsts kontroles kampaņas laikā pārbauda MLC prasību ievērošanu

No 1. septembra līdz 30. novembrim norisinās Parīzes saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli (PMoU) koncentrētā kontroles inspekciju kampaņa. Līdz 10. oktobrim kampaņas ietvaros ārvalstu ostās nebija aizturēts neviens Latvijas karoga kuģis, tāpat Latvijas ostās nav aizturēts neviens no pārbaudītajiem ārvalstu kuģiem.



Šogad kampaņas gaitā galvenā uzmanība tiek pievērsta Starptautiskās konvencijas par darbu jūrniecībā (MLC) prasību ievērošanai uz kuģiem.

Koncentrētās kampaņas PMoU dalībvalstīs notiek katru rudeni, ik reizi pievēršot uzmanību kādai no aktuālākajām kuģošanas drošības problēmām. Visās dalībvalstīs pārbaudes notiek atbilstoši starptautiskajiem standartiem un pēc vienādas, iepriekš saskaņotas metodikas. To gaitā inspektori kontrolē dokumentāciju, aptaujā jūrniekus un izvērtē situāciju, lai pārliecinātos, kā tiek ievērotas MLC prasības, tai skaitā par sadzīvi, ēdināšanu, darba laiku, darba drošību u.c.

“Jūrnieku darba un sadzīves apstākļiem PMoU dalībvalstīs vienmēr ir pievērsta pastiprināta uzmanība. Triju gadu laikā, kopš MLC stājusies spēkā, situācija ir pakāpeniski uzlabojusies, un nu ir pienācis īstais brīdis šos jautājumus pastiprināti izvērtēt koncentrētās kontroles inspekciju kampaņas laikā,” pirms kampaņas izplatītajā preses relizē citēts PMoU ģenerālsekretārs Ričards Šiferli.

Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš sveic “Enkura” stipendiātus Mihailu Serovu un Jāni Valdemāru Eliasu.



Uz “Enkura” stipendijām varēs pretendēt arī citi labākie jūrniecības augstskolu studenti

Šogad Latvijas Jūras akadēmijā iestājušies tikai seši jaunieši, kas piedalījušies jūrniecības nozares konkursā vidusskolēniem “Enkurs”.

Taču jāņem vērā, ka šogad akadēmijā vispār pieteicās mazāk studēt gribētāju nekā iepriekšējos gados. Uzņemti 87 topošie kuģu vadītāji (pēdējos gados parasti 100–110), 25 kuģu mehāniķi (agrāk 60) un deviņi kuģu elektromehāniķi (iepriekš 40 katru gadu).

Ņemot vērā radušos situāciju, “Enkura” stipendiju komisija lēma, ka turpmāk pretendēt uz “Enkura” stipendijām varēs arī citi labākie jaunie studenti. Tomēr *enkurietis* saglabās priekšrocības: izvērtējot stipendiju pretendētus pirmajam semestrim, kad vērā tiek ņemti centralizēto eksāmenu rezultāti, konkursa dalībnieki papildus saņem 1,5 balles. Piemēram, ja centralizētā eksāmena vidējā atzīme (matemātikā un latviešu valodā) ir 7,5, tad *enkurietim* tiek rēķinātas 9 balles. Ja vienāds ballu skaits ir “Enkura” dalībniekam un kādam

citam studentam, tad priekšroka ir konkursantam.

Šogad pirmajā semestrī stipendijas saņems divi bijušie “Enkura” dalībnieki – topošie kuģu vadītāji Jānis Valdemārs Eliass no Valmieras Pārgaujas ģimnāzijas un Matīss Ciekals no Ventspils 4. vidusskolas. Tā kā neviens *enkurietis* šogad nav izvēlēties ne kuģu mehāniķa, ne elektromehāniķa specialitāti, stipendijas saņems topošais mehāniķis Vladislavs Gavrilovs no Jelgavas 5. vidusskolas un elektromehāniķis Mihails Serovs no privātskolas “Evrika”, kuriem centralizēto eksāmenu vidējā atzīme ir 8,5.

Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības vadītājs Igors Pavlovs informēja komisiju, ka tiek palielināts stipendijas apmērs: šogad katrs stipendiāts saņems 85 eiro mēnesī, bet vēlāk stipendija pieaugs līdz 100 eiro mēnesī.

Eiropas transporta politika vērsta uz transporta infrastruktūras sakārtošanu un mobilitāti

Eiropas Komisija definējusi, ka transporta nozare ir galvenā ekonomikas nozare ES, kas dod vislielāko ieguldījumu tautsaimniecībā (4,8% no bruto pievienotās vērtības 28 ES dalībvalstīs) un vairāk nekā 11 miljonus darba vietu Eiropā, tāpēc tās mērķis ir attīstīt un veicināt transporta politiku kā efektīvu, drošu un ilgtspējīgu, radot labvēlīgus apstākļus nozares konkurētspējai, aizvien vairāk darba vietu radīšanai un cilvēku labklājībai.

Kopš 2014. gada janvāra ES ir jauna transporta infrastruktūras politika, kas radīta, lai savienotu kontinentu no austrumiem līdz rietumiem, no ziemeļiem līdz dienvidiem, un kuras mērķis ir novērst trūkumus starp ES valstu transporta tīkliem, kā arī šķēršļus, kas joprojām kavē netraucētu darbību vienotajā tirgū, piemēram, tehnisko standartu nesavietojamību dzelzceļa infrastruktūrā. Lai to panāktu, ir radīti finanšu instrumenti gan visaptverošā tīkla, gan pamattīkla uzturēšanai un modernizēšanai, jo tam ir milzīga nozīme Eiropas reģionu ekonomiskajā, sociālajā un teritoriālajā attīstībā.

Pamattīklā ir deviņi stratēģiski integrēti koridori, kas savā starpā ir cieši saistīti infrastruktūras attīstības jomā un nodrošināti ar TEN-T pārvaldību, iekļaujot un sinhronizējot Eiropas dzelzceļa satiksmes vadības sistēmu (ERTMS) un jūras maģistrāļu sistēmu (MOS), bet visaptverošākais ir multimodālais tīkls ar salīdzinoši augstu blīvumu, kas nodrošina piekļuvi visiem Eiropas

reģioniem, ieskaitot visattālākos, un izceļas ar savu stratēģisko nozīmi Eiropas un pasaules transporta plūsmu nodrošināšanā.

Lielākie izaicinājumi un problēmas Eiropas transporta nozarei ir sastrēgumi, kas ietekmē gan ceļu, gan gaisa satiksmi; infrastruktūras kvalitāte, kas nav vienmērīga visā ES; konkurence ar strauji augošajiem transporta tirgiem citos reģionos, kā arī atkarība no naftas cenu svārstībām. Un tomēr pēdējo 20 gadu laikā Eiropas transporta nozarei ir izdevies kļūt drošāka, tīrāka, videi draudzīgāka un tehnoloģiski pilnīgāka, un tā plāno līdz 2050. gadam transporta radītās gāzu emisijas salīdzinājumā ar 1990. gadu samazināt par 60%.

UZZIŅAI

Aptuveni par 96% ES transports joprojām ir atkarīgs no naftas, un prognozes liecina, ka līdz 2050. gadam degvielas cena, salīdzinot ar 2005. gadu, pieaugs vairāk nekā divas reizes.

Eiropas Komisijas mērķis ir aizsargāt Eiropu, ieviešot ļoti stingrus drošības noteikumus, lai samazinātu riskus, smagus jūras negadījumus un jūras transporta negatīvu ietekmi uz vidi. Liela uzmanība tiek veltīta pirātisma un terorisma draudu apzināšanai un mazināšanai. Attiecībā uz jūrniecības nozari EK uzmanības lokā arvien paliek jūrnieku izglītības, profesionālās kvalitātes, drošības, veselības, tiesību un sociālo garantiju jautājumi.

EK stratēģiskais uzdevums ir līdz 2018. gadam izveidot visaptverošu un integrētu ES jūras transporta stratēģiju, lai nodrošinātu Eiropas jūrniecības nozares un jūras transporta sistēmas konkurētspēju un izmaksu ziņā efektīvu jūras pakalpojumu sistēmu, kas veicinātu tās ilgtspējīgu attīstību un dotu ES ekonomikai arvien lielāku pienesumu, protams, neaizmirstot arī par vides drošības jautājumiem.

Eiropai ir svarīgas jūras maģistrāles

75% Eiropas tirdzniecības ar citām valstīm un 40% kravas pārvadājumu Eiropā notiek pa jūru, katru gadu Eiropas ūdensceļus izmanto 400 miljoni pasažieru. Tirgus atvēršana jūras pārvadājumiem ļāvis kuģniecības uzņēmumiem darboties un brīvi pārvietoties ārpus savām valstīm. 2014. gadā ES Padome un Parlaments vienojās, ka līdz 2025. gadam pie galvenajām jūras ostām jāizveido sašķidrinātās dabasgāzes uzpildes staciju tīkls un jānodrošina krasta elektroapgāde.

Top jauni tranzīta koridori starp austrumiem un rietumiem

Ekonomiskās sadarbības organizācija (ECO), kuras sekretariāts atrodas Teherānā, ir strādājusi, lai veicinātu divu lielu transporta koridoru izveidi maršrutos Stambula – Teherāna – Stambula un Kirgizstāna – Tadžikistāna – Afganistāna – Irāna, kas ļaus nodrošināt valstu ilgtspējīgu attīstību, mazināt nabadzību, uzlabot tranzīta pārvadājumus.

IRU un ECO pēdējo gadu laikā ir stiprinājušas sadarbību un, pamatojoties uz piecu gadu sadarbības plānu, kas parakstīts 2015. gadā, veicina šo koridoru attīstību, lai varētu tajos izmantot TIR sistēmu.

Ceturtā dzelzceļa pakotne – vēl viens solis ceļā uz vienotu Eiropas dzelzceļa telpu

Ceturtās dzelzceļa pakotnes politiskā pilāra Pārvaldības direktīvas priekšlikums paredz precīzāku un caurskatāmāku pārvaldības modeli, lai celtu Eiropas dzelzceļa efektivitāti, veicinātu investīcijas nozarē, sekmētu augstāku dzelzceļa pakalpojumu kvalitāti un plašāku dzelzceļa transporta izmantošanu, kā arī palīdzētu ES samazināt izmešus transporta nozarē.

Paredzams, ka Ceturtās dzelzceļa pakotnes Pārvaldības direktīvas priekšlikums pilnībā stāsies spēkā 2018. gada nogalē vai 2019. gada sākumā.

UZZIŅAI

2014.–2020. gada periodā Eiropas Komisija ir piešķirusi 22,4 miljardus eiro tūkstošiem projektu visās ES dalībvalstīs, sākot no nelieliem tuneļu būves projektiem Alpu kalnos un beidzot ar lieliem TEN-T tīklu projektiem. Eiropas Komisija vadās pēc principa, ka nākotnes projekti tiek veikti šodien.

Panikai nav pamata, tālredzīgai politikai un konstruktīvai darbībai gan

Lai celtu Latvijas tranzīta koridora konkurētspēju, ir jāturpina investēt, jo tranzītam, lai nodrošinātu lielāku ātrumu, vajadzīga moderna, droša un sakārtota ostu, ceļu un dzelzceļa infrastruktūra. Par konkurētspēju domā visas Eiropas valstis, tāpēc praktiski nav diskusiju par to, ka investīcijām infrastruktūrā ir jābūt, un to ir sapratuši gan mūsu kaimiņi igauņi un lietuvieši, gan somi un vācieši. Tas jādara, neskatoties uz politiskām batālijām un ekonomiskām krīzēm. Otrs svarīgs jautājums, protams, ir starpvalstu sadarbība, bez kuras nav iedomājama tranzīta biznesa attīstība. Diemžēl dažādu politisku lēmumu dēļ ir grūti risināt saimnieciskus jautājumus.

2016. gada jūnijā Sočos notika 11. starptautiskais dzelzceļa biznesa forums “1520 Strategic Partnership”, kurā piedalījās arī satiksmes ministrs Uldis Augulis, kurš vizītes ietvaros tikās ar saviem kolēģiem – vairāku valstu transporta ministriem, tostarp Krievijas transporta ministru Maksimu Sokolovu. Darba kārtībā joprojām ir Latvijas un Krievijas nolīgums par tiešu starptautisko dzelzceļa satiksmi, kura saskaņošanu mūsu valsts gaida no Krievijas puses. Tāpat abu valstu satiksmes ministri pārrunājuši sadarbību kravu pārvadājumos pa dzelzceļu, lai, neraugoties uz lielo politiku, neciestu tranzīta nozare. Lai gan U. Augulis atzīst, ka abu ministru starpā nesaprašanās nav bijusi, tomēr jāpatur prātā, ka Krievija vienmēr aizstāvēs

savas intereses un pirmkārt domās par Krievijas izdevīgumu.

To apliecina Krievijas rīcība

Krievijas politika attiecībā uz Baltijas ostām kļūst arvien skaidrāka: Krievija turpina pārorientēt naftas eksportu no Baltijas valstu ostām uz savām Baltijas jūras ostām. Krievijas prezidenta padomnieks vides un transporta jautājumos Sergejs Ivanovs 28. septembrī sasauca apspriedi, un “RosBusinessConsulting” (RBC) ziņo, ka centrālais temats, pēc neoficiālām ziņām, bija naftas un naftas produktu eksporta novirzīšana no Baltijas valstu ostām uz Krievijas ostām. Apspriedē piedalījās Krievijas naftas kompāniju top menedžeri, tai skaitā

UZZIŅAI

“Transneftj” plāno 2016. gadā pa maģistrālajiem naftas vadiem transportēt aptuveni 482 milj. tonnu naftas, kas ir par 1,5 milj. tonnu vairāk nekā 2015. gadā. No tām eksports veidos 238 milj. tonnu, bet iekšzemes patēriņš – 244 milj. tonnu.

“Transneftj”, kā arī Krievijas dzelzceļa vadība. Tas bija nākamais solis pēc tam, kad 12. septembrī ar Krievijas prezidentu Vladimiru Putinu bija ticies “Transneftj” prezidents Nikolajs Tokarevs, kurš ir kategoriski un diezgan agresīvi noskaņots pret jebkādu kravu transportēšanu caur Baltijas valstīm. “Mēs krausim caur savām ostām, jo mūsu ostu jaudas ir pietiekamas,” tikšanās laikā uzsvēra Tokarevs. “Saskaņā ar valdības lūgumu mēs pārorientēsim kravu plūsmu no Baltijas ostām Ventspils un Rīgas uz mūsu Baltijas jūras ostām Ustjugu un Primorsku, kā arī uz Novorosijsku.”

Savukārt Latvijas premjerministrs Māris Kučinskis, komentējot “Transneftj” paziņojumu, atzina, ka tas būs liels izaicinājums Latvijai ekonomikā, bet Latvija turpinās uzlabot tranzīta un loģistikas pakalpojumus, lai ar kvalitatīvi piesaistītu kravas no Ķīnas, Baltkrievijas un Kazahstānas.

Ārzemju eksperti domā, ka Baltijas ostas ir zaudējušas cīņā par Krievijas tranzītu, bet tām kā pēdējā cerība joprojām paliek Ķīna. Viņi arī uzsver, ka tā bija sagaidāma Krievijas atbildes reakcija uz to, ka Baltijas



Sergejs Ivanovs.
Foto: KF Prezidenta kanceleja.

valstīs tiek izvietots NATO kara-spēks. RBC raksta, ka arī kompānija "Rosneftj" nav gatava barot Baltijas valstu ostas, jo Baltijas valstu valdības atbalsta Eiropas sankcijas pret Krieviju. "Rosneftj" prezidents arī esot apgalvojis, ka šogad kāds no Baltijas ostu uzņēmumiem piedāvājis gandrīz par velti iegūt tā akcijas, pretī saņemot solījumu sūtīt kravas caur šo ostu, bet "Rosneftj" no piedāvājuma atteikusies.

Šobrīd Krievijas tranzīta kravas (naftas produkti, ogles, minerālmēsli un citas preces) caur Baltijas ostām kopumā veido aptuveni 49 miljonus tonnu gadā, kā rezultātā Krievijas termināļi zaudē aptuveni 1,3 miljardus dolāru gadā, tāpēc Krievija puse uzskata, ka būtibā notiek Baltijas valstu subsidēšana, teikts pieņemtajā dokumentā.

"PortNews" galvenais redaktors Vitālijs Černovs uzskata, ka "Transneftj" plāni izskatās diezgan reāli, jo uzņēmums jau īstenojis divus investīciju projektus – "Ziemeļi" un "Dienvidi", kas saistīti ar naftas pārsūkņēšanas jaudu palielināšanu uz Primorskas un Novorosijskas ostām.

"Baltijas reģions kopš padomju laikiem ir bijis monopolists naftas un naftas produktu tranzītā uz Eiropu, un Ventspils osta šajā ziņā bija līdere, caur to nosūtīja vairāk nekā 30 miljonus tonnu Krievijas naftas un naftas produktu gadā," komentē Černovs. "Tomēr ar katru gadu vairāk un vairāk Ventspils zaudē Krievijas naftu un līdz ar to arī ienākumus. Kad Krievijai vēl nebija vajadzīgās ostu kapacitātes, tā ļāva Baltijas valstīm dzīvot no Krievijas tranzīta, bet tagad situācija ir mainījusies. Krievija ir uzbūvējusi savas ostas un panākusi, ka savas kravas var transportēt caur savām ostām. Maskava vairs neko nemainīs, vēl jo vairāk esošās politiskās situācijas dēļ."

2016. gada pirmajā pusē caur Baltijas ostām tika pārkrauti 20,95 miljoni tonnu Krievijas kravu, kas ir par 7,69% mazāk nekā gadu iepriekš.

Krievu saknes Baltijā

Tomēr pat Krievijas analītiķi, politiķi un biznesa pārstāvji ir spiesti atzīt, ka zināma Krievijas kravu

daļa vienmēr ies caur Baltijas valstu ostām, jo Krievijā joprojām ir problēmas muitas procedūru jomā, kā arī ostu un loģistikas pakalpojumu ziņā Baltijas valstis ir konkurētspējīgākas.

Bizness un politika ir divas dažādas lietas. Krievijas agresīvās politikas dēļ daudzi Krievijas uzņēmumi var zaudēt peļņu, ja notiks eksporta pārorientēšana no Baltijas valstu ostām uz Krievijas ostām. Tas attiecas ne tikai uz naftu un naftas produktiem, bet arī citām kravu grupām. Tā, piemēram, "Uralchem" pieder kontrolpakete Rīgas ostas minerālmēslu pārkraušanas terminālī "Rīga Fertilizer Terminal", "EuroChem" un "Akron" pieder terminālis "Eurochem Sillamäe Estonia" Tallinas ostā. Saskaņā ar sta-

Ārzemju eksperti: "Rosneftj" nav gatava barot Baltijas valstu ostas, jo Baltijas valstu valdības atbalsta Eiropas sankcijas pret Krieviju."

tistikas datiem šajās Baltijas valstu ostās 2016. gada pirmajos sešos mēnešos minerālmēslu pārkraušanas apjoms pieauga par 3,1%, sasniedzot 3,7 miljonus tonnu. "EuroChem" un "Uralchem" pārstāvji uz tikšanos ar Ivanovu nebija ieradušies. RBC arī ziņo, ka divu naftas kompāniju vadībām par Krievijas virzīto politiku nebija komentāru, bet klusēšana ne vienmēr nozīmē, ka zaudējumu procents ir visai neliels, ja salīdzina ar tiem desmitiem miljonu dolāru gadā, kas aizplūst garām Krievijas kasei, transportējot kravas caur Baltijas valstu ostām.

Vai burkāns Baltkrievijai?

Sanāksmē Ivanovs arī aktualizējis jautājumu, kā palielināt Baltkrievijas eksporta preču apjomu caur Krievijas ostām. "Transneftj" ierosināja izmantot savu monopolu, lai konsolidētu starpvaldību nolīgumu, kas regulē Krievijas naftas beznodokļu piegādes Baltkrievijas naftas pārstrādes rūpnīcām, pretī no Baltkrievijas prasot konkrēta naftas produktu eksporta apjoma transportēšanu caur Krievijas ostām. Pašlaik vairāk nekā 90% Baltkrievijas

naftas produktu eksporta iet caur Baltijas valstu un Ukrainas Melnās jūras ostām. 2015. gadā Baltkrievija caur Baltijas valstīm transportēja 8,5 miljonus tonnu naftas produktu, bet 2016. gada pirmajos astoņos mēnešos vairāk nekā 5,67 miljonus tonnu. "Klaipedos nafta" apjoms 2015. gadā pieauga par 18,5%, sasniedzot 6,42 miljonus tonnu, tāpēc "Klaipedos nafta" ir paziņojusi, ka plāno ieguldīt apmēram 10 miljonus eiro termināļa jaudu paplašināšanā īpaši Baltkrievijas preču apstrādei. Caur Klaipēdas ostu tiek transportēts arī liels Baltkrievijas minerālmēslu apjoms.

Baltkrievijas pusei tuvu stāvošs avots ziņo, ka naftas produktu transportēšana caur Krievijas ostām uz Rietumiem izmaksā dārgāk

nekā caur Baltijas valstu ostām, jo tās atrodas tālāk. Viņš arī izteicis viedokli, ka kravu pārorientācijas ieguvums varētu būt zemāki dzelzceļa tarifi un garantēta piekļuve cauruļvadu jaudām, bet šāda pārorientācija ir pretrunā ar kopējās ekonomiskās telpas koncepciju un Eiropas Savienības nolīgumiem ar Krieviju un Baltkrieviju. Vēl 2012. gadā Baltkrievijas prezidents Aleksandrs Lukašenko paziņoja par nodomu kravas no Baltijas valstu ostām novirzīt uz ostām Ļeņingradas reģionā un Kaļiņingradā, bet līdz šim tas nav noticis.

Apjomi krīt. Tāda ir realitāte

Šogad Latvijā dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoma kritums salīdzinājumā ar pagājušo gadu lielākoties turas aptuveni 20% līmenī. Tauts, vai tāda pati situācija varētu saglabāties arī gadā kopumā, satiksmes ministrs atbildēja, ka patlaban vēl ir pārāgri spriest, kādi būs gada rezultāti, bet labā ziņa ir tā, ka Latvijā ir pieaudzis iekšzemes pārvadājumu apjoms, un lielāko lābumu no tā gūst Liepājas osta.

►►► 15. lpp.

“Lēmums Krievijā attīstīt savas ostas un uzbūvēt Primorskas ostu, caur kuru pārkraus vispirms naftu un pēc tam arī naftas produktus, tika pieņemts pirms 20 gadiem, kad prezidents Krievijā vēl bija Boriss Jeļcins. Tas bija zināms, tāpēc arī mēs 90. gadu beigās pieņēmām lēmumu par Ventspils industrializāciju,” savā iknedēļas preses konferencē situāciju tranzīta biznesā skaidroja Ventspils brīvdostas valdes priekšsēdētājs A. Lembergs. “Šobrīd, kad ir abpusēja sankciju politika un Krievijas ekonomika ir nobremzēta, kad tā ne tikai neaug, bet pat samazinās, loģiski, ka kravu apgrozības pieauguma nav, bet ostu jaudas ir. Līdz ar to Krievija realizē to, ko pateica jau pirms 20 gadiem – noslogo savas ostas.

Pirmo reizi mēs to izjutām ap 2000. gadu, kad Latvija pieņēma lēmumu iestāties NATO, jo tad arī tika uzbūvēta Primorskas osta kā atbilde. Šobrīd ir pieņemts lēmums izvietot NATO karaspēku Latvijā. Skaidrs, ka Krievija uz to reaģē ne tikai kaut kādā aizsardzības jomā, par ko es neesmu lietas kursā, bet arī ekonomiski. Protams, neviens neteiks, ka tas ir kaut kādā veidā saistīts ar politiku, bet lielie tautsaimniecības lēmumi vienmēr ir politiski lēmumi. Krievijas naftas produktu kravas, par kurām ir runa, aizstāt neviens nevar.

Tāda ir tā nākotne, nekāda labā nav. Taču es nedomāju, ka būs tā, ka no 2018. gada te vispār nebūs naftas produktu. Nezinu, kāpēc “Transneft” prezidents nācis klajā ar tādu paziņojumu. Šāds scenārijs

varētu būt iespējams sankciju un politiska lēmuma rezultātā.”

“Rail Baltic” projekts var pavērt jaunas iespējas

Starp Latviju, Lietuvu un Igauniju ir panākta vienošanās par dzelzceļa “Rail Baltica” projekta finansēšanas un izpildes nosacījumiem. Analītiķi pauž viedokli, ka “Rail Baltica” dzelzceļa līnijas izbūve palielinās dzelzceļa pārvadājumu jaudas un attīstīs kravu plūsmu uz un no Eiropas valstīm, bet pasažieru pārvadājumos varēs samazināt ceļojuma ilgumu, kā arī autosatiksmes plūsmu un autoceļu noslogojumu uz Poliju un Vāciju.

Sarunas par “Rail Baltica” projektu nebija vieglas, jo Baltijas valstīs domstarpības bija tādos jautājumos kā pievienotās vērtības nodokļa sadale par “Rail Baltica” darbiem, iepirkumu modelis projektā, kā arī “RB Rail” valdes locekļu iecelšana.

Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komitejas priekšsēdētājs Mihaels Krāmers brīdināja, ja Baltijas valstīs nespēs atrast kopīgu valodu jautājumā par Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas “Rail Baltica” projektu, tās var zaudēt



Roberts Zīle.

šim projektam piešķirtos līdzekļus. Eiroparlamenta deputāts Roberts Zīle atzinīgi vērtē Eiropas Komisijas rīcību, kas zināmā mērā ar savu spiedienu palīdzēja panākt projekta virzību.

Roberts Zīle savā Facebook kontā raksta: “Kāpēc vienošanās nāca tik grūti? Gan Igaunija, gan Latvija, gan Lietuva līdz šim koncentrējušās kravu pārvadājumos Rietumu – Austrumu virzienā, tāpēc gan biznesa ētika, gan politiskā vide ir cietusi no Austrumu ietekmes. Veiksmīgs Eiropas platuma sliežu projekts varētu kļūt par lūzuma punktu un mainīt biznesa ētiku dzelzceļa transporta jomā un līdz ar to politisko visi ap šīm biznesa interesēm. Ir tādi, kuri nevēlas šādas pārmaiņas, tomēr tās ir iespējamas, pateicoties Eiropas finansējumam, kuru nevar izmantot citām lietām, un tas ir arī no Latvijas ievēlēto Eiroparlamenta deputātu nopelns.”■

Kīnas un Krievijas tirdzniecības koridora testēšana

Lai pārbaudītu 2200 kilometru garā tirdzniecības ceļa starp Ķīnu, Mongoliju un Krieviju efektivitāti, šā gada augustā Ķīna un Krievija veica ceļa testēšanu, braucienu pabeidzot Ulanudē, Burjatijā, Krievijas Federācijas teritorijā.

Izmēģinājuma brauciens bija svarīgs, lai ieviestu TIR sistēmu Ķīnā, kas ievērojami atvieglos tirdzniecību starp Āziju un Eiropu. Pasaulē

vienīgā universālā muitas tranzīta sistēma ir TIR, kas Krievijā darbojas jau vairāk nekā 30 gadus un Mongolijā vairāk nekā 10 gadus, bet Ķīna tikai nesen ir ratificējusi ANO TIR konvenciju, kas tagad ļaus ievērojami palielināt potenciālo starptautiskās tirdzniecības apjomu šajā reģionā un attīstīt jaunus sauszemes tirdzniecības ceļus ar iespējamo savienojamību ar

jūras ceļiem. Braucienā pa tā dēvēto “seno tējas ceļu”, ko organizēja un atbalstīja triju valstu satiksmes ministrijas, piedalījās deviņas kravas mašīnas.

IRU darbu vadītājs Eirāzijā Dmitrijs Čeltsovs: “IRU cieši sadarbosies ar Ķīnas valdību, palīdzot ieviest TIR sistēmu, lai veidotu jaunus, efektīvus un ātrus transporta ceļus starp Ķīnu, Krieviju un Eiropu.”■

Ar cerībām nākotnē

Apzinoties situācijas nopietnību sakarā ar Krievijas nodomu atstāt Baltijas valstu ostas bez Krievijas tranzīta, Baltijas valstu valdības, ostas un tranzīta biznesā iesaistītās kompānijas, protams, cenšas rast izeju. Viena no iespējām varētu būt Ķīnas rosinātais Jaunā Zīda ceļa mega projekts, kura ietvaros pa vienu no ceļa atzariem caur Latvijas ostām varētu nogādāt kravas uz un no Skandināvijas valstīm. Tomēr arī šajā ziņā Krievija nav noskaņota padoties un pauž apņēmību nepieļaut tādu scenāriju. Krievijas prezidenta padomnieks vides un transporta jautājumos Sergejs Ivanovs aicinājis uzlabot Krievijas administratīvās un muitas procedūras, lai Ķīnas kravas ietu caur Krievijas ostām, nevis paliktu, kā teicis Ivanovs, perifērijas pārzīņā.

Ķīnu iepazīstina ar Latvijas kā Jaunā Zīda ceļa galamērķa priekšrocībām

2014. gada septembrī Sjindzjanas (Xinjian) provincē Ķīnā norisinājās ceturtnā "China-Eurasia Expo" izstāde, kuras ietvaros notika Ķīnas – Eirāzijas sadarbības forums, ko atklāja Ķīnas premjerministrs Vens Džabao (Wen Jiabao). Forumā diskutēja par sadarbības iespējām nākotnē, ņemot vērā pasaules un it īpaši Eiropas Savienības makroekonomiskās tendences. Savu perspektīvu par ekonomikas un it īpaši par Āzijas reģiona tirdzniecības tendencēm un sadarbību ar Ķīnu



Latvijas delegācijā bija Satiksmes ministrijas Tranzīta politikas departamenta direktors A. Maldups (no kreisās), LIAA pārstāve I. Jākobsons, Latvijas Loģistikas asociācijas prezidents A. Tauriņš un LDz prezidents E. Bērziņš.

ieskicēja Kirgizstānas prezidents, Kazahstānas premjerministrs, Tađžikistānas premjerministrs un daudzas citas starptautiskās politikas personības.

Kā būtiskākais Eirāzijas tirdzniecības veicināšanas ietvaros vienmēr tiek iezīmēts Zīda ceļš, kura nozīmi starptautiskajos transporta un loģistikas darījumos uzsvēra gan Ķīnas, gan Kazahstānas premjers, atzīmējot, ka tranzīta koridora pamatā ir jābūt ātrumam, pakalpojumu kvalitātei, drošībai un stabilitātei, bet tā izveidei un uzturēšanai ir nepieciešama starptautiskā sadarbība un iesaistīto valstu spēku apvienošana.

16+1 samits Latvijā

2016. gada novembrī Rīgā notiks 16+1 samits, kura formāts ir labs instruments sadarbībai ar Ķīnu, lai papildinātu gan Latvijas divpusējo dialogu ar šo valsti, gan arī kopīgo ES un Ķīnas dialogu Stratēģiskās partnerības ietvaros, tādēļ Latvija ir aktīvi iesaistījusies 16+1 darbībā, kura izveides iniciatore 2012. gadā bija Ķīna. Tagad Ķīnas vicepremjers Vangs Jangs ir apliecinājis, ka darīs visu iespējamo, lai palīdzētu atrast efektīvus un kvalitatīvus sadarbības veidus transporta, loģistikas un tūrisma jomās, investīciju piesaistē un eksporta veicināšanā. Uzmanīgajam Starptautiskā investīciju foruma dalībniekus, ekonomikas ministrs Arvils Ašeradens uzsvēra: "Latvija piešķir lielu nozīmi stratēģiskai sadarbībai ar Ķīnu un uzskata, ka 16+1 iniciatīva ir lielisks instruments sadarbības paplašināšanai. Vienlaikus Eiropas Savienība un Ķīna augsta līmeņa sarunās ir vienojušās par sadarbības platformas izveidi, lai sekmētu sadarbību investīciju jomā, tai skaitā iniciatīvas Zīda ceļš ietvaros."

2016. gada 12. jūlijā Ķīnā apstiprināja Latvijas un Ķīnas sadarbības memorandu, un tiek plānots, ka to varētu parakstīt šā gada novembrī 16+1 valstu vadītāju samita laikā Rīgā. Memorands paredz sadarbību ostu attīstībā – investīciju piesaisti

i UZZIŅAI

Ķīnas iniciatīvas 16+1 mērķis ir aktivizēt sadarbību ar 11 ES dalībvalstīm un piecām Balkānu valstīm (Albānija, Bosnija un Hercegovina, Bulgārija, Čehija, Horvātija, Igaunija, Latvija, Lietuva, bijusī Dienvidslāvijas Republika Maķedonija, Melnkalne, Polija, Rumānija, Serbija, Slovākija, Slovēnija, Ungārija) investīciju, transporta, finanšu, zinātnes, izglītības un kultūras jomās. Samita ietvaros Rīgā notiks arī Latvijas – Ķīnas biznesa forums un uzņēmēju divpusējās tikšanās.

ostu infrastruktūras attīstīšanai, tostarp industriālo parku attīstībai, kā arī citus sadarbības projektus. Memoranda ietvaros liels darbs būs uzņēmējiem, jo valstis no savas puses ir apņēmušās nodrošināt labākus apstākļus uzņēmējdarbības veicināšanai. Abu valstu dzelzceļa kompānijas vienojās līdz šā gada beigām noorganizēt pirmo nokomplektēto izmēģinājuma vilcienu no Ķīnas, un tas varētu nozīmēt, ka Latvijai būs viens jauns maršruts tiešā satiksmē ar Ķīnu.

Ķīnieši jau gadiem interesējas. Vai tas dos reālus rezultātus?

Baltkrievijā jau būvē Ķīnas – Baltkrievijas industriālo parku "Lielais akmens", un šā projekta kopējās izmaksas varētu sasniegt astoņus miljardus eiro. 2016. gada pavasarī Ķīnas prezidents Sji Džjinpins ieradās vizītē Baltkrievijā, lai tiktos ar tās prezidentu Aleksandru Lukašenko, rudenī Lukašenko devās pretvizītē uz Ķīnu, un šīs tikšanās projektam deva jaunu impulsu. Zīda ceļa stratēģiskās valstis ir Ķīna, Krievija, Kazahstāna, Baltkrievija, un nākamais posms šajā ceļā būs Eiropa. Tā kā Baltkrievijai nav izejas uz Baltijas jūru, "Lielais akmens" varētu būt laba iespēja Latvijai kravu transportēšanā. Te gan vēl jāatceiras Klaipēdas osta, kas pēc būtības ir lielākā Latvijas ostu konkurente Baltijas jūras reģionā.

▶▶▶ 17. lpp.

Ķīnas valsts korporācijas "China Merchants Group" direktors Centrālajā Āzijā un Baltijas valstīs Hu Žengs atzina, ka viņa pārstāvētā kompānija, kas darbojas ostu un termināļu vadīšanas, transporta un loģistikas un citos sektoros, kā arī piedalās industriālā parka "Lielais akmens" izveidē Baltkrievijā, ir gatava veidot tiešu sadarbību ar Latvijas tranzīta un loģistikas uzņēmumiem, tai skaitā ar lielajām ostām, preču transportēšanai uz/ no Baltkrievijas un to izplatīšanai Ziemeļeiropā.

Jau daudzus gadus Latvijas ostas un tranzīta biznesa kompānijas nenogurstoši strādā, lai piesaistītu Ķīnas uzmanību un ieinteresētu par Latvijas iespējām apkalpot Ķīnas preču plūsmu. Ir notikuši biznesa forumi, bijusi dalība starptautiskās tranzīta un loģistikas izstādēs un konferencēs Rietumos un Austrumos. Arī ķīnieši dažāda līmeņa delegācijās ir braukuši uz Latviju.

Rīgas un Ventspils ostas ir veidojušas prezentācijas, lai izceltu tieši savas priekšrocības: Ventspils brīvosta kā visdziļākā neaizsalstošā

UZZIŅAI

Ķīna iecerējusi uzbūvēt jaunu transporta infrastruktūru preču kustībai no Ķīnas caur visu Eirāziju uz Eiropu, kur sauszemes Jaunais Zīda ceļš savienosies ar Jūras Zīda ceļu. Pēc aptuvenām aplēsēm, ieguldījumi projektā varētu pārsniegt 22 triljonus dolāru.

osta Baltijas jūras austrumu piekrastē, kurai ir labs potenciāls un visas iespējas, lai kļūtu par vienu no posmiem transporta un loģistikas ķēdē starp Ķīnu, Centrāleiropu un Austrumeiropu, kā arī visā Eirāzijas kontinentā, savukārt Rīgas brīvosta kā visīsākais un izdevīgākais savienojums starp Rietumiem un Austrumiem.

Lai gan Latvija vienmēr uzsver, ka vecais Zīda ceļš ir gājis caur Latviju un tam vajadzētu kalpot par apliecinājumu, ka šis ir taisnākais ceļš, tomēr tik skaisti vis nav, jo pagaidām Ķīna uz Eiropu plānotajā ceļu projektā Latviju nav iekļāvusi. Atliek vien cerēt uz kādu ceļa atzaru. ■

Iespējas ir, tās tikai jāizmanto

No 2016.gada 4. līdz 6. oktobrim Minskā notika nu jau 10. jubilejas izstāde "Transport & Logistics", kurā Latvijas ostas, VAS "Latvijas dzelzceļš" un ostu uzņēmēji piedalījās vienotā standā, lai iepazīstinātu interesentus, iespējamajos sadarbības partnerus un investorus ar Latvijas ostu un tranzīta biznesa iespējām. Minskā norisinājās arī konference, neformālas tikšanās un apaļā galda diskusijas, un šādi pasākumi ir ļoti produktīvi jaunu kontaktu dibināšanai un iespēju reklamēšanai, lai demonstrētu Latvijas tranzīta koridora iespējas un apliecinātu gatavību apkalpot Baltkrievijas kravas.

Transporta nedēļas laikā darba vīzītē Minskā uzturējās satiksmes ministrs Uldis Augulis, kurš atklāja izstādi un uzstājās starptautiskajā konferencē "Ķīnas – Baltkrievijas industriālā parka "Lielais akmens" loma Baltkrievijas transporta, loģistikas sistēmas attīstībā", kā arī tikās ar Baltkrievijas – Ķīnas industriālā parka vadību. Visos pasākumos ministrs aicināja izmantot Latvijas ostas un Latvijas tranzīta koridoru, lai kravas no "Lielā akmens" nogādātu Ziemeļeiropā. Savukārt VAS "Latvijas dzelzceļš" parakstīja vienošanos ar Baltkrievijas dzelzceļu par ciešāku sadarbību tranzīta koridoru tarifu noteikšanā, bet SIA "LDz Cargo" ar Baltkrievijas dzelzceļu noslēdza vienošanos par efektīvāku dokumentu apriti elektroniskā veidā.

Par Latvijas ostu un tranzīta pašreizējo situāciju, turpmāko stratēģiju un starptautiskās sadarbības iespējām uz sarunu "Jūrniekā" aicināts satiksmes ministrs ULDIS AUGULIS.

– Visticamāk, nekļūdīšos, ja teikšu, ka Baltkrievija mums ir kļuvusi par vienu no svarīgākajām sadarbības partnerēm, domājot par Latvijas interesēm iekļauties Jaunā Zīda ceļa struktūrā. Vai, esot darba vīzītē Minskā un tiekoties ar dažāda līmeņa amatpersonām, jums



radās pārliecība, ka mūsu cerības varētu nebūt veltas?

– Minskā tikos ar Baltkrievijas transporta ministru un ārlietu ministru, kurš ir atbildīgs par loģistikas jautājumiem. Protams, ka mūsu intereses ir saistītas ar Ķīnas kravu transportēšanu un netālu no Minskas topošo loģistikas centru "Lielais akmens", kas tiek būvēts deviņdesmit viena kvadrātkilometra



lielā teritorijā. Pašlaik pirmajai kārtai jau sakārtota infrastruktūra – ceļi, ūdens, kanalizācija, elektrība, nākamajā posmā tiks uzsākta loģistikas ēku celtniecība. Man bija izdevība iepazīties ar šo projektu, un varu teikt, ka vēriens patiešām ir iespaidīgs. Projekta attīstītājs no Ķīnas puses ir “China Merchant Group”, viena no lielākajām kompānijām ne tikai Ķīnā, bet arī pasaulē, un mēs ar šo kompāniju, kā arī ar Baltkrievijas un Latvijas dzelzceļiem strādājam pie vienošanās par kravu pārvadājumiem no šī centra. Ļoti ceru, ka līdz 16+1 valdību vadītāju samitam, kas novembrī notiks Rīgā, visas nepieciešamās formalitātes būs nokārtotas un mēs varēsim parakstīt sadarbības memorandu. Baltkrievijā Latvijas un Baltkrievijas dzelzceļi parakstīja vienošanās memorandu par mārketingu un sadarbību kravu pārvadājumu palielināšanā, un “LDz

UZZIŅAI

Šogad jūlijā vizītes ietvaros Ķīnā satiksmes ministrs Uldis Augulis tikās ar vienu no pasaules lielākajiem konteineru pārvadātājiem “China COSCO Shipping Group” un Ķīnas lielākā publiskā ostas operatora “China Merchants Group” pārstāvjiem, kuriem izteica sadarbības piedāvājumu kontekstā ar vērienīgo Eirāzijas industrijas un loģistikas projektu – Baltkrievijas un Ķīnas industriālā parka “Lielais akmens” attīstību. Tā kā parka tālākās attīstības projektiem būs nepieciešama izeja uz Baltijas jūru, satiksmes ministrs piedāvāja to realizācijai izmantot Latvijas ostas un Latvijas piedāvātos multimodālos risinājumus preču izplatīšanai Ziemeļeiropā.

Loģistika” ar Baltkrievijas lielāko loģistikas un pārvadājumu kompāniju “Belintertrans” arī noslēdza saprašanās memorandu, tāpēc ļoti ceru, ka paveiktais dos pozitīvus rezultātus, lai pieaugtu kravu pārvadājumu apjomi dzelzceļā un kravu apgrozījums Latvijas ostās. Kravu piesaistīšana no Āzijas reģiona, Ķīnas un Baltkrievijas ļaus mazināt tranzitkravu kritumu, kas radies sakarā ar Krievijas politiku savas kravas novirzīt uz Krievijas ostām. Būs vajadzīgs laiks, lai aizstātu pašreizējo kravu kritumu, un tieši tāpēc nopietni strādājam visos iespējamajos virzienos, kas varētu dot rezultātus. Tiekamies ar Kazahstānas transporta ministru, Starpvaldību komisijai viens no svarīgākajiem ir tranzīta jautājums. Kazahstāna Latvijai ir ļoti nozīmīgs sadarbības partneris, un mēs jau tagad varam runāt par reāliem rezultātiem un pieredzi šajā virzienā, kaut vai par konteineru liņiju uz Kazahstānu, ko savas armijas apgādei ir izmantojusi arī NATO.

– Vai attālumš, kas Baltkrieviju šķir no Lietuvas, varētu būt arguments, lai kravas tomēr izvēlētos nevis Latvijas ostu, bet gan Klaipēdas ostas virzienu?

– Ja salīdzinām, tad attālumš no Minskas līdz Klaipēdai un Rīgai nemaz tik ļoti neatšķiras, tāpēc tas nav attāluma, bet gan vēsturisko attiecību jautājums. Salīdzinot Latvijas ostu un Klaipēdas kravu struktūru, redzam, ka Latvijai akcents vienmēr ir bijis uz Krievijas tranzitkravām vai kravām, kas caur Krieviju nāk pie mums, tās veido septiņdesmit procentus no



U. Augulis piedalās izstādēs “Transport & Logistics” atklāšanā Minskā.



kopējā apjoma, bet Lietuvai tie ir tikai četrpadsmit procenti, pārējās ir Baltkrievijas kravas, Lietuvas iekšzemes un citas kravas, kas ir pamats Klaipēdas ostas kravu apgrozījuma pieaugumam. Nav iespējams salīdzināt nesalīdzināmas lietas, bet diezgan kāpēc pie mums to neviens nevēlas saprast un izskan pārmetumi, ka Latvijas kravu pārvadātāji slikti strādā, bet, ja salīdzinām kaut vai Latvijas un Lietuvas dzelzceļa kravu pārvadājumus, redzam, ka mūsu dzelzceļš ir strādājis daudz labāk, pat neskatoties uz to, ka piedzīvojis kravu aptuveni divdesmit procentu kritumu.

– Vai tikai tagad ir nākusi apskaidrība, ka Baltkrievija ir svarīgs partneris, un vai tikpat intensīvi šajā virzienā nevajadzēja strādāt jau pirms desmit vai divdesmit gadiem?

– Nevar jau teikt, ka mēs Baltkrieviju būtu pavisam atstājuši novārtā, ja atskatāmies uz 2015. gadu, redzam, ka baltkrievu kravas

►►► 20. lpp.

►►► 19. lpp.

pieauga par astoņdesmit procentiem. Tiekoties ar baltkrievu kolēģiem, atgādināju, ka ir ne tikai lietuviešu konteinerilciens "Vikings", bet arī mūsu konteineru sastāvs "Zubrs", un mēs varam strādāt pie arvien jaunu kravu piesaistes.

mēs nopietni gatavojamies starpvaldību komisijas sēdei, kas pēc trīs gadu pārtraukuma beidzot varētu notikt, iespējams, nākamā gada sākumā. Transports, kravu pārvadājumu politika, tranzīts un loģistika būs svarīgākie darba kārtības jautājumi, tieši tāpat kā citās

un reformu komisiju, ko parafēju jau vizītes laikā Ķīnā. Protams, nav jau tik skaisti, ka pietiek paspiest roku Ķīnas transporta ministram, lai visas lietas notiktu pašas par sevi. Process ir ilgstošs un sarunas nogurdinošas, lai pierādītu, ka mēs esam visādā ziņā izdevīgi, esam drošs partneris, kas sniedz ātrus un kvalitatīvus pakalpojumus par visizdevīgāko cenu. Vienošanās paredz, ka testa vilcienam ar Ķīnas kravām Latvijā ir jāierodas līdz šā gada beigām, tāpēc abu valstu dzelzceļi intensīvi strādā pie kravu īpašnieku piesaistes, lai tā nebūtu vienreizēja *kečupa* kravas atvešana, bet pastāvīga kravu plūsma uz Latvijas ostām.

– Ja mēs pieņemam, ka Ķīnas kravu plūsma būs regulāra ar tendenci arvien pieaugt, vai mūsu dzelzceļa kapacitāte un infrastruktūra būs gatava tādu kravu apjomu pārvadāt?

– Dzelzceļš kravas atvedīs, par to nav šaubu, un mūsu ostām vajadzēs tās apstrādāt. Dzelzceļa kapacitāte ir pietiekama, tarifi pievilcīgi un konkurētspējīgi, ko pierāda arī Ķīnas puses aktivitātes. Mūsu uzmanība ir vērsta arī uz Melnās jūras, Turcijas un Gruzijas reģionu un kravu piesaisti no Ķīnas Jaunā Zīda ceļa.

– Arī mūsu brāļi un konkurenti lietuvieši nopietni strādā šajā virzienā. Vai iespējams, ka mums par labu runā, piemēram, Klaipēdas ostas ierobežotā teritorija?

– Mūsu ostu brīvās teritorijas ir liela priekšrocība jaunu projektu uzsākšanai, jo šeit pietiek platības, kur attīstīties, bet Klaipēdas iespējas šajā ziņā ir ierobežotas. Izmantojot situāciju, es vienmēr popularizēju mūsu tranzīta koridora iespējas un ostu potenciālu. Protams, svarīgi, lai savus pakalpojumus reklamētu arī uzņēmēji un darītu visu, kas ir viņu spēkos, jaunu kravu un jaunu investoru piesaistei, lai mēs kopumā varētu sekmēt tautsaimniecības izaugsmi. Dzelzceļa tarifi, ostu maksas un pašu termināļu pakalpojumu izmaksas ir jautājumi, kas jāskata kopumā. Daudzi tranzīta nozarē iesaistītie pēdējā laikā aktualizē dzelzceļa tarifu jautājumu,

U. Augulis (no labās), S. Afanasjeva un E. Bērziņš atklāj Šķirotavas kalniņu.



– Krievija ir paziņojusi par savu kravu novirzīšanu uz Krievijas ostām līdz 2018. gadam, bet ne jau visi Krievijas kravu īpašnieki viennozīmīgi tam piekrit, īpaši tie, kuriem pieder termināļi Latvijas ostās. Kāda ir jūsu kolēģa Krievijas transporta ministra retorika šā jautājuma sakarā?

– Ar Krievijas transporta ministru šos jautājumus neesmu apspriedis. Decembra sākumā, visticamāk, došos uz Maskavu, un sarunas par to mums būs. Bet tas, ka no Krievijas puses šādu politiku varēja sagaidīt, bija zināms jau daudzus gadus, un tas, ka Krievija, attīstot savu ekonomiku, attīstīs arī savas ostas Ustjlugu un Primorsku, nevienam nebija noslēpums. Lai padarītu lētāku un izdevīgāku naftas transportēšanu, Krievija ir izbūvējusi cauruļvadus, un arī tas samazina kopējo kravu apjomu. Kravu transportēšana un loģistika pasaulē ļoti mainās, un tam ir daudz iemeslu: gan naftas cenas pasaulē, gan Krievijas valūta un noteiktās sankcijas pret Krieviju.

Kopš šā gada augusta esmu Latvijas – Krievijas starpvaldību komisijas vadītājs no Latvijas puses, un

starpvaldību sarunās, jo esmu arī Latvijas un Baltkrievijas starpvaldību komisijas vadītājs no Latvijas puses. Šogad, tāpat kā katru gadu, ir sanākusi kopā Krievijas – Latvijas transporta darba grupa, kas apskatīja ar visām transporta nozarēm saistītus jautājumus, tā ka droši varu apgalvot, ka ir atjaunots darbs starpvalstu līmenī.

– Jūs jau pieminējāt Latvijas intereses Jaunā Zīda ceļa sakarā un Ķīnu kā lielo stratēģisko partneri, bet analītiķi pasaulē vērs uzmanību uz to, ka delegāciju vizītes, sarunas un izrādītā interese no Ķīnas puses vēl nebūt nenozīmē, ka business reāli arī sāksies. Cik reāla tad ir Ķīnas puses interese par Latvijas piedāvātajām iespējām?

– Protams, mums ir jārēķinās, ka tā ir Āzija, cita mentalitāte un savādāka valsts iekārta. Baltkrievija tomēr ir piemērs tam, ka Ķīna reāli attīsta projektus. Līdzīga sadarbība ar Ķīnu veidojas arī mums. Kad jūlijā biju vizītē Ķīnā, "Latvijas dzelzceļam" izdevās noslēgt vēsturisku vienošanos ar Ķīnas dzelzceļu par sadarbību, un 16+1 pasākumā Rīgā tiks parakstīts saprašanās memorands ar Ķīnas Nacionālās attīstības

ko min kā lielāko nozares problēmu, bet varu pavisam noteikti šādu viedokli noraidīt kā nepamatotu, jo vajadzētu ņemt vērā visas izmaksas, kas rodas kravu pārvadājumu ķēdē. Dzelzceļš ir izstrādājis ļoti labus komercpiedāvājumus attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumiem, kā arī ik gadu veic ievērojamu infrastruktūras modernizāciju un sakārtošanu. Ir panākts gan lielāks pārvadājumu ātrums, gan preču šķirošana, kur, pateicoties elektrifikācijai, šķirotavas kalnīņā iepriekšējo divarpus tūkstošu vagonu vietā tagad diennaktī var apstrādāt trīssarpus tūkstošus.

– Kā Eiropas politika ietekmē mūsu ostu darbību un kā lobiju pārstāvētās intereses, piemēram, Ostu regulas kontekstā, ietekmē mūsu ostu darbību, attīstību un nākotnes iespējas?

– Ne jau visas Eiropas Savienības valstis un ES ostas izstrādāto Ostu regulu vērtēja viennozīmīgi un pozitīvi, tāpēc šajā sakarā izvērtās plašas diskusijas. Mums izdevās panākt, ka Ostu regulu pieņems ar atkāpēm, un tur būs iekļauta lielā kā daļā no iebildēm, kuras izteica gan Latvijas ostas, gan tika pieņemtas Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomē. Jaunajā redakcijā regula tomēr respektēs to, ka katra dalībvalsts osta ir atšķirīga, ar savu specifiku. Protams, mēs vieni neesam cīnītāji, tāpēc, lai panāktu vēlamo rezultātu, uzrunājām tos, kuru intereses sakrita. Grūti pateikt, kas šo regulu lobēja, iespējams, tās varētu būt lielās ostas vai kravu īpašnieki, bet visticamāk, ka lielās kuģošanas kompānijas.

– Bet, runājot par ES, mēs nedrīkstam nenovērtēt finansējumu. Vai vēl kāda nauda varētu būtu pieejama jūrniecības nozarei?

– Latvijas Jūras administrācija ir piesaistījusi Eiropas fondu finansējumu Baltijas jūras ģeodēziskās izpētes projektam, kuram nākamajā posmā pievienosies arī citas valstis, tādas kā Zviedrija, Somija un Dānija. Kā pozitīvu piemēru Eiropas fondu izmantošanā varētu pieminēt SKLOIS projektu, ostu padziļināšanas projektus, Krievu salas projektu Rīgas ostā, kā arī vēl daudzi citi



Eiropas līdzfinansēti projekti ir palīdzējuši sāktot un modernizēt mūsu ostu infrastruktūru. To ļoti pozitīvi vērtē gan mūsu esošie partneri, gan tie, kas oficiālās vizītēs ierodas Latvijā. Tā, piemēram, septembra sākumā Latvijā viesojās Duisburgas ostas pārvaldnieks Ēriks Štāke, kurš Krievu salu novērtēja kā milzīgu potenciālu nākotnē. Augstu novērtējumu par tehnoloģiju attīstību Rīgas ostā izteica Tatarstānas prezidents, paužot arī ieinteresētību par sadarbību nākotnē. Delegācijas, kas apmeklējušas Rīgas, Ventspils un Liepājas ostas, ne tikai saka pieklājības frāzes, bet arī pauž patiesu ieinteresētību sadarbīties, jo redz to potenciālu. Tagad gaidām pieteikumus no ostām infrastruktūras projektiem, kuriem pieejamais Eiropas fondu finansējums ir 74 miljoni eiro. Varu tikai vēlreiz uzsvērt: lai mēs prastu izmantot iespējamo investoru ieinteresētību un savas priekšrocības jaunu kravu piesaistē, ļoti daudz darba ir jāveic pašām ostām, ostu termināļiem un uzņēmējiem.

– Kā, jūsuprāt, būtu vērtējama Latvijas ostu iekšējā konkurence apstākļos, kad mūsu ostām, cīnoties par kravu piesaisti, ir ļoti nopietni jākonkurē Baltijas jūras reģionā?

– Jebkura konkurence ceļ līmeni un stimulē attīstību, ko apliecina arī mūsu ostu izaugsme, tāpēc nedomāju, ka pareizi būtu mākslīgi veidot Latvijas ostu specializāciju. Katra osta ir apzinājusi savas stiprās puses un priekšrocības, kā arī reāli izvērtējusi savas iespējas. Neesmu jutis, ka iekšējā konkurence

kādai no ostām būtu nodarījusi ļaunumu, tāpēc vērtēju to kā pozitīvu konkurenci, jo visām mūsu ostām ir iespējas un potenciāls tālākai attīstībai. Ventspils un Rīgas ostas ir piedzīvojušas kravu kritumu, ko vistiešākā veidā ir ietekmējušas naftas cenas, energoresursu pieprasījuma kritums un kopējā kravu apgrozījuma samazināšanās pasaulē, bet Liepājas osta, kas lielā mērā strādā ar iekšzemes kravām, ir piedzīvojusi pat apgrozījuma pieaugumu. Pēc būtības ostu darbība ir pasaules ekonomikas spogulis.

– “Baltijas asociācijas – tranzīta un loģistika” prezidente Inga Antāne Latvijas televīzijā uzstājās ar kategorisku prasību, ka uz visām Latvijas ostām ir jābūt vienotiem dzelzceļa tarifiem, lai veicinātu nevis iekšējo konkurenci, bet gan Latvijas konkurētspēju pasaulē. Kāds šajā sakarā būtu jūsu komentārs?

– Regulators, “Latvijas dzelzceļa” administrācija un “LatRailNet” ir pārņēmuši tarifu regulācijas funkcijas, tiek arī strādāts pie jaunas tarifu sistēmas, kas sāks darboties aptuveni nākamā gada vidū, bet, lai kļiedētu satraukumu par dzelzceļa tarifiem, varu apgalvot, ka tarifi nebūt nav tie, kas apgrūtina ostu un ostu termināļu darbību. Mūsu darba kārtībā ir dzelzceļa elektrifikācijas projekts, kas dos piensumu ekonomikai, un mūsu uzdevums ir pieejamo Eiropas fondu finansējumu, kas ir vairāk nekā 400 miljoni eiro, izmantot tieši dzelzceļa

▶▶▶ 22. lpp.

▶▶▶ 21. lpp.

elektrifikācijai. Pie dzelzceļa elektrifikācijas projektiem strādā arī mūsu kaimiņi. Esmu runājis ar Baltkrievijas amatpersonām par to, kā viņi redz Baltkrievijas dzelzceļa elektrifikāciju, lai šie projekti būtu savstarpēji saskaņoti. Diemžēl pieejamais finansējums nebūs tik liels, lai varētu elektrificēt visu dzelzceļa tīklu, tāpēc mēs strādājam arī pie citiem projektiem, kas palīdzēs uzlabot pakalpojumu kvalitāti, piemēram, "Zaļā koridora" projekts uz Liepājas ostu, kur varētu potenciāli izmantot ar ogļūdeņradi vai gāzi darbināmas lokomotīves, un tas būtu labs ieguldījums kravu apgrozījuma pieaugumam Liepājas ostā. Par tarifiem runājot, ir jāatceras, ka dzelzceļa infrastruktūra ir jāuztur, un tās ir reālas izmaksas, ir jāveic infrastruktūras modernizācija, dzelzceļā strādā cilvēki, kas uztur šo infrastruktūru, un tas viss ir saistīts ar izmaksām. Ko mēs nekādā gadījumā nedarīsim, tas ir, ka dzelzceļš, visticamāk, tarifus nenoteiks zemākus par pašizmaksu. Nosakot dzelzceļa tarifus, notiek sarunas starp "Latvijas dzelzceļu" un katru kravu pārvadātāju vai termināļa īpašniekiem, bet kopējās tranzītpārvadājumu izmaksas veido gan dzelzceļa tarifi, gan ostu izmaksas, gan ostu termināļu pakalpojumu maksas, tāpēc, runājot par konkurētspēju, nevajadzētu koncentrēties tikai uz dzelzceļa tarifiem.

– Statistika un reālā situācija ostu un dzelzceļa pārvadājumu apjomos nav no tām labākajām. Astoņos mēnešos Latvijas ostas zaudējušas nedaudz vairāk nekā trīspadsmit procentus, bet "Latvijas dzelzceļš" divdesmit procentus no kravu apjoma. Vai Satiksmes ministrija no valdības un tās vadītāja ir saņēmusi kādus uzstādījumus turpmākam darbam?

– Transporta nozare dod vairāk nekā desmit procentu pienesumu IKP, tāpēc valstības uzstādījums ir nodrošināt pienesumu tautsaimniecībai, un tas liek strādāt, lai uzlabotu tranzīta plūsmu, jo gan ģeogrāfiskais stāvoklis, gan situācija kopumā parāda, ka iespējas palielināt tranzīta apjomu Latvijai tiešām ir. ■

Anita Freiberga

Senā spožuma atdzimšanas gaidās

Projekta "One Belt, One Way" mērķis ir atjaunot veco Zīda ceļu, kurš jau vairāk nekā pirms 2000 gadiem savienoja Āziju ar Eiropu. Ķīna ir ieinteresēta veidot jaunus maršrūtus, lai nodrošinātos pret iespējamām sarežģītām starptautiskām situācijām un citiem šķēršļiem, kas varētu kavēt preču transportēšanu jau esošajos un tradicionālajos kravu pārvadājumu maršrutos. Iesākumā Jaunā Zīda ceļa projekta ietvaros Ķīna runāja par sadarbību ar 60 Eirāzijas valstīm, bet tagad jaunu transporta maršrutu meklējumos šo sadarbību varētu paplašināt arī Āfrikas virzienā.



Francijas starptautiskā institūta Ķīnas nodaļas zinātniskā līdzstrādniece Alise Elkmāne atzīst, ka pašlaik Ķīna it kā strādā visos iespējamajos virzienos, lai veidotu jaunus projektus, jaunus kravu transportēšanas maršrūtus, piesaistītu jaunus investorus un sadarbības partnerus, tomēr ķīniešiem ir raksturīgi nesniegt skaidras atbildes, atstājot cerības par iespējamo sadarbību ikvienam, ar ko bijusi tikšanās. Ķīna komunicē ar katru valsti, kurai ir tādi paši mērķi kā tai, bet jauni projekti neattīstās tik ātri, kā to vēlētos, piemēram, Eiropas valstis.

Vieta, vieta un vieta

Nekustamā īpašuma vērtības trīs svarīgākie priekšnoteikumi ir vieta, vieta un vieta. Tas attiecas arī uz višiem, kas šobrīd cīnās par jebkuru iespēju nokļūt uz Jaunā Zīda ceļa.

Bet daži jau tagad uz šā ceļa jūtas pavisam ērti. Tā, piemēram,

Duisburgas osta ik nedēļu no Ķīnas saņem vienu dzelzceļa sastāvu. Kā atzīst ostas vadība, šo kravu apjomu var uzskatīt par simbolisku, jo tas veido tikai nepilnu procentu no ostas kopējā apgrozījuma. Tomēr visi ir ieinteresēti, lai dzelzceļa līniju noturētu pie dzīvības. Duisburgas osta ir pasaules lielākā iekšzemes osta, kas pēdējo gadu laikā ir attīstījusies par vadošo loģistikas mezglu Centrāleiropā, un tās direktors Ēriks Štāke bija ieradies Latvijā, lai tiktos ar LR Satiksmes ministriju, AS "Latvijas dzelzceļš" un Rīgas brīvostas pārvaldes pārstāvjiem un runātu par Latvijas sadarbību ar Duisburgas ostu Eirāzijas piegāžu ķēžu nodrošināšanā. Latvijas loģistikas nozares interesēs ir attīstīt Ķīnas – Eiropas piegāžu koridora atzaru caur Latviju Ziemeļeiropas piegāžu nodrošināšanai, tāpēc Latvijas tranzīta nozares dalībnieki, tai skaitā Rīgas brīvostas pārvalde un ostas uzņēmumi, ir gatavi aktīvi

strādāt, lai piedāvātu integrētus un ilgtspējīgus loģistikas risinājumus, kā arī konteineru piepildījumu abos virzienos.

Daudzi pasaules *spicākie* politiekonomiskie prāti iesaka nedaudz nolaist tvaiku un ievilkt elpu, domājot par Ķīnas grandiozajiem plāniem. Finansisti pasaules presē publicē rakstus, kas liek aizdomāties par to, kā Ķīnas milzīgā izaugsme pēdējo gadu laikā ir likusi pasaulei nedaudz sajukt prātā, domājot par savām iespējām kaut ko iegūt no Ķīnas straujās izaugsmes. Bet Ķīna, būvējot savu ekonomiku, visbiežāk ir ignorējusi elementāru uzmanību, nedomājot par sociālajām vajadzībām un apkārtējās vides aizsardzību, kas tagad sāk atspēlēties. Jāapzinās, ka šāda Ķīnas pieeja nebūs iespējama starptautiskos projektos.

Ekonomisti arī informē, ka daudzu valstu ostas, pamatojoties uz Ķīnas puses dotajām cerībām par kravu apjomu kāpumu, ir ieguldījušas miljardiem dolāru infrastruktūras projektos, kas tagad neatmaksājas, tāpēc jo īpaši piesardzīgi vajadzētu izturēties pret Ķīnas priekšlikumiem par ekonomiskās sadarbības zonu, kas stiepjas no Indonēzijas līdz Baltijas valstīm, kur Pekinai neizbēgami ir liela ietekme.

Vēl viens sižeta pavērsiens ir sagaidāms tad, kad pretim saviem ieguldījumiem kādas valsts infrastruktūrā Pekina nepārprotami prasīs sev izdevīgus ekonomiskos un politiskos lēmumus.

“Associated Press” raksta, ka Ķīna, attīstot Šrilankas galvaspilsētas Kolombo ostu it kā daļu no jūras Zīda ceļa, kas savieno Ķīnu ar Eiropu, un ieguldot tās infrastruktūrā vairāk nekā 1,4 miljardus dolāru, patiesībā mēģina iegūt ietekmi Indijas okeānā un vēlas pretī saviem finanšu ieguldījumiem saņemt Šrilankas prezidenta atbalstu. Ja iepriekšējā prezidenta laikā Ķīna savu politiku virzīja bez problēmām, tad ar 2015. gada janvārī amatā stājušos jauno prezidentu Maitripalu Sirisenu viss tik gludi neiet. Pierādījums tam bija Sirisena pirmā vizīte nevis uz Ķīnu, bet gan uz Indiju, un arī Kolombo ostas projektu revīzija, īpaši jautājumus par vides aizsardzību.



Ķīnas premjerministrs Li Kečjans vizītes laikā Pirejas ostā, kur Ķīnas kuģošanas gigants “Cosco” kontrolē divus no trim konteineru termināļiem. Ķīna arī norāda, ka pagājušajā gadā iegādājusies Grieķijas obligācijas, izrādot atbalstu finansiāli cietušajai valstij, kas atrodas Eiropas austrumu vārtos.



Ķīnas prezidents Sji Dzjinpins un Šrilankas prezidents Maitripals Sirisens.

Vērienīgais Kolombo ostas projekts, ko atbalsta lielākais Ķīnas valsts uzņēmums “China Communications Construction Co”, ir sagādājis galvassāpes Indijai, jo pēc ostas rekonstrukcijas te varētu bāzēties Ķīnas kara flotes kuģi un zemūdenes, tā palielinot politisko un ekonomisko ietekmi reģionā.

Analītiķis Patriks Brauns, kurš vairāk nekā 30 gadus specializējies Āzijas jautājumos, uzskata, ka līdzīga situācija veidojas Grieķijā, kur Ķīna izteikusi gatavību lielus līdzekļus ieguldīt Pirejas ostā, bet investīcijām ir vistiešākais sakars ar Grieķijas tālāko politiku, un tās demokrātija varētu iekrist pamatīgā bedrē. No vienas puses, Ķīnas spiedienu grieķi uztver kā apvainojumu, jo tiek aizskarts viņu lepnums, bet, no otras, Ķīnas finansējums ostas, dzelzceļa un ceļu infrastruktūrā ir svarīgs, lai Grieķija izglābtos no ekonomiskā sabrukuma.

Kad pašreizējais Ķīnas prezidents Sji Dzjinpins pirms diviem gadiem nāca pie varas, par savas prezidentūras moto viņš pasludināja “Ķīnas sapņa” piepildījumu, un tagad politiskie komentētāji atzīst, ka kļūstot arvien skaidrāks, ka viņa sapnis ietver daudz vairāk nekā tikai Ķīnu

un ir daudz vērienīgāks, nekā kāds to spēja iedomāties.

Ieguldot vairākus miljardus dolāru Gvadaras ostā Pakistānā, tika radīts svarīgs infrastruktūras objekts Ķīnas – Pakistānas ekonomikas koridora izveidē. Gvadaras osta atrodas stratēģiski tuvu Ormuza šaurumam Persijas līcī. Daži analītiķi uzskata, ka osta varētu kļūt par Ķīnas kara flotes bāzi Indijas okeānā, kas ļautu Pekinai uzraudzīt Indijas un ASV kara flotes darbību. Augstākā līmeņa analītiķis Vašingtonā Maikls Kugelmans uzskata, ka Ķīna ar prieku finansēs un būvēs jebkuru infrastruktūru, vai tie būtu ceļi vai ostas, ja tas palīdzēs sasniegt tās stratēģisko mērķi un atbildīs tās interesēm. Tajā pašā laikā Jaunais Zīda ceļš nozīmē pastiprināt Ķīnas spiedienu uz Indiju, mazākā mērā arī uz ASV, palielinot Ķīnas klātbūtni Vidusāzijas reģionā. Daudzi eksperti apgalvo, ka Ķīna piegādā Pakistānai kodoltehnoloģijas. Tomēr arī Pakistānā Ķīnai neiet tik gludi, jo bruņoti grupējumi iebilst pret Pekinas investīcijām reģionā, pat uzbrūk ķīniešu inženieriem, kuri strādā Gvadaras ostā un kuru drošībai Pakistānas armija izveidojusi 12 tūkstošu lielu speciālo nodaļu.

Ārzemju prese raksta arī par to, ka Ķīna iegādājusies daļu no Turcijas ostām, kas arī ietilpst Jaunā Zīda ceļa projektā.

Laiks rādīs

Jaunais Zīda ceļš solās būt viens no nozīmīgākajiem projektiem pasaulē, kas iespaidos aptuveni 70% no visas pasaules iedzīvotājiem teritorijās, kur tiek saražoti 55% no pasaules IKP un 75% no pasaules enerģijas resursiem. Bet, lai to īstenotu, ir jābūt cieņai un sadarbībai projektā iesaistīto valstu starpā. Ķīna jau ir veikusi pasākumus, lai projektu varētu virzīt uz priekšu, parakstot, piemēram, sadarbības nolīgumu ar Krieviju, Kazahstānu un Baltkrieviju. Projekta īstenošanai vajadzīgi arī skaidri pārvaldības noteikumi un izpildes mehānismi, tāpēc, visticamāk, būs vajadzīga neatkarīga organizācija, lai varētu pieņemt stratēģiskus lēmumus, kā arī risināt divpusējus vai daudzpusējus strīdus. ■

Izdevīgie un reizē vājie punkti loģistikas sistēmā

Ejot iepirkties, gandrīz neviens neiedomājas, kā preces nonākušas līdz veikala plauktiem. Gandrīz deviņdesmit procentos gadījumu tās ir ceļojušas pa pasaules jūrām un okeāniem lielākos vai mazākos tirdzniecības kuģos, tāpēc var droši apgalvot, ka jūras ceļi ir ārkārtīgi nozīmīgi, lai nodrošinātu preču pārvietošanos pasaulē. Tieši tāpat kā uz autoceļiem, arī jūras maģistrālēs satiksme tiek regulēta un kontrolēta, lai izvairītos no sadursmēm, avārijām un sastrēgumiem. Starptautiskais enerģētikas tirgus ir atkarīgs no drošiem transporta ceļiem. Aptuveni 63% jeb 57 miljonus barelu pasaules naftas ik dienu transportē pa jūras ceļiem, tāpēc jūras šaurumi, pa kuriem notiek naftas tranzīts, tiek uzskatīti par vājajiem ķēdes posmiem kopējā loģistikas sistēmā. Tikai īslaicīgi bloķējot kravu plūsmu šajos rajonos, tas var izraisīt būtisku cenu kāpumu pasaules enerģētikas tirgos. Jūras šaurumi ir bīstamas zonas arī tā iemesla dēļ, ka tie ir vāji aizsargāti no pirātu un teroristu uzbrukumiem, kas savukārt var būt iemesls gan satiksmes negadījumiem, gan naftas noplūdei. Un tomēr zemas izmaksas un salīdzinoši augsta drošības pakāpe ir

tie atslēgas vārdi, kas vislabāk raksturo jūras pārvadājumus un dod priekšrocības salīdzinājumā ar pārvadājumiem pa sauszemi.

Par visnoslogotākajiem jūras ceļiem tiek uzskatīti jūras šaurumi, bet stratēģiski visnozīmīgākais ir Panamas kanāls, kas savieno Atlantijas okeānu un Kluso okeānu. Pēc rekonstrukcijas Panamas kanāls var apkalpot aptuveni 79% no pasaules kravu pārvadājumu jaudām iepriekšējo 49% vietā, un tranzīta plūsma ir palielināta par vidēji 13-14 kuģiem. Tomēr Starptautiskā Transporta darbinieku federācija kopā ar citām atbildīgām institūcijām pieņēmusi lēmumu, ka Panamas kanāls nedrīkst apkalpot *neopanamax* kuģus, kuru

platums sasniedz 49 metrus, jo kanāla platums ir 55 metri, un rezerves 6 metri nevar nodrošināt kuģošanas drošību.

Panamas kanāls joprojām nespēj apkalpot lielos tankkuģus, kuri meklē citus kravas transportēšanas ceļus.

Vieni no stratēģiski nozīmīgākajiem un arī noslogotākajiem ir Ormuza šaurums, kas ir izeja no Persijas līča un caur kuru transportē

17 miljonus barelu naftas dienā, un Malakas šaurums, kas savieno Indijas un Kluso okeānu un caur kuru ik dienas izved vairāk nekā 15 miljoni barelu. Kopumā caur tiem iziet vidēji 57% no visiem naftas pārvadājumiem pa jūru.

Savukārt Suecas kanāls, kas atrodas Ēģiptē, ir stratēģiski svarīgs naftas un dabasgāzes piegādēm uz Eiropu un Ziemeļameriku, bet Dānijas šaurumi ir galvenie naftas piegādes ceļi uz Eiropu, Krieviju, kā arī citām Eirāzijas valstīm.

Bosfora jūras šaurums ir robeža starp Eiropu un Āziju, tas savieno Melno jūru ar Marmora jūru un ir pasaulē šaurākais jūras šaurums. Lai gan sekluma dēļ tas netiek uzskatīts par drošu jūras ceļu, tomēr ir viens no visvairāk noslogotajiem pasaulē.

Pie noslogotākajiem jūras šaurumiem pieder arī Padekalē jeb Duvras šaurums, kas savieno Lamanšu ar Ziemeļjūru un kontinentālo Eiropu ar Lielbritāniju (statistika liecina, ka tā ir visnoslogotākā kuģošanas vieta pasaulē, caur kuru katru dienu iziet milzīga satiksmes plūsma), un Lamanšs – šaurums starp Lielbritānijas salu un Franciju, kas kalpo jau vairāk nekā 300 gadu un ir kļuvis par vienu no svarīgākajiem ūdensceļiem pasaulē, kuru ik dienas šķērso apmēram 500 kuģu. Magelāna šaurums ir nozīmīgs jūras ceļš, kas savieno Atlantijas okeānu ar Kluso okeānu. Lai gan neparedzamo straumju dēļ tas ir ļoti grūti kuģojams, kuģu satiksme šeit ir visai intensīva. Floridas šaurums kalpo par galveno saikni starp ASV dienvidiem



un austrumiem un ļauj kuģiem no Atlantijas okeāna iekļūt Meksikas līcī. Gibraltāra šaurums savieno Atlantijas okeānu un Vidusjūru un noteikti ir viens no visvairāk izmantotajiem kuģošanas ceļiem pasaulē – ik dienas caur to izbrauc simtiem kuģu. Džordžijas šaurums savieno kontinentālo Kanādu ar tai piederošo Vankūveras salu Klusajā okeānā. Kuģošana šeit ir iespējama, pateicoties pietiekami lielajam dziļumam. Kuka šaurums atrodas starp Jaunzēlandes Ziemeļsalu un Dienvidsalu un tiek uzskatīts par ļoti svarīgu un reizē bīstamu kuģu ceļu. Kuģošanu apdraud neparedzamas straumju maiņas, tomēr ieguvums no tirdzniecības ir pārāk liels, lai to ignorētu.

Ziemeļjūras – Baltijas jūras kanāls (Kīles kanāls)

Kīles kanāls ir visvairāk izmantotais ūdensceļš pasaulē – gadā to šķērso 32 000 kravas kuģu. Tas ir stratēģisks ūdensceļš, kam ir liela nozīme Baltijas jūras valstu (ES dalībvalstu) Dānijas, Zviedrijas, Somijas, Igaunijas, Latvijas, Lietuvas un Polijas konkurētspējas saglabāšanā. Tas savieno Brunsbīteles un Kīles ostas Vācijas ziemeļos.



Pašreizējā infrastruktūra ir steidzami jāuzlabo – gan pie kanāla austrumu ieejas, kur dažas slūžas ir sliktā stāvoklī, gan arī pie rietumu ieejas. Apbraucot Jitlandi, papildu izmaksas salīdzinājumā ar kanāla šķērsošanu ir aptuveni 70 000 EUR. Saskaņā ar kādu nozares aplēsi, padarot šo infrastruktūru drošu un uzticamu, katru gadu varētu ietaupīt līdz pat 2,2 miljardiem EUR. 2015. gadā netika atlasīts pieteikums ES līdzfinansējumam 161 miljona eiro apmērā no EISI, lai Brunsbītelē uzbūvētu piekto slūžu kameru. Lai gan šis kanāls ir daļa no TEN-T pamattīkla, 2015. gadā tas nebija EISI finansējuma prioritāte.

Izmantota International Maritime Bureau informācija

Ziemeļu ledus ceļš

Laika apstākļi Ziemeļu Ledus okeānā, protams, ir skarbāki nekā Persijas līcī, tur ir vajadzīgi ledlauži, kas nav nepieciešami Suecas kanālā, un ir mazāk gleznainu krasu nekā Vidusjūrā, bet tā sauktajam Ziemeļu jūras ceļam, kas savieno Eiropu ar Āziju gar Krievijas ziemeļu piekrasti, tomēr ir savas priekšrocības. Tas ir īsāks un ātrāks maršruts, kas ļauj ietaupīt uz energoresursu rēķina, tas ļauj izvairīties no daudziem karstajiem punktiem, tāpēc nav kuģošanai tik riskants kā Malakas šaurums, Āfrikas rags vai Suecas reģions.

Pētījumi liecina, ka, pateicoties klimata pārmaiņām, Arktikas ledāji kļūst plānāki, un tas liek domāt, ka šis maršruts varētu būt dzīvotspējīgs. Zinātnieki un pētnieki arvien biežāk pasaules jūrniecības presē publicē savus pētījumus, apsvērumus un ieteikumus, analītiķi vērtē, politiķi diskutē, starptautiskos forumos spriež un pētnieciskie žurnālisti raksta. Tā vien šķiet, ka tiek irdināta augsne jauniem sējumiem ledājos.

Ziemeļu jūras ceļam uzmanību pievērš arī enerģētikas nozares uzņēmumi, kuru interesēs ir veidot iespējami ātrāku saikni starp Krievijas milzu naftas un gāzes laukiem un ostām Ķīnā un Japānā. Pieslēdzas arī kuģniecības uzņēmumi Ķīnā un Japānā, kuri nāk klajā ar paziņojumiem, ka varētu uzsākt regulārus jūras kravu pārvadājumus, lai Sibīrijas dabasgāzi pāri Ziemeļu Ledus okeānam nogādātu līdz Austrumāzijai.

Arvien biežāk izskan jautājums, vai pieprasījums pēc energoresursiem Āzijas valstīs spēs mainīt ierastos jūras ceļus.

Kamēr vieni retoriski jautā, otri jau rīkojas

Ķīnas "China Shipping" kopuzņēmumā ar Japānas "Mitsui OSK" ir gatavi tērēt 932 miljonus dolāru, lai

UZZIŅAI

Ir veikti izmēģinājuma braucieni, kas apstiprina teorētiskos aprēķinus, ka caur Arktiku ceļš no Eiropas līdz Āzijai ir par 40% īsāks, līdz ar to finansiāli daudz izdevīgāks.

trīs ledlaužus, kas būvēti "Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co", aprīkoti ar SDG tehnoloģijām un pielāgoti kuģošanai ledus apstākļos. Ķīna ir paudusi bažas par to, ka ir atkarīga no naftas kravu transportēšanas caur Malakas šaurumu, jo pa šo jūras ceļu saņem vairāk nekā 80% no naftas im-

porta, kas padara tās energoapgādi neaizsargātu. Vēl viens karstais punkts ir Suecas kanāls, ko kontrolē politiski nestabilā Ēģipte un kur tranzītu apdraud arī pirātu uzbrukumi. Savukārt Panamas kanāls, kuru formāli kontrolē Panama, pēc būtības lielā

mērā atrodas ASV ietekmē, un tas kā Ķīnai, tā arī citām Āzijas valstīm nepatīk, tāpēc tās meklē jaunas iespējas. Ķīna kopā ar saviem domubiedriem skatās uz ziemeļiem, kur Beringa jūras šaurums starp Krieviju un Aljasku savieno Kluso un Ziemeļu Ledus okeānu.



►►► 25. lpp.

Arktikas maršruti tiek uzskatīti par alternatīvu tradicionālajiem maršrutiem. Gatavojoties jaunam kravu pārvadājumu scenārijam Arktikas ledājos, kuģu būvētavas Dienvidkorejā, Singapūrā un Indijā būvē ledus apstākļiem piemērotus tirdzniecības kuģus, kas aprīkoti ar *dual-directionals* tehnoloģiju, kas ļauj manevrēt ledus apstākļos.

Ķīnas investori interesējas par Kirkenesas ostas paplašināšanu un tranzīta infrastruktūras izveidošanu Norvēģijas arktiskajā reģionā. "Viņi ir ieinteresēti ieguldīt vietējā infrastruktūrā," pēc atgriešanās no vizītes Ķīnā paziņoja Norvēģijas kompānijas "Aquaplan-Niva-Berents Observer" prezidents Raune Rautio, kurš jau daudzus gadus strādā pie biznesa plāna par Barenca reģiona attīstību.

Ķīnieši ir ieinteresēti gan Kirkenesas ostas paplašināšanā, gan dzelzceļa līnijas izbūvē uz Somiju. Ja šādu savienojumu izdotos izveidot, Ķīnai būtu pieejama jauna infrastruktūra, kas ļautu nogādāt kravas uz un no Ziemeļu un Centrālās Eiropas. Norvēģijas valdība uzskata, ka būtu nepareizi palaist garām izdevību veidot sadarbību ar Ķīnu un Krieviju Ziemeļu jūras ceļa attīstīšanā. Arī Norvēģijas naftas kompānijas ir ieinteresētas sadarbībā.

Lai gan sarunas notiek, projekti tiek apspriesti un Ķīna, šķiet, ir ieinteresēta jaunajā kravu transportēšanas virzienā, tomēr tā savus plānus vienā noteiktā vietā nesaisteidz. Ķīna vispirms cenšas nostiprināt savu klātbūtni reģionā, iesaistoties, piemēram, kalnrūpniecības projektos Grenlandē vai vairākos



Atomledlauzis "50 let Pobedy".

energoresursu apguves projektos sadarbībā ar Krieviju. Ķīna savu klātbūtni uzskatāmi apliecināja 2012. gadā, kad ar ledlauzi "Xuc Long" (Sniega pūķis) Ziemeļpolā ieradās pirmā Ķīniešu polārā ekspedīcija, lai veiktu ceļojumu pa Ziemeļu jūras ceļu.

Krievija nestāv malā

Jau 2011. gadā Krievijas prezidents Vladimirs Putins medijiem teica: "Es vēlos uzsvērt Ziemeļu jūras ceļa kā transporta artērijas stratēģisko nozīmi, kas ar savām izmaksām, drošību un kvalitāti ir nopietns konkurents tradicionālajiem jūras tirdzniecības ceļiem."

Patiesībā jau 2007. gadā Krievija aktualizēja šo ideju, ko apliecinā arī šajā gadā ūdenī nolaistais atomledlauzis "50 let Pobedy", saukts "Victory", kas spēj izlauzties cauri 2,5 metrus biežam ledum. 2016. gada jūnijā Krievijā nolaists ūdenī jaunākās paaudzes atomledlauzis "Arktika", un ledlaužu floti tuvākajā laikā papildinās vēl vairāki šīs klases

kuģi. Eksperti Krievijas jauno kuģu būves programmu saista ar tās arktiskajām ambīcijām. Oficiālā Maskava pēdējo gadu laikā ir pieteikusi pretenzijas uz plašām teritorijām Ziemeļu Ledus okeānā.

Krievijas plāniem par Arktikas attīstību pieder, piemēram, Kolas pusē iecerētā ogļu termināļa būve ar jaudu 18 milj. tonnu gadā. Lai gan Maskava lēmumu par termināļa būvi pieņēma jau 2014. gadā, izskatās, ka tā virzība tomēr neiet tik gludi, kā varētu vēlēties, jo pašreizējā ekonomiskā un politiskā situācija Krievijā un ap Krieviju termināļa celtniecību attālina un sadārdzina vairāk nekā par 50 miljardiem rubļu. Sākotnēji projekta izmaksas tika lēstas 132,2 miljardu rubļu apmērā, no kuriem 56,5 miljardus rubļu vajadzēja segt federālajam budžetam. Pagaidām šādu finansējumu nav iespējams rast, jo lielus līdzekļus "apēd" Krima un ietekmē ekonomiskās sankcijas pret Krieviju.

Tāpat neveiksme piemeklēja projektu, par kura realizāciju 2002. gadā četras lielākās Krievijas naftas pārstrādes kompānijas parakstīja memorandu. Tā bija grandioza naftas termināļa celtniecības sākšana aiz Polārā loka esošajā Murmanskas ostā un cauruļvada izbūve, kam jāsavieno Murmanska ar Krievijas naftas vadu tīklu. Projektu bija plānots īstenot piecu gadu laikā, bet paziņojums bija pārsteidzīgs, tomēr Arktikas reģionā esošās naftas un gāzes rezerves ir būtisks arguments, lai neatmestu domu par to apgušanu. 2013. gadā Krievija sāka naftas ieguvu no platformas "Prirazlomnaja" un

Ledlauzis "Xuc Long" Arktikas ledos.



UZZIŅAI

Pēc "neftegaz.ru" ziņām, Arktiskajā šelfā Krievijas naftas rezerves tiek lēstas 70 miljonu tonnu apmērā, nodrošinot 5,5 miljonu tonnu ieguvu gadā, bet gāzes rezerves sasniedz 13,19 triljonus kubikmetru.

2014. gada aprīlī pirmo reizi ieguva jaunas šķirnes naftu *Arctic Oil*, bet 2015. gadā jau varēja ziņot, ka iegūts 2,5 reizes vairāk naftas nekā 2014. gadā, sasniedzot 800 tūkstošus tonnu. "Gazprom" realizētais Prirazlomnajas projekts līdz šim ir vienīgais Krievijas projekts naftas ieguvei Arktikas reģionā, un tā ir pasaulē pirmā ledus izturīga Arktikas klases naftas ieguves platforma. Grandiozu projektu realizāciju Arktikā ietekmē finansējuma trūkums un situācija pasaules tirgū, bet ne tikai. Arktiskajiem projektiem pietrūkst speciālistu, tāpēc 2014. gadā kompānija "Rosneftj" nāca klājā ar paziņojumu, ka ir gatava ieguldīt 25 miljonus rubļu speciālistu sagatavošanā darbam arktiskajos projektos un ceļu infrastruktūras attīstībā ziemeļu reģionos, tomēr ar šiem resursiem vien ir par maz, ir vajadzīga valsts politika un valsts finansējums, ar ko Krievija palīdz nācējiem.

Arktikas padome

Lai sabalansētu Arktikas attīstību un risinātu vides aizsardzības jautājumus, 1996. gadā tika nodibināta Arktikas padome, jo Arktika ir viens no tiem pasaules reģioniem, kur sastopama liela bioloģiskā daudzveidība un bagātīgi dabas



Tankkuģis "Mihails Uljanovs" ieradies pie naftas ieguves platformas "Prirazlomnaja" pēc naftas.

resursi. 2013. gadā padomes locekļi parakstīja vienošanos, kas uzliek par pienākumu risināt visus jautājumus, kas saistīti ar piesārņojumu jūrā un pasākumiem tā likvidēšanai. Vēlāk darbības loku paplašināja, klāt nāca arī meklēšanas un glābšanas operācijas.

Arktikas padomes dalībvalstis ir ASV, Kanāda, Grenlande, Dānija, Islande, Somija, Norvēģija, Zviedrija un Krievija, kura padomē ir galvenais spēlētājs kaut vai tāpēc vien, ka 70% no visiem Krievijas naftas un gāzes resursiem atrodas Arktikā un tai ir liela ledlaužu flote. Interesi par dalību Arktikas padomē 2016. gadā izteikušas 16 valstis, neatkarīgas organizācijas un reģionu apvienības. Starp tām ir tādas valstis kā Grieķija, Turcija, Šveice un Mongolija, kā arī vides aizstāvju organizācija "Greenpeace". Kā pastāvīgās novērotājas AP darbojas Eiropas Savienība un Ķīna un

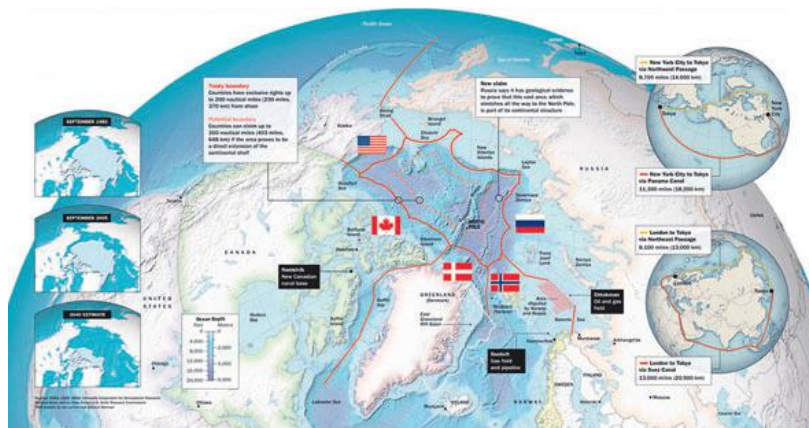
pieteikušās arī Itālija, Japāna, Singapūra un Koreja.

Kāpēc ES ir svarīga Arktika?

Lai arī Eiropas Savienībai nav tiešas krasta līnijas ar Ziemeļu Ledus okeānu, tomēr tā ar Arktiku ir ļoti cieši saistīta, tām ir kopīgas vēsturiskās, ekonomiskās, tirdzniecības un ģeogrāfiskās saites, un vairākas ES darbības, finansējums, projekti un lēmumi jau ietekmē reģiona ilgtspējīgu attīstību.

Attiecībā uz Arktiku ir daži neatrisināti teritoriālie strīdi: Kanādas un Dānijas (Grenlandes) strīds par nelielo Hansa salu Neirsa šaurumā; Kanādas un ASV strīds par jūras robežām Boforta jūrā; Kanādas un ASV domstarpības par kuģošanas jautājumiem Kanādas ziemeļiem piegulošajos ūdeņos.

Ņemot vērā klimata pārmaiņas un cilvēku pieaugošo aktivitāti šajā reģionā, Arktikas atklāto jūru aizsardzībā ir jāiegulda daudz darba. Valstu jurisdikcijā neesošo Arktikas atklāto jūru ilgtspējīga pārvaldība ir visas pasaules un līdz ar to arī Eiropas Savienības atbildība. Turklāt trīs Arktikas valstis – Dānija, Somija un Zviedrija – ir arī ES dalībvalstis. Eiropas Savienība uztur ciešas attiecības ar Islandi un Norvēģiju kā Eiropas Ekonomikas zonas dalībvalstīm, bet Amerikas Savienotās Valstis un Kanāda ir ES stratēģiskās partnervalstis.



▶▶▶ 27. lpp.

ES intereses Arktikā ir saistītas ar daudzām jomām, tostarp ar vidi, enerģētiku, transportu un zvejniecību. Eiropas Savienība ilgu laiku ir aktīvi iesaistījusies sadarbībā Arktikā, tostarp Ziemeļu dimensijas politikā kopā ar Krieviju, Norvēģiju, Islandi, Somiju un Zviedriju, kā arī Barenca Eiro-Arktikas padomē. ES dalībvalstu kontrolētā komerciālā flote ir viena no lielākajām pasaulē, un ES uzņēmumiem ir ievērojama pieredze kuģniecības, kuģubūves, satelītnavigācijas, meklēšanas un glābšanas, kā arī ostu infrastruktūras attīstības jomās. Šo ievērojamo potenciālu var izmantot, lai atbal-

prezentēja Somijas premjerministrs Pāvo Liponens.

ZD transporta un loģistikas partnerības pamatmērķis ir ZD reģiona galveno transporta savienojumu un loģistikas pilnveidošana, tādējādi sekmējot ilgtspējīgu ekonomikas izaugsmi vietējā, reģionālā un globālā mērogā. Partneri ir Norvēģijas, Krievijas, Dānijas, Igaunijas, Somijas, Vācijas, Latvijas, Lietuvas, Polijas, Zviedrijas un Baltkrievijas ministrijas, kuras atbildīgas par transporta, infrastruktūras un loģistikas jautājumiem. Partnerības Vadības komiteja ir apkopojusi ap 70 projektu īstenošanai tās ietvaros. Partnerības Pastāvīgais sekretariāts

Konvencija deva iespēju ieinteresētajām valstīm, pamatojoties uz Ziemeļu Ledus okeāna dibena izpētes rezultātiem, pretendēt uz plašām papildu teritorijām Ziemeļu Ledus okeānā.

Krievija cenšas pierādīt, ka Lomonosova un Mendeļejeva zemūdens grēdas ir tās kontinentālā šelfa turpinājums. Ja tas izdotos, Krievijas ekonomiskā zona Ziemeļu Ledus okeānā paplašinātos par vairāk nekā miljonu kvadrātkilometru, bet naftas krājumi papildinātos par 75 miljardiem barelu, kas ir vairāk nekā visas Krievijas pašreizējās naftas rezerves kopā. Savas politiskās un ekonomiskās ambīcijas Krievija nodemonstrēja 2007. gadā, kad Ziemeļpolā ar zemūdenes palīdzību novietoja Krievijas valsts karogu. Šis žests nepārprotami norādīja: Arktika pieder Krievijai!

Pirms dažiem gadiem Ziemeļvalstu padomē tās priekšsēdētāja Marika Nībaka uzsvēra: "Jāatzīst, ka Arktikas apgabals šobrīd nonācis pastiprinātas uzmanības lokā. Savulaik līdzīgu iemeslu dēļ uzmanība tika pievērsta Barenca jūras jautājumiem, kas bija ārkārtīgi svarīgi gan Norvēģijā, gan Somijā, gan Zviedrijā, gan arī Krievijas ziemeļaustrumos. Šodien Arktikas jautājumi, vērtējot plašāk, varētu būt krietni nozīmīgāki nekā Barenca jūras jautājumi tolaik. Arktikas reģionā, kūstot ledum, var atvērties ļoti svarīgi kuģniecības ceļi un zvejniecības teritorijas, kas mums izvirza jaunus izaicinājumus un jaunas iespējas, protams, neaizmirstot par vides aizsardzību. Turklāt ļoti ieinteresētas šajos nākotnes kuģniecības ceļos ir Ķīna un Dienvidkoreja, un, protams, arī Krievija. Šobrīd Ziemeļvalstu padome mēģina veidot ciešāku sadarbību ārpolitikā un aizsardzībā. Protams, vairākas ziemeļvalstis ir NATO, bet mēs varam attīstīt ciešāku sadarbību civilajā drošībā Arktikas apgabalā, veidojot spēcīgāku reģionālo kopienību.

Uz jautājumu, vai pilnveidojumi aizsardzības un drošības jomās nepieciešami Arktikas dēļ, viņa atbildēja: "Jā... Bet citādākā nozīmē. Protams, Arktika ir stratēģiski svarīga. Bet mums jārunā arī par vides aizsardzību."■

"Arktikas reģionā, kūstot ledum, var atvērties ļoti svarīgi kuģniecības ceļi, kas mums izvirza jaunus izaicinājumus un jaunas iespējas."

stītu izaugsmi un attīstību, vienlaikus nodrošinot augstāko vides standartu ievērošanu.

2016. gada 27. aprīlī Eiropas Komisija pieņēma ES Arktikas politikas priekšlikumu, ar kuru tiks noteikts virziens Eiropas Savienības darbībā Arktikas reģionā. Eiropas Savienība savu pašreizējo darbību un iesaisti reģionā pastiprinās ar 39 pasākumiem, kuri galvenokārt saistīti ar klimata pārmaiņām, vides aizsardzību, ilgtspējīgu attīstību un starptautisko sadarbību. Šajās prioritārajās jomās par īpaši nozīmīgiem jautājumiem uzskata pētniecību, zinātņu un inovāciju.

Latvijas intereses

Latvijas intereses Arktikā ir cieši saistītas ar ES kopējām interesēm reģionā. Vispirms Latvijas tāpat kā visas ES interesēs ir nepieļaut, lai sāncensība, kas patlaban notiek Arktikas reģionā, nepāraugtu militārā konfliktā. Viens no Latvijas ārpolitikas galvenajiem virzieniem ir Baltijas jūras reģiona konkurētspējas veicināšana, kas ietver arī atbalstu ES Ziemeļu dimensijas (ZD) politikai, piedaloties jaunā ZD politikā ietvardokumenta izstrādē un īstenošanā.

ES ZD politikas koncepciju 1997. gada septembrī Barenca Eiro-Arktikas padomes sanāksmē

darbību uzsācis Ziemeļu investīciju bankas (NIB) biroja telpās Helsinkos (Somija).

Pasaule mainās, tikumi ne

Pašreizējie starptautiskie likumi nosaka, ka Arktikas teritoriju nedrīkst izmantot militāriem mērķiem – būvēt kara bāzes, veikt masu iznīcināšanas ieroču izmēģinājumus un militāro lidmašīnu pārlidojumus. Tomēr Arktikā un tai piegulošajās teritorijās atrodas gan atomieroču izmēģinājumu poligons (Novaja Zemļa sala, Krievija), gan militāro kuģu bāze (Murmanska, Krievija), gan ASV un Krievijas raķešu uzbrukumu brīdināšanas un pārtveršanas sistēmas.

Pašreizējie starptautiskie likumi nosaka, ka nevienai valstij nepieder Ziemeļpols un ledāji ap to. Piecām valstīm (Krievija, ASV, Kanāda, Norvēģija un Dānija (Grenlande)), kas piekļaujas arktiskajiem ūdeņiem, ir noteiktas tiesības uz ekonomisko zonu 200 jūras jūdžu jeb 370 kilometru platumā no attiecīgās valsts krasta. 1982. gadā pieņemtā ANO Jūras tiesību konvencija nosaka, ka jebkura valsts var prasīt savas ekonomiskās zonas palielināšanu, ja spēj pierādīt, ka tās kontinentālais šelfs (valsts sauszemes daļas zemūdens turpinājums) iziet ārpus ekonomiskās zonas robežām.

Kēdes reakcija ir neizbēgama

Dienvidkorejas tirgus milžus piemeklējušas grandiozas problēmas: kompānija "Samsung" tikko no tirdzniecības desmit pasaules valstīs atsauc "Galaxy Note 7" viedtālrunus pēc ziņām par iespējamām sprāgstošām šo ierīču akumulatoriem. Milzu konglomerāta "Lotte", kurā ietilpst vairāk nekā 60 uzņēmumu, prezidents korupcijas skandāla dēļ izdarījis pašnāvību, bet pasaules septīto lielāko kuģošanas gigantu "Hanjin Shipping" (HS) no bankrota pagaidām pasargā tikai pieprasītā tiesiskā aizsardzība. Patiesībā visi trīs jau pieminētie Dienvidkorejas milži ir savstarpēji cieši saistīti, jo tiem ir viens kopīgs jumts, tāpēc problēmas ir daudz lielākas nekā tikai kāda viena atsevišķa uzņēmuma neveiksmīga darbība vai saistība ar korupciju.



HS prezidents Tai Soo Suks (pa labi)
2016. gada 31. augustā ierodas Seulas
tiesā, lai lūgtu tiesisko aizsardzību.

Patiesību sakot, pašlaik nevar zināt, vai tad, kad šis žurnāla "Jūrnieks" numurs nonāks pie lasītājiem, HS kompānija jau nebūs pasludināta par bankrotējušu, septembrī un oktobrī tā tik tikko spēj balansēt uz naža asmens, jo kreditori arvien uzstājīgāk pieprasa kompānijas bankrota pasludināšanu. Tomēr septembra vidū HS no sava mātes uzņēmuma "Hanjin", kuram aiz muguras stāv Dienvidkorejas Attīstības banka, problēmu risināšanai saņēma finanšu injekciju aptuveni 35,5 miljonu ASV dolāru apmērā, bet,

UZZINAI

Ceļā no Pusanas ostas līdz Losandželosai kuģi pavada 10 dienas, bet caur Suecas kanālu uz Roterdamu – mēnesi. Kuģis ar astoņiem tūkstošiem 20 TEU konteineru izmaksā 8376 dolārus dienā un patērē 80–95 tonnas degvielas. Ostas nodoklis par kuģi ar astoņiem tūkstošiem konteineru parasti sasniedz 35 tūkstošus dolāru plus ostas terminālu operatoru izmaksas.

lai finansētu tikai kravu izkraušanu no 26 pasaules ostās iestrēgušajiem aptuveni 50 HS kuģiem, būtu nepieciešams vismaz četras piecas reizes lielāks finansējums, par pārejīgu izdevumiem un maksājumu saistībām nemaz nerunājot. HS reālās maksātspējas dēļ tās kuģiem ir apgrūtināta ieešana pasaules ostās, jo ostas un citi pakalpojumu sniedzēji pieprasa parādu samaksu un jaunus pakalpojumus nesniedz bez priekšāpmaksas.

“Hanjin Shipping”

Varētu jautāt, kas no tā, ka maksātnespēja piemeklē kādu no kuģošanas kompānijām? Bizness ir nežēlīgs un tajā draugu nav.

Tomēr viss nav tik vienkārši. "Hanjin Shipping" ir pasaulē septīmtā lielākā kuģošanas kompānija, gadā tā pārvadā vairāk nekā 100 miljonus tonnu kravu un tās flotē ir aptuveni 200 kuģu, no tiem 98 konteinerkuģi ar aptuveni 3,7 miljoniem pārvadātu TEU gadā, kas ir 3% no visiem konteinerkravu pārvadājumiem pasaulē un 10% no pārvadājumiem starp Āziju un Eiropu. Flotē ir arī sauskravas kuģi un gāzvedēji. HS ir 230 filiāles 60 pasaules valstīs, tās meitasuzņēmumi darbojas gan starptautiskajos jūras pārvadājumos, gan arī ostu biznesā. HS pieder 14 doki, tai skaitā četri Korejā, divi ASV, divi Japānā, vēl arī Spānijā, Taivānā, Vjetnamā un Beļģijā, tāpēc droši var teikt, ka HS maksātnespējai būs ķēdes reakcija. Īstenībā ķēdes reakcija jau ir sākusies.



2016. gada 7. septembrī Pusanas ostas strādnieki izgāja protesta akcijā, cīnoties par savām tiesībām uz darbu un godīgu atlīdzību.

Tikai Dienvidkorejas Pusanas ostā, kas ierindojas pasaules piecu lielāko ostu vidū, darbu var zaudēt 11 tūkstoši ostas darbinieku, neskaitot tās kompānijas un cilvēkus, kas cieši saistīti ar ostas darbību un sniedz savus pakalpojumus. "Hanjin Shipping" Pusanas ostai nodrošināja 50% no gada kravu apgrozījuma. Diemžēl saviem darbiniekiem "Hanjin Shipping" algas nav samaksājusi 39 miljonu dolāru apmērā, bet aptuveni 10% no ostas strādniekiem algu nav saņēmuši jau trīs četrus mēnešus.

Tādu zīmolu kā "Calvin Klein", "Tomy Hilfinger", "Nike", "Hugo Boss" un daudzu citu ražošanas līnijas gaida izejmateriālus, bet tirdzniecības tīkli un pircēji ASV un Eiropā gaida šo zīmolu preces. Veikalu plaukti tukšojas, jo tikai viena mēneša laikā "Hanjin Shipping" finansiālo problēmu dēļ pasūtītāji nav saņēmuši preces aptuveni 14 miljardu ASV dolāru vērtībā. HS reālā maksātnespēja ir izraisījusi haosu pasaules tirdzniecības tīklos, jo vairāk nekā puse

▶▶▶ 30. lpp.

►►► 29. lpp.

no kompānijas kuģiem ir arestēti ostās, daļa kuģu jau konfiscēta (minēt konkrētu ciparu nav nozīmes, jo skaitļi ik dienas mainās), vēl citi noenkuroti reidā pie ASV, Meksikas un Panamas krastiem. Tiek prognozēts, ka 2016. gada pēdējos mēnešos deficīts sasniegs mazumtirdzniecības preču pieprasījuma maksimumu. Veikalu īpašnieki ASV jau sāk uztraukties par preču trūkumu veikalu plauktos, bet HS kuģos at-

viņa kuģis tika izkrauts kādā no Japānas ostām, bet pieprasījumu pēc pārtikas un ūdens noraidīja. Kuģim vajadzēja doties prom no ostas, un tagad tas atrodas starptautiskajos ūdeņos netālu no Japānas krastiem. Jūrnieki nezina, cik ilgi viņiem nāksies pavadīt jūrā, piedevām bez pārtikas un dzeramā ūdens. HS arodbiedrības vadītājs Kims Ho Kinngs ir patiesi uztraukts, jo uzskata, ka HS kuģi var kļūt par spoku kuģiem.



rodas 8300 kravu īpašnieku preces. Aptuveni piecdesmit konteineros esošās preces bija domātas atom-elektrostacijas būvei Apvienotajos Arābu Emirātos.

Septembra beigās jūrā atradās 80 konteinerkuģi un 14 sauskraavas kuģi, kuros bija krautas dažādas kravas, tai skaitā ātri bojājošās pārtikas preces, kuru tirgus derīguma termiņš jau bija beidzies, tāpēc šīs kravas var uzskatīt par zudušām un norakstāmām zaudējumos.

Neapskaužamā situācijā nonākuši arī jūrnieki. Kāds HS kuģa kapteinis, kurš, aizbildinoties ar kompānijas konfidencialitātes principu ievērošanu, vēlējies palikt anonīms, "Bloomberg News" pastāstījis, ka

HS vadība gan saka, ka bez cīņas nedomā padoties, tāpēc risina sarunas ar kreditoriem un cenšas mazināt ostu un to operatoru bažas par nespēju samaksāt par pakalpojumiem, tomēr kreditori nav optimistiski noskaņoti par situācijas pozitīvu atrisinājumu, bet pakalpojumu sniedzēji nav gatavi sniegt pakalpojumus bez priekšpmaksas.

Eksperti analizē situāciju un meklē vainīgo

Tirgus analītiķi uzskata, ka "Hanjin Shipping" maksātnespēju izraisīja virkne notikumu un situāciju sakrītību: vājš IKP pieaugums pasaulē, protams, Ķīnas ekonomikas palēnināšanas un kuģu jaudu pārpalīkums starptautiskajā jūras pārvadājumu tirgū, kā arī tas, ka mainījušies patērētāju izdevumu plānošanas modeļi. Tomēr tirgus pētnieki uzsver, ka ne tikai tas vien novedis kompāniju bezdibēnā malā. Ir vēl vairāki iemesli. Mātes uzņēmums "Cho Choong Hoon" tika dibināts 1945. gadā un savu biznesu kravu pārvadājumu tirgū sāka ar vienu kravu automašīnu. Kompānijas

dibinātājs Cho, kurš to tālredzīgi attīstīja un prasmīgi vadīja, no dzīves aizgāja 2002. gadā, un kopš tā laika šo biznesu pārvalda viņa pēcnācēji, protams, ne jau savas profesionalitātes, bet gan ģimenes piederības dēļ. Tā, piemēram, no 2007. līdz 2014. gadam Choi kundze vadīja "Hanjin Shipping" pilnīgi bez jebkādas kvalifikācijas un izpratnes par kuģošanas nozari.

Apkopojošs daudzu pasaules valstu vadošo zinātniskās pētniecības institūtu ekspertu pētījumus, nākas secināt, ka visi ir vienprātīgi – tirgus bijis pārāk optimistisks, tāpēc tagad ir pārāk daudz kuģu, bet kravu nepietiek. Pasaules konteinerkuģu flote ir augusi aptuveni par 2% straujāk nekā tirgus pieprasījums, un šāda kravu deficīta situācija turpinās saglabāties vismaz līdz 2017. gada otrajai pusei. Kāds situāciju konteinerkravu tirgū ir salīdzinājis ar lidsabiedrību, kas būtu nopirkusi par 20% lidmašīnu vairāk, nekā ir avio pasažieru. Jautājums, kas tādā gadījumā notiek? Kompānijas "Clarkson" eksperti ziņo, ka konteinerkuģu flotei, spriežot pēc jaunu kuģu pasūtījumiem, līdz 2019. gadam vajadzētu pieaugt par 16,9%. Balstoties uz šķietami pamatotām prognozēm par pieaugošu tirgus pieprasījumu, ku-

UZZIŅAI

2016. gada augustā 4,5% no kopējās konteinerkuģu jaudas bija bez darba, līdz septembrim sagriešanai jau tika nodoti 124 kuģi (visa 2015. gada laikā – 85).

ģu būves projektos un būvniecībā ir ieguldīti ievērojami finanšu resursi. Tagad neatbilstība starp piedāvājumu un pieprasījumu liek 7,4% konteinerkuģu stāvēt bez darba.

Kravu pārvadājumu un muitas brokeru kompānijas "Flexport Inc" izpilddirektors Rajans Petersens jau pirms pāris gadiem brīdināja, ka kravu trūkums, kuģu pārlietu lielā kapacitāte un cenu kritums konteinerpārvadājumu sektorā var būt bīstams salīdzinoši nelielām kuģniecības kompānijām, kāda, salīdzinot, piemēram, ar Dānijas gigantu "Maersk", ir "Hanjin Shipping". Šīs vasaras sākumā Petersens sāka

UZZIŅAI

Līdz šim lielākais bankrots jūras pārvadātāju vidū ir bijis 1986. gada novembrī, kad bankrotēja kuģošanas kompānija "US Lines", kuras flotes jauda bija tikai 93 tūkstoši TEU. Salīdzinājumam: "Hanjin Shipping" pieder 98 konteinerkuģi ar jaudu 609 500 TEU gadā.

izvairīties no darījumiem ar "Hanjin Shipping", jo nav bijis grūti paredzēt, ka kompāniju sagaida grūti laiki, par ko liecināja sliktie kravu pārvadājumu rādītāji.

Eksperti ir norādījuši, ka potenciāli neaizsargātas ir Japānas kompānija "Nippon" un Dienvidkorejas "Hyundai Merchant Marine Co", jo "Nippon" akcijas kritušās par 37%, bet HMM par 89%, salīdzinot ar iepriekšējo gadu.

Zināmā mērā problēmas vēl vairāk saasina mega kuģi, kas pārvadā divas reizes vairāk kravu nekā tie, kuri pārvadāja vēl pirms pieciem gadiem. Pasaules lielākā kuģošanas kompānija "Maersk" 2011. gadā pasūtīja 20 mega kuģu būvi, bet 2016. gadā bija spiesta sašaurināt floti. "Maersk" viceprezidents Sorens Egholms atzinis, ka kompānijas flote turpmāk pieaugs mērenākā tempā nekā dažu pēdējo gadu laikā un nekā tas bija plānots. Arī 2016. gadu "Maersk" nevar uzskatīt par sekmīgu, tāpēc brīdina savus investorus, ka šā gada peļņa būs

UZZIŅAI

No 30 lielajām jūras konteinerpārvadājumu kompānijām, kas darbojās 1986. gadā, līdz šodienai ir izdzīvojušas tikai 18.

ievērojami mazāka nekā iepriekšējā gadā. Arī vācu "Hapag-Lloyd" saviem investoriem sūta līdzīgu ziņu.

Daži eksperti, jo īpaši Japānas, vaino "Maersk" par to, kas noticis konteinerkravu pārvadājumu tirgū, jo tieši "Maersk" ar sacensību par *Triple E* kuģu būvi noveda nozari līdz krīzei. "Maersk" noraida viņu virzienā raidītos apvainojumus.

Sorens Egholms: "Mēs vienmēr esam bijuši tirgus līderi, un pasūtīt *Triple E* bija saprātīgs un uz tirgus pieprasījumu balstīts lēmums. Mums nav jāatbild par to, kā uz mega kuģu būvi ir reaģējuši mūsu konkurenti, jo pieņemam paši savus loģiskus lēmumus, un tiem arī tagad ir jēga, gribu teikt, it īpaši tagad. Daudzi uzskata, ka mēs kontrolējam tirgu, bet tirgus pats

visu noliek savās vietās. Mēs neatbildam par saviem konkurentiem, mēs atbildam paši par sevi."

2016. gada 1. septembrī Seulas tiesa pieņēma uzņēmuma "Hanjin Shipping" maksātnespējas pieteikumu un tiesiskās aizsardzības lūgumu un noteica, ka līdz 25. novembrim ir jāiesniedz kompānijas sanācības plāns.

Eksperti vienā balsī apgalvo, ka jūras konteinerpārvadājumu sektoru ir skārusi nopietna krīze un problēmas nebūs iespējams tik drīz atrisināt, par ko liecina kaut vai tirgus pieprasījums. Bet "Hanjin Shipping", nēnoliedzami, izraisīs ķēdes reakciju, jo citādi nemaz nevar būt, ja tāds tirgus spēlētājs, kurš nedēļā pārvadā 20 līdz 25 tūkstošus TEU, pēkšņi izstājas no spēles. Arī apdrošinātāji brīdina, ka jāgatavojas uz simtiem apdrošināšanas pieprasījumu un tiesāšanos vairāku gadu garumā.

"Hanjin Shipping" bankrots ir mega notikums jūrniecības nozarē, kura sekas izjutīs daudzi. ■

Sagatavoja Anita Freiberga



WE ARE ATLAS

WWW.ATLASPROFESSIONALS.COM

 **Atlas**
Professionals

Konteinerkuģniecības nozare atpakaļgaitas un turpgaitas spoguļī

Tirgus sabrukums 2008. gadā izraisīja arī kravu pārvadājumu tirgu, tai skaitā, protams, arī jūras kravu pārvadājumu tirgus sabrukumu. Daudzi pārvadātāji cīnījās ar finansiālajām problēmām, bet lielākās un spēcīgākās kuģošanas kompānijas visus iespējamus līdzekļus ieguldīja jaunu, tehnoloģiski modernu mega konteinerkuģu būvē. “Green-carrier Liner Agency” izpilddirektors Frederiks Hermansons uzskata, ka tas arī bija sākums “bruņošanās sacensībai” mega kuģu būvē.

Frederiks Hermansons: “Patlaban mēs piedzīvojam tikpat grūtus laikus kā 2008. gadā. Jau 2015. gada beigās pasaules konteineru flotes jaudas pārpalikums bija 1,36 miljoni TEU jeb 330 kuģu. Ir skumji noskatīties, kā sagriešanai tiek nodoti labi kuģi tikai jaudas pārpalikuma dēļ. Pašreizējā tirgus situācija, protams, ir rezultāts politiski uzkrāsētajam klimatam pasaulē, kas ietekmē pilnīgi visu, un kravu pārvadājumu tirgus nav izņēmums. Ir desmit svarīgākās tendences, kas raksturo un ietekmē konteineru kuģniecības nozari.

1. Zemais pieprasījums pēc pārvadājumiem uz un no Tālajiem Austrumiem. Ķīnai pēdējo desmit gadu laikā ir bijusi strauja ekonomiskā izaugsme, kas bija milzīgs spēks globālās tirdzniecības pieaugumam, bet kopš 2015. gada Ķīnas ekonomika buksē, un tas rada pieprasījuma rezonansi pasaulē.

2. Pārprodukcija konteineru segmentā neatbilst pārvadājumu tirgus pieprasījumam. 14 tūkstošu TEU un lielāki kuģi neprognozējami ietekmē pārvadājumu izmaksas.

3. Atbalsts konteineru eksporta pieprasījumam uz un no Ziemeļvalstīm. Krīze Tuvajos Austrumos un notikumi Ukrainā ir noveduši pie embargo noteikšanas Krievijai, sakarā ar to ir samazinājies eksports uz Krieviju, un tas ir ietekmējis konteineru kuģniecības nozari, jo sarukuši pārvadājumi caur Somijas un Baltijas valstu ostām, tāpēc jaunais akcents tiek likts uz Ziemeļvalstu iesaistīšanu kravu pārvadājumu jomā.

4. Pieprasījums no jauniem reģioniem nākotnē palielinās pieprasījumu pēc konteinerizētajām kravām, tāpēc šai nozarei joprojām tiek prognozēta izaugsme. Ķīna turpinās būt svarīgs tirgus, bet mēs redzam, ka izaugsme nāk arī no citiem reģioniem, piemēram, Nigērijas, kur jau tagad iedzīvotāju skaits ir sasniedzis 174 miljonus, bet 2050. gadā būs 440 miljoni, un tas ir milzīgs potenciāls tirdzniecībai.

5. Vēl viena tendence ir tāda, ka nozares pielāgojas konteineru pārvadājumiem. Piemēram, papīra rūpniecība, piemērojot papīra ruļļu izmērus konteineru izmēriem, pielāgojas konteinerpārvadājumu specifikai. Krava tiek transportēta tieši no ražotāja saņēmējam vai pat patērētājam, tā padarot šo procesu efektīvāku un samazinot zaudējumu riskus.

6. Pāreja no *ro-ro* kuģiem, kas tagad dominē Eiropas iekšējā tirgū, uz mazās kabotāžas konteineru kuģu pārvadājumiem Eiropas iekšējā tirgus nodrošināšanai ir nenovēršama, jo konteineru kuģi ir efektīvāki un elastīgāki par *ro-ro* kuģiem, no kuriem daudzi jau ir salīdzinoši veci.

7. Daži tirgus analītiķi prognozē, ka nākamajā desmitgadē pat 90% visu kravu pasaulē tiks sūtītas konteineros. Arī tādas kravas kā graudi, kūdra, mēslojums un kokmateriāli. Pamatojoties uz šodienas datiem, ja visi kokmateriāli uz un no Zviedrijas tiks sūtīti konteineros, kopējais Zviedrijas konteineru kuģniecības tirgus pieaugs par 100%.

8. Pašlaik ir situācija, ka ostas augstraujāk nekā tirdzniecības apjomi, kas veido disbalansu starp piedāvājumu un pieprasījumu, līdz ar to arī konkurenci. Pārvadātājiem ir svarīgi saprast, ar kurām ostām sadarboties, un viņiem ir jāsaprot, ka, piemēram, Baltijas jūras reģionā tikai dažas lielās ostas spēj kontrolēt loģistikas plūsmas.

9. Kuģniecības nozares svarīgākā iezīme ir koncentrēšanās uz ilgtspējīgu attīstību un vides aizsardzības jautājumiem, kas arī ietekmē pieprasījumu un piedāvājumu. Pārvadātājiem ir jāievēro jaunie noteikumi un atbilstoši prasībām jāpielāgo kuģi, bet tas savukārt ietekmē pārvadājumus. Tajā pašā laikā visas loģistikas ķēdes ar prieku sadarbosies ar uzņēmumiem, kas piedāvā ilgtspējīgus transporta risinājumus un labus darba apstākļus.

10. Mēs stāvam pie tehniskās revolūcijas šūpuļa. Ikviens loģistikas ķēdes posms no ražotāja līdz saņēmējam iegulda līdzekļus un attīsta jaunās sistēmas, lai panāktu lielāku efektivitāti. Jau pārrēķināmajā nākotnē visas loģistikas ķēdes būs saslēgtas vienotā IT sistēmā, un es nebūtu pārsteigts, ja konteineru pārvadājumu nozare šajā ziņā uzņemtos iniciatīvu.

Mēs saskaramies ar daudziem izaicinājumiem, bet arī ar daudzām iespējām, lai rastu vislabākos risinājumus šīs un citu eventuālo krīžu pārvarēšanai.”■

Ir problēma, jāmeklē risinājums

Aptuveni 90 procentus kravu pasaulē pārvadā ar kuģiem, kuru darbināšanai gadā vajag aptuveni 400 miljonus tonnu naftas produktu. Bet tas vēl nav viss: kuģu tvertnēs regulāri iepilda un no tām izsūknē balasta ūdeņus, kurus par tīriem uzskatīt būtu neprāts, tāpēc nav pārspīlētas vides aizsardzības prasības, ko izvirza BWM konvencija, kas stāsies spēkā 2017. gada 8. septembrī.

Konvencijas stāšanās spēkā jau ir fakts, tāpēc kuģu īpašniekiem nav atkāpšanās ceļa un būs jāaprīko kuģi ar atbilstošām attīrīšanas iekārtām. Aprēķini liecina, ka iekārtas būs jāuzstāda vairāk nekā 50 tūkstošiem kuģu, bet katra kuģa aprīkošana īpašniekiem izmaksās aptuveni piecus miljonus ASV dolāru. Balasta ūdeņu attīrīšanas iekārtu uzstādīšana un apkalpošana gadā varētu veidot desmit līdz trīsdesmit procentus no kuģa ekspluatācijas izmaksām. Savukārt ostām balasta ūdeņu pieņemšana var būt papildu serviss un pievienotā vērtība. Tātad ar balasta ūdeņiem viss ir skaidrs, turpretī ar kuģu notekūdeņiem un atkritumiem problēmas bija, ir un, šķiet, arī būs.

Apvienoto Nāciju Organizācijas Vides programmas (UNEP) aplēses liecina, ka ik gadus vismaz 3000 gadījumos kuģu notekūdeņi, tai skaitā, protams, arī kanalizācijas ūdeņi, apzināti tiek izlieti Eiropas jūrās, bet vajadzētu ņemt vērā, ka Eiropas ūdeņi veido tikai nelielu daļu no globālajiem jūras transporta maršrutiem. Problēmas nopietnību raksturo arī tas, ka 2016. gadā Eiropas Jūras ostu organizācija (ESPO) kuģu notekūdeņus ierīdusi starp desmit aktuālākajām vides problēmām ostās.

Neskatoties uz stingrajiem tiesību aktiem, joprojām regulāri notiek atkritumu izgāšana pat ostu robežās, nemaz nerunājot par starptautiskajiem ūdeņiem, un šo problēmu aktualizē gan kuģošanas nozares konferencēs, gan žurniecības presē. Lai gan kuģu īpašniekiem un operatoriem ir tikai viens rīcības modelis, proti, visas darbības veikt atbilstoši IMO un ES regulu prasībām, tomēr ir ne mazums gadījumu, kad kuģu apkalpes izvēlas atbrīvoties no atkritumiem nelegāli, nodarot



kaitējumu videi. Lielākie grēkāži šajā ziņā ir kruīza un pasažieru kuģi. Kruīza kuģi ik gadus Baltijas jūrā pārvadā aptuveni 80 miljonus pasažieru. To notekūdeņu sastāvā ir aptuveni 72 tonnas slāpekļa un 18 tonnas fosfora. Daļa notekūdeņu joprojām tiek izlaisti Baltijas jūrā, galvenokārt starptautiskajos ūdeņos. Papildus barības vielām, kas veicina eitrofikāciju, kuģu notekūdeņi satur baktērijas, vīrusus un citus patogēnus, ēdiena atliekas, mazgāšanas līdzekļus, kā arī smagos metālus.

Kompānijas "Ecoslops" ģenerāldirektors Vinsents Favjers: "Ir vairāki šķēršļi, kas kavē rast problēmas risinājumu. Galvenais šķērslis ir tas, ka daudzas jūras ostas nav apgādātas ar pienācīgām notekūdeņu savākšanas iekārtām, bet ja ir, tad par šo pakalpojumu tiek prasīta visai solīda summa, savukārt ostas iestādes nevar atļaut kuģim atstāt ostu, pirms tas nav tur atstājis notekūdeņus. Šāda bumbas šāšanās var radīt dīkstāves, ko arī neviens nevar atļauties. Kuģim atliek no notekūdeņiem atbrīvoties jau jūrā, pirms ieiešanas ostā, kas nodara kaitējumu videi un nekādā

gadījumā nav tālredzīgas un ilgtspējīgas darbības paraugs.

Kompānija "Ecoslops" ir radījusi tehnoloģiju, kas nodrošina notekūdeņu mikroattīrīšanu un ir pievilcīgs biznesa modelis visiem tiem, kas nodarbojas ar notekūdeņu utilizāciju. Ostām šī sistēma var palīdzēt risināt problēmas un samazināt piesārņojumu ostās, bet kuģu īpašnieki un operatori var būt pārliecināti, ka viņu kuģu atkritumi tiek pienācīgi un izmaksām atbilstoši pārstrādāti. 2012. gadā šādas iekārtas sāka darboties Sinišas ostā Portugālē, un tās jau pierādījušas savu efektivitāti, jo spēj pārstrādāt 98% no savāktā ogļūdeņraža. Uzņēmuma mērķis ir 2017. gadā ražot vismaz 30 tūkstošus tonnu reģenerēta ūdens.

2016. gada aprīlī kompānijai tika piešķirta nākotnes programmas "Worldwide" inovācijas godalga. Arī Francijas valdība turpina atbalstīt kompānijas "Ecoslops" tehnoloģiju attīstību. Tikai risinot problēmas, mēs varam novērst videi bīstamu atkritumu un notekūdeņu apzinātas nelikumīgas izgāšanas gadījumus." ■

Droši bīstamo kravu pārvadājumi konteineros

Starptautiskā grupa "P&I Club" un asociācija "Intercargo" kopīgi izstrādājušas jaunu pamatnostādņu kopumu, kas paredz jaunu deklarēšanas kārtību viegli uzliesmojošām kravām, kuras tiek pārvadātas konteineros. Šāda nepieciešamība tika pamatota ar kuģu kravu aizdegšanās gadījumiem nepareizas bīstamo kravu deklarēšanas dēļ.

Apzināti vai neapzināti deklarācijā nepareizi norādītas kravas dēļ ir bijis ne mazums bīstamu situāciju jūrā, kad kravas nodalījumā izceļas ugunsgrēks, ar ko nākas cīnīties kuģa apkalpei. Ne vienmēr uguni var apdzēst kaut vai tā iemesla dēļ, ka konteiners ar bīstamo un viegli uzliesmojošo kravu ir novietots tā, ka piekļuve tam ir apgrūtināta vai pat neiespējama. Tas ir milzīgs pārbaudījums kuģa apkalpei, tāpēc tikai loģiski būtu, ja, kraujot konteinerus kuģī, kapteinim būtu visa nepieciešamā informācija, kas ļautu bīstamo kravu novietot tā, lai samazinātu riskus ārkārtas situācijās un, piemēram, ugunsgrēka gadījumā apkalpe varētu operatīvi rīkoties.

"P&I Club" riska novērtēšanas speciālists Deivids Nikhols atceras gadījumu, kura izmeklēšanā viņš bija iesaistīts: kuģī, kas šķērsoja Vidusjūru, kādā no konteineriem bija notikusi spēcīga eksplozija, kurā gāja bojā vairāki apkalpes locekļi

UZZIŅAI

Visu bīstamo kravu deklarēšana jāveic atbilstoši Starptautiskā jūras bīstamo kravu kodeksa (IMDG kodekss) prasībām. Tas ir visaptverošs noteikumu kopums, kas nosaka, kā bīstamās kravas kraujamas kuģī drošai transportēšanai pa jūru. Apmēram 10% no visām konteinerkravām ir bīstamas. Kodekss paredz, ka nosūtītājs nodrošina kravas aprakstu un klasifikāciju. IMDG kodekss pieļauj bīstamo kravu pārvadāšanu ar nosacījumu, ka pārvadātājs pilnībā apzinās nestandarta kravas transportēšanas risku un iekrauj to kuģī atbilstoši prasībām. Saskaņā ar kodeksu kuģa apkalpei jābūt sagatavotai un jāspēj tikt galā ar varbūtēju negaidītu incidentu.



2016. gada 10. februārī deg konteinerkuģis Singapūras ostas tuvumā. Trīs apkalpes locekļus nogādāja slimnīcā.

un kuģim tika nodarīti pamatīgi bojājumi. Izmeklēšanā noskaidrojās, ka sprādziena cēlonis bijis gāzes uzliesmojums brīdī, kad jūrnieki veica klāja uzkopšanu. Gāze bija noplūdusi no vairākiem ar polistirolu pildītiem konteineriem. Polistirols it kā nav īpaši bīstams materiāls, bet tā uzglabāšanas laikā var veidoties gāzes, tāpēc tā pārvadāšanā jāievēro īpaši noteikumi un jāveic piesardzības pasākumi. Diemžēl krava nebija pienācīgi deklarēta un marķēta, kas saskaņā ar jūras tiesību prasībām ir kravas īpašnieka pienākums. Kuģa kapteinis nevar pārbaudīt katru konteineru, viņam ir jāpaļaujas uz kravas deklarācijā norādīto informāciju.

Ja ugunsgrēks izceļas jūrā, apkalpe nevar vienkārši pamest kuģi vai gaidīt, kad ieradīsies ugunsdzēsēji.

Kāpēc tomēr notiek starpgadījumi?

Tas parasti nav pašas kravas, bet gan IMDG kodeksa prasību neievērošanas dēļ. Piemēram, kalcija hipohlorīts ir viens no zināmākajiem nopietnu incidentu radītājiem uz kuģiem, bet nekādā ziņā ne

vienīgais, kam ir bēdīga reputācija. Nosūtītājs bieži vien deklarācijā neuzrāda bīstamo kravu, lai izvairītos no piegādes papildu izmaksām vai stingrākām pārvadāšanas prasībām, kas noteiktas IMDG kodeksā.

UZZIŅAI

Pēdējos gados ievērojami pieaudzis konteineru aizdegšanās gadījumu skaits, kuros iesaistīts kalcija hipohlorīts – balta vai dzeltenīga cieta pulvera, granulu vai tablešu formā, kas vairumā gadījumu bija nepareizi deklarēti. Tas plaši tiek lietots tīrīšanai, piemēram, par dezinfekcijas līdzekli peldbaseinos un par balinātāju. IMDG kodeksā tas norādīts kā 5.1 klases oksidētājs. Diemžēl kalcija hipohlorīts var būt nepareizi deklarēts kā kalcija hlorīds. Kalcija hipohlorīts ir bīstamo vielu sarakstā un kā tāds tas jādeklarē.

2013. un 2014. gada datu analīze, kas aptver informāciju par aptuveni 70% pasaules konteinerkuģu, liecina, ka 27% gadījumu incidenta cēlonis bijusi krava, par kuru deklarācijā sniegtas nepareizas ziņas. Otrs biežākais incidentu cēlonis bijis nepiemērots iepakojums.■



Kravas meklē izdevīgāko ceļu

Eiropas koloniālās varas, galvenokārt Spānija, Portugāle, Anglija, arī Nīderlande un Francija, bija pirmās, kas sekmēja globāla jūras tirdzniecības ceļu tīklu rašanos 16. gadsimtā. Lielākās jūras kuģniecības aktivitātes koncentrējās Vidusjūrā, Indijas okeāna ziemeļu daļā, Klusajā okeānā un Ziemeļatlantijā, ieskaitot Karību jūras reģionu. Vēsturiski izveidojās piekļuve šo reģionu tirgiem, un tieši tas ir bijis galvenais virzītājspēks jūras tirdzniecības ceļu attīstībai. Vēl intensīvāki tie kļuva, kad 19. gadsimta vidū sāka attīstīties tvaikoņu būve un jūras ceļi vairs nebija atkarīgi no valdošajiem vējiem, bet pēc Suecas kanāla atvēršanas 1869. gadā satiksme starp Eiropu un Klusā okeāna reģionu vēl vairāk pieauga. 20. gadsimtā jūras tirdzniecība kļuva cieši saistīta ar izmaiņām pasaules tirdzniecībā un bija atkarīga no pieprasījuma. Tieši šīs tirdzniecības attiecības ietekmē pieprasījumu pēc jūras kuģniecības jaudām, un ir svarīgi noturēt līdzsvaru starp tirgus pieprasījumu pēc jūras kravu pārvadājumiem un kuģošanas jaudu piedāvājuma. Kuģniecība ir viena no visvairāk globalizētajām nozarēm gan īpašumtiesību, gan arī darbaspēka ziņā, un, lai gan ģeogrāfiskie apsvērumi mēdz būt nemainīgs lielums, izņemot laika apstākļus, kas var neprognozējami ietekmēt jūras transporta kustību, stratēģiskie, jo īpaši komerciālie apsvērumi mainās daudz dinamiskāk. Un tas, protams, atstāj iespaidu uz jūras kravu pārvadājumiem.

Pasaules Tirdzniecības organizācija lēš, ka 2015. gadā pasaules tirdzniecības vērtība bija 16 500 000 000 000 dolāru un 85% no pasaules tirdzniecības nodrošināja jūras pārvadājumi, no kuriem aptuveni 50% virzījās Ķīnā. Pēc kompānijas "Clarkson" datiem, 2015. gadā caur pasaules ostām izgāja 664 miljoni TEU.

Tirgus krīzes sprukās

2016. gads pasaules ekonomikai kopumā un ikvienai no valstīm atsevišķi nav viegls. Vairāk nekā 74% no pasaules lielajām ekonomikām ģeopolitisko nestabilitāti uzskata par galveno problēmu pasaulē, kas

rada vislielāko risku biznesam. Piedevām vēl pastāv risks, ka migrantu krīze Eiropā, zemās naftas cenas un ekonomikas lejupslīde pasaulē novirzīs uzmanību no vēl citiem globāliem jautājumiem, piemēram, sociālajām un vides problēmām, kuru risināšanu lejupejošā pasaules biznesa dēļ mēģinās atvirzīt tālākā nākotnē. Šādām bažām diemžēl ir visai reāls pamats, ko apliecina kaut vai tas, cik grūti Parīzes klimata konferencē, kas notika 2015. gada nogalē, pasaules līderiem bija vienoties par ilgtspējīgas vides politiku, kuras sagatavošana ilga četrus gadus un kura, lai gan pēc būtības pieņemta, tomēr stāties spēkā tikai pēc tam, kad to būs parakstījušas

un ratificējušas 55 valstis, kas reprezentē vismaz 55% no pasaules SEG emisijām, un, šķiet, tas nebūs tik drīz.

Bet ekonomiskā krīze pasaulē turpinās. Patiesībā pasaule nemaz vēl nebija atguvusies no 2009. gada krīzes, kad to skāra jauni satricinājumi. Tirgus analītiķi uzskata, ka pasaules tirdzniecību visvairāk ietekmē naftas cenas un pieprasījums, tāpēc tankkuģu pārvadājumu tirgus tiek salīdzināts ar "amerikāņu kalniņiem", jo pēc 70% pieauguma 2015. gadā tas piedzīvoja 44% kritumu 2016. gada sešos mēnešos. Saskaņā ar kuģu māklera

▶▶▶ 36. lpp.

▶▶▶ 36. lpp.

Čarla R. Vēbera pētījumiem šādu situāciju radījis jēlnaftas tirgus sabrukums 2014. gadā un milzīgais jaudas pārpalikums pārstrādes sektorā. Pieprasījums, kas tirgū valdīja starp 2014. gada septembri un 2015. gada beigām Atlantijas baseinā ASV un arī Eiropā, bija tas, kas palīdzēja pieaudzēt tankkuģu flotes 2015. gada rādītājus. 2017. gadā naftas cenas varētu pieaugt par 16,4%, kompensējot 15,5% kritumu 2016. gadā. Šāds pieaugums varētu palīdzēt pasaules tirdzniecības apjomu kāpināt par 3,9% (SVF pētījums), kas savukārt varētu veicināt IKP pieaugumu pasaulē par 3,4%. Bet, kā uzsver analītiķi, pagaidām tirgus ir diezgan stipri miris vai tikai nedaudz dzīvs. (Daži ziņojumi gan liecina, ka jēlnaftas tankkuģu tirgus Tuajos Austrumos joprojām turpina vienmērīgu darbību.) Pagaidām nestabilitāte pasaules tirgū turpina radīt rezonansi visās ar jūrniecību saistītajās nozarēs.



Konteineri Roterdamas ostā.

Kamēr vieni pētījumi un prognozes tēlo visai drūmu ainu, citas prognozes iedvesmo: līdz 2020. gadam esot paredzama pasaules ostu un pakalpojumu nozares izaugsme par 4,7%, un galvenie dzinēji šai izaugsmei būšot jūras kravu pārvadājumu tirgus pieaugums un straujš pieprasījuma pieaugums pēc konteinerkravām un beramkravām. "Research and Markets" prognozes liecina, ka pieaugs pasaules eksports, klientu pieprasījums pēc precēm, kā arī jaunu reģionālo tirdzniecības mezglu veidošanās. Kas attiecas uz ostu nozari, šeit dominēs konteinerkravju apstrāde, kam sekos kuģu remonta un

UZZIŅAI

Kravu pārvadājumu biznesā iesaistītajiem vajadzētu atcerēties, ka šajai tirgū būs pieprasījums pēc konteinerkravju apkalpošanas, jūras kravu pārvadājumu pakalpojumiem, kuģu remonta un tehniskās apkopes, piegādes ķēžu un loģistikas pakalpojumiem, tehniskiem un elektrotehniskiem pakalpojumiem

apkopes pakalpojumu pieprasījuma pieaugums. Tiek paustas cerības, ka ostu tehnika būs piemērota konteineru ātrai un drošai apstrādei.

Ekonomikas izaugsme Ķīnā un Indijā nodrošinās lielu Āzijas reģiona ietekmi uz pasaules tirdzniecību. Savukārt Eiropā un Ziemeļamerikā ir sagaidāms rūpnieciskās ražošanas, kā arī starptautiskās tirdzniecības pieaugums, kas saglabās un pat palielinās pieprasījumu pēc kravu pārvadājumiem.

Ostu kapacitāte

2016. gada pirmais pusgads pasaules ostās kopumā iezīmējies ar kravu apstrādes apjomu kritumu, no kā spējusas izvairīties salīdzinoši nedaudzas ostas. Kopējais konteinerkravju apjoms pasaulē gada pirmajos sešos mēnešos pieauga tikai par 0,3%, kas ir otrs zemākais rādītājs kopš 2009. gada. Pasaules 30 lielākajās konteineru ostās, kas veido vairāk nekā pusi no pasaules konteinerkravju caurlaidības, kravu apjoms pieauga tikai par 0,2%, sasniedzot 189,57 milj. TEU.

Konteinerkravju apstrāde ir viens no svarīgākajiem aspektiem, kas tiek

minēts, runājot par kravu pārvadājumu tirgu, tai skaitā arī par ostu darbību. Pasaules flote lepojas ar mega kuģu skaita pieaugumu un kuģošanas kompānijas to uzskata par vienu no izdzīvošanas priekšnoteikumiem šīvajā konkurences cīņā, bet ostām tas ir viens no lielākajiem izaicinājumiem. Lai plānotu darbību, ostām ir jābūt pilnībā informētām par to, kas notiek kuģbūves nozarē un kādi ir lielo un ne tik lielo kuģošanas kompāniju plāni. Bez šīs informācijas ostas nevar ilgtermiņā plānot savu darbību un attīstību.

Lai apkalpotu mega kuģus, ostās ir nepieciešamas plašākas un dziļākas pietātnes, jauni celtni un jaudīgi velkoņi. Tas viss prasa ieguldījumus

UZZIŅAI

Honkongas ostā konteineru kravju apjoms samazinājies par 10,1%, Dubaijas ostā par 6,1%, Singapūras ostā par 5,1%, Roterdamas ostā par 2,3%, un Šanhajas ostā par 0,8%.

ostas infrastruktūrā, bet, ieguldot finanses, ostām ir jābūt drošām, ka infrastruktūra būs noslogota un investīcijas atmaksāsies. Jaunās paaudzes kuģi ir uzrādījuši arī tādu negatīvu tendenci kā, piemēram, ugunsdrošība, tāpēc ostām papildus ir jābūt gatavām dažādiem ārkārtas gadījumiem. Pie visa jau minētā vēl jāpieskaita nepareizi deklarētas kravas, kas vainojamas 24% no kravas incidentiem. Tie ir pārkāpumi, kas saistīti ar bīstamo kravu iepakojumu (37% gadījumos), kā arī nepareizi deklarētu kravas masu. Tie visi ir reāli riski kravu piegādes ķēdē, kas ietekmē arī darbu ostās un atstāj iespaidu daudz plašākā mērogā.

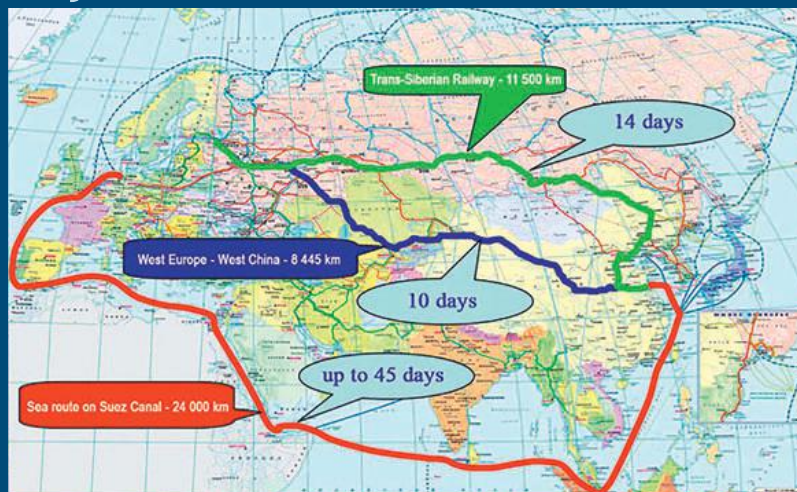
Ostām ir objektīvi jānovērtē savas iespējas un jāapsver, vai to spēkos ir apkalpot lielos kuģus, ņemot vērā, piemēram, ierobežotās manevrēšanas iespējas vai darbinieku nepilnīgās svešvalodu zināšanas.

Tendences

Mēdz teikt, ka krīzes ir labākais laiks, lai atteiktos no nevajadzīgā, labotu kļūdas, veidotu jaunas

Jaunu maršrutu meklējumos

Piegādes, protams, ir tikai viens no pasaules saimnieciskās darbības veidiem, bet attiecībā uz pienesumu pasaules ekonomikai kuģniecības nozares ieguldījumu nevajadzētu novērtēt pa zemu. Notiek diskusijas par diviem alternatīviem starptautisko kravu transportēšanas ceļiem, kas lielā mērā turpmāk varētu ieviest pārmaiņas loģistikas ķēdēs un ostu darbībā. Viens no tiem ir Ziemeļu jūras ceļš starp Eiropu un Āziju, bet otrs ir Eiropas un Āzijas sauszemes savienojums. Tas, kā nākotnē virzīsies kravas, būs atkarīgs no Panamas kanāla, Suecas kanāla un arī Nikaragvas kanāla jaudām.



biznesa savienības un beigu beigās no tirgus izstumtu tos, kuri nespēj izdzīvot, pielāgoties vai mainīties. Pārvaldītājiem ir pienākums veidot un uzturēt ienesīgus maršrutus konkurences apstākļos.

Dvīdesmit lielākie jūras konteinerkravu pārvaldītāji 1980. gadā kontrolēja 26% no pasaules konteinerkravu apjoma, 1992. gadā – 42%, 2003. gadā – 58% un 2013. gadā jau 81%. Šāda monopola veidošanās tiek uztverta ar bažām par negodīgas konkurences uzplaukumu. Piemēram, 2013. gadā tika plānota lielas alianses, tā dēvētā “P3” izveide starp trim lielākajiem pasaules pārvaldītājiem – “Maersk”, MSC un CMA CGM, lai sekmētu jaudas pārpalikuma mazināšanos galvenajos jūras tirdzniecības ceļos, jo īpaši starp Āziju un Eiropu. 2014. gadā Ķīnas valdība nepieļāva šādas alianses izveidošanu, par iemeslu minot negodīgu konkurenci, kurā nonāktu Ķīnas pārvaldītāji, tāpēc, “Maersk” un MSC izveidoja mazāku aliansi “M2”, kas sāka darboties 2015. gadā, bet CMA CGM, “China Shipping Container Lines” un Apvienoto Arābu Emirātu “Shipping Company” (UASC) veido savu aliansi “Ocean3”.

Lai gan Singapūra un Kalanga veido lielāko Klusā okeāna tranzīta satiksmi (Indija uz un no ASV rietumu krasta), tomēr lielāko daļu

no transatlantiskās satiksmes uz Eiropu apstrādā Kolombo. Analīze liecina, ka Indijai ir potenciāls, lai izveidotu veiksmīgi funkcionējošu pārkraušanas centru un konkurētu ar Kolombo ostu.

Indonēzijas, Filipīnu, Kambodžas un Mjanmas ostām ir vāji attīstīti iekšzemes ceļi, kas cieš no sastrēgumiem, un zema darba produktivitāte, tāpēc nepieciešami milzīgi ieguldījumi, lai šeit ko mainītu.



Ja palūkojamies, kas notiek Eiropā, tad redzam, ka arī Eiropas ostas lielāko uzsvāru liek uz infrastruktūras sakārtošanu un pilnveidošanu, jo lielākais izaicinājums ir caur ostu kā stratēģisku kravu apstrādes vietu nodrošināt sauszemes un jūras transporta savienojumus.

Eiropas Komisijas pētījums parāda, ka ES ietvaros ziemeļu un dienvidu reģionu ostas savā starpā konkurē visai nosacīti, ko nosaka ģeogrāfiskais stāvoklis, un arī nākotnē,



visticamāk, šī tendence saglabāsies. Visai sāva ir konkurence starp Vidusjūras ostām gan Eiropas daļā, gan ar Ziemeļāfrikas ostām. Pēdējo piecu gadu laikā Vidusjūras reģiona ostās kopumā kravu apjoms pieaudzis par 30%, un visstraujāko izaugsmi piedzīvojuši Tanžeras osta Marokā, ko īpaši veicinājušas lielo kuģošanas kompāniju un pasaules vadošo ostu termināļu operatoru investīcijas šīs ostas termināļu celtniecībā. Tanžeras osta iegūst arī no tā, ka nav pakļauta tik stingriem drošības noteikumiem, darba tiesību normām un citām prasībām kā ES ostas.

Baltijas jūras reģions

Pēc KPMG Baltics) direktors Jūlijas Māsānes-Oses teiktā, līdzšinējās kravu apgrozījuma tendences liecina, ka konkurence par kravām reģiona ostu starpā tikai pieaugs, jo Ustļuga un citas Krievijas ostas turpina attīstīties, turklāt

►►► 38. lpp.



►►► 37. lpp.

“Gazprom” plāno būvēt sašķidrinātās dabasgāzes rūpnīcu Ustjlugas ostā. Tiek plānots palielināt energoresursu, minerālmēslu un ro-ro kravu pārvadājumu kapacitāti. Kā uzsver eksperte, Krievijas ekonomika ļoti stipri ir atkarīga no energoresursu – ogļu un naftas produktu – eksporta. Konteineru tirgus turpinās korelēt ar kopīgo ekonomisko izaugsmi reģionā. Reģiona konteineru ostu galvenā cerība ir ekonomiskā atveseļošanās un patēriņa attīstība Krievijā, Baltkrievijā un citās NVS valstīs. Tas palielinātu konteinerkravu plūsmu uz šīm valstīm, arī caur Baltijas ostām. Baltijas valstu ostas turpina sekmīgi konkurēt konteineru kravu segmentā, jo spēj piedāvāt elastīgākus nosacījumus nekā Sanktpēterburgas osta: labprāt strādā ar mazākiem kravu apjomiem, vairāk pieļauj klientu vēlmēm un piedāvā pilna servisa pakalpojumu, turpretī Sanktpēterburgas osta tradicionāli fokusējas uz lielo kravu apgrozījumu un nelabprāt strādā ar mazākām kravām.

UZZIŅAI

Ostu jaudas izmantojums Eiropas reģionos ir ļoti atšķirīgs: 50 % Skandināvijas un Baltijas reģiona ostās, 56 % Ziemeļrietumeiropā, 61 % Vidusjūras austrumu un Melnās jūras reģionā, 62 % Vidusjūras rietumu reģionā. Paredzams, ka plānotais jaudas izmantošanas līmenis vairākos reģionos samazināsies: no 50 % līdz 30 % Skandināvijas un Baltijas reģiona ostās un no 61 % līdz 50 % Vidusjūras austrumu un Melnās jūras reģionā. *(Eiropas revīzijas palātas pētījums).*

Kravu pārvadājumu globālajā ķēdē dominē biznesa aprēķins, un politiskie uzstādījumi ir tikai viena no sastāvdaļām, ar ko bieži vien mēģina slēpt kāda neizdarību. “Raugoties no biznesa viedokļa, kravu kritums dažās Baltijas reģiona tranzīstās ir visai loģisks. Pārvadātāji atzīst, ka izcenojumi Ustjlugas ostā ir augstāki nekā Baltijas ostās tās dārgo sākotnējo investīciju dēļ, bet to kompensē salīdzinoši zemākas pārvadāšanas izmaksas, tostarp izdevīgāki dzelzceļa tarifi, kas salīdzinoši samazina pārējo reģiona tranzīstostu konkurētspēju,” uzsver eksperte.

Tāpat pārvadātāji Baltijas valstu ostu termināļiem pārmet salīdzinoši novecojušo infrastruktūru. Ilgtermiņā izdzīvošot tās ostas, kas spēs piedāvāt konkurētspējīgu cenu, veiks regulāras investīcijas infrastruktūrā un piedāvās pakalpojumu augstu kvalitāti.

Ķīna

Nākamo 20 gadu laikā gaidāma straujāka tirdzniecība starp Ķīnu un pasaules attīstītajām valstīm. Prognozes liecina, ka 2030. gadā Ķīna būs vērā ņemama eksportētāja virknei augstākā pieprasījuma preču, bet, tirdzniecībā iesaistoties arī jaunattīstības valstīm un jaunām industrijām, kravu plūsmas starp Ķīnu un attīstītajām valstīm neregulēsies, samazināsies neefektīvi pārvadājumi, piemēram, tukšu konteineru plūsma atpakaļ uz Ķīnu.

Nesakārtotā infrastruktūra un vāji organizētais ostu darbs Dienvidaustrumu Āzijā sadārdzina kopējās izmaksas un padara pakalpojumus

konkurēt nespējīgus, uz konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem šajā reģionā var cerēt, tikai uzlabojot loģistikas tīklu. Ķīna ir ieinteresēta šā jautājuma risināšanā, tāpēc iegulda prāvus līdzekļus reģiona infrastruktūrā – autoceļu un dzelzceļu attīstībā, kā arī Kvantanas un Samalaju ostu attīstībā Malaizijā un Indonēzijas ostu infrastruktūras attīstībā. Arī Japāna lūkojas uz Dienvidaustrumu Āzijas reģionu, tomēr Ķīna joprojām ir lielākais un nopietnākais spēlētājs.

Lai veicinātu Eiropas un Āzijas savienojuma funkcionēšanu, Ķīnas politiku uzdevums ir gādāt par Ķīnas preču nonākšanu starptautiskajos tirgos un nodrošināt Ķīnas ražotājus ar izejvielām, kas kļūst arvien problemātiskāk.

Indija

Pēdējo piecu gadu laikā tirgū sevi strauji piesaka Indija, kuras eksporta apjoms elektroprecēm un iekārtām, kā arī tekstilprecēm pieaudzis četras reizes, un to ir veicinājusi gan lētā darbaspēka izmantošana, gan arī uzlabojumi biznesa vidē un infrastruktūrā. Lai gan Indija arvien skaļāk piesaka sevi starptautiskajā tirgū, tā joprojām sastopas ar nopietnām loģistikas problēmām. Vāja sakaru infrastruktūra, ilga kravu apstrāde ostās, nedroša nodokļu sistēma, zema konteinerizācija ir tikai dažas problēmas, kas ik dienas jārisina visos līmeņos. Indijas Jūrniecības ministrija virza tā saukto Sagazmala projektu, kas paredz valsts finansiālu atbalstu ostu infrastruktūru izveidei, lai attīstītu kravu un pasažieru pārvadājumus pa jūru un iekšējiem ūdensceļiem. Projekts paredz padziļināt



Muitas kontroles punkts Čennai ostā, kas ir viena no galvenajām Indijas ostām.

ostas, rekonstruēt vecās un būvēt jaunas piestātnes. Līdz 2020. gadam paredzēts ieguldīt līdzekļus, lai sakārtotu kravu pārvadājumu koridorus, loģistikas parkus, brīvās tirdzniecības zonas un nolikta-
tavu saimniecību, jo Indija ir ļoti ieinteresēta tirdzniecības attīstībā ar Āziju, Eiropu un Ziemeļameriku, tomēr nebūs viegli sakārtot visus nepieciešamos jautājumus, lai to reāli attīstītu.

Spridze Malakas jūras šaurumā

Spridze un konkurence Dienvidķīnas jūrā izraisa spraigas debates par tirdzniecības nākotni šajā reģionā. Malakas šaurums kā jūras pārvadājumu ceļš starp Indonēziju, Malaiziju un Singapūru jau vēsturiski ir bijis galvenais ceļš uz un no Āzijas, kuru jau kopš seniem laikiem izmantojuši romieši, grieķi, ķīnieši un indiešu tirgotāji, un tas savu nozīmi nav zaudējis līdz pat šim laikam. Kad 1869. gadā atklāja Suecas kanālu, Malakas šaurums kļuva vēl jo nozīmīgāks. Tā ir galvenā saikne starp Kluso un Indijas okeānu, kas par vienu trešdaļu samazina preču transportēšanas attālumu starp Eiropu un Tāļiem Austrumiem. Tas ir īsākais ceļš naftas eksportam no piegādātāja Persijas līči līdz saņēmējam Āzijas tirgos un veido gandrīz 20 reizes lielāku kravu apjomu nekā pārvadājumi caur Panamas kanālu un Četras reizes lielāku nekā caur Suecas kanālu. Diemžēl pirātu aktivitātes un lielās kravu plūsmas intensitātes dēļ Malakas šaurums ir arī bīstama transporta artērija, kas rada apdraudējumu kuģošanai un videi.

No kravu transportēšanas drošības un ātruma caur Malakas šaurumu atkarīgās ekonomikas meklē jaunas iespējas un ceļus, kā nogādāt kravu no pasūtītāja līdz saņēmējam. Pasaules Bankas pētījumi liecina, ka kravu apjoms, ko pārvadā, izmantojot Malakas šaurumu, varētu samazināties, jo Ķīna, piemēram, iegulda lielus līdzekļus jaunu cauruļvadu izbūvē, lai transportētu naftu un gāzi pa sauszemi, apejot sastrēgumus Malakas šaurumā, kā arī izrāda interesei par Ziemeļu jūras ceļa izmantošanu. ■

Ierakts zemē nav izkūpējis gaisā

Junkera Komisija ir norādījusi, ka tā nodrošinās, ka "ikviena mūsu veiktā darbība veicina pēc iespējas labāku izpildi un lielāku pievienoto vērtību". Deklarācijās teiktais vienmēr skan skaisti un visaptveroši. Tik skaisti, lai pasakot nepateiktu neko konkrētu, un tā ir liela māksla un liels ieguvums. Pavisam cita aina paveras, ja skaistās frāzes, mērķus un uzstādījumus izsaka fakti un skaitļi valodā. Protams, arī tos var stiept un staipīt, bet kādu realitāti no tiem tomēr izlobīt var.

2016. gada 23. septembrī Eiropas Revīzijas palāta (ERP) nāca klajā ar revīzijas ziņojumu par ES finansējuma izlietojumu Eiropas ostu infrastruktūrā, kurā teikts: "ES jūras transportā daudz neefektīvu un ilgtnespējīgu ieguldījumu, un ir paaugstināts risks, ka ieguldītās summas netiks izmantotas lietderīgi."

Trešā daļa no ES izdevumiem ostu infrastruktūras projektos no 2000. līdz 2013. gadam ir bijusi neefektīva, tātad viens no trim eiro, kas atbilst 194 miljoniem eiro, ir izlietots projektiem, kas dublējās tuvējo ostu iekārtās, vai tiek izmantots minimāli. Revidenti apmeklēja 19 jūras ostas piecās ES dalībvalstīs – Vācijā, Itālijā, Polijā, Spānijā un Zviedrijā un konstatēja, ka to izstrādātās ilgtermiņa stratēģijas neveido stabilu pamatu ostu jaudu plānošanai. Izrādās, ka nedz ES pārvaldē, nedz pašās dalībvalstīs nav bijis stratēģiska redzējuma par to, kurām ostām un kādos nolūkos ir vajadzīgs finansējums. ERP uzskata, ka nauda iztērēta nelietderīgi arī tad, ja līdzīga infrastruktūra ir finansēta kādā no kaimiņu ostām.

Piecu jau 2010. gadā pārbaudītu projektu atkārtots novērtējums liecināja par ieguldīto līdzekļu vāju atdevi, jo pēc gandrīz 10 darbības gadiem četrās ostās teritorijas joprojām stāvēja tukšas vai pustukšas, bet piektajā vispār nenotika nekāda darbība.

Ir aprēķināts, ka Eiropas kuģniecība 2013. gadā veidoja apmēram 1% no ES IKP un nodrošināja darbu aptuveni diviem miljoniem cilvēku. 1200 komerciālās jūras ostas 23 ES dalībvalstīs nodrošina trīs ceturtdaļas no kravu tirdzniecības ar trešajām valstīm un vairāk nekā trešo daļu no ES iekšējiem kravu pārvadājumiem.

ERP loceklis un atbildīgais par ziņojumu Oskars Herics: "Finansējuma

Oskars Herics.



nepieciešamības izvērtējums ir vājš, tāpēc ir augsts risks, ka ieguldītā nauda tiek izlietota nelietderīgi. Kopumā tas attiecas uz gandrīz 400 miljoniem eiro no revidētajām investīcijām."

Arī revidētie ES līdzfinansētie projekti nebija efektīvi: to izmaksas tika pārsniegtas par 139 miljoniem eiro un no 30 pabeigtajiem un pārbaudītajiem projektiem 19 gadījumos izpildes kavēšanās sasniedza 136%, bet septiņi no 37 pirmo reizi revidētajiem projektiem, kas atbilst 524 miljoniem eiro, uz revīzijas brīdi nebija pabeigti.

No 2000. līdz 2013. gadam ostās no ES budžeta tika nodrošināts finansējums aptuveni 5,8 miljardu eiro apmērā.

Pārbaudītajās 14 ostās bija arī daudz trūkstošu un neatbilstošu savienojumu ar iekšzemes autoceļiem un dzelzceļu, kuru izveidei nepieciešams papildu finansējums. Visbeidzot revidenti secināja, ka EK nav veikusi vajadzīgos pasākumus valsts atbalsta un muitas procedūru jomā, lai jūras ostām nodrošinātu vienlīdzīgu konkurences apstākļus.

Secinājums ir skaidrs – nav ES ostu attīstības stratēģijas, tāpēc vajadzētu pārskatīt pašreizējo 104 pamatostu atbilstību šim statusam, kā arī piešķirt ES finansējumu tikai tad, ja ir nepārprotama ES pievienotā vērtība un finansēšanā piedalās arī privātās investīcijas. ■

Latvijas ostu ieguvumi un zaudējumi

Latvijas ostas šā gada deviņos mēnešos, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, piedzīvoja 13% kravu kritumu, bet vislielākais tas bijis naftas produktiem un ogļēm. Šādam kravu kritumam ir saprotams un likumsakarīgs izskaidrojums, jo mūsu ostu un tranzīta biznesa darbību ietekmē gan Krievijas sekmīgi īstenotā savu ostu attīstības politika, gan Eiropas Savienības noteiktais embargo pret Krieviju un konkurence Baltijas jūras reģionā, kā arī ekonomiskā situācija pasaulē.

Līdz šim visvairāk – 75 miljonus tonnu Latvijas ostas pārkrāva 2012. gadā, tad sekoja neliels kritums, līdz 2014. gadā kravu apjoms pārsniedza 74 milj. t, bet Rīgas osta, ostas valdes priekšsēdētāja Andra Amerika terminoloģijā runājot, piedzīvoja kravu apstrādes olimpisko rekordu – 41 milj. t, pārkraujot 28,4% no Baltijas valstu ostu kopējā kravu apjoma.

Kritieni vienmēr ir sāpīgi, un tas skar ne tikai maku, bet arī pašapziņu, tomēr, runājot ar Latvijas lielo ostu amatpersonām, viņu retorikā nav dzirdams satraukums, par izmisumu nemaz nerunājot.

Rīgas osta

“To kravu apgrozījuma kritumu vidēji desmit procentu robežās mēs paredzējam un ielikām arī 2016. gada budžetā, tāpēc satraukumam nav pamata, jo visam ir loģisks izskaidrojums,” saka Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs. “Par to nav ko *cepties*, jo pagaidām nekas neliēcina, ka Rīgas ostai draudētu kāda ekonomiskā krīze. Tas, ka Krievija no naftas vadiem kravas pārorientēs uz savām ostām, ir fakts, bet ar pārējām kravām to izdarīt viņi vienkārši nevar. Piedevām, ja uznāks barga ziema un aizsals Sanktpēterburgas osta, viņi vēlreiz pārliecināsies, ka rezerves variants ir jāsaglabā. Bet Krievija jau nav vienīgā, ar kuru uzturam dialogu un veidojam biznesa attiecības. Tā, piemēram, pie mums vizītē bija Tatarstānas prezidents, kurš atzinīgi novērtēja Rīgas ostu, un mums sadarbība ar viņiem ir ļoti svarīga, jo tatāri Rīgā jau krauj naftas produktus un minerālmēslus, tāpēc strādājam pie vēl lielāka kravu apjoma piesaistīšanas.



Rīgas ostā tiek būvēti trīs graudu termināļi, notiek diskusijas par kālija sāls pārkraušanu un tiek izskatītas vairākas iespējas – būvēt jaunu termināli, izmantot kādu no esošajiem, bet ir arī jautājums, vai kālijs vispār atnāks uz Rīgu, un tas būs atkarīgs tikai no ekonomiskajiem aprēķiniem, nevis politiskiem lēmumiem. Varu visus nomierināt: Rīgas osta strādā, meklē jaunas iespējas un izmanto katru izdevību, lai dažādotu kravu sortimentu. Krievijas ostu attīstība ir realitāte, ar kuru Rīgas osta rēķinās jau gandrīz 10 gadus. Kravu un tirgu diversificēšana, lai mazinātu atkarību no Krievijas izcelsmes energoresursu kravām, ir iestrādāta Rīgas ostas attīstības programmā jau 2009. gadā. Pie tā arī nopietni tiek strādāts, gan piesaistot kravas no Baltkrievijas, Kazahstānas, Centrālāzijas valstīm, Ķīnas un Indijas, gan veicinot konteinerkravu apgrozījumu Rīgas ostā, gan attīstot pievienotās vērtības radīšanu kravu apstrādes procesā.

Jāatzīst, ka septembris jau parādīja uzlabojumus un bija viens no pašlaik veiksmīgākajiem gada

mēnešiem, kad kravu apjoms, salīdzinot ar augustu, pieauga par 13,5 procentiem. Labos rezultātus nodrošināja graudi un ogles, kuru apjoms arī pieauga un, domājot par gaidāmo, cerams, bargo ziemu, vēl varētu augt. Gan jau arī naftas cenas stabilizēsies, un esmu pārliecināts, ka viss nostāsies savās vietās, protams, ja nenāks kādas globālas politiskas batālijas.”

Ventspils osta

Kravu kritums Ventspils ostā, protams, nav patīkams, bet izskaidrojams gan. Tā ir skaudrā realitāte Krievijas īstenotās politikas rezultātā.

“Jārēķinās ar kravu samazinājumu un jācenšas noturēt to, kas ir,” komentē Ventspils brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis. “Tāda ir situācija, un ar to jārēķinās un jāmeklē jaunas iespējas, bet teikt, ka tās aizstās bijušās, nevar. Patiesībā vienīgā jaunā iespēja ir Ķīna, jo visas pārējās eksistē jau tagad. Cīnīties par kravām, un mūsu lielākā konkurente, protams, ir Klaipēdas osta. Ja kāds uzskata, ka Klaipēdas attīstība varētu būt apgrūtināta ie robežotās teritorijas dēļ, tad tās ir mulķības, jo viņiem platības pietiks, lai krautu preces, jo apjomi jau nav sagaidāmi simtu miljonu apmērā.

Runājot par Ventspils ostu, varu teikt, ka mūsu uzdevums, ko konsekvēnti īstenojam jau kopš 2002. gada, ir nemainīgs – saglabāt to, kas ir, skatīties pēc jaunām kravām un attīstīt rūpniecību.”

Liepājas osta

Liepājas osta 2016. gadā pārsvarā ir strādājusi ar kravu apjoma pieaugumu, un, kā saka Liepājas SEZ

pārvaldnieks Jānis Lapiņš, SEZ pārvalde jau daudzus gadus ir nopietni strādājusi, kas tagad iespējamiem investoriem un sadarbības partneriem ļauj piedāvāt konkrētas sakārtotas teritorijas, kuru infrastruktūrā mērķtiecīgi ir ieguldīti līdzekļi.



Jānis Lapiņš.

Liepājas SEZ pārvaldnieks Janis Lapiņš: "Ir nemitīgi jādarbojas un jāreklamē savas iespējas, tāpēc arī piedalāties visās nozīmīgākajās nozares izstādēs un konferencēs. Protams, uzņemam arī viesus, lai parādītu, kā reāli noris darbs Liepājas ostā. Piemēram, ostu apmeklēja pārstāvji no Ķīnas kompānijas "China Merchant Group", kas attīsta "Lielā akmens" projektu pie Minskas. Esam tikušies arī ar citu Ķīnas kompāniju pārstāvjiem, un nevar teikt, ka viņi uz Liepāju būtu braukuši tikai pieklājības vizītēs. Te ierodas konkrētas kompāniju delegācijas, kuru sastāvā ir speciālisti, kas uzdod ļoti konkrētus jautājumus par iespējām. Patiesībā aktuāla ir ne tikai Ķīna, bet viss Vidusāzijas reģions. Visu cieņu Satiksmes ministrijai, jo gan satiksmes ministrs, gan valsts sekretārs aktīvi iesaistās šajā procesā, vizītēm piedodot oficiālu valsts nozīmi.

Nenoliedzami, ka Latvijas ostas savā starpā konkurē, jo katrai ir savi mērķi un plāni, bet lielās lietās ir jābūt vienotam viedoklim, un šajā ziņā mums problēmu nav. Lielisks pierādījums tam ir Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padome, kur arī veidojam vienotu konceptuālu redzējumu.

Raugoties nākotnē, esam reālisti: ņemot vērā situāciju Baltijas jūras reģionā un tendences pasaulē, seši septiņi miljoni tonnu ir tas apjoms, ko Liepājas osta varētu pārkraut, kaut bez liekiem kapitālieguldījumiem ostas jauda jau tagad ir aptuveni deviņi miljoni tonnu."

Tendences vieš cerību

Lielo ostu asociācijas izpilddirektors Kārlis Leiškalns atzīst, ka 2016. gads ir bijis plānoti grūts, bet nekāds politisks spiediens Latvijas vai Eiropas virzienā šā gada kravu apjomu nav ietekmējis.

"Protams, zināmas problēmas ir ar fitosanitārajām kravām, kas iespaido saldētavu darbu, bet citādi viss notiek tieši tā, kā ostas pašas bija plānojušas," uzsver Leiškalns. "Tendences liecina, ka turpmāk varētu pieaugt dažas kravu grupas, tai skaitā ogles, kas veido diezgan lielu kravu apjoma procentu. Vieglis gads nav bijis arī citu valstu ostām. It kā labais piemērs varētu būt Klaipēdas osta, kas lepojas ar savu kravu pieaugumu, bet, ja paskatāmies, kā veidojas šis kravu apjoms, redzam, ka tās līdz 70 procentiem ir Lietuvas iekšējām tirgum domātās preces un patiesais kravu pieaugums ir vien aptuveni četri procenti. Ja vēl ņem vērā, ka Būtiņģe un Klaipēda statistikā parādās kā viena osta,



Kārlis Leiškalns.

tad lietuviešu dižošanas var uzskatīt par PR efektu. Varam vienīgi apsveikt savus kaimiņus par to, ka viņi nav bijuši atkarīgi no Krievijas kravām, kas Latvijas un Igaunijas ostām ir likušas piedzīvot kritumu.

Tomēr nedomāju, ka 2017. gadā varētu būt kravu apjoma kritums pret 2016. gadu, vismaz Rīgai diez vai, bet Lietuvai, visticamāk, būs jārisina jautājums par dzelzceļa kustības atjaunošanu caur Rēpīti."

UZZIŅAI

LOTLP ir valdības izveidota institūcija, ko vada premjers un kas piedalās nozares politikas veidošanā, noteiktā kārtībā sniedzot priekšlikumus un atzinumus valdībai un citām institūcijām.

"Rīga Bulk Terminal" uzsāk otrās kārtas celtniecību

Rīgas brīvostas uzņēmumā SIA "Rīga Bulk Terminal" uzsākta un pašreiz aktīvi norisinās beramkravu termināļa otrās kārtas būvniecība, kas paredz divu automatizētu beramkravu noliktu izbūvi ar kopējo uzglabāšanas apjomu līdz 60 tūkstošiem tonnu, kā arī mūsdienīgas kuģu kraušanas mašīnas nodošanu ekspluatācijā. Pēc darbu pabeigšanas uzņēmuma rīcībā būs mūsdienīgākais beramkravu terminālis Rīgas ostā, kurā efektīvi un ar mūsdienīgām metodēm varēs apkalpot *panamax* tipa kuģus.

Svarīgi zināt jaunākās tendences

Mārketinga direktors Edgars Sūna pārstāvēja Rīgas ostu IX starptautiskajā forumā "Transporta un tranzīta potenciāls" Sanktpēterburgā. "Piedaloties forumā, varam sekot Krievijas transporta un tranzīta politikas aktualitātēm, lai izvērtētu to ietekmi uz Rīgas ostu ilgtermiņa perspektīvā. Šogad konferencē daudzkārt tika uzsvērts, ka Ķīna ir kļuvusi par Krievijas galveno sadarbības partneri gan ekonomikas, gan transporta jomās un šīs valsts pārstāvji ņem tiešu dalību stratēģiski svarīgos Krievijas transporta infrastruktūras attīstības projektos. Veidojot savu tranzīta politiku sadarbībai ar Ķīnu, Latvijai un Rīgas ostai ir jāņem vērā, ka Jaunais Zīda ceļš tiek uzskatīts par nozīmīgu projektu, lai veicinātu transporta pakalpojumu tirgus attīstību arī Krievijā."

Vienota ziņošanas sistēma Baltijas jūrā

Kuģu satiksmes vadības (KSV) centra vadītājs Jurijs Zariņš pārstāvēja Rīgas brīvostas pārvaldi (RBP) Baltijas jūras reģiona Kuģu satiksmes vadības un kuģu ziņošanas sistēmu harmonizācijas (*Vessel traffic service and ship reporting system harmonization*) darba grupas sanāksmē Hamburgā. Baltijas jūras valstu ostu un citu KSV operatoru pārstāvji reizi gadā tiekas darba grupas sanāksmēs, lai panāktu Baltijas jūrā vienotu sistēmu, kā KSV centri saņem informāciju no kuģiem un savstarpēji apmainās ar to. Tāpat arī tiek mēģināts panākt, lai tiktu izstrādātas vienotas prasības KSV operatoru apmācībai, sertifikācijai un kvalifikācijas paaugstināšanai atbilstoši mūsdienu prasībām.

Pirmais kuģis "Baltic Juice Terminal" Ventspilī

2016. gada 11. septembrī Ventspils ostā ienāca pirmais kuģis uz "Baltic Juice Terminal" ar 5300 tonnām palmu oleīna no Malaizijas.



183 m garais 2013. gadā būvētais tankkuģis "Stenaweco Marjorie K" 11. septembrī ienāca Ventspils ostā, lai uz specializēto termināli "Baltic Juice Terminal" nogādātu pirmo testa partiju palmu oleīna. Krava viesa no Malaizijas un paredzēta Krievijai. ■

Sakoptākais Liepājas SEZ uzņēmums

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas (LSEZ) pārvaldes konkursā "Sakoptākais Liepājas ostas uzņēmums 2016" galveno balvu un piemiņas plāksni ar uzrakstu "Sakoptākais Liepājas ostas uzņēmums 2016" saņēma LSEZ SIA "GI Termināls", otro vietu LSEZ SIA "Laskana", bet trešo LSEZ SIA "Terrabalt". Sakoptākie Liepājas ostas uzņēmumi šogad tika sumināti jau piekto reizi. Konkursa laikā žūrija vērtēja atkritumu savākšanas un šķirošanas iespējas, teritorijas evakuācijas plānu esamību, ēku un būvju vizuālo izskatu un teritorijas kopskatu. ■



Kravu veidu salīdzinājums Latvijas ostās, janvāris-septembris (milj. t)

Kravu veidi	2012	2013	2014	2015	2016	2016./2015.
Beramkravas	28 290,0	25 750,5	26 644,5	24 614,5	22 491,3	-8,6
ķīmiskās beramkravas	2 679,2	2 237,4	3 246,4	2 199,7	2 441,9	11,0
ogles	17 767,4	15 998,5	15 982,7	14 620,9	11 201,5	-23,4
koksnes šķelda	1 129,4	1 105,8	721,7	731,2	936,5	28,1
Lejamkravas	19 945,0	18 914,1	19 934,5	20 075,2	15 552,3	-22,5
jēlnafta	109,2	106,0	105,7	76,5	42,4	-44,6
naftas produkti	19 233,0	18 284,1	19 179,4	19 361,8	14 945,6	-22,8
Ģenerālkravas	9 828,6	8 816,1	8 964,5	8 017,9	7 880,5	-1,7
konteineri	2 794,6	2 924,3	3 095,9	2 891,5	2 923,0	1,1
skaitis TEU	278630	286786	290754	268356	278439	3,8
Roll on/Roll of	2 378,6	2 407,2	2 392,2	2 011,1	2 066,2	2,7
skaitis	159787	162743	158314	127457	130455	2,4
koksne	3 425,4	2 960,6	3 081,5	2 719,6	2 558,4	-5,9
tūkst. m³	4 017,0	3 526,3	3 622,9	3 682,0	4 763,5	29,4
melnie metāli un to izstrādājumi	419,5	288,2	237,8	286,5	220,9	-22,9
Kravas kopā	58 063,6	53 480,7	55 543,5	52 707,6	45 924,1	-12,9

Kravu veidu salīdzinājums Rīgas ostā, janvāris-septembris (milj. t)

Kravu veidi	2012	2013	2014	2015	2016	2016./2015.
Beramkravas	16 152,1	15 798,4	17 245,8	17 104,1	15 661,0	-8,4
Lejamkravas	6 185,9	5 554,9	7 414,1	8 222,0	6 534,2	-20,5
Ģenerālkravas	5 049,6	5 045,9	5 382,2	4 700,3	4 677,6	-0,5
Kravas kopā	27 387,6	26 399,2	30 042,1	30 026,4	26 872,8	-10,5

Kravu veidu salīdzinājums Ventspils ostā, janvāris-septembris (milj. t)

Kravu veidi	2012	2013	2014	2015	2016	2016./2015.
Beramkravas	9 047,5	7 765,6	6 605,7	4 421,7	3 491,4	-21,0
Lejamkravas	13 427,4	13 029,8	12 217,0	11 572,8	8 715,0	-24,7
Ģenerālkravas	1 851,1	1 759,5	1 774,2	1 661,8	1 833,2	10,03,16
Kravas kopā	24 326,0	22 554,9	20 596,9	17 656,3	14 039,6	-20,5

Kravu veidu salīdzinājums Liepājas ostā, janvāris-septembris (milj. t)

Kravu veidi	2012	2013	2014	2015	2016	2016./2015.
Beramkravas	2 748,5	1 822,3	2 409,3	2 628,9	2 829,5	7,6
Lejamkravas	316,8	318,7	289,5	268,7	290,1	8,0
Ģenerālkravas	2 255,7	1 310,0	996,4	1 064,8	751,1	-29,5
Kravas kopā	5 321,1	3 451,0	3 695,2	3 962,5	3 870,7	-2,3

Kur meklēt konstruktīvu risinājumu?

Satiksmes ministrs Uldis Augulis intervijā žurnālam “Jūrnieris”, lūgts komentēt Latvijas reģionālo ostu darbību un iespējas, atzina, ka Salacgrīvas, Skultes un Mērsraga attīstība noris loģiski un šīs ostas labi pilda savas funkcijas.

Tomēr, ja Rīgā viss šķiet labi esam, tad ne viss tā norisinās arī vietējā līmenī, par ko liecina, piemēram, Mērsragā notiekošais, kur vietējā pašvaldība tā vietā, lai kopīgi ar ostas pārvaldi domātu par ostas attīstību un ostas tēlu, stāstot patiesību par ostā notiekošo arī tajā gadījumā, ja jārisina problēmas, izvēlas publiskot informāciju, kas, maigi sakot, neatbilst patiesībai.

Ieraksts Mērsraga novada domes priekšsēdētāja Laura Karlsona *twitter* kontā liecina: “Vakar (5. oktobrī – red.) vētras laikā iebruka piestātne Mērsraga ostā. Abi ostas priekšnieki mājup dodas ar darba mašīnām, pēc 17.00 neviena, lai to konstatētu. Mērsraga ostas pārvaldes piestātne Nr. 3., caurums, plaši izskalojumi zem tā. Laimīgas sagādīšanās dēļ necieta ostas darbinieki.”

Šo ziņu apstiprina arī 7. oktobra raksts laikrakstā “Talsu Vēstis” par to, ka vētras laikā Mērsraga ostā iebrukusi piestātne, un Mērsraga novada domes priekšsēdētājs Lauris Karlsons norāda, ka tas ir ostas pārvaldes nesaimnieciskas darbības rezultāts.

Bet kā ir patiesībā?

Mērsraga ostas pārvaldnieks Jānis Budreika precizē: “Iebruka piestātne Nr. 2, kas ir privātīpašums un pieder SIA “Necenice Company”. Ostas pārvalde nav tiesīga veikt kādas darbības svešā īpašumā, tieši tāpat, kā novada dome nevar novākt graustus, jo tie ir kāda privātīpašums. Piebildīšu, ka šo piestātņi jau vairākus gadus neizmantoti, jo notiek juridisks strīds starp piestātnes bijušo un esošo īpašnieku, un arī tāpēc, ka tās tehniskais stāvoklis un parametri neatbilst kuģu uzņemšanai. Savukārt zvejas kuģi un jahtas izmanto jaunās, speciāli to vajadzībām izbūvētās piestātnes.

Iebrukusi SIA “Necenice Company” piederošā piestātne Nr. 2.



Piestātnei Nr. 3 nekādi postījumi nav nodarīti.



Kad notika aprakstītais, es atrados komandējumā Baltkrievijā, kur Minskā prezentēju Mērsraga ostas pārvaldi starptautiskajā izstādē “Transport & Logistics”, meklējot iespējas jaunu kravu piesaistei mūsu ostai, kā arī reklamēju jaunveidojamo Stendes industriālo parku, kas ir ļoti labs un perspektīvs Talsu novada domes projekts. Tas, ka biju devies komandējumā, nenozīmē, ka osta palika bez saimnieka, jo manas prombūtnes laikā ostas pārvaldi vada ostas kapteinis, kurš arī konstatēja faktu un atbilstoši rīkojās. Vētrai norimstot, ir apsekotas visas pārējās piestātnes un bojājumi nav konstatēti. 7. oktobrī pārbaudi veica arī Ventspils reģionālās vides pārvaldes inspektors, kurš

atzina, ka nav noticis arī vides piesārņojums. Protams, par notikušo ir informēts piestātnes īpašnieks, kuram lūgts piestātņi sakārtot.

Piestātnē Nr. 3, kur tiek turēti ostas pārvaldes velkoņi un kas pieder ostas pārvaldei, vētra nekādus postījumus nav nodarījusi, tā ir darba kārtībā un stāv, kā stāvējusi, tāpēc L. Karlsona publiskotā fotogrāfija ar komentāru sociālajos tīklos par piestātņi Nr. 3 ir nepatiesa. Domes priekšsēdētāja dokumentētais caurums radies SIA “Saiva ANNO 1949” teritorijā bojātas kanalizācijas akas dēļ un nav saistāms ar piestātņi Nr. 3.

Bet šī jau nav pirmā reize, kad notiek informācijas sagrozīšana.”

Sadarbība vides aizsardzības vārdā

Četras Baltijas jūras ostas – Tallina (Igaunija), Stokholma (Zviedrija), Helsinki un Turku (Somija) 2016. gada 9. septembrī parakstīja Saprāšanās memorandu par kopīgas pieejas izstrādi jaunai kuģu sauszemes elektroapgādei, lai samazinātu negatīvo ietekmi uz vidi. Saprāšanās memorandu parakstīja Helsinkos Baltijas ostu organizācijas (BPO) 4. sesijā, kuras centrālais temats bija “Baltijas jūra kā paraugs tīrām ostām un kuģniecībai”. Līdz 2025. gadam TEN-T ostām obligāti

būs jānodrošina kuģi ar krasta energoapgādes savienojumiem.

Pasažieru prāmju piestātnes Helsinkos, Stokholmā, Tallinā un Turku atrodas tuvu pilsētu centriem, tāpēc ļoti svarīgi ir maksimāli ierobežot kaitīgo ietekmi un sekas, ko rada prāmju kustība un uzturēšanās ostā.

Jaunā krasta elektroapgādes koncepcija paredz, ka ostās kuģus apgādās ar 11 kV spriegumu un 50 Hz frekvenci. Projektā iesaistītās

UZZIŅAI

Tallinas, Helsinku, Stokholmas un Turku ostas jau 2009. gadā parakstīja vienošanos par sadarbību vides aizsardzības jautājumos, un viens no pirmajiem konkrētajiem kopīgi risināmajiem uzdevumiem bija nodrošināt kuģus ar elektrības pieslēgumu krastā.

valstis mudinās arī citas ostas un kuģniecības uzņēmumus sekot šai iniciatīvai un turpinās strādāt, lai mazinātu negatīvo ietekmi uz vidi, ostu darbību un kuģošanu Baltijas jūras reģionā. ■

Drīzumā ūdenī nolaidīs pirmo sašķidrinātās dabasgāzes bunkerētājukuģi

Japāņu kuģniecības kompānija “Nippon Yusen Kaisha” (NYK Line), franču gāzes uzņēmumu grupa “Engie” un Japānas “Mitsubishi Corporation” 2014. gadā sāka pasaulē pirmā sašķidrinātās dabasgāzes (SDG) bunkerētājukuģa (LBV) būvi, kas darbosies projekta “Gas4Sea” ietvaros un ūdenī tiks nolaidīts 2016. gada beigās.



Pirmais bunkerētājukuģis “Engie Zeebrugge” būs 107,6 metrus garš un 18,4 metrus plats un apgādās ar degvielu kuģus, kas strādā Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā.

Projektā iesaistītie partneri paziņojuši, ka sadarbībā ar ieinteresētajām personām, tostarp kuģniecības uzņēmumiem, ostu pārvaldēm, termināļu operatori, reģionālajiem piegādātājiem plāno sašķidrinātās dabasgāzes bunkurēšanas pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar “Gas4Sea” paplašināt arī citos reģionos. ■

Krievijai kravu apjomu pieaugums

Krievijas Tirdzniecības ostu asociācija paziņojusi, ka 2016. gada pirmajā pusē Krievijas ostās kopumā apstrādāti 344,6 milj. t kravu, kas ir par 6% vairāk nekā gadu iepriekš. Pārkrauti 156,8 milj. t beramkravu (+10,7%), tai skaitā 64,7 milj. t ogļu (+11,9%), 20,8 milj. t konteinerizēto kravu (+4,6%) un 14,7 milj. t melno metālu (+7,5%). Pieaugušas arī graudu, minerālmēslu, rūdas, kokmateriālu, krāsaino metālu kravas. Lejamkravu apjoms pieaudzis par 2,3%, sasniedzot 187,8 milj. t. Eksporta kravu apjoms bija 276,6 milj. t (+6%), importa – 15,4 milj. t (–6,3%), tranzīta – 24,5 milj. t (+0,7%), piekrastes tirdzniecības kravas – 28,1 milj. t (+19,2%).

Arktikas baseina termināļos pārkrauti 21,3 milj. t kravu (+24,9%, salīdzinot ar iepriekšējo gadu), Baltijas baseina ostās 116,5 milj. t (+2%), tai skaitā Ustjugas ostā – 44,9 milj. t (+5,3%), Primorskā – 32,5 milj. t (+9,1%), Sanktpēterburgā – 24,2 milj. t (–8%), Kaļiņingradā – 6,1 milj. t (–4,9%), Visockā – 8,3 milj. t (–2,7%). Konteinerkravu apstrāde Baltijas jūras baseina ostās pieauga par 3,2% (līdz 1 milj. TEU), kas ir 51,4% no kopējā konteineru apgrozījuma Krievijas Federācijas ostās (kopējais konteineru apgrozījums Krievijas ostās 2016. gada pirmajā pusē salīdzinājumā ar to pašu laika posmu 2015. gadā samazinājās par 1,3% (1,96 milj. TEU). ■

Notekūdeņi ir jāpārvalda

Tallinas osta kopā ar “Cruise Line International Association” (CLIA) uz kruīza kuģa “AIDamar” organizēja vides semināru, kurā galvenā uzmanība tika pievērsta kruīza kuģu atkritumu un notekūdeņu apsaimniekošanai. 2021. gadā stāsies spēkā stingrāki noteikumi par kruīza kuģu notekūdeņu apsaimniekošanu, tāpēc ir tikai divas iespējas, kā risināt šo jautājumu – savākt notekūdeņus ostās vai uz kuģiem uzstādīt attīrīšanas iekārtas. Tā kā Baltijas jūras reģions ir īpaši jutīga zona, lielākā daļa kruīza līniju jau apstiprinājušas, ka notekūdeņus neiepludinās Baltijas jūrā. “Tas, kā mēs rīkojamies ar atkritumiem un notekūdeņiem,

ir svarīgs un aktuāls jautājums ne tikai vides aizsardzības organizācijām, bet ikvienam no mums,” uzsvēra CLIA pārstāvis Buds Darrs.

Tallinas ostā ir izveidota notekūdeņu savākšanas un attīrīšanas sistēma “Tallinn Old City”. Tallinas ostas pārstāvji paziņoja, ka 2016. gadā Tallinas osta ieguldījusi gandrīz divus miljonus eiro, lai ostu savienotu ar pilsētas kanalizācijas un notekūdeņu tīklu un palielinātu notekūdeņu uzņemšanas jaudu no kuģiem no 100 m³ līdz 1000 m³ stundā.

Katru gadu Tallinas ostā ienāk vidēji 300 kruīza kuģu, kuri atved aptuveni 500 tūkstošus pasažieru. ■



Vēstures izzināšana PIEKTĀ SĒRIJA paver durvis uz nākotni

**Guandžou
Jūras muzejs**

Guandžou pilsēta un osta bija jūras Zīda ceļa sākumpunkts. Tās slavenā vēsture zelta burtiem ierakstīta Ķīnas vēstures grāmatā un ir lielisks apliecinājums tam, kā tika attīstīti jūras ceļi un veidota starptautiskā jūras tirdzniecība. Tāpēc nav nejaušība, ka tieši Guandžou 1959. gadā tika izveidots Jūras muzejs, kas savās četrās izstāžu zālēs stāsta par slaveno Ķīnas dārgumu floti un tās dižāko admirāli Čengu He.

Septiņu tūkstošu kvadrātmetru lielā platībā tiek rādīta un izstāstīta Ķīnas flotes vēsture, to ilustrē un spilgtina kultūras relikvijas un jaunākajos laikos veidoti modeļi, bet atsevišķā muzeja zālē iekārtota ekspozīcija, kas parāda, kāda bijusi tirdzniecība un sadarbība ar ārvalstīm pēdējo vairāk nekā divu tūkstošu gadu ilgā laikā. Šeit apkopota aizraujoša kolekcija, sākot no precēm, kas tika transportētas, līdz kuģu modeļiem, ar kādiem tās tika pārvadātas.

Muzeja centrā, protams, atrodas ķīniešu buru kuģu modeļi, bet lielākā vērtība un lepnums ir 1974. gadā Guandžou līča dzelmē atrastā 13. gadsimtā būvētā ķīniešu koka kuģa modelis. Tas sastāv no 13

nodalījumiem, ir 34 metrus garš, 11 metrus plats un sver vairāk nekā 200 tonnu.

Okeanogrāfs Donalds Keits savās atmiņās raksta: "Turējos pie bojas saites, kuras gals bija piestiprināts pie sen nogrimuša kuģa vraka, kas atdusējās dzelmē 23 metrus zem manis. Lejā mani gaidīja Ins Seong-Dins. Satvēris manu roku,



viņš to virzīja gar kuģa sānu. Centos iedomāties, ko sajūtu: lieliski saglabājušās nebojātas brangas, ko no vienas puses balsta divi statņi – limberi. Masīva konstrukcija. Pastiepis roku tālāk, pieskāros kaut kam gludam un apaļam, pēc taustes, šķiet, keramikas priekšmetam. Mans izpētes objekts, iespējams, bija ķīniešu XIV gadsimta tālbraucējs kuģis, un, ja mēs nekļūdāmies, tad šādos zemūdens apstākļos izlūkošana notika pirmo reizi. Nogrimušā kuģa vraks tika atrasts jau pirms trim gadiem, 1975. gadā Sīnanas rajonā Korejas dienvidrietumu piekrastē.

Tajā laikā es Teksasas universitātē gatavojos aizstāvēt doktora grādu

▶▶▶ 46. lpp.

►►► 45. lpp.

par tematu "Austrumu jūrnieceības vēsture" un tālab pirmām kārtām interesējos par šā kuģa koka korpusu, kas bija vairāk nekā 29 metrus garš un 7,5 metrus plats. Kuģa pētījumi varētu būtiski palielināt tolaik vēl ļoti skopās ziņas par ķīniešu kuģu ārējo izskatu un konstrukciju, šie kuģi XIV gadsimtā vagoja tālas jūras, jo tirdzniecība ar Tālajiem Austrumiem un Eiropu jau ritēja vairāk vai mazāk regulāri. Spriežot pēc ļoti nedaudzajiem dokumentiem, kas līdz mums nonākuši, Tālo Austrumu kuģu būves meistari devuši priekšroku kuģiem ar aptēstām taisnstūra malām, plakānu dibenu bez ķīļa un nodalījums sadalītu kuģa iekšpusi. Turpretī rietumos kuģus būvēja smailus, ar noapaļotu korpusu un ķīļiem. 1978. gada beigās Dienvidkorejas jūras kara spēku akvalangisti no šā nogrimušā kuģa pacēla vairāk nekā 200 tūkstošus Ķīnas monētu un apmēram 12 tūkstošus kultūras un sadzīves priekšmetu. Daži izstrādājumi ārkārtīgi rosina iztēli un ļauj izsecināt kuģa maršrutu un vecumu. Tā uz bronzas atsvara varēja izlasīt vārdu Čingu Juan Lu, kas ir Ķīnas ostas Ninbo senāks nosaukums. Vai tikai šī osta nebija pēdējā pietura krastā, kuru atstājis, kuģis uz visiem laikiem palika okeāna skavās? Kuģis, iespējams, nogrima drīz pēc 1331. gada, jo, šķiet, tieši šo gada skaitli slēpj četri hieroglifi, iegravēti uz kāda kausa. Pie vraka atrasto monētu datējums beidzas ne vēlāk par 1310. gadu, kas ir iespējami agrākā robeža, kad kuģis varēja iet bojā. Spriežot pēc visa, tas ir bijis ķīniešu tirdzniecības kuģis, kas ar precēm devies uz Japānu."

Ķīnas dārgumu flote

Kuģu skaits, kuri kuģoja pa vienu no pasaules garākajām upēm Jandzi un devās tālos jūras braucienos, bija pārsteidzošs. Tikai vienā pašā Sigdžu ostā, pēc Marko Polo aprēķiniem, pietāja vismaz 15 tūkstoši kuģu.

Pirmo reizi Ķīnas kuģi minēti Sunu dinastijas laikā (960–1279). Tie bija milzīgi kuģi – kādus 137 metrus gari un 55 metrus plati, ar deviņiem mastiem un četriem klājiem,



kas varēja uzņemt 500 līdz 1000 cilvēku. Tā, piemēram, 1405. gadā Ķīnas flotē bija apmēram 317 kuģi, tai skaitā 60 Ķīnas dārgumu kuģi, un daži no tiem varēja būt pat 180 metru gari ar vairāk nekā 2800 jūrnikiem, pētniekiem, ārstiem, karavīriem un citiem kuģa apkalpotājiem uz borta. Pavisam Ķīnas tirdzniecības ekspedīcijas flote bija aptuveni 28 tūkstošu vīru liela, bet uz katra kuģa vidēji bija 500 cilvēku liela komanda.

Kuģu būves speciālisti gan apšaubā, ka tādas konstrukcijas un tik lieli kuģi būtu varējuši kuģot atklātā jūrā, tomēr viņu šaubas skaidrību šai jautājumā nav viesušas, jo imperatoru dinastijas pēcteči ir likuši

iznīcināt kuģus un dokumentus, tāpēc precīza informācija nav saglabājusies un nākas iztikt, piemēram, ar Marko Polo atstātajām liecībām: "Tie ir mamutu kuģi, piecu un deviņu mastu džonkas ar četriem klājiem un varbūt 500 līdz 1000 cilvēkiem, un kur tad vēl krava."

15. gadsimtā visa pasaule kāroja iegūt Ķīnas zīdu un porcelānu, tāpēc Ķīnai nevajadzēja meklēt klientus, pircēji paši nāca pie viņiem. Imperatora flote nevēlējās nolaisties līdz tirdzniecības līmenim, jo Minu dinastijai vissvarīgāk bija Āzijas reģionā iedvest bijību pret Ķīnu un Minu dinastijas varenību

Hronikās aprakstītie ķīniešu dārgumu kuģi ir bijuši daudzas reizes lielāki nekā jebkuras citas flotes koka burinieki. Ķīniešu pētnieks Džens He ķīniešu kuģi salīdzina ar tā vienaudzi – Kristofera Kolumba burinieku "Santa Maria".

Admirālis

Tirdzniecība starp Ķīnu un Arābijas pussalu notika jau Haņu dinastijas laikā gan pirms mūsu ēras, gan mūsu ēras sākumā. 1416. gadā rakstītās liecības stāsta par cilvēku paražām ostās, kuras Arābijas pussalā un Austrumāfrikā bija apmeklējuši ķīniešu jūrasbraucēji.

Minu dinastijas laikā imperators Junle (1402–1424) apmaksāja septiņas jūras ekspedīcijas, kuru mērķis bija nostiprināt impērijas kontroli pār tirdzniecību, kā arī paplašināt impērijas robežas un savu ietekmi Indijas okeānā. Viņam vajadzēja impēriskās jūras flotes vadoni, un par tādu kļuva Čengs He, kurš 11 gadu vecumā bija kastrēts un pataisīts par einuhu, bet vēlāk kļuva par talantīgu jūrnīku, diplomātu un flotes admirāli, kurš vadīja visas septiņas ekspedīcijas Dienvidaustrumu Āzijā, Tuvajos Austrumos un Austrumāfrikā.

Čengs He par saviem ceļojumiem ir rakstījis: "Mēs esam izkuģojuši vairāk nekā simt tūkstoš jūdzes, un tas ir milzīgs ūdens plašums. Esam redzējuši okeānu milzu vilņos, kas kā kalni slejas pret debesīm. Mēs esam piedzīvojuši *zaļā stara* caurspīdīgo gaismu. Mēs dienu un nakti esam turpinājuši savu ceļu."

Patiesībā Čengam He ar floti nebija jādodas izpētes braucienos tā vienkāršā iemesla dēļ, ka ķīnieši jau zināja par ostām un valstīm ap Indijas okeānu. To pirms viņiem kā svētoceļojumā rituālu uz Meku jau bija izpētījuši Čenga He tēvs un vectēvs.

Flotei vajadzēja iedvest bijību pret Ķīnu un tās imperatoru, un admirālis Čengs gāja kā tīģeris. Vispirms viņš nežēlīgi iznīcināja pirātus, kas gadiem ilgi bija mocījuši Ķīnu Dienvidaustrumu Āzijas ūdeņos. Ja mēs daudz zinām par jūras pirātiem eiropiešiem, tad ziņas par ķīniešu pirātiem ir visai skopas. Čengs Zuji bija pirāts, par kuru pirmās ziņas dokumentētas 1400. gadā, bet pēc septiņiem gadiem admirālis Malakas jūras šaurumā sakāva un iznīcināja pirātu vadoni kopā ar 5000 lielu pirātu armiju.

Čengs no Ķīnas aizceļoja uz Vjetnamu, Malaiziju, Indonēziju, Singapūru, Šrilanku, nonāca Sumatrā un Indijā, kā arī sasniedza Irānu, Saūda Arābiju, Jemenu, Omānu, Somāliju, Keniju, tā pirmo reizi nonākot arī Āfrikā.

Tā kā imperators vajāja savu priekšgājēju imperatoru Dzjaņveņu, kurš bija aizbēdzis trimdā, tad viņa meklēšana izvērtās par lielāko jebkāda cilvēka vajāšanu Ķīnas kuģošanas vēsturē.

Savas septītās ekspedīcijas laikā uz Rietumu okeānu, kā tolaik sauca Indijas okeānu, Čengs He mira un, visticamāk, ir atstāts jūrā.

Ķīnas flotes ekspedīcijas izbeidzās 1433. gadā, un vēsturnieki mēģina saprast, kāpēc tā notika. Imperators Junle mira 1424. gadā, un viņa dēls, kas mantoja troni, bija daudz konservatīvāks un vairs nevēlējās tērēt milzu līdzekļus dārgās flotes uzturēšanai. Piedevām Minu dinastijai vajadzēja stiprināt savas sauszemes rietumu robežas, kur tiem uzglūnēja mongoļi un citas Vidusāzijas valstis.

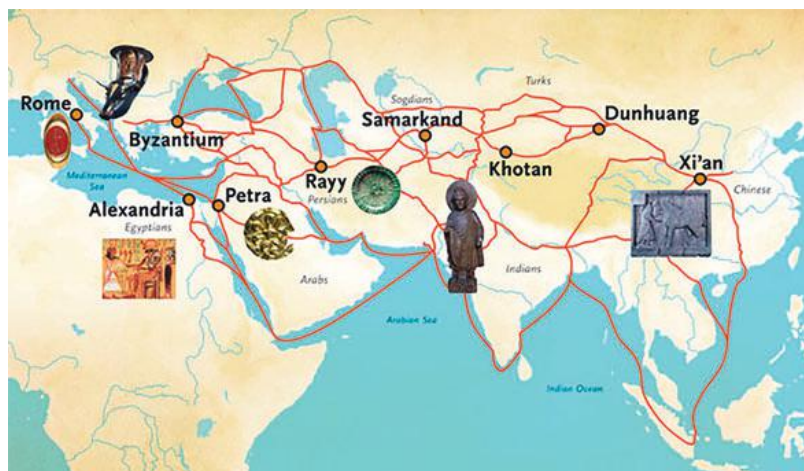
Kas notika ar pašu floti? Par to īstas skaidrības nav. Ir dažas liecības, ka daudzus kuģus nojauca ostās, daudzi tika sadedzināti, bet vēl citus saēda laika zobs. Nav arī ziņu par to, kas notika ar šo kuģu būvētājiem, jo zināšanas par šādu kuģu būvi nav saglabājušās.

Liels Zīda ceļš

Ķīnas rietumos lielākoties klāj kalni un tuksneši, bet pilsētas, kas te izkārtušās cita aiz citas, glabā liecības par vissenāko globālās tirdzniecības sistēmu – Zīda ceļu, ko atklāja aptuveni 130. gadā pirms mūsu ēras un kur seno karavānu ceļu vietā tagad uzbūvētas maksts ātrgaitas šosejas. Vairāk nekā 5000 jūdžu garš, Liels Zīda ceļš vairāk nekā pirms 2000 gadiem savienoja Ķīnu, Indiju, Vidusāziju, Tuvos Austrumus un Āfriku ar Eiropu. Milzīgs ceļu tīkls, kas krustām šķērsām klāja Eirāziju, savienoja Austrumus ar Rietumiem, un daļa no šā tīkla bija arī jūras ceļi, pa kuriem tika vestas garšvielas, tāpēc tas kļuva slavens kā garšvielu ceļš. Patiesībā nosaukums Zīda

kravām devās ceļā no Ķīnas uz Ferganas oāzi.

Uzplaukumu Zīda ceļš piedzīvoja 13. un 14. gadsimtā Mongoļu impērijas laikā, kad tirdzniecība šeit zēla un plauka un tirgotājiem bija piešķirtas vislielākās privilēģijas. Tirgotāju karavānas lielākoties neveica visu ceļu no Ķīnas līdz Vidusjūrai, bet tikai vienu posmu līdz nākamajai lielākai pilsētai, kur pārdeva precī vietējiem tirgotājiem, iepirkās un griezās atpakaļ, bet prece ceļoja tālāk, jau citu tirgotāju vesta. Katrs ceļa posms, pārsvarā vienas dienas gājiena attālumā, bija vietējās tirgotāju korporācijas ziņā, kura nodrošināja karavānu apsardzi, bet valsts vara nodrošināja tirdzniecības ceļu, pāreju, tiltu, karavānu naktsmītņu un pasta



ceļš ir radies salīdzinoši nesenā pagātnē, kad 19. gadsimta vidū vācu ģeologs barons Ferdinands fon Rihthofens to nosauca par *Die Siedenstrasse*, kas tulkojumā no vācu valodas ir Zīda iela, plašākā nozīmē – Zīda ceļš.

Viss esot aizsācies, kad 2. gs. p.m.ē. Ķīnas imperators vēlējies pirkst šķirnes zirgus savam karaspēkam. Kāds viņa galminieks pastāstījis, ka tādus redzējis Centrālāzijā. Viņš arī pamanījis, ka ārpus Ķīnas nekur neaudzē zīdtauriņus un nepazīst zīdu. Tātad kā samaksu par brīnišķīgajiem zirgiem varētu piedāvāt zīda kravas, saldus augļus, vīnu un citas preces. 121. gadā pirms mūsu ēras pirmā kamieļu karavāna ar zīda audumu un bronzas spoguļu

staciju izbūvi un uzturēšanu kārtībā, mūsdienu terminoloģijā runājot, nodrošināja nepieciešamo infrastruktūru. No 4. līdz 9. gadsimtam lielākās tirgotāju korporācijas jau bija izspiedušas no tirgus individuālos tirgotājus un mazākos tirdzniecības namus, tāpēc Zīda ceļu no Vidusjūras līdz Himalajiem kontrolēja divi lieli tirgotāju kartēji: rietumos rahdani, bet austrumos sogdu tirgotāju nami, savukārt Melnās jūras piekrastes pilsētas bija Venēcijas un Ģenovas tirdzniecības namu kontrolē. Lai gan Zīda ceļš bija multikulturāla vide, kur atrastas liecības par 28 dažādām tautībām, tomēr dominējošās šeit bija divas valodas – irāņu un ķīniešu.

▶▶▶ 47. lpp.

Pilsētas jeb tā sauktās pasta stacijas bija visā Zīda ceļa maršrutā, tāpēc ziņneši un sūtņi, mainot zirgus, ātri varēja nogādāt svarīgas ziņas. Hērodots (484.–425. g. p.m.ē.) ir rakstījis: “Persiešu kurjeri bija ātrākie, nekas šajā pasaulē nav ātrāks par persiešu kurjeriem. Ne sniegs, ne lietus, ne karstums, ne nakts tumsa nespēj viņus aizkavēt.”

No Zelta ordas galvaspilsētas Sarajas līdz Saraičkai karavānas pārgājiens ilga 10 dienas, tad līdz Urgenčai Horezmā 40 dienas, no Urgenčas līdz Buhārai 18 dienas, tālāk līdz Kjatai četras dienas, līdz Otrarai ceļš ilga 18 dienas, no Otraras ceļš veda uz Almaliku un tālāk caur Kamsu un Gandžou uz Juāņu impērijas galvaspilsētu Hanbaliku (netālu no mūsd. Pekinas) Ķīnā. Viss šis ceļš no Sarajas līdz Hanbalikai prasīja 270–275 dienas.

Pirmo Zīda ceļa maršrutu 2. gs. p.m.ē. atklāja ģenerālis Huans Zangs, kuru imperators nevis ar tirdzniecības, bet diplomātisku misiju sūtīja uz Rietumiem. Ģenerālis gan nepaspēja pieveikt visu maršrutu, jo viņu notvēra un ieslodzīja, bet, kad 13 gadus vēlāk Zangam izdevās izbēgt no ieslodzījuma un



Līdz šim nebija tiešu pierādījumu, ka Zīda ceļš būtu vainojams infekcijas slimību izplatībā, bet tagad tam atrasts pierādījums – zarnu parazītu oļiņas uz 2000 gadus veca auduma, kurā bija ietītas bambusa nūjiņas.

no Lonzhou, un arī nūdeles ir ķīniešu izgudrojums. Buhāra bija Zīda ceļa tirdzniecības centrs, kuram tāds kā moto bija: “Lai rokas vienmēr būtu pilnas ar darbu un sirds ar Dievu.”

Pirms zīds kļuva par ejošāko tirgus preci, tas bija Ķīnas imperatora diplomātiska dāvana svešzemju valstsvīriem, un imperators darīja visu iespējamo, lai zīda ražošanu turētu vislielākajā slepenībā, bet diemžēl vai varbūt par laimi Ķīnai to neizdevās izdarīt.

Romas impērija bija apsēsta ar zīdu un, jo vairāk Roma to vēlējās iegūt, jo bagātāka kļuva Ķīnas impērija. Marks Antonijs (83.–30. g. p.m.ē.) un Kleopatra bija kā jukuši uz zīda drēbēm un savu zīda apģērbu dēļ tika uzskatīti par amorāliem, bet, kad pie varas nāca Oktaviāns, arī viņš bija bezspēcīgs zīda popularitātes priekšā, tieši tāpat kā nākamie Romas imperatori. Un zīds kļuva arvien dārgāks un dārgāks. Kad Bizantijas imperatoram Justiniānam (527.–565.) bija apnicis par zīdu Ķīnai maksāt astronomiskas summas, viņš uz Ķīnu sūtīja divus mūku sutanās iegērbtus kareivjus, lai tie nozagtu kaut divus zīdtārpiņus. Plāns izdevās, un kopš tā laika sakās Bizantijas zīda ēra.

Bet Zīda ceļš nebija tikai tirdzniecības ceļš vien. Pateicoties Zīda ceļam, starp Austrumiem un Rietumiem notika ideju un izgudrojumu apmaiņa. Zinātne, māksla, literatūra, kultūra un amatniecība – arī tas ir Zīda ceļš. Tā bija kultūru sajaukšanās un jaunu tehnoloģiju aizsākums. Arī reliģija ceļoja pa Zīda ceļu, un budisms tam ir viens no piemēriem. Aleksandrs Lielais, Marko Polo, Čingishans un

Tamerlans – viņi visi, meklējot laimi, slavu un jaunus atklājumus, devās pa leģendāro Zīda ceļu.

Vēl pa Zīda ceļu ceļoja arī tādas slimības kā buboņu mēris, lepra un Sibīrijas mēris. Jaunākie pētījumi liecina, ka ceļotāji, pietādot naktsmītnēs, inficējās, piemēram, ar aknu parazītiem, kuru oļiņas 2016. gada arheoloģiskās ekspedīcijas laikā zinātnieki atklāja savulaik populārajā Huanguandzi ceļnieku atpūtas vietā.

Jau vēlāk, 19. gadsimtā, Zīda ceļa maršrutos parādījās jauna veida ceļotāji –arheologi un ģeogrāfi, kuri bija gatavi riskēt ar dzīvību, lai pētītu seno Zīda ceļu. Arī tagad interese par leģendāro Zīda ceļu nemazinās, un arvien jauni un jauni zinātnieki dodas ekspedīcijās, lai izzinātu, atklātu un atstātu liecības.

Vislabākā laikmeta liecība, protams, ir kapi, kuru apbedījumi stāsta par cilvēku paradumiem un sadzīvi. Kādas ekspedīcijas laikā tika atrasta viena no Tarimas reģiona daudzajām kapsētām, par kurām saglabājušās vēsturiskas liecības. Aptuveni 4000 gadu senajā kapu vietā, kur zārki atgādināja apgāztas laivas, izdevās atklāt arī vairāk nekā 3000 ķīniešu dokumentu, to skaitā naudas grāmatīņas, līgumus un oficiālas vienošanās, kas tagad glabājas muzejā Astanā.

Jūras ceļš

Parasti, runājot par Zīda ceļu, pirmais prātā nāk sauszemes ceļu tīkls, bet līdz ar buru kuģu ienākšanu un kuģošanas prasmju vairošanos aizsākās Zīda ceļa jūras maģistrāļu apgūšana. No 960. līdz 1368. gadam Juāņu dinastijas laikā Guandžou osta kļuva par vienu no noslogotākajām ostām pasaulē, bet jūras tirgotājus viņu garajos ceļojumos gaidīja visdažādākie izaicinājumi. Līdz ar kuģošanas attīstību auga arī ostas, kas ne tikai nodrošināja kravu apriti, bet bija arī vietas, kur kuģi apgādājās ar dzeramā ūdens rezervēm un citām izdzīvošanai nepieciešamām lietām. Bet, kur plauka tirdzniecība, tur netrūka arī pirātu, kuri visādi centās iegūt vērtīgās kravas no Francijas, Anglijas, Vācijas, Krievijas un Japānas. ■

i UZZIŅAI

Lai gan persiešu “Royal Road” ceļš kalpoja jau ap 500. g. p.m.ē. un vēlāk kļuva par Zīda ceļa galveno artēriju, kā Zīda ceļu to regulāri izmantoja no 130. gada pirms Kristus līdz pat 1453. gadam, kad Osmaņu impērija boikotēja tirdzniecību ar Rietumiem un ceļu slēdza.

atgriezties Ķīnā, viņš līdzī atnesa ļoti svarīgu informāciju par to, ko var sagaidīt un ar ko jāreķinās, ja dodas šajā maršrutā.

Zīda ceļš vienmēr ir pratis pielāgoties tirgus vajadzībām. Zirgu un kamieļu karavānas no Ķīnas veda zīdu, rotaslietas, keramiku, bet uz Ķīnu zirgus, paklājus, kokvilnu, ziļņkaulu, zvērādas un pusdārgakmeņus. Starp citu, par tik latviskām uzskatītās pujenes jeb peonijas Eiropā no Ķīnas ienāca pa Zīda ceļu, bet par itāļu nacionālo ēdienu kļuvušās nūdeles slavenais jūrasbraucējs Marko Polo uz Eiropu atveda

Jūrniecības nozares izstādes un konferences

2017. gada janvāris – jūnijs

CONFERENCE "TRACK MAINTENANCE & ASSET MANAGEMENT 2017"

2017. g. 24.–25. janvāris
Berlīne

4TH SHIP RECYCLING CONGRESS

2017. g. 25.–26. janvāris
Londona

MARITIME RECONNAISSANCE AND SURVEILLANCE TECHNOLOGY

2017. g. 30.–31. janvāris
Roma

22TH INTERNATIONAL EXHIBITION FOR TRANSPORT AND LOGISTICS SERVICES AND TECHNOLOGIES

2017. g. 18.–20. aprīlis
Maskava

SEA ASIA 2017

25.–27. aprīlis
Singapūra

INDEX ASIA

2017. g. 16.–18. maijs
Singapūra

MARINE MAINTENANCE WORLD EXPO AND CONFERENCE

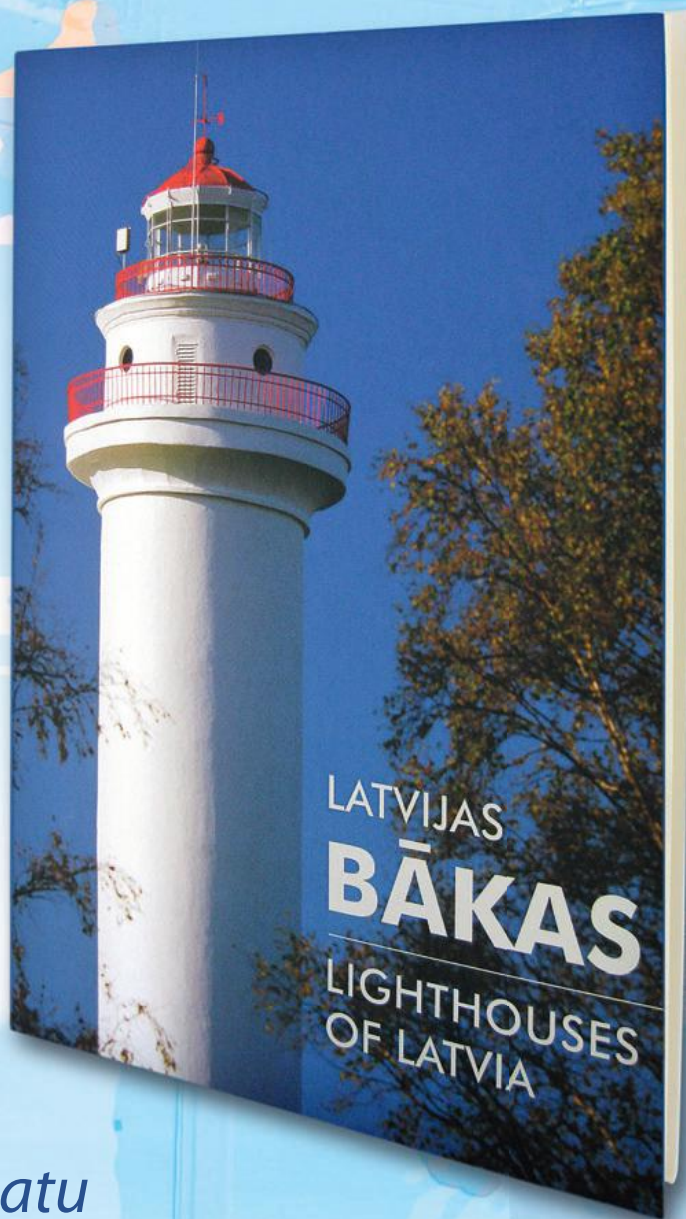
2017. g. 6.–8. jūnijs
Amsterdama

INTER-TRANSPORT 2017

2017. g. 31. maijs–2. jūnijs
Odesa

19TH INTERNATIONAL LOGISTICS AND MATERIAL HANDLING EXHIBITION SIL 2017

2017. g. 6.–8. jūnijs
Barselona



Grāmatu
„Latvijas bākas” var iegādāties
Jūras administrācijas interneta veikalā
www.lja.lv/mapshop



*Māksliniecisko, informatīvo un vēsturisko grāmatu „Latvijas bākas” izdevusi
Latvijas Jūras administrācija un Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija*