



JŪRNIEKS

NR. 5 (102) 2017



Uzņēmēji un eksperti:

“Nozari bremzē tranzīta biznesa politizēšana, vienotas valsts tranzīta politikas trūkums un sliktās attiecības ar Krieviju.”

Baltijas valstu Jūras administrācijas diskutē par problēmām un kopīgi strādā, lai harmonizētu savas darbības

Balasta ūdeņu apsaimniekošanas konvencija (BWM) kļuvusi par realitāti

Izpildīta kapteiņa Feldmaņa pēdējā vēlēšanās

Baltijas jūras telpiskās plānošanas iniciatīvas VASAB sekretariāta vadītājs

TĀLIS LINKAITIS:

“Tāda leiputrija, kad nauda plūst, tu sēdi uz trubas un tikai smel, vairs nebūs. Tāpēc izdzīvos tas, kurš mācēs mainīties.”





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 DIENĒSTS

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 ŪSTU 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 Pēc četrus gadus pārtraukuma atkal kopā sanāk Latvijas – Krievijas starptautiskā komisija
- 3 "Latvijas dzelzceļš" piedāvā pakalpojumus pārvadājumos starp Āziju un Eiropu
- 4 Jūras administrācijas valde tiek ar satiksmes ministru Valsts pārvaldes Atvērto durvju dienu
- 5 Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanās
- 7 Ļoti svarīgi ir saskaņot viedokļus
- 10 Palielinās stūrmaņu, samazinās mehāniķu skaits
- Ostas valsts kontroles kampaņas laikā pārbauda kuģu navigācijas drošību
- 11 O-o-o, ū-u-u, "Spaniel"!
- 13 Migrācija samazinās, bet problēma joprojām nav atrisināta
- IMO atzinība par Drosmi
- 14 IMO Starptautisko jūrniecības balvu 2016 saņem IMO bijušais ģenerālsēkretārs Koji Sekimizu
- Jauns partnerības projekts "GloFouling"

IZGLĪTĪBA

- 15 Latvijas Jūras akadēmijas ziņas
- 16 Mācās ostas loģistikas un konteineru termināļu pārvaldību

NUMURA TĒMA – TRANZĪTBIZNESS

- 17 Gatavojies sliktākajam, ceri uz labāko un esi gatavs uz visu
- 21 Pieaug Krievijas eksports un atjaunojas graudu pārvadājumi caur Baltijas ostām
- 22 Ceļa zīmes tranzīteļu krustpunktā
- 27 Vostņijas osta audzē jaudu
- 28 Ķīna turpina ceļu uz Eiropu
- Irāna plāno atgriešanos Eiropā
- Tallinas Vecpilsētas ostas attīstības plānu izstrādā Zahas Hadīdas arhitekti
- Lietuva jūt apdraudējumu no Polijas puses

JŪRĀ UN KRĀSTĀ

- 29 Par drošības jautājumiem domājot
- Arī Ukrainas dzelzceļš vēlas modernizēties
- Apvienotās Karalistes ostas jau pirms Brexit piedzīvo kravu kritumu
- 31 Balasta ūdens apsaimniekošanas konvencija kļuvusi par realitāti
- 33 Drošība jūrā sākas no drošības krastā
- 34 Pirāti sadarbojas ar teroristiem. Kas tālāk gaidāms?
- 35 Viesuļvētras ceļā nevēlas nokļūt neviens

OSTAS

- 36 Tiekas navigācijas līdzekļu apsaimniekotāji
- 38 Starptautiskā konference "Globālās transporta kustības izaicinājumi" Rīgā
- 39 Statistika
- 16+1 Loģistikas sekretariāta delegācijas vizītes Latvijas ostās
- 40 Rīgas osta piedalās nozīmīgākajā kruižu tūrisma izstādē un konferencē "Seatrade Europe 2017"
- Parakstīts Memorands par stratēģisko sadarbību
- 41 Publicēts operatīvo informāciju par vides situāciju ostas teritorijā
- 42 Šanhajā prezentē Latvijas un Ventpils iespējas
- Sakārto publisko koplietošanas infrastruktūru
- 43 Aug jahtu ostas popularitāte
- 44 Liepājas ostā 2018. gadā ienāks kruiža kuģis
- Komercfirma "Evija" – sakoptākais uzņēmums

PRO MEMORIA

- 45 Pēdējā tikšanās ar jūru

VĒSTURE

- 46 Pirmais kara šāviens atskanēja no bākas...

Cerība mirst pēdējā

Drīz varēsim atzīmēt divdesmit gadu jubileju no laika, kad Krievijas puse starptautiskā transporta konferencē Maskavā publiski paziņoja, ka tās politika turpmāk tiks vērsta uz savu ostu attīstību, tai skaitā arī Baltijas jūras reģionā. Ustjluga un Primorska nākotnē būs tās ostas, uz kurām aizies Krievijas kravas no Baltijas, arī Latvijas ostām. Toreiz gandrīz neviens neticēja, ka plāni, kurus visi dēvēja par nereāliem sapņiem, varētu īstenoties. Izrādās, dzīvē brīnumi tomēr notiek, bet, iespējams, notikušais nav nekāds brīnums, bet gan stingras rokas, mērķtiecīgas politikas un milzīgu finanšu līdzekļu simbioze, kas tranzīta kravu pārvadājumus nolikusi pilnīgi jaunā situācijā. Par to, uz ko mūsu tranzīta biznesam ir jābūt gatavam, rudens pusē paziņoja Krievijas prezidents Vladimirs Putins – no nākamā gada caur Latvijas ostām vairs netiks pārkrautas tranzīta kravas no Krievijas. Krievijas politiku un tādu biznesa haizivju kā Krievijas naftas kompānija "Transneftj" retorika ir visai skarba. Un Latvijas ekspertiem nekas cits neatliek, kā pilnā nopietnībā apliecināt – jau šobrīd tranzīta nozare piedzīvo problēmas, jo Krievijas puse, piemēram, nesaskaņo kravu pārvadājumu grafiku. "Šāds Krievijas lēmums būs ļoti spēcīgs trieciens tranzīta nozarei, nodokļu ieņēmumiem valstī un nodarbinātībai," bēdīgi secina eksperti.

Īstenot savu politiku ir katras valsts tiesības, tāpēc pārmest Krievijai nav pamata. Daudz lielāks pamats ir jautāt, ko esam darījuši mēs, kā šo divdesmit gadu laikā gatavojāmies varbūtībai, ka uz Latvijas ostām nenāks Krievijas tranzīts? Izskatās, ka mājas darbi pildīti slikti, viela apgūta vāji un tagad draud izgāšanās pārbaudījumā. Satiksmes ministrija gan mierina, ka situācija nozarē ir stabila un nekādai panikai nav pamata. To publiski apšaubā biedrība "Baltijas asociācija – transports un loģistika", kas nākusi klajā ar paziņojumu, ka jau vairākus gadus par nozari atbildīgā Satiksmes ministrija izliekas nedzirdam par nozares problēmām un nepieciešamību iesaistīties to risināšanā politiskā un starpvaldību līmenī, kā to dara kaimiņvalstīs. Asociācija brīdina, ka otra lielākā tautsaimniecības nozare, kura veido nozīmīgu pieešanu IKP un nodarbina desmitiem tūkstošu darbinieku, ir ļoti nopietnas krīzes priekšvakarā. Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padome sēdē, kas norisinājās 18. oktobrī, nolēma neizskatīt jautājumu par tranzīta nozares konkurētspēju, atliekot tā izskatīšanu, līdz Satiksmes ministrija būs sagatavojusi stratēģisku redzējumu nozares attīstībai, ko dienu iepriekš tai uzdevusi radīt Saeimas Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisija. Tāds diezgan samudzināts labirints, pa kuru pašlaik virzās mūsu tranzīta bizness. Vieni domā, ka iet pareizā virzienā, nav par ko uztraukties, otri uztraucas, bet trešie vaino pirmos. Kas atliek šādā situācijā? Eksperts Tālis Linkaitis saka: "Gatavoties sliktākajam, bet cerēt uz labāko un skaidri zināt, ko darīsim sliktākā scenārija gadījumā."

Anita Freiberga, žurnāla redaktore



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

Redaktore: Anita Freiberga, tālrunis: 29229063.

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

Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Haralda Sulaiņa, Normunda Smāļinska. Latvijas Jūras akadēmijas, Liepājas Jūrniecības koledžas, Satiksmes ministrijas, Valsts kancelejas, Rīgas brīvdabas, Ventpils brīvdabas, LSEZ, ILO, "Reuters", CNN, navaltoday.com, NATO, EU NAVFOR, IMO, Vostočņijas ostas administrācijas, Tallinas ostas pārvaldes, foto no Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja arhīva un ārzemju preses foto materiāli. JA materiālus apkopojā Sarmas Kočāne. Informāciju žurnālam apkopojā un sagatavoja Anita Freiberga, informācijai izmantoti ES, EP, EK, IMO, ITF, LETA, SM, RBP, VBP, LSEZ, IMO un ICS, kā arī ārzemju preses materiāli.

Pēc četrus gadu pārtraukuma atkal kopā sanāk Latvijas – Krievijas starpvaldību komisija

Latvijas – Krievijas starpvaldību komisijas (SVK) sēdē panākta vienošanās veicināt Eirāzijas kravu pārvadājumus, tostarp konteinerpārvadājumus no Ķīnas, izmantojot Latvijas un Krievijas infrastruktūru. Sēdes laikā Latvijas un Krievijas pārstāvji vienojās nodrošināt kravu plūsmas nepārtrauktību, turklāt ir arī iecerēts līdz šā gada beigām parakstīt līgumu par tiešiem starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem. Satiksmes ministrs Uldis Augulis aicināja Krieviju kravu pārvadājumiem aktīvāk izmantot Latvijas ostas.

“Viena no Latvijas transporta nozāres prioritātēm ir Eirāzijas transporta koridoru attīstība un jaunu kravu piesaiste tranzīta koridoram caur Latviju. Jebkuru jaunu partnerību izskatām visa reģiona kontekstā, tāpēc Latvijas sadarbība ar Āzijas valstīm noris roku rokā ar sadarbību starp Latviju un citām tranzīta koridorā iesaistītajām valstīm, tai skaitā Krieviju,” pauda U. Augulis, uzsverot, ka Latvijai patlaban kravu pārvadājumu nozarē ir īpaši svarīga sadarbība ar partnervalstīm.

VAS “Latvijas dzelzceļš” prezidents Edvīns Bērziņš, rezumējot sēdes norisi un rezultātu, uzsvēra: “LDz un visai Latvijas tranzīta un loģistikas nozarei Krievija vienmēr ir bijusi ļoti svarīga partnere, tāpēc augstu vērtējam komisijas tikšanās pēc četrus gadu pārtraukuma un tās laikā panāktās vienošanās. Šī tikšanās politiskā līmenī apliecina abu

Uldis Augulis un Maksims Sokolovs.



Ministru prezidenta Māra Kučinskā un Krievijas transporta ministra Maksima Sokolova tikšanās Latvijas – Krievijas starpvaldību komisijas ietvaros.



valstu ieinteresētību un dod sava veida drošības garantijas turpmākajai sadarbībai tranzīta jomā, tostarp kopīgi attīstot Eirāzijas transporta koridorus un veicinot savstarpējos kravu pārvadājumus.”

Aktīva sadarbība starp abām valstīm tiks īstenota, lai palielinātu kravu pārvadājumu apjomu arī transporta koridora Ziemeļi – Dienvidi ietvaros, kas nodrošina kravu plūsmu no Indijas uz Eiropu. ■

“Latvijas dzelzceļš” piedāvā pakalpojumus pārvadājumos starp Āziju un Eiropu

VAS “Latvijas dzelzceļš” (LDz) un Baltkrievijas dzelzceļš 3. oktobrī parakstīja sadarbības memorandu un vienojās par ciešāku sadarbību, piedāvājot ātrāku un izdevīgāku kravu transportēšanu starp Minsku un Rīgu, kā arī vienojās izstrādāt jaunu piedāvājumu – kravas ekspresvilcienu Minska–Rīga. Ņemot vērā klientu interesi par kravu operatīvu apriti starp Latvijas un Baltkrievijas galvaspilsētām, dzelzceļa uzņēmumi plāno piedāvāt ekspresvilcienu, kas pēc klienta pieprasījuma tiktu 28 stundu laikā nosūtīts no Minskas uz Rīgu vai pretējā virzienā.

LDz prezidents Bērziņš, prezentējot LDz kā uzticamu pakalpojumu sniedzēju dzelzceļa kravu pārvadājumos starp Āziju un Eiropu, piedalījās starptautiskajā konferencē “Baltkrievijas transporta un loģistikas sistēmas savienošana ar Zīda ceļu”.

“Mēs strādājam, lai izpildītu ikviena klienta pieprasījumu nogādāt kravu, tomēr ilgtermiņa mērķis ir nodrošināt regulāru kravu plūsmu visos svarīgākajos maršrutos. Jaunas, operatīvi organizējamās pārvadājumu plūsmas izveide savienojumā ar Baltkrievijas galvaspilsētu nodrošinās iespēju klientu pieprasījumus apstrādāt ātrāk un operatīvāk. Ņemot vērā Baltkrievijas pieaugošo lomu kontekstā ar Minskas tuvumā topošo Baltkrievijas – Ķīnas kopprojektu “Lielais akmens”, šāda piedāvājuma izveide ļaus efektīvi apstrādāt no jaunā



loģistikas mezgla nākošās kravas,” sacīja LDz prezidents Bērziņš.

Parakstītais memorands ir nākamais solis LDz pozīciju nostiprināšanā Baltkrievijas tranzīta un loģistikas tirgū. Šā gada sākumā Minskā tika atklāta LDz pārstāvniecība Baltkrievijā, kuras uzdevums ir veicināt biznesa attiecības ar Baltkrievijas uzņēmumiem un organizācijām, apkopot nepieciešamo informāciju par LDz interesējošiem segmentiem Baltkrievijas tirgū un veicināt kravu piesaisti Latvijas tranzīta nozarei. ■



Jūras administrācijas valde tiekas ar satiksmes ministru

26. septembrī Latvijas Jūras administrācijas valde tikās ar satiksmes ministru Uldi Auguli, lai pārrunātu šā gada pirmajā pusgadā paveikto, izvirzīto uzdevumu izpildi, kā arī otrā pusgada svarīgākos darbus un plānus nākamajam gadam.

Kuģu reģistrā reģistrēto kuģu skaits pieaug pamazām, toties straujāk pieaugusi reģistrēto kuģu tonnāža. Latvijas jūrnieku skaits būtiski nemainās, nedaudz pieaug virsnieku un samazinās ierindas jūrnieku skaits.

Pirmajā pusgadā Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA) Latvijā pārbaudīja jūrnieku sagatavošanas un sertificēšanas sistēmu, kas tika novērtēta ļoti atzinīgi.

Likumdošanas jomā pirmajā pusgadā nozarē aktuālākais bija Starptautiskās balasta ūdeņu konvencijas ratifikācijas process, darbs pie tā turpinās. Pašlaik SM un JA



apkopo no citām institūcijām saņemtos ieteikumus un iebildumus.

Pirmajā pusgadā Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienests stipri vien atpalika no plānotā hidrogrāfisko mērījumu veikšanas uzdevuma, tos aizkavēja kuģa remonts un nelabvēlīgie laika apstākļi.

Toties pēdējos mēnešos darbs veicies ļoti labi, un sezonā plānotais mērījumu apjoms, visticamāk, tiks izpildīts.

Oktobrī Latvijā paredzēts Eiropas Jūras drošības aģentūras audits ostas valsts kontroles jautājumos, pašlaik notiek gatavošanās tam. ■

Valsts pārvaldes Atvērto durvju diena

29. septembrī Latvijā notika Valsts pārvaldes Atvērto durvju dienā, ko organizē Valsts kanceleja, un kurā piedalās arī Latvijas Jūras administrācija (JA). Pasākuma auditorija galvenokārt ir vecāko klašu skolēni, kā arī tehnikumu, koledžu un augstskolu studenti.

JA Atvērto durvju dienā jau tradicionāli iesaistījās Satiksmes ministrijā rīkotajā informatīvajā akcijā, kurā kopā ar lidostu Rīga, CSDD, Latvijas Dzelzceļš un Latvijas Pasts prezentēja transporta un sakaru nozares.

Šogad JA, sadarbojoties ar Jūras koledžu Novikontas, pasākuma dalībniekiem piedāvāja iespēju izmēģināt kuģa vadības procesu, izmantojot Novikontas kuģa vadības simulatoru. Jaunieši varēja arī piedalīties konkursā, atbildot uz jautājumiem par jūrniecības nozari. Konkursa galvenā balva ir AS Tallink Latvija dāvātais kruīza ceļojums uz Stokholmu. Jūras administrācijas standā interese varēja iegūt informāciju par JA darbību, jūrniecības izglītību un



jūrniecības nozares konkursu vidusskolēniem Enkurs.

Atvērto durvju dienas laikā valsts pārvaldes iestādēs tiek organizēti pasākumi ikvienam interesentam – ekskursijas, izstāžu ekspozīcijas, konkursi, semināri, prezentācijas un klātienē tikšanās ar amatpersonām un valsts pārvaldē strādājošajiem speciālistiem. ■





Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanās

No 6. līdz 8. septembrim Mārcienas muižā notika ikgadējā Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanās. Šāds ikgadējs pasākums tiek organizēts kopš 1997. gada kādā no Baltijas valstīm, un šogad kolēģus uzņēma Latvijas Jūras administrācija.

Kaut gan pagājuši divdesmit gadi kopš pirmās sanāksmes, šī tomēr nav uzskatāma par jubileju, jo pirmajos gados jūras administrāciju pārstāvji tikās divas reizes gadā, tātad šogad ir 22. tikšanās reize.

Sanāksmes galvenais mērķis ir dalīties informācijā par gada laikā paveikto, pārrunāt kopīgās problēmas un meklēt to risinājumus, kā arī saskatīt viedokļus dažādos aktuālos starptautiskos jūrniecības nozares jautājumos.

Sanāksmes ievadā visu triju administrāciju vadītāji pastāstīja par aktualitātēm katrā valstī. Lietuvā ir sāktas Jūras administrācijas reorganizācija, plānots to pievienot iestādei, kas atbilst mūsu CSDD, izveidojot vienotu transporta biroju. Paši administrācijas darbinieki gan atzīst, ka valda milzīga neskaidrība par nākotni, tai skaitā par to, kādi ir šādas apvienošanas mērķi un gaidāmie ieguvumi. Savukārt

Igaunijas administrācija jau pārcietusi nelielu reorganizāciju, kā rezultātā samazināts administratīvais aparāts. Bet Latvijas Jūras administrācija uz kaimiņu fona jau visu laiku izcēlusies ar to, ka "apkalpojošās" struktūras – administratīvie darbinieki, grāmatveži, IT speciālisti u.c. – veido pavisam niecīgu un ļoti kompakto daļu no administrācijā strādājošo kopējā skaita.

Sanāksmes laikā konkrēti profesionāli jautājumi tika izskatīti darba grupās, ko veidoja administrāciju speciālisti, kuri ikdienā nodarbojas ar līdzīgiem jautājumiem – kuģošanas drošību, jūrnieku sagatavošanu un sertifikāciju, kuģu un ostu aizsardzību un hidrogrāfijas darbiem.

Kuģošanas drošības grupas uzmanības lokā bija Balasta ūdeņu

►►► 6. lpp.





►►► 5. lpp.

konvencijas (BWC) ratifikācijas process. Konvencija stājās spēkā sanāksmes laikā – 8. septembrī, taču nevienā no Baltijas valstīm tā vēl nav ratificēta. Tomēr ratifikācijas process notiek, un var cerēt, ka tas tiks pabeigts nākamgad. Aktuāls ir arī jautājums par CO₂ emisiju kuģiem. ES regula, kas stājās spēkā 2015. gadā, paredz, ka kuģu īpašniekiem un operatoriem jāuzrauga un jāziņo par CO₂ emisiju, bet jāpārbauda šie dati neatkarīgām sertificētām iestādēm. Datu vākšana jāsāk no 2018. gada, taču nevienā no Baltijas valstīm vēl nav apstiprināts, kura būs minētā neatkarīgā sertificētā iestāde.

Visās trijās valstīs gaidāmas EMSA pārbaudes par direktīvu, kas

nosaka saskaņotas prasības un procedūras beramkravas kuģu drošai iekraušanai un izkraušanai. Valstu pārstāvji pārrunāja situāciju šajā jomā un plānotos veicamos darbus.

Kuģu un ostu aizsardzības darba grupa pārrunāja procedūras, kādas būtu piemērojamas kruīza kuģu pasažieru pārbaudēm pirms uzkāpšanas uz kuģa. Pašlaik nav iespējams ieviest pasažieru un bagāžas pilnīgu kontroli, jo tā prasa lielus resursus, tai skaitā pasažieru termināļu rekonstrukciju. Notika diskusija par kibernetikas jautājumiem, ieskaitot tiešsaistes videokameru izvietojumu termināļos. Papildus iepriekš plānotajiem jautājumiem tika spriests arī par bruņotu apsardzi uz kuģiem, kas šķērso pirātu

apdraudētos reģionus. Šobrīd nav likumdošanas aktu, kas reglamentētu bruņotas apsardzes izmantošanas kārtību.

Jūrnieku sagatavošanas un sertificēšanas speciālisti lielu uzmanību pievērša problēmām, kas saistītas ar Starptautisko konvenciju par jūrnieku sagatavošanu, diplomēšanu un sardzes pildīšanu (STCW), kā arī jautājumiem par pasažieru kuģu drošību un virsnieku apmācību gan uz kuģiem, gan krastā. Aktuāls ir jautājums, vai apmācību uz kuģa vadības treniņiem var pielīdzināt apmācībai uz kuģa. Visu administrāciju pārstāvji vienojās, ka nevar pielīdzināt.

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs prezentēja materiālus par EMSA pārbaudes rezultātiem Latvijā – EMSA atzinīgi novērtēja Latvijas jūrniecības izglītības un jūrnieku sertificēšanas sistēmu.

Visu triju valstu hidrogrāfi pārrunāja problēmas, ko rada izmaiņas Eiropas vertikālā augstuma sistēmā (jauna nulles punkta noteikšana). Igaunija pāriet uz jauno vertikālo atsaucē punktu, savukārt Latvija vēl gaida rekomendācijas, vienlaikus visās kartēs ievievojot paziņojumus par to, kā pārveidot dziļumus uz Eiropas vertikālās atsaucē sistēmu, ja tas nepieciešams. Igaunijas pārstāvji iepazīstināja kolēģus ar jaunu lietotājprogrammu navigācijas brīdinājumiem. Latvijas un Lietuvas hidrogrāfijas dienestu pārstāvji atzina, ka varētu būt ieinteresēti šādas programmas izmantošanā. Igaunijā arī pastāstīja, kā tiek mēģināts apkopot informāciju par atpūtas kuģu maršrutiem, lai plānotu jaunus ūdensceļus tieši atpūtas kuģiem.

Visneskaidrākajā situācijā pašlaik ir Lietuvas hidrogrāfi, jo pastāv iespēja, ka līdz ar Jūras administrācijas reorganizāciju tiek plānots likvidēt nacionālo hidrogrāfijas dienestu – jau dots rīkojums nodot hidrogrāfijas kuģi Klaipēdas Universitātei.

No darba brīvā laikā jūras administrāciju pārstāvji iepazīnās ar Madonas apkārtni, apmeklēja kazu fermu un sierotavu "Līvi", sporta kompleksu "Smeceres sils" un Jāņa Seiksta keramikas darbnīcu. ■

Ļoti svarīgi ir saskaņot viedokļus

Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš puda viedokli, ka Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanās jau kļuvusi par tradīciju, bet tas, ka šāds pasākums notika jau divdesmit otro reizi, apliecina tā nepieciešamību un lietderīgumu.

– Kādu uzdevumu šoreiz sev izvirzījāt un kādu mērķi cerējāt sasniegt?

– Tikšanos sarīkojām Mārcienas muižā, lai neformālā gaisotnē apspriestu un izdiskutētu visus nozīmīgos jautājumus, kuru risināšana ir būtiska visām trim Baltijas valstīm, jo mūsu uzdevums ir jūrniecības nozares pārraudzība. Ir jautājumi, kurus, izmantojot mūsdienu modernās komunikācijas tehnoloģijas, nevar pārrunāt tā, kā to var izdarīt tiekoties. Personīgais kontakts ļoti palīdz ikdienas jautājumu un reizēm arī problēmu risināšanā, kas notiek daudz operatīvāk.

Šajās ikgadējās tikšanās reizēs visu Baltijas valstu jūras administrācijas vienojas, piemēram, par to, kā piemērojamas kādas atsevišķas normas mūsu kuģiem, lai neapgrūtinātu kuģotājus un kuģošanas nozari kopumā. Droši varu teikt, ka ieguvums ir nozīmīgs.

– Baltijas valstis jau var vierties par savas darbības stratēģiju, tomēr pāri visam stāv starptautiskās konvencijas, prasības un direktīvas.

– Pilnīgi pareizi, starptautiskās konvencijas regulē visu jūrniecības nozari. Piemēram, septembrī stājās spēkā Balasta ūdeņu apsaimniekošanas konvencija, un tas ir viens no svarīgākajiem darba kārtības jautājumiem, par kuru sprieda mūsu speciālisti, jo ne Latvija, ne Lietuva, ne Igaunija konvenciju vēl nav ratificējušas, bet visās trijās Baltijas valstīs noris intensīvs darbs pie konvencijas ieviešanas procesa, tāpēc šis ir īstais laiks, kad ļoti svarīgi ir saskaņot viedokļus, lai neiznāktu tā, ka katra no valstīm savā likumdošanā ieliek atšķirīgas normas, kas pēc tam radītu grūtības ikdienas darbā. Kaut vai pārbaudot kaimiņvalstu kuģus, vai arī, kad mūsu karoga kuģi vai jūrnieki tiek pārbaudīti Igaunijas vai Lietuvas ostās. Tieši tāpēc mēs



Rene Arikas (no kreisās), Jānis Krastiņš un Līnas Kasparavičs.

nākam kopā un strādājam, lai harmonizētu savas darbības.

– Kuri reāli ir tie smagie jūrniecības jautājumi, kuriem nākas pievērst pastiprinātu vērību?

– Tas, ko mēs ļoti nopietni apspriežam, ir kuģu drošības un tehniskie jautājumi, arī Balasta ūdeņu apsaimniekošanas konvencijas sakārā. Diskutējam arī par to, vai un kādas konvencijas plāno ratificēt un ieviest katra no mūsu valstīm. Risināmu un apspriežamu jautājumu netrūkst, tāpēc jau gadiem mūsu tikšanās darba kārtība ir gandrīz nemainīga. Tiek veidotas darba grupas, parasti tās ir četras: Jūrnieku reģistrs, Kuģu un ostu darba aizsardzības darba grupa, Kuģošanas drošības un Hidrogrāfijas dienests, kuras uz tikšanos ierodas ar jau izpildītu mājas darbu – iepriekš sagatavotu jautājumu loku, par kuru turpina diskutēt klātienē. Darba beigās viedokļi tiek apkopoti vienotā protokolā un noslēgumā protokols tiek parakstīts.

Tieši šādā veidā mums izdevies vierties par tām prasībām, kādas mēs piemērojam piekrastes kuģošanā

kuģiem, zvejniekiem un jūrniekiem, līdz ar to mēs kaut nedaudz atvieglojam dzīvi kuģošanas nozarei.

– Vai ir kādi jautājumi, kurus aktualizē Igaunija kā Eiropas Savienības prezidējošā valsts?

– Igaunijai, līdzīgi kā tas bija Latvijai prezidentūras laikā, nav tādu smago jautājumu, tāpēc šajā sakarā nav nekā īpaši akcentējama. Igaunijas Jūras administrācijas situācija ir nedaudz atšķirīga no mūsējās, jo viņi nenodarbojas, piemēram, ar normatīvo aktu izstrādi, kā to darām mēs. Igaunijā to veic Transporta ministrija, tāpēc igauņu darba specifika un arī funkcijas nedaudz atšķiras.

– Vai varētu teikt, ka Baltijas valstu jūras telpa ir vienota tādā ziņā, ka saskan viedokļi, piemēram, par to, kā ir administrējama kuģošanas drošības uzraudzība?

– Lielā mērā mūsu viedokļi saskan, un tas ir ļoti labs signāls. Apliecinājums tam, ka mūsu kopīgais darbs nav palicis bez ievēribas, ir, piemēram, Somijas un Polijas izteiktā

►►► 8. lpp.

►►► 7. lpp.

vēlme mums pievienoties un piedalīties ikgadējās sanāksmēs. Pagaidām pus pa jokam atbildam, ka šajā pulciņā tik viegli iekļūt nevar, tomēr mēs arī nenoliedzam, ka dalībnieku loks varētu paplašināties, bet tas ir nākotnes jautājums.

Dokuments, ko mēs parakstām, nav juridisks dokuments un tam nav normatīvo aktu spēka, bet tā ir mūsu vienošanās un apņemšanās par tālākās darbības stratēģiju. Piemēram, ja kādam no Lietuvas vai Igaunijas kuģiem mūsu ostās valsts kontroles inspektori atklāj kādu nepilnību, tad mēs tūlīt nesteidzamies piemērot sankcijas, lai risinātu jautājumu. Tas nekādā gadījumā nav stāsts par to, ka būtu pieļaujama esošo prasību neievērošana, drīzāk tas ir veids, kā mēs efektīvāk un ātrāk risinām radušās problēmas, mazāk tās birokratizējot. Vēlreiz gribu akcentēt – prasības un normas ir jāievēro visiem un vienmēr, bet mēs varam meklēt veidus, kā labāk tās ieviest un panākt šo normu ievērošanu. Tas, lūk, ir mūsu spēkos un interesēs.

Jūras valsts nosaka kursu, kas jāievēro

Rene Arikas par Igaunijas Jūras administrācijas direktoru kļuva 2015. gada aprīlī pēc tam, kad uzvarēja konkursā uz šo amatu. "Jūras administrācijai ir jābūt efektīvai un klientiem draudzīgai jūras aģentūrai," uzskata Arikas. Viņš arī ir gandarīts, ka ar katru gadu kuģošanas drošība Igaunijā uzlabojas, par ko liecina negadījumu samazināšanās tendence, tomēr darāmā esot daudz. Galvenokārt jau apziņas vairošana to vidū, kuri piedalās kuģošanā, sākot no atpūtas kuģiem un jahtām un beidzot ar lielajiem prāmjiem. Igaunijas Jūras administrācijas ģenerāldirektors arī nenoliedz, ka nereti nākas atbildēt uz neērtiem žurnālistu jautājumiem, bet tas ir darbs un pienākums skaidrot visdažādākās situācijas, būt atvērtam un komunicēt ar sabiedrību, lai skaidrotu sabiedrībai gan IJA nozīmi kuģošanas drošības uzraudzībā, gan veidotu sabiedrības izpratni par kuģošanas drošības jautājumiem un atbildību.



Rene Arikas un Jānis Krastiņš.

Rene Arikas atzīst, ka Igaunijas jūrniecības nozarē joprojām ir virkne neatrisinātu problēmu, piemēram, jūrnieku sociālās aizsardzības jautājumos, kā arī kuģu reģistrēšanā zem Igaunijas karoga. "Jūrniecība ir starptautisks business, un Igaunijas kuģu īpašniekiem jāstrādā starptautiskajā tirgū, tāpēc jāsaprot, ka neviens kuģu īpašnieks nevar atļauties maksāt par patriotismu, lai kā to vēlētos," uzsver Arikas. Starp citu, viņa centieni nav palikuši bez rezultāta, jo Igaunijas valdība plāno ieviest nodokļu atvieglojumus kuģniecības uzņēmumiem, lai piesaistītu kuģu īpašniekus reģistrēt kuģus zem Igaunijas karoga.

– Ar kādiem jautājumiem un ierosinājumiem esat ieradušies uz triju Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanos?

– Pirmais, ko vēlos akcentēt, ir dažādu viedokļu un izpratņu sistematizēšana un saskaņošana. Mums ir ļoti daudz kopīga. Lai gan pašas valstis šķietami ir visai atšķirīgas, tomēr tās ir arī ļoti līdzīgas. Mums tiešām ir daudz kopīga, tāpēc arī ir daudz kopīgu problēmu un risināmu jautājumu. Ir jomas, kurās mums viens otram ir jāpalīdz, vienam otrs jāatbalsta. Šādu tikšanos galvenais ieguvums ir tā sapratne, ko mēs cits par citu iegūstam, un tie ir jautājumu loki, kas mums visiem ir nozīmīgi – kuģošanas drošība un viss, kas attiecas uz kuģiem,

jūrniekiem un arī citām ar jūrniecības nozari saistītām jomām.

– Pašlaik Igaunija ir ES prezidējošā valsts. Ko svarīgu akcentējat?

– Kas attiecas uz jūrniecības nozares jautājumiem, te lielu darbu savas prezidentūras laikā izdarīja Malta, no kuras Igaunija pārņēma prezidentūru, un mums tādi lieli un grūti darbi nepalika. Protams, ir dažādas lietas, ar kurām nodarbojamies, bet kāds ļoti nopietns akcents mums neiezīmējas. Lielākais pasākums notiek oktobrī – *Maritime Director Meeting* Tallinā, kam nopietni gatavojamies.

– Starptautiskā līmenī viens no aktuālākajiem pašlaik ir kibernetikas jautājums.

– Šis tiešām ir jautājums, kas saņiedzis kritisku robežu. Kibernetika un datu aizsardzība ir svarīga arī tad, kad domājam par kuģošanas attīstību nākotnē, par bezpilota kuģu ienākšanu jūras kravu pārvadājumu tirgū. Šodien ārkārtīgi svarīgi ir domāt nākotnes kategorijās, lai spētu prognozēt iespējamus riskus kibernetikas ziņā.

Otrs jautājums – mēs Igaunijā pakāpeniski, bet neatlaidīgi strādājam, lai pilnībā atteiktos no papīra dokumentācijas un pārietu tikai uz elektronisko datu apstrādi un pārraidi, lai pilnībā ieviestu elektronisku dokumentāciju – kuģniecības pakalpojumu e-reģistrāciju.

Visām kuģu pārbaudēm un sertifikācijai jānotiek ļoti ātri, tāpēc mērķis ir pāriet uz kuģu un apkalpu elektronisko sertifikātu. Un arī šajā ziņā ļoti svarīgi ir saprast, cik šāda datu pārraide ir droša un kādi ir iespējamie riski. Mums jau tagad ir jādomā, kas būs, piemēram, pēc gadiem divdesmit. Tie datori, kurus mēs šobrīd uzskatām par jaunāko tehnikas sasniegumu, pēc divdesmit gadiem jau būs dziļā aizvēsture. Jau tagad tiek runāts par kvantu datoriem, kuriem ir pavisam citas jaudas, tāpat arī kiberdrošības līmenim ir jābūt atbilstošam. Lai gan tas ir pavisam cits un jau nākotnes līmenis, tomēr jau šodien par to ir jādomā, tieši tāpat, kā jābūt skaidrībai, ko mēs šodien varam darīt, domājot par tuvāko un tālāko nākotni. Un tas attiecas gan uz likumdošanas izstrādi, gan tehnisko risinājumu, apjaušot, kurp mēs vispār ejam.

Lietuvas Jūras drošības administrācija pārmaiņu priekšā

2017. gada 31. maijā Lietuvas valdība pieņēma lēmumu par Lietuvas Jūras drošības administrācijas (LJDA) reorganizēšanu, pievienojot to Lietuvas Valsts autoceļu transporta inspekcijai. Līdz ar to LJDA tiks izslēgta no juridisko personu reģistra. Lietuvas presē var lasīt dažādus viedokļus, bet Lietuvas jūrniecības nozares speciālisti un organizācijas pauž sašutumu un neizpratni par notiekošo. Īsti nav skaidrs, kāda būs jaunā struktūra, zināms vien tas, ka nebūs vairs atsevišķa institūcija ar šādu nosaukumu, visa vadība atradīsies Viļņā, nevis Klaipēdā, kā bija līdz šim. Projekta virzītāji mierina, ka daļa no iestādēm joprojām būs Klaipēdā, kur reāli arī notiek viss jūrniecības nozares darbs.

Visai nepatīkami pārsteigta par šādu valdības lēmumu bija Lietuvas Kuģu īpašnieku asociācija, kuras prezidents Kutka atzina, ka valdības lēmumi tiek pieņemti steigā, tos neizdiskutējot ar nozares speciālistiem. Nozare ir patiesi nobažījusies kaut vai par to, ka dokumentus jūrniekiem izsniegs ceļu inspekcija. Lietuvas Jūrniecības savienības priekšsēdētājs Petrs Bekezs

šādas pārmaiņas sauc par lielāko jaunumu. Jau līdz šim ir bijuši pieņemti neįēdzīgi lēmumi, apvienojot ūdenstransporta un dzelzceļa nozares. "Tagad Transporta ministrijā, kurā trīs darbinieki ministrijas līmenī nodarbojas ar jūrniecības lietām, mums vairs nav ar ko runāt par jūrniecību. Kā jūras valstij var nebūt jūras administrācijas?" savu sašutumu pauž Bekezs.

Kapteinis Ričards Lučka, kurš daudzus gadus bijis Klaipēdas ostas kapteiņa vietnieks, ironiski komentē notiekošo, nodēvējot to par anekdotisku situāciju, un piebilst, ka pat Šveicē, kas nav jūras valsts, bet kurai ir flote, ir arī sava jūras administrācija. "Tad jau tāpat, kā apvienojot kuģošanu, autotransportu un dzelzceļu, varētu apvienot arī katoļus, musulmaņus un vēl citu ticību cilvēkus," ironizē kapteinis.

Lietuvas Jūras akadēmijas direktors Viktors Senčila atgādina, ka LJDA sniedz pakalpojumus vairāku sociālo partneru grupām – kuģu īpašniekiem, jūrniecības biznesa pārstāvjiem, aptuveni septiņiem tūkstošiem Lietuvas jūrnieku, un tā ir milzīga atbildība ne tikai Lietuvas, bet starptautiskā līmenī.

Transporta ministrijas mērķis ir samazināt budžeta iestāžu skaitu, optimizēt darbību un racionālāk izmantot finanšu un materiālos resursus. Ministrija arī paziņojusi, ka jaunā iestāde veiks tās pašas funkcijas, ko LJDA, tikai efektīvāk.

Lietuvas laikraksts "Diena" 2017. gada 16. augustā rakstā "Lietuvas kuģošanas drošības administrācija – korupcijas zeme" publicē Lietuvas Transporta ministrijas informāciju, kurā apraksta LJDA veiktās revīzijas rezultātus, kas izgaismojot šajā iestādē iespējamās korupcijas priekšnoteikumus un līdzekļu neefektīvu izlietošanu. Lietuvas jūrniecības sabiedrība ir pārliecināta, ka veiktās pārbaudes ir tendenciozas un to patiesais mērķis ir iznīcināt LJDA. Piemērs tam, ka pārbaudītāji nespēj iedziļināties jūrniecības nozares specifikā, ir Lietuvas Valsts kontroles atzinums, ka hidrogrāfijas kuģis "Varūnas" netiek pienācīgi noslogots. Jūras mērījumi notiekot tikai dažus mēnešus, bet kuģa apkalpe tiekot uzturēta visu

gadu. Revidenti iesaka kuģi ar visu apkalpi norakstīt, bet, kā raksta laikraksts, neviens nezina, ko pēc LJDA reorganizācijas iesākt ar šo hidrogrāfijas kuģi.

Lietuvas Jūras drošības administrācijas direktora vietnieks Linas Kasparavičs, kurš Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanās reizē vēl bija savā amatā, uz jautājumu, kāds iemesls un kāds mērķis ir LJDA reorganizācijai, teica:

– Lietuvas valdībai tiešām ir plāns reorganizēt Lietuvas Jūras drošības administrāciju, kas paredz padarīt iespējami efektīvāku valsts pārvaldes sistēmas darbību. Pagaidām vēl pēdējie lēmumi nav pieņemti, jo galavārds jāsaņem parlamentam. Neskatoties uz gaidāmajām pārmaiņām, visi darbi turpinās, starptautisko prasību izpilde tiek uzraudzīta un nodrošināta, un esmu pār-



liecināts, ka arī nākotnē šajā ziņā viss tiks nodrošināts, ja nu vienīgi mainīsies administrācijas piederība.

– Kādi Lietuvā ir svarīgākie jūrniecības nozares jautājumi, ar kuriem strādājat un kurus esat atveduši uz šo tikšanos?

– Tāpat kā citās valstīs, arī Lietuvā svarīga ir starptautisko prasību ieviešana. Tiek ieviestas jaunas konvencijas, kas jāiestrādā nacionālajā likumdošanā, un jāraugās, lai tās tiktu ievērotas un mūsu kuģu īpašnieki un mūsu jūrnieki varētu strādāt starptautiskajā darba tirgū.

Nopietni esam apsprieduši metodoloģiju, pēc kuras mūsu kuģi var nonākt baltajā, pelēkā vai melnajā sarakstā. Varu teikt, ka šajā jautājumā mūsu administrāciju intereses un viedokļi sakrīt, tāpēc esam gatavi cits citu atbalstīt dažādos līmeņos, lai tomēr mainītos metodoloģija, pēc kuras kuģi tiek

▶▶▶ 10. lpp.

▶▶▶ 9. lpp.

pielīdzināti tam vai citam sarakstam. Ir pamatotas cerības, ka mūsu kopīgi veidotais viedoklis ir izdzirdēts un uzklausts un šajā ziņā kaut kas tomēr mainīsies.

– Lietuvas kuģu karogs ir nonācis pelēkajā sarakstā. Vai varat komentēt, ko nozīmē pazaudēt baltu sarakstu?

– Vispirms jau tas ir iedragāts imidžs, jo industrija vienmēr raugās labāko virzienā. Tās, protams, ir citas prasības, kas tiek piemērotas pelēkā saraksta kuģiem un no kā ir atbrīvoti baltā saraksta kuģi, kaut vai procedūras, kas saistītas ar kuģu ieiešanu ostās. Tātad tas nav imidžs vien, bet arī reāla pastiprinātas uzraudzības noteikšana, tāpēc jau arī valstis ir ieinteresētas saglabāt vai iegūt baltā saraksta statusu.

– Kādas ir Lietuvas izredzes atgriezties baltajā sarakstā?

– Domāju, ka mums ir reālas iespējas 2018. gadā atgriezties baltajā sarakstā. Mūsu darbs ar kuģu īpašniekiem un jūrniekiem, kā arī mūsu saistības, ko pieprasa starptautiskais jūrniecības regulējums, ir komplekss pasākumu kopums, kas jāīsteno, lai atgrieztos un noturētos baltajā sarakstā.

– Ko iegūstat no šādām Baltijas valstu administrāciju tikšanās reizēm?

– Šī ir jau divdesmit otrā tikšanās ar kolēģiem, un var tikai vēlēties, lai iedibinātā tradīcija turpinātos. Pagaidām esam stingri saglabājuši formātu, ka tiekas trīs Baltijas valstis, un pašlaik ir grūti prognozēt, kā viss risināsies nākotnē, bet par to, ka tiekas mūsu triju valstu ekspertu, tiešām esmu gandarīts. Ir labi iegūt jaunu informāciju, palīdzēt kaimiņiem atrisināt kādu problēmu un iepazīt kaimiņu pieredzi, vēl jo vairāk tad, ja kādam ir izdevies sasniegt labākus rezultātus vienā vai otrā jomā. Katrai no mūsu valstīm ir atšķirīga situācija, arī pieeja dažādu jautājumu risināšanā, bet mēs vienmēr cenšamies izprast situāciju, izskaidrot un mācīties no kolēģiem, lai iespējami labāk administrētu mums uzliktos pienākumus.■

Sagatavoja Anita Freiberga

Palielinās stūrmaņu, samazinās mehāniķu skaits

Pēdējo piecu gadu laikā – no 2012. līdz 2017. gadam – kopējais aktīvo jūrnieku skaits Latvijas Jūrnieku reģistrā nav būtiski mainījies, tas joprojām svārstās ap 13 000. Šajā laikā nedaudz palielinājies virsnieku un samazinājies ierindas jūrnieku skaits.

Ievērojami palielinājies klāja komandas ekspluatācijas līmeņa virsnieku stūrmaņu skaits – kopš 2012. gada tas pieaudzis par 14%. Tajā pašā laikā mašīntelpas komandas ekspluatācijas līmeņa virsnieku mehāniķu skaits sarucis par 16%. Izmaiņas vadības līmeņa virsnieku skaita ziņā ir

maznozīmīgas – kapteiņu un kapteiņu vecāko palīgu skaits pieaudzis par 1%, vecāko mehāniķu skaits – par 4%.

Statistika liecina, ka vidusskolu absolventiem, kuri izvēlās turpināt mācības jūrniecības augstskolās, daudz pievilcīgākas šķiet kuģu vadības mācību programmas, savukārt par kuģu mehānikas un elektromehānikas programmām interese ir mazāka.

Pašlaik flotē ir vērojama paaudžu maiņa – Latvijas jūrnieki vecumā no 25 līdz 34 gadiem veido vairāk nekā 26% no kopējā aktīvo jūrnieku skaita.■

Ostas valsts kontroles kampaņas laikā pārbauda kuģu navigācijas drošību

1. septembrī sākās Parīzes saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli (PMoU) koncentrētā kontroles inspekciju kampaņa. Šogad kampaņas laikā ostas valsts kontroles ietvaros galvenā uzmanība tiek pievērsta kuģu navigācijas drošības jautājumiem.

Koncentrētās kampaņas PMoU dalībvalstīs notiek katru rudenī, ik reizi pievēršot uzmanību kādai no aktuālākajām kuģošanas drošības problēmām. Visās dalībvalstīs pārbaudes notiek atbilstoši starptautiskajiem standartiem un vienādi, iepriekš saskaņotai metodikai. Vienlaicīgi šādas kampaņas notiek arī Tokijas saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli (TMoU) valstīs.

Veicot ostas valsts kontroles inspekcijas, kuģu navigācijas iekārtām vienmēr tiek pievērsta pastiprināta uzmanība, un ir konstatēts, ka PMoU un TMoU valstīs no visiem pārbaudītajiem trūkumiem vairāk nekā 15% saistīti tieši ar navigācijas drošību.

Koncentrētās kampaņas laikā inspektori pievērš īpašu uzmanību tam, vai visas navigācijas iekārtas ir attiecīgi sertificētas, vai tās tiek atbilstoši uzturētas un darbojas atbilstoši visām prasībām. Tāpat tiek

pārbaudīts, vai kuģa apkalpes locekļiem ir atbilstoša kvalifikācija un vai viņi prot lietot navigācijas iekārtas gan ikdienā, gan ārkārtas situācijās.

Pastiprināta uzmanība kontroles laikā tiek pievērsta ECDIS – elektronisko karšu atjaunošanas un informācijas sistēmai: vai tā tiek atbilstoši atjaunināta un pareizi izmantota.

Ja pārbaudes laikā tiek konstatētas nepilnības, iespējama kuģa aizturēšana līdz trūkumu novēršanai.

Latvijā koncentrētās ostas valsts kontroles inspekciju kampaņas pārbaudes veic Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori. Gatavojoties kampaņai, inspektoriem tika organizētas īpašas mācības. Bez tam tika veikts darbs ar Latvijas karoga kuģu īpašniekiem, lai palīdzētu sagatavot kuģus pārbaudēm ārvalstu ostās.

Kampaņa turpināsies līdz 30. novembrim, un plānots, ka tās laikā PMoU un TMoU valstīs veiks vismaz 10 000 pārbaudus. To rezultātus apkopos un analizēs, lai sagatavotu rekomendācijas iesniegšanai Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā (IMO) tālākai kuģošanas drošības paaugstināšanai.■

O-o-o, ū-u-u, "Spaniel"!

"Pāri okeānam citi okeāni būs!" Lūk, tieši šādas bija komandas pēcfiniša emocijas, kad 18. augusta rītā plkst. 04.06 UTC, visiem komandas biedriem simboliski uzliekot roku uz stūres, jahta "Spaniel" finiša līniju.

Šā gada 16. septembrī, atgriežoties no starptautiskās regates "Rendez-Vous 2017 Tall Ships Regatta", kas bija veltīta Kanādas 150. dzimšanas dienai, jahta "Spaniel" septiņu sagaidītājahtu pavadībā cēli iekuģoja Andrejostā. "Spaniel" dalība regatē ilga četrus mēnešus – no 1. maija, kad Sinešā, Portugālē, tika dots starts otrajam sacensību posmam, līdz 3. septembrim, kad regates dalībnieki finišēja Havrā, Francijā. "Spaniel" bija īstenojis savu gadsimta projektu un sapni – bija šķērsojis Atlantijas okeānu.

►►► 12. lpp.

Sveika, Latvija, sveiki sagaidītāji!



Gunārs Šteinerts no "Spaniel" saņem dāvanu – Atlantijas okeāna sāli, kas ņemts no jahtas korpusa, ar ko burātāju gada ballē simboliski iesvētīt jaunos burātājus.



Kapteinis Reinis Gedzuns veica pilnu ceļu – 10 500 jū.

►►► 11. lpp.

Regates sacensību, kruīza un jahtas "Spaniel" pārdzīšanas posmos kopumā piedalījās ap 60 burātāju kapteiņu Jura Radus, Jura Austriņa, Reiņa Gedzuna, Ivo Ivanova un Silarda Kamergrauža vadībā. Regates kulminācija bija Kvebekā no 18. līdz 23. jūlijam, kad uz Kanādas Konfederācijas 150 gadu svinībām ieradās apmēram 40 buru kuģi un jahtas ar vairāk nekā 3000 burātājiem no Eiropas un Amerikas. Jahtas "Spaniel" komanda līdz ar tās patroneses Vairas Viķes-Freibergas laba vēlējumiem nogādāja Kanādai sveicienu dzimšanas dienā un aicināja uz Latvijas valsts simtgades svinībām.

Jahta "Spaniel" un tās komanda regatē piedalījās īpašā jahtas "Spaniel" komandas biedres arhitektes Elīnas Upes un mākslinieces Daces Jēkabsones radītā tematiskā jahtas noformējumā un T-kreklu dizainā, vēstot pasaulei par Latvijas valsts simtgadi.

"Spaniel" dalību regatē "Rendez-Vous 2017 Tall Ships Regatta" atbalstīja Kvebekas pilsētas pašvaldība, SIA "Baltic Ropes" un SIA "Gandrs", kā arī jahtas "Spaniel" komandas burātāji. Jahtas noformējums, burātāju tērpi un suvenīri tika darināti, kā arī pasākumi organizēti ar Valsts kultūrkapitāla fonda atbalstu projekta "Sapnis par Atlantiju // Baltijas jūraszīmes" ietvaros.

No burātāju dienasgrāmatas

"1. septembris. Šodien devāmies komandu parādē ap marīnu, kurā stāvam. Par laimi laiks noskaidrojās, un, citējot pilsētas mēru, "vajag sauli, būs saule". Apbalvošanas ceremonija bija pārsteigumu pilna un pārsteidza mūs gan labā, gan sliktā ziņā. Diemžēl pēc mistiskajiem pārrēķiniem, kurus saprot tikai STI, esam noslīdējuši C/D klasē uz 4. vietu, un par to nekādu balvu mums nedeja. Bet par mūsu ieguldījumu sakaros un komunikācijā starp kuģiem sacensību laikā ("Spaniel" bija "stand-by race communications ship") tikām pie balvas – šķīvīša par palīdzību. Un vislielākais pārsteigums sekoja pašas apbalvošanas ceremonijas



Reisa patronese Vaira Viķe-Freiberga raksta novēlējumu lielajā "Spaniel" grāmatā.



Eksprezidente V. Viķe-Freiberga un kapteinis Gunārs Šteinerts.

beigās, kad sacensību priekšnieks pēc garām runām par valstu sadraudzības veicināšanu un internacionālās burāšanas kopienas stiprināšanu izsauca mūs uz skatuves un pasniedza visiespaidīgāko iespējamo balvu šajā regatē – "The Friendship Trophy". Tiem, kas nezina: visi kuģi, kas piedalās regatē, pēc katra posma balso par draudzīgāko, komunikatīvāko un labāko atmosfēru radošo kuģi/ komandu. Visas regates beigās vienam kuģim tiek piešķirta šī īpašā balva, kuras žūrija ir bijusi tikai citi burātāji un kapteiņi."

Reisa patronese Vaira Viķe-Freiberga gandarīta par burātāju pašai dziedību un drosmi

Raksturojot tās sajūtas, ko nozīmē būt par patronesi šādam notikumam, eksprezidente Viķes-Freibergas kundze teica: "Man ļoti patīk pasākumi, kuros iesaistās jauni ļaudis, un tas ir simpātiski. Vēl jo vairāk novērtējams ir tas, ka viņi uzņemās kādu pietiekami grūtu izaicinājumu un ir gatavi tā pildīšanā ieguldīt visus savus spēkus un arī ziedot savu laiku. Es domāju, tas nav tāds vienkāršs pasākums šķērsot okeānu ar jahtu, kas, no malas raugoties, izskatās kā rieksta čaumala, apzinoties okeāna lielos viļņus. Tur ir vajadzīga drosme. Ir jauki, ka mums ir tāda tradīcija, ka jaunieši trenējas un gadu no gada piedalās sacensībās. Mēs jau redzam tos karogus, kas ir jahtas "Spaniel" krājumā. Es ļoti atbalstu šādu gribasspēku un interesi. Esmu piedalījies Kanādas simtgades svinībās, tagad piedzīvošu arī Latvijas simtgadi, un man bija liels prieks, ka Latvijas jaunie ļaudis bija klāt Kanādas simt piecdesmitgadē, tāpēc varu apgalvot, ka esmu priecīga un pagodināta būt par šāda notikuma līdzī jutēju un līdzī dzīvotāju."■

"Spaniel" sagaidīja Anita Freiberga



Migrācija samazinās, bet problēma joprojām nav atrisināta

Eiropas Savienības Augstā pārstāve ārlietās un drošības politikas jautājumos Federika Mogerīni šā gada 6. septembrī Briselē progresa ziņojumā par pamatnolīgumu sadarbībai migrācijas samazināšanā uzsvēra, ka pasākumi sadarbībā ar Āfrikas valstu partneriem, kas tiek īstenoti, lai labāk pārvaldītu migrāciju Vidusjūrā, sāk nest augļus. To apliecina migrantu skaita un traģisku nāves gadījumu ievērojama samazināšanās Vidusjūrā šā gada vasaras mēnešos. ES kopīgi ar Starptautisko Migrācijas organizāciju (IOM) ir veicinājusi vairāk nekā 11 tūkstošu Lībijas un Nigērijas imigrantu labprātīgu atgriešanos dzimtenē. 2016. gadā sāktā migrācijas samazināšanas politika uzliek ES un tās sadarbības partneriem pienākumu glābt cilvēku dzīvību un mazināt cilvēku kontrabandu, aizstāvēt Eiropas vērtības un gādāt par cilvēktiesību ievērošanu.

Augstā pārstāve Federika Mogerīni: "Kad runājam par migrāciju, uzsveram, ka saskaramies ar sarežģītu problēmu, bet mēs nekad nedrīkstam aizmirst, ka tas ir stāsts par simtiem tūkstošu cilvēku dzīvību, tāpēc ES ir jāapzinās, ka nepieciešama konkrēta rīcība. Kopīgi ar ANO aģentūrām un mūsu Āfrikas

partneriem esam guvuši pirmos iepriecinošos rezultātus, mums ir izdevies glābt cilvēkus, iedragāt kontrabandas tīklu, kas darbojas kā reāls biznesa modelis. Esam darījuši daudz, lai palīdzētu samazināt nabadzību Āfrikas valstīs un varētu arī piedāvāt legāla darba iespējas Eiropā. Tajā pašā laikā mēs nedrīkstam aizmirst par cilvēktiesību ievērošanu, kas no mums prasa atbildības dalīšanu, solidaritāti un ilgstošu sadarbību. Iesāktais darbs turpināsies, un ES ir gatava arī turpmāk veidot konstruktīvu sadarbību šajā jomā."

Lai gan statistika liecina, ka kopējais migrācijas apjoms ir samazinājies, situācija joprojām ir nestabila.

Itālijas ziņu aģentūra ANSA septembra sākumā publicēja Sardīnijas salas gubernatora lūgumu Itālijas valdībai palīdzēt risināt problēmu ar 800 Alžīrijas imigrantiem, kas kontrabandistu laivā sasniedza šo Vidusjūras salu. Gubernators uztāja, lai Itālijas valdība sadarbībā ar Alžīrijas varas iestādēm panāk bēgļu plūsmas apturēšanu, un tas ir tikai viens konkrēts palīgā sauciens. Cilvēku kontrabanda joprojām turpinās, un tās apkarošana vēl ilgu laiku būs izaicinājums ES un tās sadarbības partneriem. ■

IMO atzinība par drosmi

2017. gada IMO balva par drošsirdību un efektīvu rīcību ārkārtas situācijā jūrā tiks pasniegta diviem Hjūstonas ostas ločiem – kapteinim Maiklam G. Makgīnam un kapteinim Maiklam C. Filipam, kuru profesionālā rīcība novērsa iespējamo traģēdiju pēc tam, kad kuģim pārstāja darboties dzinējs, tas kļuva nevadāms un uzturējās diviem piestātnes tenderiem.



Incidents notika 2016. gada 6. septembrī neilgi pēc pusnakts, kad loči Makgīns un Filipa vadīja pa Hjūstonas ostas kuģu kanālu 247 metrus garu *afmax* tipa tankkuģi, kura izmēri pieprasīja divu loču klātbūtni. Pēkšņi pārtrauca darboties dzinēji un kuģis kļuva nevadāms. Uztriecoties piestātnes tenderiem, tika pārsista degvielas tvertne. Izplūdušī dīzeļdegviela aizdegās, un kuģi pārņēma 60 līdz 90 metrus augstas liesmas. Degošā dīzeļdegviela ar lielu ātrumu izplatījās pa kuģa kanālu, apdraudot citus tuvu mā esošos tankkuģus. Šajā bīstamajā situācijā abi loči pieņēma vispareizākos lēmumus, lai degošā kuģa dēļ neciestu citi kuģi, kā arī profesionāli koordinēja glābēju darbību. Pēc pusotras stundas ugunsgrēks bija likvidēts. Nebija cietuši, arī ostas iekārtas un pārējie kuģi bija drošībā, netika nodarīts kaitējums videi.

Kapteinis Maikls G. Makgīns par loci strādā 18 gadus, bet kapteinim Maiklam C. Filipam ir 24 gadus ilga loča darba pieredze.

IMO Padome vienojās, ka atzinība jāizsaka un īpaši sertifikāti jāizsniedz arī tirdzniecības kuģu apkalpēm, kuras bijušas iesaistītas migrantu glābšanā jūrā un sniegušas neatliekamo humanu palīdzību. Šim apbalvojumam nominēti divi meklēšanas un glābšanas speciālisti, kā arī trīs tirdzniecības kuģu apkalpes.

▶▶▶ 13. lpp.

IMO apbalvošanas ceremonija notiks IMO Asamblejas 30. sesijas laikā šā gada novembrī. Pavisam ir 33 nominācijas, un apbalvojumus saņems 16 dalībvalstu un piecu nevalstisko organizāciju pārstāvji. Vēl trīs cilvēki saņems Atzinības rakstus un pieci Pateicības vēstules.

IMO balva par ārkārtēju drosmi jūrā ir domāta tam, lai paustu starptautisku atzinību tiem, kuri, riskējot ar dzīvību, cenšas glābt cilvēkus jūrā vai mēģina novērst vai mazināt kaitējumu jūras videi. ■

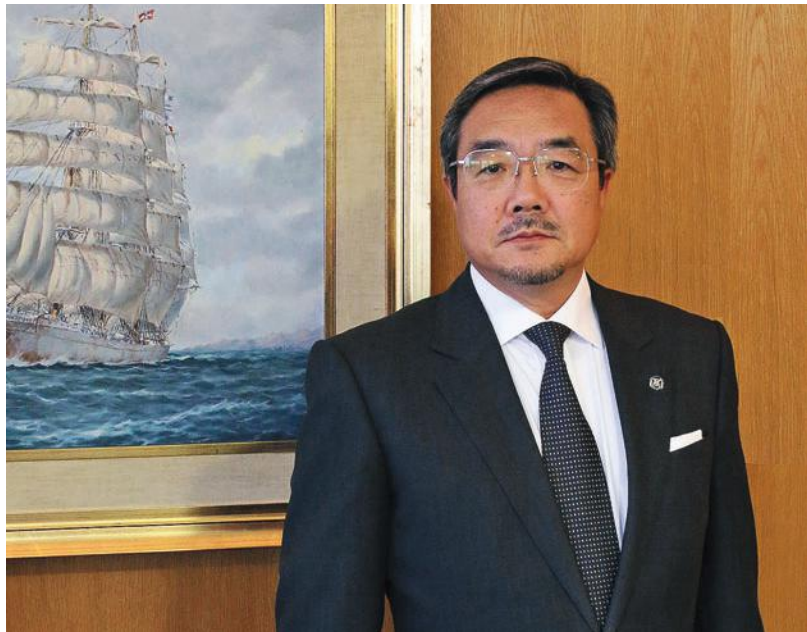
Jauns partnerības projekts "GloFouling"

Lai aizsargātu jūras ekosistēmu no invazīvo sugu negatīvās ietekmes, izstrādāts jauns partnerības projekts "GloFouling", ko kopīgi īsteno Pasaules vides fonds (GEF), ANO Attīstības programma (UNDP) un Starptautiskā Jūrnieceības organizācija (IMO). Projekta ietvaros galvenā uzmanība tiks koncentrēta uz IMO pamatnostādņu īstenošanu, un tas nozīmē kuģu bioprofilēšanas kontroli un pārvaldību, lai mazinātu invazīvo sugu pārceļošanas iespējas.

IMO jūras vides nodaļas direktors Stefans Mikalefs: "IMO allaž ir bijusi iniciatore starptautiskajām aktivitātēm, lai novērstu invazīvo sugu pārvietošanos ar kuģiem. Ne tikai jūras vidi saudzējoša balasta ūdeņu apsaimniekošana, bet arī kuģu korpusu piesārņojuma novēršana ir būtisks solis, lai aizsargātu jūras bioloģisko daudzveidību."

2017. gada maijā tika apstiprināta partnerības projekta "GloFouling" koncepcija, projekta kopējais finansējums ir 6,9 miljoni ASV dolāru, un tā sagatavošanu veiks IMO sekretariāts.

UNDP Ūdens un okeāna pārvaldības programmas vadītājs Endrū Hadsons: "Partnerības projekts "GloFouling" pavērs lielsku iespēju vērsties pret vienu no galvenajiem pagaidām vēl neatrisinātajiem invazīvo sugu pārnēsāšanas veidiem – ar kuģu korpusu. Esmu pilnīgi pārliecināts, ka projekts dos vēlamu rezultātu, un tā būs auglīga sadarbība starp GEF, ANO Attīstības programmu un IMO." ■



IMO Starptautisko jūrnieceības balvu 2016 saņem IMO bijušais ģenerālsekretārs Koji Sekimizu

IMO 2016. gada prestižā Starptautiskā jūrnieceības balva tika piešķirta Starptautiskās Jūrnieceības organizācijas bijušajam ģenerālsekretāram Koji Sekimizu par viņa ilggadējo ieguldījumu IMO darbā. Lēmumu Padome pieņēma vienprātīgi, atzīstot Koji Sekimizu nenovērtējamo ieguldījumu organizācijas un starptautiskās jūrnieceības kopienas darbā un mērķos. Tieši Sekimizu pieļika vislielākās pūles, lai veicinātu tādas likumdošanas izstrādi un reālu darbību, kas uzlabotu kuģošanas drošību, aizsargātu cilvēku dzīvību jūrā, kā arī nodrošinātu vides aizsardzību. Starptautiskās jūrnieceības balvas pasniegšanas ceremonija notiks IMO Asamblejas 30. sesijas laikā šā gada novembrī.

Koji Sekimizu pievienojās IMO sekretariātam 1989. gadā un strādāja par direktoru gan jūras drošības, gan jūras vides nodaļā, bet no 2012. līdz 2016. gadam pildīja IMO ģenerālsekretāra pienākumus.

Viņa vadībā tika izstrādāti tādi svarīgi dokumenti kā Polārais kodekss,

i UZZIŅAI

Starptautiskā jūrnieceības balva tiek piešķirta ik gadus kādam no IMO darbiniekiem vai organizācijai, kura devusi visnozīmīgāko ieguldījumu IMO mērķu īstenošanā. Pati balva ietver atzinības rakstu, naudas balvu, kā arī delfina formā veidotu skulptūru.



IMO dalībvalstu obligātā audita shēma, Keiptaunas nolīgums par zvejas kuģu drošību un daudzi citi. Liels uzsvars tika likts uz gaisa piesārņojuma mazināšanu no kuģiem, uz gāzu emisiju samazināšanu. Par svarīgu uzdevumu viņš uzskatīja arī IMO darbības uzlabošanu, tāpēc iniciēja vairākas reformas, kuru rezultātā tika pārveidotas apakškomitejas un pārskatītas darba metodes. ■

Latvijas Jūras akadēmijas ziņas



Vizītes laikā LJA rektora v.i. Andrejs Zvaigzne iepazīstināja vēstnieci ar akadēmijas vēsturi, studiju telpām un studiju programmām. Vēstniecei parādīja laboratorijas un to aprīkojumu, treniņierus. Tika apspriestas sadarbības iespējas nākotnē.

Eiropas Komisijas standartiem un direktīvām, kā arī LJA sadarbīties ar Indijas uzņēmējiem pētniecības un jūrniecības tehnoloģiju inovāciju jomā.

Turpinot iesākto sadarbību, 2017. gada 29. septembrī notika Indijas vēstnieces Latvijā (rezi-dence Stokholmā) Monikas Kapilas Mohtu vizīte Latvijas Jūras akadēmijā, lai iepazītos ar mācību iestādi, tās vadību, mācībspēkiem un studiju iespējām Indijas studentiem.

Vēstniece pozitīvi novērtēja augstākās izglītības iegūšanas iespējas Latvijā, savukārt A. Zvaigzne apliecināja, ka Latvijas Jūras akadēmija ir atvērtā studentiem no Indijas, piedāvājot studiju iespējas angļu valodā starptautiski atzītās programmās.

Akadēmijas studenti tiekas ar darba devējiem

28. septembrī akadēmijas audzēkņiem bija iespēja tikties ar "Stolt Tankers" un "LAPA Crew Management" pārstāvjiem. Uz tikšanos ieradās pulka interesentu, jo darbs kuģošanas kompānijā "Stolt Tankers" ir daudzu sapnis. "Stolt Tankers" ir augoša kompānija un viena no pasaules līderiem ķīmisko kravu pārvadājumos. 2016. gadā kompānija pārņēma citu šā tirgus

▶▶▶ 16. lpp.



Studenti godina Valdemāra piemiņu

Latvijas Jūras akadēmija un Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, turpinot tradīciju, rīkoja LJA 1. kursa studentiem piemēnas pasākumu un ziedu nolikšanu K. Valdemāra atdusas vietā Rīgas Lielajos kapos.

LJA rektora v.i. A. Zvaigzne citēja K. Valdemāru: "Latviešu jūrniecība ir kā apslēpta dārga manta, kas ilgi gaidījusi neaiztikta, bet tagad nu ceļama gaismā. Bet kā? Tas vislabāk izdarāms ar attiecīgu skolas izglītību." Un piebilda: "LJA jums dod iespēju atrast pareizo ceļu, iegūt zināšanas un pieredzi jūras virsnieka profesijā."

Nostiprinās sadarbība ar Indiju

2017. gada maijā Latvijā pirmo reizi notika Latvijas un Indijas biznesa forums, kurā kuplā skaitā bija pārstāvēti abu valstu uzņēmēji. Atklājot forumu, ekonomikas ministrs Arvils Ašeradens pauda pārliecību, ka Indijas ārlietu valsts



ministra Mobašara Džaveda Akbara vizīte Latvijā un biznesa forumā dibinātie uzņēmēju kontakti pavērs jaunas iespējas divpusējai sadarbībai, it īpaši tādās jomās kā augstākā izglītība, inovācijas, pētniecība, IT, loģistika un transports. Forumā laikā LJA parakstīja ar Indijas partneriem sadarbības līgumu "Jūrniecības izglītība un pētniecība", kas paver iespēju Indijas studentiem mācīties Latvijas Jūras akadēmijā atbilstoši IMO un ES

►►► 15. lpp.

segmenta kompāniju – “Jo Tankers”, kas ļāva palielināt flotes kapacitāti par 30%. Veiksmes pamatā ir arī tas, ka “Stolt Tankers” mātes kompānija “Stolt-Nielsen Ltd” līdztekus ķīmisko kravu jūras pārvadājumiem īsteno arī citas biznesa aktivitātes, un tie ir ķīmisko konteineru pārvadājumi, naftas termināļu ekspluatācija, jūras produktu audzēšana un realizācija. Kompānijas īpašumā ir arī bitumena un gāzes tankkuģi, un tieši šie jūras pārvadājumi pašlaik ir visstraujāk augošie.

Diemžēl “Stolt” flotes sekmīgā darbība pagaidām vēl nedod LJA papildu prakses vietas “Stolt” kadetu programmā, to skaits paliek nemainīgs – četras vietas klāja kadeti, trīs vietas mašīntelpas kadeti un viena vieta elektroautomātikas kadetam. Tiem studentiem, kam laimējas nonākt kadetu programmās uz kompānijas “Stolt” kuģiem, ir lielas priekšrocības, jo arī turpmākais darbs, apmācība un izaugsme ir garantēta šīs kompānijas ietvaros, protams, ja jaunie speciālisti paši nepieļauj nevajadzīgas kļūdas.

LJA nezaudē cerību, ka nākotnē kompānija “Stolt” piedāvās vairāk kadetu vietu, tomēr jāapzinās, ka konkurence jūras pārvadājumu tirgū kļūst arvien sīvāka un milzīgs spiediens jūtams īpaši no Tālo Austrumu valstīm, tādām kā Ķīna, Filipīnas, Vjetnama, Mjanma un Indija, kur šobrīd ir vislielākās tirdzniecības aktivitātes. Šo valstu jūrnieki jau tagad ir labi sagatavoti, disciplinēti un, kas arī ir svarīgi kuģu īpašniekiem, nav prasīgi algas ziņā. Vienīgais veids, kā Latvijas jūrnieki var būt konkurētspējīgi tirgū, ir profesionāls darbs, lojalitāte pret kompāniju, nemitīga jaunu prasmju un zināšanu apgušana. Uz to LJA studenti aicināja arī viesi no kompānijām “Stolt” un LAPA.

“LAPA Crew Managements”, tāpat kā citas kruinga kompānijas Latvijā, jūrniekus iekārto darbā arī uz citu kompāniju kuģiem.

LJA drīzumā organizēs tikšanos ar “LSC Shipmanagement” pārstāvjiem, kas piedāvā akadēmijas studentiem prakses vietas kadetu programmas ietvaros.■

Mācās ostas loģistikas un konteineru termināļu pārvaldību

Lai paaugstinātu kvalifikāciju ostu tehnoloģiju un loģistikas jomā, Liepājas Jūrniecības koledžas pasniedzēji Jūlija Jevgrafova, Olga Beļakova, Rita Panteļejeva, Tatjana Gajevska, Marija Prusa, Tatjana Makarova un Vjačeslavs Jurins piedalījās mācību seminārā, kas no 28. augusta līdz 1. septembrim notika Beļģijas pilsētā Antverpenē.

Jau vēstīts, ka Liepājas Jūrniecības koledža kā vadošais partneris sadarbībā ar Lietuvas Jūras akadēmiju īsteno vērienīgu “Interreg” Latvijas – Lietuvas pārrobežu sadarbības programmas projektu “Darbaspēka mobilitātes un iemaņu uzlabošanas Latvijas – Lietuvas jūras transporta sektorā” (“LatLitNaviPort”). Viena no šā projekta aktivitātēm ir darbinieku apmācība.

Seminārs notika APEC – Antverpenes/Flandrijas ostas mācību centrā, kas atrodas Antverpenes ostas pārvaldes galvenajā mītnē. Mācību centrs darbojas kopš 1978. gada, tā galvenais uzdevums ir sniegt zināšanas par ostu, jūras un loģistikas jautājumiem interesentiem visā pasaulē.

Liepājas Jūrniecības koledžas projektu speciāliste Jekaterina Zalomova pastāstīja, ka pēc pieprasījuma APEC sagatavoja speciālu semināru, kas pielāgots Liepājas Jūrniecības koledžas un Lietuvas Jūras akadēmijas mācību programmām par ostas loģistiku un konteineru termināļu pārvaldību. Semināra dalībnieki piedalījās ne tikai lekcijās, bet arī apmeklēja vairākus Antverpenes ostas objektus.

Pēc atgriešanās koledžas pasniedzēji atzina, ka seminārs noritējis ļoti augstā līmenī un iegūtās zināšanas noderēs turpmākajā darbā. Direktora vietniece mācību darbā Jūlija Jevgrafova uzsvēra, ka sadarbībai ar Antverpenes ostas mācību centru ir ļoti liela nozīme, jo gūta laba pieredze izglītības programmu izstrādē. To apliecināja arī pasniedzēja Tatjana Gajevska, norādot, ka sevišķi noderīga bijusi dažādu ostas termināļu apmeklēšana. Vjačeslavs Jurins uzskata, ka novērojumi Antverpenes ostā atvieglos loģistikas leksikas un abreviatūru praktisko apguvi. Viņiem pievienojas arī pasniedzēja Olga Beļakova, kura uzskata, ka seminārs bijis



ļoti noderīgs īpaši tāpēc, ka bijusi iespēja praktiski novērot dažādu ostas termināļu darbu. Savukārt lekcijās iegūtās zināšanas viņa varēsot izmantot, gan rakstot projektā paredzēto mācību grāmatu, gan nodarbībās, strādājot ar studentiem. Savukārt Rita Panteļejeva norāda, ka ne tikai papildinājusi angļu valodas zināšanas, bet arī pārliecinājusies, ka loģistikas profesijā lietotie termini atšķiras no teorētiskās leksikas. “Iegūtās zināšanas izmantošu lekcijās par profesionālo terminoloģiju,” saka R. Panteļejeva. Marija Prusa atzīst, ka lekcijas devušas iespēju analizēt un salīdzināt situāciju Baltijas jūras reģionā multimodālo pārvadājumu jomā. Bet Tatjanu Makarovu pozitīvi iespaidojušas tehnoloģiju shēmas Antverpenes ostas termināļos.

Minētā projekta ietvaros plānotas ne tikai Liepājas Jūrniecības koledžas darbinieku mācības, bet tiks arī pilnveidotas mācību programmas, uzlabota infrastruktūra un iegādāti simulatori. Liepājas Jūrniecības koledža izveidos Navigācijas, manevrēšanas un dzinēju vadības laboratoriju, bet Lietuvas Jūras akadēmija iegādāsies ostas operāciju simulatoru, ko LJK varēs izmantot tiešsaistes režīmā. Izmantojot internetu, būs iespējams savienot “virtuālo kuģi” Lietuvas Jūras akadēmijā un Navigācijas, manevrēšanas un dzinēju vadības laboratorijas simulatorus Liepājas Jūrniecības koledžā, kas ļaus kopīgi veikt manevrēšanas uzdevumus, simulējot reālo situāciju, kad divi kuģi satiekas jūrā.■

Indra Grase,
Liepājas Jūrniecības koledžas
sabiedrisko attiecību speciāliste

Gatavojies sliktākajam, ceri uz labāko un esi gatavs uz visu

“Ir jārunā ar mūsu kaimiņiem Krieviju, Baltkrieviju, jāmeklē jaunas kravas no tālākām zemēm, bet jābūt arī reālistiem. Jārēķinās, ka noteikta veida kravas, pārsvarā naftas produkti, vienalga tiks virzītas uz Krievijas ostām pat tad, ja pret Latviju būtu vislabvēlīgākie nosacījumi. Diemžēl tādas leiputrijas un debesmannas, kādu Baltijas valstu dzelzceļi baudīja padomju laikos un neatkarības pirmajā desmitgadē, vairs nebūs,” uzskata Tālis Linkaitis, Baltijas jūras telpiskās plānošanas iniciatīvas VASAB sekretariāta vadītājs, kurš ikdienā nodarbojas ar vienpadsmit Baltijas jūras valstu (tostarp astoņu ES dalībvalstu, kā arī Norvēģijas, Krievijas un Baltkrievijas) rīcības koordinēšanu telpiskās plānošanas un attīstības jautājumos, no kuriem pašlaik svarīgākie ir jūras telpiskās plānošanas sistēmas ieviešana dalībvalstīs, koordinētas ilgtermiņa attīstības stratēģijas īstenošana reģionā, pieejamības nodrošināšana reģionam, atbalsts ES Baltijas jūras reģiona stratēģijai. Viņš ir arī Starptautiskās lidostas “Rīga” neatkarīgais padomes loceklis, sniedz konsultāciju pakalpojumus publiskajā sektorā, kā arī kā konsultants ir darbojies projektos Alžīrijā, Kosovā, Lībijā, Moldovā, Melnkalnē, Serbijā un tepat Latvijā. Ilgus gadus bijis Latvijas Ekonomikas attīstības foruma (LEAF) valdes loceklis, bet par savu hobiju uzskata procesu vērošanu aviācijā un transporta nozarē kopumā. Par Latvijas tranzīta realitāti un izredzēm saruna ar TĀLI LINKAITI.

– Septembra vidū apmeklējāt Baltkrieviju. Kāds bija jūsu brauciena mērķis?

– Man tas bija darījuma brauciens, jo strādāju Baltijas jūras reģiona sadarbības organizācijā VASAB, kas apvieno reģionālās attīstības ministrijas no valstīm ap Baltijas jūru. Šoreiz mūs uzaicināja Baltkrievijas Arhitektūras un celtniecības ministrija, lai parādītu, ko viņi sasnieguši plānošanas jomā, pilsētvides organizēšanā, un pie reizes arī parādīja lielākos transporta plānošanas objektus, tai skaitā “Lielo akmeni”. Tā nu man bija iespēja klātienē iepazīties ar mūsu Latvijas tranzīta biznesa sapņu un cerību objektu.

– Cik tad patiesībā liels un ambiciozs ir šis Baltkrievijas projekts, bet galvenais, ko tas mums varētu dot?

– Netālu no Minskas tiek veidots industriālais parks kopā ar loģistikas centru. Tas atrodas blakus lidostai, kas ļauj izmantot lidostas pakalpojumus, klāt tiek pievilkti



arī dzelzceļš. “Lielais akmens” ir plānots kā multimodāls loģistikas centrs. Bet baltkrievi ķīniešiem ir izvirzījuši arī stingrus noteikumus, proti, ka šeit nevar būt tikai kravu pārkraušanas centrs, tam jādod arī pievienotā vērtība. Baltkrievi iznomā teritorijas tiem uzņēmējiem, kuri ir gatavi atvērt uzņēmumu, ieguldīt Baltkrievijā, sākot no pieciem miljoniem dolāru, un veikt kravu apstrādi vai intelektuālu darbu. Jau tagad “Lielajā akmenī” ir deviņpadsmit Ķīnas, un ne tikai Ķīnas, bet, piemēram, arī Lietuvas uzņēmēji, kuri ir rezervējuši telpas un platības, kas būs piemērotas ne tikai kravu apstrādei, un lieli Ķīnas informācijas tehnoloģiju uzņēmumi tur izveidojuši savu mārketinga centru darbam ar NVS valstīm un ar tālējāku domu, ka šis darbs varētu paturpināties arī uz Eiropas Savienības valstīm. “Lielais akmens” būs teritorija, kurā sākotnēji strādās un dzīvos aptuveni divdesmit tūkstoši cilvēku, bet, projektam attīstoties,

▶▶▶ 18. lpp.

►►► 17. lpp.

iedzīvotāju skaits pieaugs līdz trīs-simt tūkstošiem. Tā kļūs par modernu, mūsdienīgu pilsētu ar visu nepieciešamo infrastruktūru – skolām, bērnudārziem, viesnīcām, ar autobusu satiksmi un piepilsētas vilcienu. Tā būs pilsēta, kas stipri vien pārsniegs Daugavpils apmērus. Paši baltkrievi ir investējuši infrastruktūrā, piemēram, ir ierīkota elektrostacija un attīrīšanas iekārtas, uzbūvētas pirmās ēkas. Pats industriālais parks varētu sākt darboties 2020. gadā, un, ņemot vērā ķīniešu darbaspēku un darba ātrumu, domāju, ka šis termiņš ir visai reāls.

Taču toreiz daudziem šķita, ka kravas no Krievijas kā nākušas, tā joprojām nāks plašā straumē, un līdz ar to Latvijā tolaik ne sevišķi nopietni uztvēra ķīniešus.

– Jūs teicāt, ka vietu biznesam “Lielajā akmenī” sev rezervējuši arī lietuvieši. Uz ko pretendē lietuvieši un kāpēc tur vēl nav latviešu?

– Tas ir ļoti labs jautājums. Lietuvieši jau vismaz gadus desmit ļoti aktīvi ir strādājuši virzienā uz Ķīnu. Tā ir bijusi gan Lietuvas valsts, gan arī Lietuvas biznesa politika, un tie, kuri jau ir investējuši “Lielā akmens” projektā, ir Lietuvas biznesa pārstāvji, kas nodarbojas ar loģistikas pakalpojumiem. Protams, lietuvieši ātri reaģēja un savlaicīgi centās izmantot tās priekšrocības, ko dod šāds liels loģistikas centrs Baltkrievijā, lai piedāvātu savas Klaipēdas ostas pakalpojumus, un tagad Klaipēdas ostai jau ir noslēgti līgumi ar Ķīnas kompānijām par investīcijām ostā.

“Lielā akmens” projekta prezentācijai ir ierīkota tāda kā izstāžu zāle, kurā vispirms tiek vestas ārzemju delegācijas, iespējamie sadarbības partneri un investori, lai iepazīstinātu ar projektu. Centrā atrodas

“Lielā akmens” makets, bet pie sienām ir kartes, kurās iezīmēti kravu ceļi. Var redzēt visas kravas, kas pa Zīda ceļu no Ķīnas nāk uz Baltkrieviju un tālāk tiek sūtītas uz Eiropas tirgu. Un iezīmētais kravu ceļš iet vai nu caur Poliju pa dzelzceļu, vai caur Lietuvu uz Klaipēdas ostu, norādot arī Kauņas muitas un loģistikas centru, kur kravas Eiropas vajadzībām tiek atmuitotas. Tas ir ļoti skaidri iezīmēts, tāpat ļoti skaidrs un nepārprotams ir virziens uz Klaipēdas ostu un tālāk jau pa jūru. Diemžēl Latvija šajā kartē nav iezīmēta.

– Kādu secinājumu no jūsu redzētā mēs varētu izdarīt?

– Domāju, ka mēs mazliet esam nogulējuši un palaiduši garām tās tranzīta un kravu plūsmas tendences, kas bija jāapjauš jau pirms gadiem desmit, varbūt vēl astoņiem. Taču toreiz daudziem šķita, ka kravas no Krievijas kā nākušas, tā joprojām nāks plašā straumē, un līdz ar to Latvijā tolaik ne sevišķi nopietni uztvēra ķīniešus. Tagad, pēdējos gados, Latvijas valsts ir ļoti sasparojusies, Satiksmes ministrija organizē tikšanās ar Ķīnas pārvaldes līmeņa darbiniekiem, ved uz ostām, kur prezentē mūsu ostu iespējas, un uz Ķīnu brauc arī paši. Tika organizēta ES un Āzijas transporta ministru sanāksme, Āzijas un ES transporta ministru sekretariāts atrodas Rīgā, bet, neskatoties uz visiem Latvijas puses centieniem, vilciens tomēr ir aizgājis un stratēģiski lēmumi jau ir pieņemti. Vienīgais, uz ko mēs tagad varam cerēt, ir mazs gabaliņš, varbūt kāds piliens no lielās jūras arī mums nopilēs.

– Satiksmes ministrs Uldis Augulis ar ļoti lielām cerībām runā par “Lielo akmeni” un par mūsu izredzēm, tomēr izrādās, ka savu iespēju, visticamāk, esam palaiduši garām.

– Ko darīt? Protams, arī es Augļa vietā brauktu un runātu nepārtraukti, jo gadījumā, ja kravas nāks un kravu būs daudz, tad, iespējams, pietiks visiem. Tāpēc pašlaik pareizi ir izrādīt interesi, tikties un runāt par mūsu interesi un iespējām, bet diemžēl pirmie soļi tomēr ir sperti bez mums un kaimiņi

lietuvieši ir izrādījušies aktīvāki un tālredzīgāki.

– Par to, ka lietuvieši prot mērķtiecīgi strādāt pie projektiem, ir nācies jau vairākkārt pārliecināties.

– Tas, ka Baltkrievija vēsturiski ir bijusi atkarīga no Lietuvas un viņu Klaipēdas ostas, ir fakts. Viens no argumentiem par labu Lietuvai ir Lietuvas dzelzceļa piedāvātie konkurētspējīgie dzelzceļa tarifi. Šajā ziņā gan mēs diemžēl redzam negodīgu konkurenci, jo lietuvieši uzliek augstākus tarifus dzelzceļa pārvadājumiem uz Kaļiņingradu un no šiem līdzekļiem šķērssubsidē dzelzceļa pārvadājumus uz Klaipēdas ostu, tāpēc arī Baltkrievijai ir daudz izdevīgāk vest savas kravas uz Klaipēdu nekā uz Latvijas ostām. Protams, arī attālumam ir sava nozīme, jo ceļš no Minskas līdz Klaipēdai tomēr ir daudz īsāks nekā līdz Latvijas ostām. Un, ja pieskaita vēl garāku jūras ceļu, kļūst skaidrs, ka ģeogrāfiski Klaipēdas osta Baltkrievijas kravām atrodas daudz izdevīgākā pozīcijā.

– Ja kravu apjoms no Ķīnas uz Eiropu, izmantojot Klaipēdas ostu, tiešām pieaugs, tad Klaipēda viena visu nespēs apstrādāt, jo šī osta jau nav bezizmēra.

– Tā tas ir, bet nedrīkst aizmirst, ka Klaipēdas ostas attīstība nestāv uz vietas, tur ienāk Ķīnas investīcijas un viss notiek. Viņiem par labu runā arī Baltkrievijas un Lietuvas vienošanās par dzelzceļa elektrifikāciju šajā virzienā. Skaidrs, ka darbs tur notiek visaugstākajā līmenī.

– Kas atliek mums?

– Censties noķert gabaliņu no šīs kravu plūsmas.

– Kāds priekšstats jums ir radies par to, vai baltkrievispār vēlas nopietni ar Latviju sadarbīties?

– Baltkrievijas situācija nav vienkārša, viņi ir atkarīgi no Krievijas, bet tajā pašā laikā ir ieinteresēti diversificēt šo atkarību un ar saviem pakalpojumiem un ražotnēm nopelnīt valūtu, jo viņiem ir vajadzīgas valūtas rezerves, lai uzturētu ekonomiku. Būtbūt viņu interesēs ir likt

Latvijai un Lietuvai sacensties, lai nospiestu zemāk pakalpojumu cenu. Baltkrievija ir gatava sadarboties ar Latviju tikpat lielā mērā, cik Latvija ir ieinteresēta sadarboties ar Baltkrieviju, tam ir jābūt abpusējam procesam.

– Kas ir tās tranzīta kravu plūsmas un virzieni, ar kuriem var rēķināties Latvijas ostas?

– Ja salīdzinām Baltijas valstis, tad tieši Latvija ir visvairāk atkarīga no Krievijas tranzīta kravām. Lietuvai ir Baltkrievijas kravas un salīdzinoši daudz pašas Lietuvas kravu, ko izved caur Klaipēdas ostu, bet Latvijai šādu iespēju nav. Protams, Latvija ir mēģinājusi diversificēt savas kravas, mēģinājusi meklēt citus virzienus – caur Ukrainu, piesaistījusi Kazahstānas kravas, tagad velta visas pūles Ķīnas un Indijas kravām, bet, salīdzinot šo apjomu ar to, kas vēsturiski ir nācis no Krievijas, tad aizstāt tās enerģētiskās kravas ar kādām citām pārskatāmā nākotnē mums neizdosies. Realitāte ir tāda, ka Krievijas valsts politika ir vērsta uz to, lai naftu un naftas produktus tā pārkrautu tikai caur savām ostām. Rīgā viesojās Krievijas transporta ministrs, kurš pēc tam devās uz Kaļiņingradu, kur notika Krievijas prezidenta Vladimira Putina organizētā sanāksme par transporta politiku Krievijas Ziemeļrietumu reģionā. Sanāksmes atreferējums ir lasāms Krievijas prezidenta mājas lapā, un, to rūpīgi izpētot, var redzēt, ka Krievijas transporta ministrs ziņo, kā jau ir izdevies samazināt atkarību no Baltijas valstu ostām.

Ir skaidrs, ka tieši šis ir tas uzvars, kas tiks likts uz Krievijas politiku nākotnē, pat neatkarīgi no tā, kāds būs politiskais klimats starp Eiropas Savienību un Krieviju. Mums šī stratēģija ir jāpieņem tāda, kāda tā ir, jo mēs nevaram ietekmēt Krievijas valsts politiku. Arī nākotnē Krievija attīstīs savas ostas, vēl jo vairāk, ņemot vērā, ka pats Putins nāk no Sanktpēterburgas un viņam tīri cilvēciski ir svarīgi, lai šis reģions attīstītos, tāpēc tur tiek un tiks ieguldīti lieli valsts un valsts kompāniju līdzekļi, tai skaitā arī ostās. Skaidrs arī tas, ka tuvākajās desmitgadēs šī



politika nemainīsies. Tad nu mums atliek domāt, kādi varētu būt scenāriji, jo jau dažus pēdējos gadus mēs redzam nelielu kravu apjoma kritumu Latvijas ostās. Ir ļoti liela Krievijas uzņēmēju vēlme vest kravas caur Latvijas ostām, bet Krievijas dzelzceļam šādas vēlmes nav. Līdz ar to, pēc pašu uzņēmēju teiktā, ir tā, ka līdz pat piecdesmit procentiem no pieteiktajām kravām no Krievijas dzelzceļa puses netiek apstiprinātas. Domāju, ka šī

Šogad mums gluži vienkārši paveicās, ka šī konjunktūra bija labvēlīga, bet kopumā Latvijas tranzīta sistēmai ir jāgatavojas būtiskam Krievijas eksporta kravu samazinājumam.

tendence tikai turpināsies, jo nav pamata kaut kam mainīties. Naftas kravas iet mazumā, bet ogļu kravas ir atkarīgas no konjunktūras pasaules tirgū. Šogad mums gluži vienkārši paveicās, ka šī konjunktūra bija labvēlīga, bet kopumā Latvijas tranzīta sistēmai ir jāgatavojas būtiskam Krievijas eksporta kravu samazinājumam.

Es ieteiktu gatavoties uz sliktāko, bet cerēt uz labāko un skaidri zināt, ko darīsim sliktākā scenārija gadījumā. Sliktāko scenāriju Latvija jau ir piedzīvojusi starpkaru periodā. Savulaik Latvijas ostas bija attīstītas kā Krievijas eksporta ostas un starpkaru periodā nīkuļoja, līdzīgi kā tas notiek tagad. Manuprāt, īgauni ar šo domu ir samierinājušies, tāpēc viņi būtiski samazina, piemēram, investīcijas dzelzceļa infrastruktūrā, tiek ekonomēts un noīsināts viss, ko vien var noīsināt. Mums arī palēnām tam ir jābūt gatavoties, protams, visu uzreiz nevar nocirst, jo Latvijas dzelzceļš ir

▶▶▶ 20. lpp.

►►► 19. lpp.

Joti liels darba devējs, tomēr ir jāpārskata investīciju plāni, jāizvērtē izmaksas un jāizsver, kas ir tas produktīvais un pa kuriem ceļiem kravas tiks vestas. Latvija un Lietuva ir vienīgās valstis Eiropas Savienībā, kuras tiešā veidā nedotē dzelzceļa infrastruktūru, kaut gan Lietuva to dara ar šķērssubsīdijām, bet Latvijai nav no kurienes pasmelties. Diemžēl ilgu laiku mūsu valsts politika bijusi tuvredzīga, jo tajos gados, kad Latvijas dzelzceļš ļoti labi pelnīja, lielāko daļu peļņas

– Pirms gadiem desmit toreizējais Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs kādā intervijā teica, ka nevajag lieki nervozēt, jo Rīgas ostai pietiks arī ar to, kas Krievijas ostām paliks pāri, kam Krievijas ostām pietrūks jaudas. Vai arī tagad mēs varam domāt līdzīgi?

– Ja skatāmies tīri no biznesa perspektīvas, tad tā varētu būt, bet, kā jau es minēju, ir Krievijas valsts politika, kas tomēr spiedīs uz to, lai Krievijas kravas tiktu pārkrau-

– Tranzītbiznesa uzņēmēju biedrības “Baltijas asociācija – transports un loģistika” prezidente Inga Antāne uzņēmēju vārdā aktīvi uzstājas un apgalvo, ka valsts nedomā par tranzīta biznesu, savukārt premjers Māris Kučinskis, komentējot Antānes aktivitātes, norāda, ka tranzīts jau nu nebūs tā joma, kam valsts būtu gatava piešķirt kādas īpašas atlaides. Kur meklēt pareizo atbildi?

– Būtu loģiski, ja katrai valstij un valdībai būtu noteiktas kādas prioritātes. Domājot par vienkāršo publiku, valsts retorika noteikti būs vērsta uz to, ka svarīga ir sociālā sfēra, izglītība un kultūra, bet kādam taču ir jānopelna, lai šīs jomas varētu uzturēt. Tranzīts un transporta joma kopā ar informācijas tehnoloģiju jomu ieņem ļoti nozīmīgu vietu pelnošajā daļā, katra dod apmēram desmit vienpadsmit procentus. Tranzīts joprojām ir lielākā nozare, kas dod lielākos ieņēmumus, tāpēc valstij ir jādodomā ne tikai par to, kā govi slaukt, bet arī kā pabarot. Domāju, ka Lietuva varētu būt tas pozitīvais piemērs, kā valdības un valsts vadītāji iestājas par valsts interesēm, jo tās nav tikai vienas nozares intereses. Labs rezultāts bez valdības līdzdalības, bez Ministru prezidenta, Satiksmes ministrijas un visu citu ministriju ieinteresētības nav sasniedzams. Ja notiek sarunas ar Ķīnas vai Indijas delegācijām, un viņi redz, ka tikšanās ir tikai formāli pieklājīga, bez patiesas ieinteresētības, tad arī viņiem zūd interese šeit nākt un investēt.

– Kāds ir jūsu viedoklis, vai ir pareizs tas virziens, ko iet, piemēram, Ventspils osta, kura izmanto brīvostas režīmu, lai atbilstu ražošanu?

– Protams, jo lielāku pievienoto vērtību kravai var radīt, jo labāk. Ja notiek kaut vai kravu komplektēšana vai citi darbi, ar ko var nopelnīt, tas ir pozitīvi vērtējams. Es ļoti priecājos par Ventspili, kas šādas iespējas izmanto un veido ražotnes.

– Īpaši jau apzinoties, ka tā, kā kravas nāca deviņdesmitajos gados, vairs nebūs nekad.

– Tāda leiputrija, kad nauda plūst, tu sēdi uz trubas un tikai smel,



tas bija spiests izmaksāt dividendēs Latvijas valstij, lai budžets varētu izdzīvot un dāvināt pakalpojumus citās sfērās. Tagad situācija ir mainījusies, katrs eiro nāk arvien grūtāk, tāpēc ir jāpārvērtē gan dividendu politika, gan arī jāveido uzkrājumi nebaltām dienām, un tas ir ļoti nopietns virziens, kas saistīts ar izmaksu samazināšanu. Ja gribam pārvilināt un noturēt Baltkrievijas kravas, ja gribam noturēt Krievijas kravas, tad mums ir jāpiedāvā visizdevīgākā infrastruktūras maksa un visizdevīgākais gala tarifs. Un visu laiku mums ir jāsaņem ar lietuviešiem, kas nebūt nav viegls uzdevums.

tas Krievijas ostās. Lai to panāktu, Krievijas dzelzceļš kravas pārvadās zem pašizmaksas, un tad mums kravu straume gribot negribot apsīks.

Es ļoti priecājos par tiem tranzīta uzņēmumiem, kuri meklē kravas un virza tās arī otrā virzienā – caur Rīgas ostu, piemēram, uz Krieviju. Tādi pozitīvi piemēri ir. Priecājos arī par konteinerkravu pieaugumu, un tas ir objektīvi, ka tās arvien vairāk ienāk aprītē. Bet joprojām ir daļa uzņēmēju, kuri pieraduši pie tā, ka kravas ir nākušas, pieraduši sēdēt uz trubas vai dzelzceļa un nesa-springstot iekasēt savu maržu.

vairs nebūs. Tāpēc izdzīvos tas, kurš mācēs mainīties un atrast jaunās kravas, ko lielās Krievijas ostas nevarēs apkalpot. Ja tās specializēsies uz naftu un naftas produktiem, tad, piemēram, sulas vai graudu kravas varētu nākt pie mums. Protams, tik ilgi, kamēr to pieļaus Krievijas politika un arī šīs kravas nepaņems sev.

– Kurai no mūsu ostām šajā izdzīvošanas skolā ir lielākas izredzes?

– Vēsturiski Ventspils osta tika veidota kā naftas un naftas produktu, vēl arī kālija sāls eksporta osta, tāpēc visa infrastruktūra ir tam domāta. Tagad šo infrastruktūru uzturēt pie esošā kravu apjoma ir ļoti grūts uzdevums. Šajā ziņā Rīgai ir daudz labākas izredzes, jo Rīga arī ģeogrāfiski ir tuvāk Krievijai un Baltkrievijai. Negribu nevienu no mūsu ostām pazemināt nākotnes perspektīvā, jo ikvienam šodien ir nopietni jāstrādā, lai piesaistītu kravu, bet Rīgai ir lielākas perspektīvas, tai skaitā arī darbaspēka ziņā, jo zinu, ka Ventspilī ir grūti sameklēt cilvēkus, piemēram, jaunajām ražotnēm.

– Arvien vairāk un nopietnāk pasaulē runā par Zīda ceļa pieaugošo nozīmi.

– Ir tāds teiciens speciālistu vidū: Eiropa domā desmitgadēs, Āzija – simtgadēs. Viņu domu lidojums ir daudz tālāks un plāni ir daudz nopietnāki. Āzija plāno lēni, bet ļoti pamatīgi, un tas nozīmē, ka tad, ja Ķīna ir izdomājusi, kā tā organizēs kravu pārvadājumus uz Eiropu, tad tā arī notiks un tā arī viņi darīs, un tas būs kā akmenī cirsts nākamajās daudzās desmitgadēs. Tieši tāpēc mums tagad ir tik svarīgi tur būt un mēģināt ietekmēt šo karšu zīmēšanu, kaut arī mums varbūt liekas, ka pašlaik Zīda ceļā kravu vēl nav. Jā, tiešām, Ķīnai joprojām ir izdevīgāk kravas pārvadāt pa jūru, jo pagaidām tā ir lētā Ķīnas produkcija, kam patiesi izdevīgāks ir jūras transports. Tomēr pakāpeniski situācija mainās, aug pieprasījums pēc augstākas kvalitātes precēm, un tādā gadījumā preču transportēšana uz Eiropu pa dzelzceļu varētu kļūt izdevīgā.

Pat ja nerunājam par lieliem apjomiem Ķīnas izpratnē, Baltijai un pat Baltkrievijai tas jau būtu ļoti liels apjoms. Ir gan viena lieta, par ko Ķīna un ārzemju eksperti diskutē: joprojām nepietiekamā Krievijas dzelzceļa caurlaides spēja, nepietiekamais ātrums un drošība, kā arī lielā birokrātija ir tie faktori, kas ietekmē kravu plūsmas. Ja izdotos šīs vājās vietas aizdarīt, tad Ķīna nopietni izskatītu, cik daudz kravu varētu pa šo ceļu sūtīt. Ja paskatāmies uz Ķīnas politiku, redzam, ka viņi mēģina Eiropai apkārt aplikt, tēlaini izsakoties, *lielos akmens*. Ķīnieši nekad nepaļausies uz kādu vienu punktu. Viņi ļoti labi sadarbojas ar Serbiju, arī tur tiek veidoti lieli loģistikas centri. Zīda jūras ceļu viņi zīmē gan uz Atēnām, gan Venēciju, tāpat viņi attīsta šādus centrus pašā Eiropas iekšienē, piemēram, Duisburgas ostā, arī Čehijā un Austrijā, bet mēs varam paļauties tikai uz Baltkrievijas “Lielo akmeni” un vienmēr paturēt prātā, ka Ķīna savas kravas var pārvirzīt arī citā virzienā, ja viņiem tas liksies izdevīgāk.

– Varbūt jau laikus jāsāk skatīties Arktikas virzienā, domājot par to, ka ziemeļu jūras ceļi var kļūt perspektīvi.

– Ja raugāmies uz klimata pārmaiņām, tad jūras pārvadājumi pa Ziemeļu Ledus okeānu arvien pieaugs, jo tur uzlabojas navigācijas apstākļi. Kravas, protams, pieaug no ļoti maza apjoma. Paies ilgs laiks, kamēr šis koridors iestrādāsies, bet perspektīvas kartēs tiek zīmētas rožainas. Katrai valstij ir sava Arktikas programma, un tikai nākotne parādīs, cik no šīm rožainajām iecerēm piepildīsies. Teorētiski šāda iespēja pastāv, un, piemēram, Somija jau plāno vilkt dzelzceļa līniju uz ziemeļiem. Ja pieņemam, ka šīs kravu virziens vispār attīstās, ja somiem veiksies ar dzelzceļa būvēšanu un veidosies laba sadarbība ar Kirkenas ostu Norvēģijā, ja visi iespējamie priekšnoteikumi piepildās un viss attīstās pēc šāda scenārija, tad “Rail Baltica” dzelzceļa līnija varētu būt perspektīva, bet tā nu gan ir tāla nākotne. Šodien no darba kārtības nedrīkst pazust “Lielais akmens” Baltkrievijā. ■

Anita Freiberga

Pieaug Krievijas eksports un atjaunojas graudu pārvadājumi caur Baltijas ostām

Faktiski visās transporta nozares informatīvajās vietnēs Krievijā publiskota informācija, ka šīs valsts graudu eksportētāji ir atjaunojuši piegādes caur ārvalstu Baltijas jūras ostām.

Izdevums “Kommersant” raksta, ka graudu eksports caur Baltijas valstīm tika pārtraukts 2017. gada februārī – martā un sakarā ar Krievijas dzelzceļa ieviestajiem ierobežojumiem nav bijis iespējams nosūtīt caur tām līdz 600 tūkstošiem tonnu graudu. Krievijas graudu ražotāju savienības prezidents Arkādijs Zločevskis pieļauj, ka ierobežojumu mērķis bijis nevis Krievijas dzelzceļa tehniskās problēmas, bet gan centieni pārorientēt kravas uz Krievijas ostām. “Acīmredzot ir radusies izpratne, ka pārorientācijas nebūs, jo Krievijas ostās pie Baltijas jūras vai nu nav pārkraušanas iespēju, vai arī pārkraušana ir eksportētājiem neizdevīga,” viņš uzskata. Pēc laikraksta rīcībā esošās informācijas, izmaksas par vienas tonnas pārvadāšanu uz Krievijas vai Baltijas ostām atšķirietes pat par 8–10 eiro.

TASS informē, ka līdz pat 90 procentiem konteineru Krievijā tiek apstrādāti piecās lielākajās ostās. Līdere ir Sanktpēterburga, otrajā vietā – Novorosijska, seko Vladivostoka, Vostočnija un Kaļiņingrada.

Kopējais kravu apgrozījums 2017. gada pirmajā pusgadā Krievijas ostās pieaudzis par 11,3 procentpunktiem, bet 57% visu kravu pārkraušanas piecas lielākās ostas.

TASS arī ziņo, ka gada pirmajos piecos mēnešos par 25 procentiem pieaudzis Krievijas kviešu eksports. Veicies arī ar degvīna eksportu, kas palielinājies par 14,6 procentiem, un šī prece transportēta uz citām valstīm kopumā 44,7 miljonu ASV dolāru (38,1 miljons eiro) vērtībā.

Šajā laikā Krievija palielinājusi arī mašīnu un aprīkojuma importu, kas pieaudzis par 32 procentiem. ■

Ceļa zīmes tranzītceļu krustpunktā

Tranzītbizness Latvijā atrodas stagnācijas stāvoklī un ir uzskatāms par nozari, kas nav izmantojusi savas iespējas. Tādi secinājumi publicēti pēc “Baltijas asociācija – transports un loģistika” (BATL) un tirgus izpētes firmas “Latvijas fakti” veiktā pētījuma “Tranzītbiznesa attīstību veicinošie un bremzējošie faktori”. Pētījumā piedalījās 100 tranzīta nozarē strādājoši uzņēmumi, kā arī profesionālās asociācijas. Nozares eksperti uzskata, ka potenciāli tranzīts no Eiropas Savienības (ES) uz Krieviju un otrādi varētu kļūt par svarīgāko Latvijas tautsaimniecības nozari. Tomēr, neskatoties uz to, ka šīs nozares attīstībai ir pat ļoti labi priekšnoteikumi, tās nākotne uzlūkojama drīzāk piesardzīgi, nekā optimistiski.

75% nozares uzņēmumu atzīst, ka tranzītbizness ir ļoti nozīmīga Latvijas tautsaimniecības nozare, 24% to uzskata par nozīmīgu un tikai 1% par ne pārāk nozīmīgu (tādu viedokli pauda kādas Rīgas autopārvadājumu firmas direktors).

52% respondentu uzskata, ka Latvijas tranzītbiznesa nozare attīstās, 36% pauda viedokli, ka tā stagnē, bet 12% domā, ka nozare regresē. Autopārvadātāji un jūras kravu pārvadātāji biežāk atzīst, ka nozarē vērojama stagnācija vai pat regress.

76% aptaujāto uzskata, ka tranzītbiznesa nozares apjoms Latvijā tuvāko triju gadu laikā pieaugs, 15% respondentu domā, ka paliks nemainīgs, 7% pieļauj, ka samazināsies, bet 2% uz šo jautājumu neapņēma atbildi.

Nozares ekspertu vērtējumā tranzītbiznesa nozari veicina valsts ģeogrāfiskais stāvoklis, attīstītā transporta infrastruktūra, spēja komunicēt ar Krieviju un izprast šajā valstī notiekošos procesus.

Nozares problēmas

Uzņēmēji un eksperti ir vienprātīgi, ka nozari bremzē politiskie procesi, vienotas valsts tranzīta politikas trūkums, tranzīta biznesa politizēšana un sliktās attiecības ar Krieviju. Kā nozares problēma tiek minēts arī administratīvais slogs – sarežģītā un neviennozīmīgi interpretējamā normatīvā bāze, pārspīlēta ES regulu ieviešana un realizēšana, pārāk lielā birokrātija, vājš muitas darbs. Vajadzētu vienkāršot tranzīta un muitas procedūras, maksimāli atvieglojot kravu transportēšanu

caur Latviju un samazinot laiku, kas transportlīdzekļiem jāpavada uz robežas. Tāredzīgi būtu veidot transporta koridorus no ostām līdz Krievijas robežai. Eksperti izsaka minējumu, ka, lai novērstu konkurenci Latvijas ostu vidū, vajadzētu veidot vienotu Latvijas lielo ostu administrāciju.

Kā liels mīnuss tiek minēts valsts atbalsta trūkums tranzītbiznesa nozarei, sliktais ceļu un dzelzceļu stāvoklis, kā arī ierobežotais Latvijas un Krievijas robežas šķērsošanas punktu skaits un to zemā caurlaidības spēja.

78% nozarē strādājošo uzskata, ka Latvijā nav tranzītbiznesa attīstības politikas, un tikai 20% atzīst, ka šāda politika ir. Lai situāciju labotu, nozares eksperti iesaka ne tikai izstrādāt vienotu tranzītbiznesa attīstības stratēģiju, bet arī konsekventi to īstenot.

Arī tranzītbiznesa nozari ietekmē demogrāfiskais faktors – sabiedrības novecošanās un darbaspēka aizceļošana no Latvijas, tāpat arī neveselīga konkurence, kas tranzīta biznesā iesaistītajām firmām traucē vienoties par kopējiem projektiem.

Normalizēt attiecības ar Krieviju

Eksperti iesaka normalizēt attiecības ar Krieviju, uztverot to nevis kā ienaidnieku, bet gan izdevīgu biznesa partneri. Tranzīta biznesu vajadzētu atbrīvot no liekas politizēšanas, ko tagad diemžēl uzspiež valsts institūcijas. Tā vietā valsts līmenī vajadzētu sniegt atbalstu tranzīta biznesam, aizstāvēt un pārstāvēt Latvijas

uzņēmumu intereses ārvalstīs. Eksperti iesaka lūgt Latvijas tranzīta biznesa intereses ES līmenī.

Kāds uzņēmējs, atbildot uz jautājumu, ko viņš domā par Krievijas īstenoto politiku pret Baltijas valstīm, tai skaitā pret Latviju, pauž viedokli, ka, viņaprāt, šādu Krievijas rīcību izraisījuši visi faktori kopā: gan politiskie, gan ekonomiskie, kas tagad izveidojuši kritisko masu. Maldīga bijusi arī pārliecība, ka krievi jau savas ostas neuzbūvēs. Viņš arī atzīst, ka nozares komersantu vidū trūkst optimisma, nav skaidrības un pārliecības par nākotni. “Visi izjūt ierobežojumus Krievijas kravu sūtīšanā Latvijas ostu virzienā,” saka kāda naftas produktu termināļa pārstāvis. Vēl kāds komersants atklāj, ka viņa pārstāvētā uzņēmuma pārvadājumu apjoms ir 50% no plānotā, proti, puse no tām kravām, ko reāli varēja pārkraut Latvijas ostās, bet jūnijā, piemēram, atteikumi pat pārsniedza 50%.

Kā vērtēt situāciju un ar ko rēķināties?

Lai cik bēdīga ir situācija, to nevajadzētu dramatizēt, jo tas neko nedos, bet situāciju novērtēt un analizēt gan vajadzētu, tāpēc der zināt Krievijas amatpersonu un biznesa vāļu viedokli. Piemēram, Krievijas prezidenta īpašais pārstāvis dabas aizsardzības, ekoloģijas un transporta jautājumos Sergejs Ivanovs organizēja apspriedi ar Krievijas dzelzceļa, “Transneft” un naftas un gāzes uzņēmumu pārstāvjiem, kurā izskatīja jautājumu par eksporta pārorientāciju no Baltijas valstīm uz ostām Krievijā. Krievijas naftas

kompāniju pārstāvji izteica gatavību pārorientēt kravu plūsmas no Rīgas un Ventspils uz Ustjugu un Primorsku, bet Krievijas minerālmēslu ražotāji ir gatavi pieciest zaudējumus, ko radīs atteikšanās no tranzīta caur Baltijas valstīm.

Pagaidām Krievijas kravu tranzīts – naftas produkti, ogles, kālija un slāpekļa mēslojums un citas kravas Baltijas valstu ostu virzienā veido aptuveni 49 milj. tonnu gadā. Visa naftas produktu apjoma pārorientēšana uz Krievijas ostām Baltijas jūrā varētu nodrošināt tām papildu slodzi 9 milj. tonnu apmērā gadā. Pie tam caur termināliem Ļeņingradas apgabālā un Sanktpēterburgā vēl iespējams nosūtīt līdz 20 milj. tonnu naftas kravu gadā.

“Atbilstoši valdības norādījumiem mēs pārorientējam kravu plūsmu no Ventspils un Rīgas uz mūsu Baltijas jūras ostām Ustjugu un Primorsku, kā arī uz Novorosijsku,” paziņoja kompānijas “Transneftj” vadītājs Nikolajs Tokarevs. “2016. gadā Baltijas valstīs tika pārkrauti aptuveni deviņi miljoni tonnu naftas produktu, šogad būs pieci miljoni, bet līdz 2018. gadam mēs kravu plūsmu uz Baltijas valstu ostām samazināsim līdz nullei. Krausim savās ostās, jo ir jaudu pārpalikums. Pašlaik ir iespējama naftas produktu maģistrāles noslodze 32 miljonu tonnu līmenī. Primorskas virzienā piegādāsim līdz 25 miljoniem tonnu dīzeļdegvielas, bet Novorosijskas virzienā transportēsim naftu no Volgogradas rūpnīcas un Krasnodaras novada.”

Protams, pārorientējot tranzītu no Baltijas ostām, zaudējumus var ciest arī Krievijas uzņēmumi. Piemēram, kompānijai “Uralhim”, vienam no vadošajiem minerālmēslu ražotājiem Krievijā, pieder lielākā kompānija Latvijā – “Uralchem Trading”, kas 2013. gadā uzcēla savu termināli Rīgas brīvastā un 2014. gadā Ventpilī iegādājās lielāko termināli Baltijas jūrā šķidrā amonjaka pārkraušanai, kurā iespējams pārkraut 1 milj. tonnu produkta gadā. Savukārt minerālmēslu ražotājiem no Krievijas “Evrohim” un “Akron”, kā arī uzņēmumam “Kuzbasrazrezugolj” pieder termināļi Igaunijas ostās.

Ziņu aģentūra “Interfax” vēsta, ka, pēc neoficiālas informācijas, “Evrohim” un “Uralhim” pārstāvji uz apspriedi ar Krievijas prezidenta īpašo pārstāvi netika aicināti, jo tā attiecās tikai uz naftas uzņēmumiem.

Krievijas spiediens uz Baltkrieviju

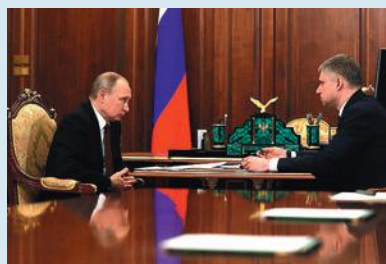
Krievijas naftas pārstrādes produkti ir viena no svarīgākajām Baltkrievijas eksporta pozīcijām un viena no nedaudzajām Baltkrievijas precēm, pēc kuras ir pieprasījums Rietumeiropā. Maskava cenšas panākt, lai Baltkrievija būtu iespējami vairāk atkarīga no Krievijas, un naftas produktu eksporta jautājumā strīdi starp Baltkrieviju un Krieviju ilgst jau daudzus gadus.

Krievijas prezidents Vladimirs Putins grib pastiprināt spiedienu uz Baltkrieviju, lai tā pārvirzītu naftas kravu tranzītu no Baltijas valstu ostām uz Krieviju, savukārt Lietuvas amatpersonas paužus cerību, ka Minskas izvēli arī turpmāk noteiks ekonomiski, nevis politiski apsvērumi.

Kaļiņingradā notikušajā transporta infrastruktūras attīstības tematikai veltītajā apspriedē Putins izteicies, ka Krievijas naftas piegāde Baltkrievijas naftas pārstrādes rūpnīcām jāsaista ar noteikumu izmantošanu Krievijas dzelzceļu un Somu līča ostas.

“Tas jāskata daudz plašākā formātā. Baltkrievijas rūpnīcās tiek pārstrādāta mūsu nafta, citas tur nav un diez vai būs, tādēļ mūsu naftas piegāde cieši jāsaista ar mūsu infrastruktūras attiecīgu izmantošanu,” paziņoja Putins.

Krievijas valsts dzelzceļa kompānijas “Rossijskije železniye dorogi” (RŽD) prezidents Oļegs Belozjorovs apspriedē skaidrojis, ka Baltkrievija



Krievijas prezidents Vladimirs Putins un RŽD prezidents Oļegs Belozjorovs.

to nevēlas, lai gan Krievija piedāvājusi visai ievērojamas atlaides naftas produktu eksportam caur Krievijas ostām.

“Mēs Baltkrievijas naftas pārstrādes rūpnīcām piedāvājam 50% atlaides, tomēr pagaidām tās neizmantot nedz Ustjugas, nedz Sanktpēterburgas ostu un savu produkciju eksportē caur Baltijas valstu ostām. Mēs cenšamies viņus ieinteresēt, bet viņi saka, ka noslēguši ilgtermiņa līgumus,” skaidrojis Oļegs Belozjorovs.

Arī Lietuvas valdība ir paziņojusi, ka ir gatava nodrošināt vislabākos nosacījumus Baltkrievijas tranzītam caur Klaipēdas ostu un pārvadājumiem pa Lietuvas dzelzceļu.

“Baltkrievijas puse balstās uz ekonomiskiem apsvērumiem un transportē tur, kur izdevīgāk. Mēs nodrošināsim vislabākos nosacījumus. Uz visām kravām jāattiecinā ekonomiskie, nevis politiskie kritēriji, te nedrīkst būt nekādas politikas,” ziņu aģentūrai BNS sacījis Lietuvas premjerministra Sauļus Skverneļa ārlietu padomnieks Deivids Matuļonis.

“Ģeogrāfiski Baltkrievijai vest kravas caur Klaipēdu ir daudz izdevīgāk, nekā braukt uz ziemeļiem. Ekonomiski mūsu konkurētspēja ir lielāka, bet gadījumā, ja būs politisks lēmums, tam vairs nebūs nekādas nozīmes,” atzinis Viļņas Universitātes Starptautisko attiecību un politikas zinātņu institūta politologs Laurīns Jonavičs.

Latvijas Tranzīta biznesa asociācijas prezidents Aivars Lembergs, jautāts par Krievijas prezidenta Vladimira Putina spiedienu uz Baltkrieviju, lai Baltkrievijas rūpnīcās no Krievijas naftas ražoto produktu tranzīts tiktu pārvirzīts no Baltijas valstu uz Krievijas ostām, atzina, ka šāda vēlme nav loģiska no biznesa viedokļa, tātad to tiešām var uzskatīt par politisku gājieni un zināmu spiedienu uz Baltkrieviju.

“Ja kāds piegādā ābolus sulas ražošanai, tas nenozīmē, ka ar viņa transportu vajag sulas kaut kur eksportēt. Tas noteikti tā nav,” preses konferencē sacīja Lembergs. “To var uzskatīt par spiedienu uz

▶▶▶ 24. lpp.

►►► 23. lpp.

Baltkrieviju, bet baltkrieviem katra "cietās" valūtas vienība, vai tas būtu dolārs, eiro vai kas cits, ir zelta vērtā, un viņi nemaksās neko lieku, ja viņiem būs iespēja nemaksāt.

Nav taisnība tiem, kuri apgalvo, ka tranzītbiznesam nav nekāda sakara ar politiku. Ja par to runā Krievijas prezidents, tas nozīmē, ka tam ir vistiešākais sakars. Tas parāda, ka šis jautājums ir Krievijas prezidenta darba kārtībā."

Vai baumas apstiprināsies?

AS "Ventpils nafta" valdes priekšsēdētājs Roberts Kirkups neoficiālo informāciju par to, ka VN grupas uzņēmumi, kas pašlaik pieder starptautiskajam koncernam "Vitol", varētu nonākt Baltkrievijas uzņēmuma īpašumā, komentēja pavisam īsi: "Uzņēmuma politika neļauj komentēt darījumus, kas varētu vai nevarētu tikt apsvērti. Cik zinu, Baltkrievijas delegācija apmeklēja visas ostas un gandrīz katru naftas termināli Latvijā, lai labāk izprastu šo sektoru."

Baltkrievi paredz, ka tuvākajos gados Baltkrievijas naftas pārstrādes rūpnīcu jauda varētu ievērojami augt, tāpēc naftas cauruļvads un Ventpils naftas termināļu iespējas ir būtisks arguments. Ieguvēji būtu visi: gan Baltkrievija, gan Latvija un, protams, Ventpils osta. Ja attīstās šāds scenārijs, saprotamāks kļūst Krievijas prezidenta paziņojums, ka naftas piegāde Baltkrievijas pārstrādes rūpnīcām jāturpina ar nosacījumu, ka transportēšanai tiks izmantots Krievijas dzelzceļš un ostas.

Vai Lietuvai tiešām klājas labāk?

Šķietami labāk nekā citām Baltijas valstu ostām klājas Klaipēdai, kurai 2016. gadā pirmo reizi pēc pieciem gadiem izdevās apsteigt līderi Baltijas valstīs – Rīgas ostu, pieaudzējot naftas produktu apjomu par 41%.

Bet SEB bankas investīciju stratēģis Ingus Grasis norāda, ka atliek tikai vērtīgi iepazīties ar ostas statistiku, lai kļūtu skaidrs, kas slēpjas aiz naftas produktu "veiksmes stāsta". Patiešām, kāpēc tradicionālajā naftas

pārkrašanas ostā Ventspilī apgrozījums krītas, bet Klaipēdā aug?

Kā zināms, divas trešdaļas no "Klaipedos nafta" slodzes nodrošina lielākais uzņēmums reģionā "Orlen Lietuva", kura īpašnieks ir Polijas naftas koncerns. Tam pieder Baltijas valstīs vienīgā naftas pārstrādes rūpnīca, agrākā "Mažeikių nafta". Rūpnīca savulaik tika būvēta, lai nodrošinātu pietiekamu daudzumu gaišo naftas produktu ziemeļrietumu reģionā, un izejvielas tai piegādāja pa cauruļvadu. Sakarā ar Baltijas valstu pievienošanos ES "Transneftj" un citas lielākās Krievijas naftas kompānijas naftu un naftas produktus no Latvijas, Lietuvas un Igaunijas ostām 2014. gadā novirzīja uz Krievijas ostām. "Orlen Lietuva" mātes kompānija "Orlen Polija" mēģināja par izejvielu izmantot Venecuēlas naftu, taču ātri saprata, ka bez Krievijas naftas neiztikt, un sāka to ievest Klaipēdā ar tankkuģiem. Sakarā ar cenu krišanos polijem paveicās – viņi atņēma daļu tirgus galvenajam konkurentam Norvēģijas kompānijai "Statoil". 2015. gadā "Orlen Lietuva" nepieciešamo izejvielu ieviešanas apjoms pieauga par 21% un 2016. gadā par 41%, bet eksporta pieaugums bija pavisam niecīgs – par nepilniem 5%. Bet tas jau neliedz Klaipēdas ostai dižoties ar vareniem pārkrašanas apjomiem.

Igaunija pragmatiski vērtē tranzītkravu kritumu

Igaunijas ārlietu ministrs Jirgens Ligi pauž viedokli, ka tranzīta apjomu krišanās starp Igauniju un Krieviju nav saistīta ar Igaunijas darbībām, tas ir pašas Krievijas lēmums, jo Krievija vēlas tranzīta plūsmas virzīt, izmantojot savu infrastruktūru. "Igaunija savās rokās netur ne atslēgu attiecībām ar Krieviju, ne arī

tranzīta biznesa atslēgu. Paši savu atslēgu mēs jau esam pagriezuši, durvis ir vaļā. Divas citas atslēgas ir Krievijas ekonomiskās intereses, kur ilgu laiku tiek veikti ieguldījumi, un politiskās intereses, kas nav atkarīgas no Igaunijas," Jirgens Ligi raksta sociālajos tīklos.

Jirgens Ligi arī atgādina, ka visas valstis, kas savulaik bijušas Padomju Savienības sastāvā un vēlāk centušās nopelnīt uz tranzīta rēķina ar politisku piekāpšanos un kukuļu palīdzību, ir nokļuvušas zaudētājos. "Man žēl to, kuri Igaunijā cietuši viduvēju attiecību dēļ ar Krieviju, taču atkārtotšu vēlreiz – tā nebija Igaunijas izvēle," raksta Ligi.

Ziņu aģentūra "RIA Novosti", analizējot situāciju, raksta, ka gadu no gada preču apgrozījums starp Igauniju un Krieviju krītas. Pēc notikumiem Krimā un Ukrainas austrumos Eiropas Savienība un Krievija ievieša ierobežojumus, kas vēl vairāk ir paātrinājuši apgrozījuma kritumu. Krievijas naftas produktu tranzīts caur Igauniju tika pārtraukts jau 2016. gada pavasarī.

Bija nepieciešama filozofijas maiņa

Latvijas Tranzīta biznesa asociācijas prezidents un Ventpils ostas valdes priekšsēdētājs Aivars Lembergs atzīst, ka jau 2002. gadā, iepazīstoties ar Krievijas ostu attīstības stratēģiju, viņam kļuvis skaidrs, ka Krievija ies prom no Baltijas valstu ostām, tai skaitā no Ventpils.

"Mums bija nepieciešams mainīt ostu filozofiju, kas bija un ir ļoti sarežģīta," uzskata Lembergs. "Ventpils osta tika veidota kā masveida kravu osta, bet šīs kravas aiziet un ir jāaizstāj ar citu biznesu. Tie ir loģistikas centri, tā ir industrija, tie ir termināļi, kuri strādā ar nelielām, bet sarežģītām kravu partijām. Šo ceļu mēs esam gājuši, lai gan jāatzīst, ka privātais bizness pārmaiņu laiku ir nogulējis. Ostas pārvalde aizvadīto piecpadsmit gadu laikā ir ļoti daudz ieguldījusi industrijā, un tagad industrijā jau strādā vairāk cilvēku nekā ostā. Domāju, ka tas ir bijis vienīgais pareizais attīstības virziens, protams, nekādā ziņā neatsakoties no ostas biznesa.



Taču osta kā biznesa vieta kļūst daudz sarežģītāka, modernāka un daudz vairāk integrēta pasaules ekonomikā.

Runājot par turpmāko attīstību, mums ostā ir jādabū Ķīna, tā ir mūsu galvenā stratēģiskā pieeja, pie kā ļoti nopietni strādājam. Ja mums tas izdosies, tā būs ostas tālākās attīstības vilkme, ja neizdosies un Ķīna pieņems lēmumu par citu loģistikas virzienu savām kravām, mēs to nevarēsim ietekmēt. Industrializācijas un loģistikas virzieni ir tas, pie kā turpināsim strādāt.”



Savukārt kā LTBA prezidents Aivars Lembergs ir neizpratnē par AS “LatRailNet” lēmumu no 2017. gada par 7% paaugstināt maksu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, kas krīzes situācijā, kad sarūk kravu apjomi, var izraisīt ļoti negatīvas sekas. Viņš arī uzskata, ka valstij vajadzētu dotēt dzelzceļa pārvadājumu tarifus.

“Ja krīzē vēl ceļ tarifu, ir skaidrs, ka izredzes ir ļoti sliktas. Šis jautājums ir jārisina valstij, jo nav normāli, ka pārvadātājs maksā par infrastruktūru. Kravu pārvadātājs nemaksā par to, ka viņš brauc pa šoseju, bet par dzelzceļu jāmaksā. Tas nav pareizi. Pasažieru pārvadājumus valsts dotē, bet kravu ne. Situācija ir mainījusies, bez valsts līdzdalības Latvijas dzelzceļa liktenis var būt vairāk nekā bēdīgs,” savā iknedēļas preses konferencē pauda Lembergs.

Tranzīta politiku pieprasa iekļaut valdības darba kārtībā

“Baltijas asociācija – transports un loģistika” ir vērsusies pie premjera Māra Kučinska ar lūgumu uzņemties vadību diskusijās par tranzīta nozares attīstību. Biedrība uzskata,

ka tranzīta nozare Latvijā ir krīzes priekšvakarā, taču Satiksmes ministrija (SM) problēmas nerisinot. Biedrība arī izstrādājusi rīcības plānu, kurā ieteikts uz pusi samazināt akcīzes nodokli degvielai dzelzceļa pārvadājumos, atteikties no dzelzceļa elektrifikācijas projekta un pārskatīt tranzīta politiku kopumā. SM no savas puses biedrībai pārmet nepamatotus apgalvojumus un nozares nomelnošanu.

“Ja atbildīgā nozares ministrija mums saka, ka viss ir kārtībā, un valdības pārstāvji mūs labprāt nedzird, tad mums nav citas izvēles, kā pašiem noteikt valdības darba kārtību, nākt ar savu rīcības plānu nozares glābšanai un sekot līdzi tā izpildei,” paziņoja BATL vadītāja Antāne.

Viņa uzsver, ka jau vairākus gadus par nozari atbildīgā Satiksmes ministrija “izliekas nedzirdam par nozares problēmām un nepieciešamību iesaistīties to risināšanā politiskā un starpvaldību līmenī, kā to dara kaimiņvalstīs”.

“Nekompetenti un nozari graužoši lēmumi, formāla atrakstīšanās, komunikācijas trūkums ar nozari un nekā nedarīšana daudzu gadu garumā ir novedusi pie situācijas, ka otra lielākā tautsaimniecības nozare, kura veido nozīmīgu pienesumu IKP un nodarbina desmitiem tūkstošu darbinieku, ir ļoti nopietnas krīzes priekšvakarā,” skaidroja Antāne. “Ja valdība nepieņems svarīgus lēmumus un nesāks rīkoties, tad, iespējams, tai drīzumā būs jāpārskata budžeta ieņēmumu prognozes, kā arī jādomā par jaunām sociālām atbalsta programmām nozarē strādājošajiem.”

Pēc viņas teiktā, valsts politika līdz šim vēsturiski ir veidota naftas un ogļu kravu tranzītam, bet citu valstu ģeopolitiskie lēmumi liecina, ka šāda politika vairs nevar būt pamats tranzītam. “Ir jādomā par pārejas periodu un valsts aktīvu atbalsta programmu ar “atsperšanās instrumentiem”, jo nozarē strādā desmitiem tūkstoši cilvēku, tā ir otra lielākā tautsaimniecības nozare ar aptuveni 3% ietekmi uz IKP un liela nodokļu maksātāja valstij. Arguments par konteineru kravu pieaugumu ir dažu ierēdņu veikla

spekulācija ar faktiem, jo to īpatnsvars no kopējā apjoma nav salīdzināms ar pārvadātajām naftas un ogļu kravām. Tāpat arī nav skaidrs, kāpēc Lietuva spēj šos jautājumus veiksmīgi risināt valdības un prezidenta līmenī, bet Latvija nespēj. Mūsu redzējums ir vienkāršs – tranzīta nozari atbalstošai politikai ir jābūt valdības darba kārtībā,” uzsver Antāne.

Tranzīta nozare strādā pie kravu tranzīta koridoru konkurētspējas

Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes (LOTLP) sēdē tika izskatīts jautājums par Latvijas valsts tranzīta koridora starptautiskās konkurētspējas veicināšanu, kā arī par ģeopolitiskās situācijas ietekmi uz tranzīta sektoru Latvijā.

LOTLP uzklaušīja Satiksmes ministrijas ziņojumu par ģeopolitisko situāciju un tās ietekmi uz tranzīta un loģistikas nozari Latvijā. Pēdējo gadu laikā, jau no 2009. gada, būtiskākie notikumi saistīti ar pasaules finanšu krīzi un tās ietekmi uz starptautisko tirdzniecību. Energoresursu cenu svārstības, valūtu kursu svārstības, starptautiskie konflikti, kas noveduši pie ekonomisko sankciju ieviešanas, tendences Zīda ceļa attīstībā un konteineru cilvieni satiksmes attīstībā Eiropas starptautiskajos dzelzceļa pārvadājumos – šie procesi ietekmē Latvijas tranzīta nozari, liek arvien aktīvāk meklēt jaunas biznesa attīstības iespējas, celt nozares konkurētspēju un popularizēt Latvijas iespējas arvien jaunus tirgos un jaunus tranzīta koridoros.

Satiksmes ministrijas Tranzīta departamenta direktors Andris Maldups piekrīt viedoklim, ka 2016. gads tranzīta biznesam bija sarežģīts, par ko liecina arī kravu apjoma kritums par gandrīz desmit procentiem.

Andris Maldups: “To ietekmē ģeopolitiskā situācija pasaulē, kas pēdējo gadu laikā nav bijusi labvēlīga: tās ir gan sankcijas, gan valūtas un energoresursu vērtības kritumi, kas ietekmējuši kravu pārvadājumu tirgu un tranzītkravu plūsmu.

▶▶▶ 26. lpp.

►►► 25. lpp.

Lielākais partneris Latvijai ir Krievija, kura centās savas kravas sūtīt caur savām ostām, kā rezultātā bija ievērojami apjoma kritumi gan ogļu, gan naftas kravām. Konteinerkravu jomā bija neliels pieaugums, bet nebija viegli šo apjomu noturēt. Kopumā jau ilgākā laika periodā ir bijis jārēķinās ar Krievijas īstenoto politiku, un tas nozīmē tikai to, ka mums jāmeklē jauni virzieni un jauni kravu veidi. Piemēram, patērīga preces un iekārtas mūsdienās tiek transportētas konteineros, un tas, domājot par jaunu kravu piesaisti, ļauj paplašināt ģeogrāfiju.



Andris Maldups.

Mēs meklējam jaunus tirgus Āzijā, vispirms jau Centrālāzijā – Kazahstānā, Uzbekistānā, Kirgizstānā, Tadžikistānā, kur jau darbojas konteinerpilciens. Papildus tam ir arī savienojums ar Melno jūru, tur kursē konteinerpilciens "Zubr", kas ļauj piesaistīt arī Turcijas un Gruzijas kravas, bet vislielākās cerības, protams, tiek saistītas ar Ķīnu, kas ir viena no lielākajām Eiropas Savienības tirdzniecības partnerēm. Mūsu uzdevums ir nodrošināt konkurētspējīgus kravu pārvadājumus pa dzelzceļu, kas šajā virzienā ir ātrākais pārvadājumu veids.

Jau šā gada maijā "Latvijas dzelzceļš" kopā ar partneriem nosūtīja divus vilcienu sastāvus uz Ķīnu. Intensīvi strādājam ar Baltkrieviju, Duisburgas ostu Vācijā, pēdējā laikā pieaugusi interese arī par Indiju, tāpēc varu teikt, ka cenšamies izmantot visas iespējas, lai paplašinātu ģeogrāfiju.

Satiksmes ministrija ir valsts instruments, kas veido arī tranzīta politiku, un mūsu galvenais uzdevums ir jaunu tirgu veicināšana. Mēs varam izdarīt to, kas ir valsts kompetencē, un tās ir dažādas vizītes, līgumu un sadarbības memorandu slēgšana, kas veicina un veido līgumtiesisko bāzi un politisko

pamatu biznesa sadarbībai. Tad nāk tādi instrumenti kā, piemēram, "Latvijas dzelzceļš", kas var veikt jau praktiskus biznesa līmeņa soļus, izdarīt konkrētus aprēķinus, piedāvāt pakalpojumus un piesaistīt kravas. Līdzīgi arī ostu pārvaldes pēc savas būtības nodrošina ostu infrastruktūru un tajā pat laikā rūpējas par savu nomnieku un termināļu interesēm. Mūsu visu kopīgs uzdevums ir arī Latvijas tranzītkoridora iespēju popularizēšana, tāpēc jau pirms daudziem gadiem esam pieņēmuši lēmumu par Satiksmes ministrijas, "Latvijas dzelzceļa", ostu pārvalžu un ostu biznesa kopīgu dalību nozarei nozīmīgās izstādēs, piemēram, Krievijā, Ķīnā, Baltkrievijā, Kazahstānā un Vācijā. Vai tas tūlīt dod kādu atdevi? Iespējams, ka ne tūlīt, bet tas nu gan ir skaidrs: ja mēs šajās nozares izstādēs nepiedalītos, to noteikti pamanītu."

Transporta un loģistikas jautājumi ir svarīga un neatņemama starpvaldību komisiju (SVK) un apvienoto komisiju (AK) darba kārtības daļa. Pašlaik SVK un AK ir izveidotas ar 15 valstīm: Krieviju, Baltkrieviju, Ukrainu, Uzbekistānu, Kazahstānu, Gruziju, Armēniju, Azerbaidžānu, Turkmenistānu, Tadžikistānu, Kirgizstānu, Moldovu, Turciju, Ķīnu un Apvienotajiem Arābu Emirātiem. Specializētas transporta darba grupas SVK ietvaros ir izveidotas ar Krieviju, Baltkrieviju, Kazahstānu, Turkmenistānu, Tadžikistānu, Kirgizstānu un Uzbekistānu, tās izskata tikai sadarbības jautājumus transporta un loģistikas jomā un risina radušās problēmas.

Latvijas – Krievijas starpvaldību komisijas sēde it kā vieš cerības

Nozīmīgs sasniegums Latvijas tranzīta koridora starptautiskās konkurētspējas veicināšanā ir pēc četrus gadus pārtraukuma 2017. gada 15. augustā notikusī Latvijas – Krievijas starpvaldību komisijas sēde, kurā puses vienojās stiprināt un paplašināt abu valstu tirdzniecības iespējas, rast jaunas sadarbības formas un veidot kopīgus projektus. Puses atzina, ka sadarbība starp Latviju un Krieviju attīstās pozitīvā

virzienā, pieaudzis autopārvadājumu apjoms starp abām valstīm.

SVK sēdē puses arī vienojās nodrošināt kravu pārvadājumu nepārtrauktību starp Latviju un Krieviju. Tāpat iecerēts līdz šā gada beigām parakstīt līgumu par tiešajiem starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem. Satiksmes ministrs Uldis Augulis informēja, ka Latvija šo līgumu jau ir saskaņojusi un ir gatava parakstīt, tiklīdz to būs gatava darīt Krievija.

SVK ietvaros puses vienojās arī stiprināt sadarbību konteinerpārvadājumu jomā no Ķīnas uz Eiropu, izmantojot Krievijas un Latvijas infrastruktūru. Augulis aicināja Krieviju kravu pārvadājumiem aktīvāk izmantot Latvijas ostas.

Latvijas – Krievijas starpvaldību komisijas sēdē tika panākta vienošanās stiprināt sadarbību Eirāzijas koridoru attīstībā un kopumā sekmet starptautisko sadarbību kravas konteineru tranzītpārvadājumos maršrutā Ķīna – Eiropa, izmantojot Latvijas un Krievijas dzelzceļa infrastruktūru, kā arī aktīvi sadarboties, lai palielinātu kravu pārvadājumu apjomu transporta koridora Ziemeļi – Dienvidi ietvaros, kas nodrošina kravu plūsmu no Indijas uz Eiropu.



Maksims Sokolovs un Uldis Augulis.

Preses konferencē Krievijas transporta ministrs Maksims Sokolovs uzsvēra, ka parakstītais Latvijas un Krievijas SVK sēdes protokols ir atbilde uz jautājumu, kāda situācija patlaban ir abu valstu sadarbībā ekonomikas un sociālajos jautājumos.

"Tirdzniecības statistika liecina par abu valstu ekonomisko attiecību atjaunošanos un attīstību. SVK ietvaros vienojāmies par turpmākajiem sadarbības soļiem," uzsvēra Krievijas transporta ministrs.■

Vostočnijas osta audzē jaudu

Septembra sākumā Krievijas transporta ministrs Maksims Sokolovs kopā ar savu vietnieku Oļegu Belozjorovu, Mongolijas ceļu un transporta attīstības ministru Jondonu Manalabajaru un Mongolijas dzelzceļa vadītāju apmeklēja Vostočnijas ostu Krievijas Tāļajos Austrumos, lai piedalītos ogļu termināļa trešās kārtas celtniecības darbu atklāšanā.

Delegācija apmeklēja jau uzbūvēto akmeņogļu termināļa daļu, kur ostas pārvaldes uzņēmuma "Port Management Company LLC" direktora vietniece Irina Oļhovska klātesošo uzmanību pievērša termināļa īpaši draudzīgajai attieksmei pret vidi.

Ogļu termināļa trešās kārtas celtniecība ir lielākais investīciju projekts Tālo Austrumu ostās, kas tiek finansēts tikai no privātiem ieguldījumiem, neiesaistot valsts budžeta līdzekļus.

Krievijas transporta ministrs Maksims Sokolovs: "Vostočnijas ostas termināļa projektētā jauda ir gandrīz 20 miljoni tonnu gadā. Osta piedāvā vismodernākās pasaules klases tehnoloģijas un dzelzceļa infrastruktūru, kas ļauj ātrāk pieņemt, izkraut un nosūtīt vilcienus."

Pašlaik Primorskas apgabala un jo īpaši Vostočnijas ostas infrastruktūra un kravu apstrādes tehnoloģijas ir piemērotas Mongolijas ogļu kravu pārkraušanai kuģos sūtīšanai uz Dienvidaustrumu Āzijas un Klusā okeāna reģiona tirgiem. 2016. gadā ogļu pārkraušanas apjoms terminālī sasniedza 23,5 miljonus tonnu, kas ir piektā daļa no visa Krievijas ogļu eksporta caur pašmāju



jūras ostām un apmēram 30% no Tālo Austrumu baseina ostās pārkrautajām oglēm.

Desmit gados kopš termināļa pirmo divu kārtu būvniecības pabeigšanas eksportēti jau 390 miljoni tonnu ogļu, ostā saņemti 6,6 miljoni

dzelzceļa vagonu un ostas piestātnēs uzkrāti 28 tūkstoši kuģu. Vostočnijas ostas ogļu terminālis bez maksas ir pieejams visiem akmeņogļu ražotājiem, jo uzņēmuma galvenais mērķis ir ogļu apgrozījuma pieaugums, nepārtrauktas piegāžu ķēdes nodrošināšana un kuģu efektīva apstrāde, lai veidotu arvien jaunus piegāžu maršrūtus. Parredzams, ka jau 2019. gadā ostas jauda sasniegs 39 miljonus tonnu, bet ogles tiks piegādātas no Krievijas Kuzbasa un citām ogļu ieguves vietām.



UZZIŅAI

"Port Management Company LLC" pieder lielākā akmeņogļu ostu saimniecība Krievijā ar vienotu izpildinstitūciju, kas savu darbību izvērs lielākajās akmeņogļu pārkraušanas ostās: Baltijas jūras reģionā AS "Rosterminalugol" Ustjugā, Ļeņingradas apgabalā, un AS "Vostochny Port" Tāļajos Austrumos, Primorskas apgabalā. Kopējās ogļu apstrādes jaudas līdz 2016. gada beigām sasniedza 41,5 miljonus tonnu, kas ir vairāk nekā trešā daļa no ogļu eksporta uz vairāk nekā 30 valstīm Eiropā, Tuvajos Austrumos, Āzijas un Klusā okeāna reģionā, ko Krievija veic pa jūras ceļiem. Līdz 2019. gadam kopējā ogļu apstrāde jūras terminālīs palielināsies līdz 56,5 miljoniem tonnu.

Kīna turpina ceļu uz Eiropu

Izdevums www.nv.ua ziņo, ka Kīnā ražotās "Volvo" markas automašīnas pirmo reizi nogādātas uz Eiropu pa dzelzceļu – caur Krieviju, Baltkrieviju, Poliju un Vāciju. Piegāde veikta 20 dienās.



S90 modeļa auto tika vesti speciāli izgatavotos 40 pēdu konteineros. Vienā konteinerā ietilpst trīs automobiļi, kurus var novietot dažādos leņķos, tā efektīvi izmantojot telpu un gūstot iespēju tos nostiprināt, lai vešanas laikā nepieļautu bojājumus.■

Irāna plāno atgriešanos Eiropā

www.rzd-partner.ru raksta, ka pēc vairāk nekā sešu gadu prombūtnes, kas saistīta ar ekonomiskajām sankcijām pret Irānu, šis valsts transporta kompānija "IRISL Group" atgriežas Krievijas un Baltijas valstu tirgos. Kopā ar partneriem preču pārkraušana tiks nodrošināta caur Hamburgu.

"IRISL Group" lielāko operatoru reitingā 2017. gada maijā atradās 20. vietā, un tā operē ar 60 kuģiem. Pagājušajā gadā tika veikta izmēģinājuma iebraukšana Ustjugas ostā, bet pašlaik tiek strādāts, lai nodrošinātu regulāru ieiešanu Krievijas, Lietuvas un Latvijas ostās.

Irāna, pēc TASS ziņām, plāno arī ievērojami palielināt savu ostu jaudu. Piemēram, pašlaik valsts galvenās ostas Bandarabāsa jauda ir trīs miljoni TEU gadā, bet jau 2020. gadā tā sasniegšot 9,8 miljonus TEU.■



Tallinas Vecpilsētas ostas attīstības plānu izstrādā Zahas Hadīdas arhitekti

Tallinas Vecpilsētas osta plāno līdz 2030. gadam veikt vērienīgu rekonstrukciju, un šā projekta dizaina konkursā uzvarējis starptautiski pazīstamais un atzītais Zahas Hadīdas arhitektu birojs.

Pēc konkursa žūrijas domām, Zahas Hadīdas arhitektu biroja projekts "Stream City" vislabāk iekļaujas pilsētas ainavā, savienojot ostu ar pārējo pilsētas centru. Žūrijas priekšsēdētājs Tallinas ostas valdes priekšsēdētājs Valdo Kalms norāda, ka izvēlētais projekts ir novatorisks un globāls risinājums ostas teritorijai.

Valdo Kalms: "Projekta pamatā ir spēcīga nekustamā īpašuma un loģistikas analīze, bet viens no svarīgākajiem argumentiem par labu izvēlētajam projektam ir līdzsvarojums starp Vecpilsētu un ostu. Aprīņojami, cik labi autora ideja

palīdz sadzīvot ostai ar pilsētvidi, jo Tallinas ostas mērķis ir ostas un Vecpilsētas teritoriju pārveidot par pievilcīgu pilsētas telpu.

Svarīgi arī tas, ka šo projektu iespējams īstenot pakāpeniski. Tallinas osta centīsies līdz šā gada beigām sagatavot Vecpilsētas ostas attīstības plānu, lai pabeigtu būvniecību līdz 2030. gadam. Paralēli tiek izstrādāti biznesa modeļi projekta īstenošanai."

Zahas Hadīdas arhitekti ir starptautiski pazīstams arhitektu birojs, kas darbojas Londonā un kam ir liela pieredze pilsētas un ostas telpas plānošanā. Tā nozīmīgākie darbi ir Singapūras pilsētas un ostas projekts, Salerno terminālis Itālijā, Antverpenes ostas pārvalde Beļģijā, Bilbao ostas teritorijas plānojums Spānijā un vēl daudzi citi.■

Lietuva jūt apdraudējumu no Polijas puses

"Lietuvos Žinios" atklāj Lietuvas autopārvadātāju ieceri atstāt valsti un pārcelt savu biznesu citviet sakarā ar Rietumvalstu protekcionismu, darbinieku trūkumu, augsto birokrātijas līmeni un nespēju konkurēt. Tagad pārvadājumu sektorā konkurējot nevis firmas, bet valstis, un Lietuva šo cīņu zaudējot Polijai, kurā esot labvēlīga apdrošināšanas vide un iespēja nodarbināt autovadītājus no trešajām valstīm.

Laikraksts arī norāda, ka Klaipēdas ostas pirmā pusgada rezultāti (20,6 miljoni tonnu) ļauj cerēt uz rekordlieliem gada rezultātiem, tomēr naftas produktu pārkraušana gan atpaliekot no iepriekšējā gada tempiem (-15%). Tas tiek skaidrots ar aktīvu Ventspils ostas darbību Latvijā.

Laikraksts "Lietuvos Rytas" publicējis viedokli, ka Lietuva ir tikusi tālāk par kaimiņvalstīm projekta "Rail Baltica" īstenošanā. Pašlaik notiekot sarunas ar Eiropas Komisiju par atzarojuma Kauņa – Viļņa finansējumu, kuru plānots saņemt pēc 2020. gada. Kaut gan Igaunijas un Latvijas parlamenti ir ratificējuši "Rail Baltica" līgumu, Lietuvas valdība ratifikāciju Seimā ierosinās tikai rudens sesijā, jo, pēc kaimiņvalsts satiksmes ministra teiktā, steiga neesot nepieciešama. Tikmēr uzņēmuma "RB Rail" Lietuvas filiāles vadītājs A. Vilims piekrīt kritikai, ka projekts būtu virzījies vēl ātrāk, ja līguma parakstīšana nebūtu vilcināta.■

Par drošības jautājumiem domājot

Deviņdesmit procenti pasaules tirdzniecības piegāžu notiek ar jūras transportu, un tie ir milzīgi finansiāli ietilpīgi resursi gan kravu vērtības, gan cilvēku resursu ziņā. Tieši tāpēc ik gadus jo aktuālāks kļūst kuģošanas drošības un vispārējās drošības jautājums, ko angļu valodā apzīmē ar terminiem *security* un *safety*.

Starptautiskais Jūrniecības birojs (IMB) ir apkopojis 2017. gada pirmā pusgada informāciju par pirātu uzbrukumiem kuģiem pasaules jūrās un okeānos. IMB *Commercial Crime Service* (ICC) pirmajā pusgadā ir saņēmis 87 ziņojumus par pirātu uzbrukumiem un uzbrukumu mēģinājumiem, kas salīdzinājumā ar 2016. gada pirmo pusgadu ir par desmit mazāk, un šis ir arī zemākais uzbrukumu skaits pēdējo piecu gadu laikā.

Statistika liecina, ka notikuši 63 uzbrukumi, no tiem 12 bijuši bruņoti, kā arī nolaupīti četri kuģi. 63 jūrnieki saņemti par ķīlniekiem, 41 jūrnieks nolaupīts, trīs ievainoti un divi nogalināti.

Joprojām visaktīvāk darbojas, visvairāk uzbrukumu veic un ar īpašu vardarbību pret jūrniekiem izceļas Nigērijas pirāti. Lai gan Adenas līcī pie Somālijas krastiem incidentu skaits ir samazinājies un iestājies šķietams klusums, paši pirāti nebeidz atgādināt, ka jūras laupītāju prasmes viņi nav aizmirsuši.

IMB direktors Potengals Mukundans: "Pēdējā pusgadā ir ievērojami aktivizējusies pirātu darbība Somālijas piekrastē. Lai novērstu uzbrukumus, ir vajadzīga stingra rīcība pret pirātu jumta organizācijām jeb tā sauktajām *mātēm*. Pēdējos mēnešos Dienvidkoreja, Malaizija un Indija ir demonstrējušas stingru rīcību, mēs mudinām arī citas valstis pastiprināt drošības pasākumus šajā reģionā un, protams, sadarbības ar kuģu īpašniekiem."

Ne velti ir izvēsta kampaņa "Saglabāt mūsu jūrniekus" (SOS), ko



iniciēja Starptautiskā Kuģniecības kamera (ICS), "Intertanko", "Inter-cargo", BIMCO, IMB un Starptautiskā Transporta darbinieku federācija (ITF), kas mudina stingri rīkoties, lai nepieļautu pirātisma aktivizēšanos Somālijas piekrastē. Kampaņas mērķis ir palielināt izpratni par pirātisma radītajiem zaudējumiem gan attiecībā uz cilvēku resursiem, gan ekonomiku. Kampaņas dalībnieki mudina valdības visā pasaulē noteikt sešas prioritātes:

- samazināt pirātu *mātes uzņēmumu* iespējamo darbību;
- palielināt jūras spēku pilnvaras pirātu aizturēšanā, nodot tos kriminālvajāšanai un sodīšanai;
- panākt, lai valstu likumdošanas akti attiecībā uz cilvēku nodrošanu tiesai par pirātismu būtu saskaņoti ar starptautiskajām konvencijām;
- palielināt jūras flotes aktīvus pirātisma skartajos reģionos;
- nodrošināt lielāku aizsardzību un atbalstu jūrniekiem;
- kriminālo organizāciju tīkla un finansētāju izsekošana un pakļaušana kriminālvajāšanai.

►►► 30. lpp.

Arī Ukrainas dzelzceļš vēlas modernizēties

Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības banka (ERAB) piešķirs Ukrainas dzelzceļam 150 miljonu dolāru kredītu kravas vagonu iepirkumam, ziņo ERAB preses dienests. Lai atjaunotu vagonu parku, Ukrainas dzelzceļš plāno iepirkt aptuveni 24 tūkstošus kravas vagonu. Projekta kopējās izmaksas plānotas 240,7 miljonu ASV dolāru (205,2 miljoni eiro) apjomā.

Jāatzīmē, ka Ukrainas dzelzceļš pēc pārvadājumu apjoma ir ceturtais lielākais Eirāzijā, atpaliekot tikai no Ķīnas, Indijas un Krievijas dzelzceļiem. 2016. gadā pēc vairākiem neveiksmīgiem gadiem kompānijas tīrā peļņa bija 303 miljoni grivnu (9,9 miljoni eiro).■

Apvienotās Karalistes ostas jau pirms *Brexit* piedzīvo kravu kritumu

Apvienotās Karalistes (AK) Transporta departaments publicējis ikgadējo "UK Port Freight" statistiku, kas parāda, ka kopējais kravu apgrozījums Apvienotās Karalistes ostās 2016. gadā samazinājās par 3% – līdz 484 miljoniem tonnu.

Britu ostu asociācija kravu kritumu skaidro ar ogļu importa samazināšanos, kas cieši saistīta ar AK pēdējos gados īstenoto enerģētiskās politiku. Neraugoties uz ogļu importa kritumu, tirdzniecības bilance ar ES un citām Eiropas valstīm kopumā pieaugusi, jo īpaši tas attiecas uz *roll-on-roll* auto-transporta pārvadājumiem Eiropā. Britu ostu asociācija arī uzsver, cik ļoti svarīgi AK ir vienoties par *post-Brexit* noteikumiem ar ES, lai saglabātu muitas savienības un robežkontroles priekšrocības, lai neveidotos sastrēgumi vai kavēšanās kravu nosūtīšanā caur *ro-ro* ostām.■

▶▶▶ 29. lpp.

IMB direktors Mukundans: "Ir liels skaits ziņojumu par pirātu vardarbību un jaunprātīgu izturēšanos pret gūstā saņemtajiem jūrniekiem. Tas ir nepieņemami! Mēs mudinām valdības piešķirt lielākus resursus šīs problēmas risināšanai un pieprasīt lielāku apsūdzību izvirzīšanu pirātiem. SOS kampaņas ziņojumi liecina, ka 80% no aizturētajiem pirātiem tiek atbrīvoti bez apsūdzības izvirzīšanas, un tieši tas ir nepareizs signāls, kas tiek nosūtīts pirātiem, kuri saprot, ka ir iespējams izbēgt no taisnīga soda."

UZZIŅAI

90% pasaules pārtikas, degvielas, izejvielu un rūpniecības preču piegādā pa jūru, aptuveni puse tiek vesta caur pirātu invadētajiem Indijas okeāna rajoniem, un aprēķini liecina, ka pirātisms pasaules ekonomikai izmaksā no 7 līdz 12 miljardiem ASV dolāru gadā.

Kuģu avārijas

Apkopotie statistikas dati liecina, ka samazinās kuģu avāriju skaits, kas 2016. gadā ļāva par 16% mēģināt kuģošanas biznesa zaudējumus salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu, bet stingrais starptautiskais kuģošanas drošības regulējums pēdējo desmit gadu laikā ir palīdzējis nozares zaudējumus samazināt uz pusi. Tomēr nākas atzīt, ka dažādos reģionos kuģošanas drošība visai būtiski atšķiras. Tā, piemēram, Dienvidķīnas, Indoķīnas, Indonēzijas un Filipīnu reģionos kuģošanas drošība joprojām ir visai trausla. Kuģu avārijas notikušas Vidusjūrā un Melnajā jūrā, arī Japānas, Korejas, Ķīnas, Dienvidamerikas un Āfrikas reģionos, Kanādas arktiskajā daļā un Aljaskas ūdeņos. Lielākoties tieši pieminētajos reģionos 2016. gadā cieta aptuveni trešā daļa no avarējušajiem tirdzniecības kuģiem.

Par vienu no problēmām, kas kavē kuģošanas standartu uzlabošanu, tiek minēta krīze un ekonomiskā lejupslīde, kas atstājusi milzīgu iespaidu uz jūras kravu pārvadājumu tirgu, bet tas savukārt var negatīvi ietekmēt drošības standartu tālāku uzlabošanu. Tomēr visizplatītākais cēlonis kuģu zaudējumiem ir laika

apstākļi, kas vainojami vairāk nekā pusē nelaimes gadījumu. Liels procents avāriju notikušas eksplozijas vai ugunsgrēka rezultātā, un 2016. gada statistika šajā rādītājā salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu ir pieaugoša. Pieaudzis arī pasažieru prāmju avāriju skaits, tāpēc eksperti uzskata, ka, lai gan kopējais avāriju skaits ir samazinājies, pašapmierinātībai nav pamata.

Citi riski un to mazināšana

Vitāli svarīgs jautājums ir vides aizsardzība, tāpēc arvien stingrāk tiek veikta uzraudzība un par jūras vides piesārņošanu tiek iekasēti milzīgi naudas sodi. Arī Balasta ūdens apsaimniekošanas konvencijas ieviešanas mērķis ir mazināt jau esošos riskus jūras ekosistēmai un nepieļaut jaunu risku rašanos.

Šķiet, ka ekonomiskais spiediens paātrinās veco un salīdzinoši nelielo kuģu sagriešanu. To vietā nāks daudz efektīvākie *mega* kuģi, tomēr eksperti arī šajā gadījumā brīdina par iespējamiem riskiem, kas galvenokārt ir saistīti tieši ar kuģošanas drošību. Teiksim, *mega* konteinerkuģa avārija varētu radīt zaudējumus miljardu dolāru apmērā, bet, ja sadurtos divi šādi kuģi, zaudējumu apmērs varētu sasniegt pat četrus miljardus dolāru.

Jau tagad uz vairākiem lielajiem konteinerkuģiem ir izcēlušies ugunsgrēki, kas liek nopietni bažīties par to, ka kuģu drošības sistēmu pilnveidošana nav gājusi kopā ar kuģu izmēriem. Pietiekami augstā līmenī nav arī kuģu kravas manifesti. Tiek lēsts, ka vairāk nekā trešā daļa konteineru, kuros atrodas bīstamas kravas, pavadokumentos ir nepareizi kvalificēti, tāpēc avārijas gadījumā nav īstas

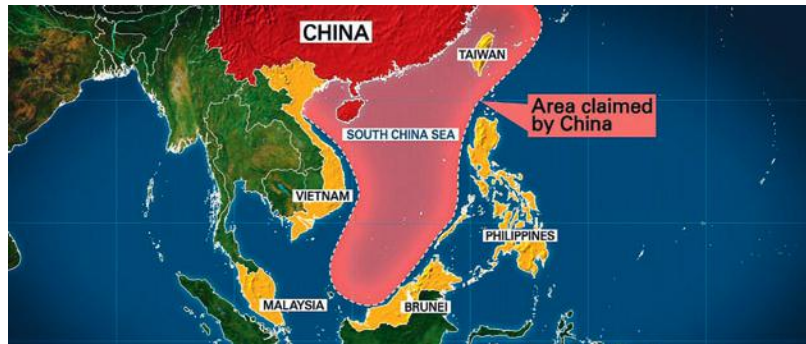
skaidrības par darbības stratēģiju. Kuģa apkalpe nevar rīkoties visefektīvākajā veidā, lai novērstu radušos bīstamo situāciju.

Šogad pieņemtais Polārais kodekss liecina par vēl kādu kuģošanas drošībai trauslu reģionu. Lai gan negadījumu skaits Arktikā samazinās, tomēr problēma paliek. Tā 2016. gadā bija 55 ziņojumi par kuģošanas negadījumiem Arktikā.

Nekur nav pazudis arī cilvēka faktors, kas ieņem visai augstu vietu iespējamo risku sarakstā. Analizējot informāciju par jūras negadījumiem, kā arī pētot to, kā tiek veiktas ikdienas operācijas uz kuģiem, parādās diezgan nepatīkama statistika: no 75% līdz pat 96% negadījumu ir vainojams tieši cilvēka faktors. Diemžēl nākas atzīt arī to, ka kuģu apkopes pārāk paļaujas uz tehnoloģijām, īpaši uz elektroniskajām navigācijas ierīcēm.

Spriedze rada spriedzi

Visai saspringta situācija ir Dienvidaustrumu Āzijā. Austrumķīnas jūrā valda spriedze starp Ķīnu un Japānu. Arī Dienvidķīnas jūras reģions, kas ir ne tikai bagāts ar naftas un zivju resursiem, bet ir arī viens no attīstītākajiem un nozīmīgākajiem kuģošanas ceļiem pasaulē un nereti tiek salīdzināts ar Zīda ceļu, piedzīvo situācijas saasināšanos. Pēdējo gadu laikā Ķīna arvien uzstājīgāk piesaka savas intereses šajā reģionā, tādējādi izraisot spāpīlējumu Vjetnamā, Filipīnās, Taivānā, Malajijā un Brunejā. Trešā daļa pasaules tirdzniecības iet caur Dienvidķīnas jūru, tāpēc satraukumam par nesakārtotajām attiecībām starp Ķīnu un Vjetnamu, Japānu un Ķīnu, Dienvidkoreju un Japānu, kā arī Ķīnu un Filipīnām ir reāls pamats.■



Balasta ūdens apsaimniekošanas konvencija kļuvusi par realitāti

2017. gada 8. septembrī stājās spēkā Balasta ūdens apsaimniekošanas (BWM) konvencija, ko ratificējušas 63 IMO dalībvalstis, kam pieder 68,51% no pasaules tirdzniecības flotes tonnāžas. Saskaņā ar BWM konvenciju balasta ūdens apsaimniekošanas sistēmas, ko izmanto, lai izpildītu konvencijas prasības, ir jāapstiprina administrācijai, pamatojoties uz Balasta ūdens apsaimniekošanas sistēmas pamatnostādņēm. Balasta ūdens apsaimniekošanas sistēmas, kurās tiek izmantotas aktīvās vielas, kas atbilst konvencijai, apstiprina IMO. Saskaņā ar BWM konvencijas A-1.7. pantu aktīvā viela ir viela vai organisms, tai skaitā vīruss vai sēnīte, kam ir vispārēja vai specifiska iedarbība uz kaitīgajiem ūdens organismiem un patogēniem vai pret tiem.

IMO ģenerālsekretārs Kitacki Lims: "Konvencijas stāšanās spēkā ir svarīgs solis, lai apturētu invazīvo sugu izplatīšanos, kas var būtiski ietekmēt bioloģisko daudzveidību un radīt ievērojamus ekonomiskos zaudējumus, izraisot vietējo ekosistēmu postījumus. Prasības, kas stājas spēkā 2017. gada 8. septembrī, nozīmē, ka mēs ar šīs konvencijas palīdzību risināsim problēmu, kas atzīta par vienu no lielākajiem draudiem ekoloģiskajai un ekonomiskajai labklājībai pasaulē. Invazīvās sugas rada ne tikai milzu kaitējumu bioloģiskajai daudzveidībai un vērtīgajām dabas bagātībām, izsaucot neatgriezeniskus procesus, bet arī atstāj tiešu un netiešu ietekmi uz cilvēku veselību.

BWM konvencijas stāšanās spēkā nodrošina arī vienlīdzīgus spēles noteikumus starptautiskajai kuģošanai, nosakot skaidrus un stingrus balasta ūdens pārvaldības standartus kuģiem."

BWM konvencijas priekšvēsture

Kopš tērauda korpusa kuģu ienākšanas pasaules jūrās un okeānos ūdens ir izmantots kā balasts, kas mazina spiedienu uz kuģa korpusu, nodrošina stabilitāti, uzlabo vilces spēku un manevrējamību, kā arī kompensē svara izmaiņas dažādos kravas slodzes līmeņos.

Lai gan balasta ūdens ir svarīgs, jo veicina kuģošanas drošību un



kuģošanas operāciju efektīvu veikšanu, reizē tas rada nopietnas ekoloģiskas, ekonomiskas un veselības problēmas. Bīstamība slēpjas pašos balasta ūdeņos – tās ir baktērijas, mikrobi, mazie bezmugurkaulnieki, dažādu sugu olšūnas, cistas un kāpuri. Balasta ūdeņos pārvadātās sugas izdzīvo un veido reproduktīvu populāciju jaunajā vidē, izspiežot no šīs vides *pamatiedzīvotājus*.

Zinātnieki šai problēmai pievērsa uzmanību jau 1903. gadā, kad Ziemeļjūrā masveidā sāka vairoties Āzijas fitoplanktona alģes odontellas (*Biddulphia sinensis*), bet tikai 70. gados zinātnieku aprindās to detalizēti sāka pētīt. Deviņdesmito gadu beigās Kanāda un Austrālija

bija starp valstīm, kuras īpaši skāra invazīvo sugu problēma. Šīs valstis arī pirmās cēla trauksmi un izteica savas bažas IMO Jūras vides aizsardzības komitejai (MEPC).

Tā kā jūras pārvadājumu apjomi auga un turpina augt, zinātnieki zvina trauksmes zvanus, brīdinot, ka sekas ir neparedzamas un pētījumu rezultāti liecina, ka bioinvāziju temps turpina pieaugt satraucoši ātri, invazīvo sugu uzbrukumam ir pakļautas arvien jaunas teritorijas un šī postošā izplatība vēl nebūt nav sasniegusi maksimumu. Pētījumu dati arī liecina, ka invazīvo sugu izplatība tagad tiek atzīta par vienu no lielākajiem draudiem ekoloģiskajai un ekonomiskajai labklājībai pasaulē.

IMO ir bijusi starptautisko centieni karognesēja un uzņēmumies vadību, risinot jautājumu par invazīvo ūdens sugu (IAS) izplatības mazināšanu. 1991. gadā MEPC pieņēma starptautiskās pamatnostādnes, lai novērstu nevēlamu ūdens organismu un patogēnu ieviešanu ar kuģu balasta ūdeņiem un balasta tanku nogulšņu izplūdēm (rezolūcija MEPC.50 (31)), bet Apvienoto Nāciju Organizācijas Vides un attīstības konference (UNCED), kas notika Riodežaneiro 1992. gadā, atzina šo jautājumu par galveno starptautisko problēmu.

1993. gadā IMO ieviesa tā saukto globālo balasta ūdens apsaimniekošanas jeb "GloBallast" programmu,

▶▶▶ 32. lpp.

▶▶▶ 31. lpp.

kurā 1997. gadā tika veikti grozījumi. Saskaņā ar šo jūrnieceības programmu bija mēģinājumi glābt aptuveni septiņus tūkstošus no invazīvo sugu uzbrukuma īpaši cietušu organismu. "GloBallast" programma aicināja pienācīgi pārvaldīt kuģu balasta ūdeni, nodrošinot tvertņu regulāru tīrīšanu, kā arī neuzņemt balasta ūdeņus tajos reģionos, kuros mīt ekstensīvi organismi.

Kopš 2000. gada Pasaules Vides fonds (GEF), Apvienoto Nāciju Organizācijas Attīstības programma (UNDP) un "MO GloBallast" partnerības projekts ir palīdzējuši jaunattīstības valstīm samazināt bioloģisko invāziju risku un devuši tiešu labumu vairāk nekā 70 valstīm, kuras programmas ietvaros saņēmušas vairākas starptautiskas balvas. "GloBallast" programma sadarbojās arī ar privāto sektoru, izmantojot "Global Industry Alliance" (GIA) un "GIA Fund", ko izveidoja lielākie jūras uzņēmumi.

Ņemot vērā IMO noteikto virzienu kuģu balasta problēmu risināšanā, 2004. gada februārī tika pieņemta Starptautiskā konvencija par kuģu balasta ūdeņu un nosēdumu kontroli un apsaimniekošanu, kas regulē darbību un nosaka pienācīgu balasta tvertņu tīrīšanu, regulāru apkopi un kuģu balasta ūdens rezervuāru uzraudzību.

Pateicoties pieejamajam finansējumam 10,2 miljonu ASV dolāru apmērā, "GloBallast" programma ir devusi vairāk, nekā bija cerēts, tomēr ar šo programmu vien izrādījās par maz, lai sasniegtu vēlamu rezultātu.

ANO Jūras tiesību konvencijā (196. pants) ir noteikta vispārēja sistēma, kas uzliek par pienākumu valstīm sadarboties, lai novērstu, samazinātu un kontrolētu jūras vides piesārņošanu, tostarp tīšu vai nejaušu svešu vai jaunu sugu introdukciju uz konkrētu jūras vides reģionu, kas var radīt ievērojamas un katastrofālas izmaiņas ekosistēmā.

Tikai daži invazīvo sugu piemēri

Ziemeļamerikas ķemmīšgliemene (*Mnemiopsis leidyi*) ar kuģu balasta

ūdeni no Amerikas austrumu piekrastes ir aizceļojusi uz Melno, Azovas un Kaspijas jūru, tur iznīcinot zooplanktona krājumus, izsācot pārtikas ķēdes un ekosistēmas funkcijas maiņu. Ziemeļamerikas ķemmīšgliemene ir ievērojami veicinājusi Āzijas jūru, Melnās jūras un Kaspijas jūras zivsaimniecības sabrukumu 90. gadu nogalē un 2000. gados, kas atstājis ievērojamas ekonomiskās un sociālās sekas.



Savukārt Zebras mīdijas vēl kāpuru stadijā (*Dreissena polymorpha*) no Melnās jūras ir attransportētas uz Rietumeiropu un Ziemeļeiropu, ieskaitot Īrijas ūdeņus, Baltijas jūru un Ziemeļamerikas austrumu krastu. Šī suga maina biotopu, ekosistēmu un pārtikas ķēdi.

Ziemeļkipras jūras ērģeles (*Asterias amurens*) ar balasta ūdeņiem ir nonākušas no Klusā okeāna ziemeļdaļas līdz Austrālijas dienvidu daļai. Šī invazīvā suga ir radījusi ievērojamus ekonomiskos zaudējumus, jo tā barojas ar čaulgliemjiem, tostarp apēstas tiek komerciāli vērtīgās jūras gliemežu sugas un austeres.

Konvencijas prasības var radīt jaunus riskus

Balasta ūdens pārvaldības konvencijas spēkā stāšanās 2017. gada 8. septembrī kuģu īpašnieku vidū ir radījusi bažas un likusi uzdot vairākus būtiskus jautājumus. Jau IMO 2004. gadā pieņemtās Starptautiskās konvencijas par kuģu balasta ūdeņu un nosēdumu kontroli un apsaimniekošanu prasību izpildei kuģu īpašnieki bija spiesti ieguldīt līdzekļus. Tagad, kad kuģošanas nozare piedzīvo finansiāli grūtus laikus, kā arī spriedzi un lejupslīdi jūras kravu pārvaldījumu tirgū, BWM konvencija vēl vairāk

finansiāli apgrūtinās kuģu īpašniekus, tāpēc viņi sliecas izmantot tās priekšrocības, ko tiem paredz "labvēlības periods".

"ICS-Class" vadošais pētnieks Frenks H. Marmols intervijā "World Maritime News" uzsvēra, ka vairāk nekā 85% no ICS sertificētajiem kuģiem jau ir pieprasījuši Starptautiskā naftas piesārņojuma novēršanas sertifikāta (*IOPP Certificate*) saskaņošanu, kas ļautu pagarināt BWM konvencijas ieviešanas laiku līdz 2022. gadam, tāpēc jau tagad var prognozēt, ka kuģu aprikošana kuģubūvētavās notiks turpmāko piecu gadu laikā.

Marmols arī norādīja, ka no inženiertehniskā viedokļa kuģa modernizēšana nav sarežģīts process un neietekmēs kuģa darbību. Problēmas vairāk ir saistītas ar globālo ekonomisko krīzi, kas, protams, ietekmē arī jūras transportu. Problēma varētu būt ražotāju spējas saražot konvencijas prasībām atbilstošu aprikojumu un kuģu būvētavu vai specializēto darbnīcu jauda sniegt kuģu īpašniekiem pakalpojumus, ņemot vērā, ka tūkstošiem kuģu agrāk vai vēlāk būs jāievēro BWM konvencijas prasības.

Tirgus aplēses liecina, ka daudziem kuģu īpašniekiem būs izdevīgāk sagriezt savus vecos kuģus, nevis tos aprīkot atbilstoši konvencijas prasībām, jo izdevumi par kuģa aprikošanu varētu sasniegt divus miljonus ASV dolāru.

Viena no problēmām līdz šim ir bijusi saistīta ar klasifikācijas sabiedrību inspektoru teorētisko apmācību, arī ar mācību kursiem kapteiņiem, klāja un mašīntelpas darbiniekiem, kuģu īpašniekiem un operatoriem.

"Apkalpes un ierēdņu apmācība nav brīvprātīga, tā ir obligāta prasība. "ICS-Class" ir izveidojusi "Inter-Training" apmācības platformu, kur nepieciešamās zināšanas var iegūt tālmācībā, bet tikpat labi var apmeklēt arī mācību kursus," sacīja Marmols.

Daudzi kuģu īpašnieki tomēr joprojām pauž viedokli, ka pastiprinātās prasības radīs lielu ekonomisko spriedzi, kas var radīt arī jaunus riskus.■

Drošība jūrā sākas no drošības krastā

Lai cik lielā mērā kopš 2001. gada 11. septembra notikumiem ASV terorisma apkarošana pasaulē ir pastiprinājusies, terorisms nav mazinājies. Par vienu no aktuālākajiem tematiem kļuvis teroristu iespējama apdraudējums pasaules kuģošanai, un IMO ir pieņēmusi virkni dokumentu, kuros ietvertās prasības ir jāievēro, domājot ne tikai par kuģošanas drošību, bet drošību daudz plašākā izpratnē.

ASV ir noteikusi visstingrākos piesardzības pasākumus, kurus ASV tirdzniecības partneri respektē. Liela uzmanība tiek pievērsta konteinerkravu transportēšanai, stingrai uzraudzībai ne tikai iekraušanas un izkraušanas laikā ostā, bet arī visā transportēšanas ķēdē. Kuģošanas biznesā iesaistītie atzīst, ka konteinerkravu pārvadājumi ir milzīgs izaicinājums ne tikai kuģošanas drošības ziņā, bet arī drošības ziņā kopumā, jo konteineru jūras pārvadājumu sistēma ir komplicēta, tajā iesaistītas dažādas organizācijas, biznesa struktūras, transporta veidi, operāciju sistēmas, darbojas noteikts tiesiskais regulējums.

Eiropas transporta ministru konferencē, diskutējot par konteinerkravu pārvadājumu drošību, atzina, ka visas iesaistītās puses ir līdzatbildīgas par kravu drošību, jo pārkāpums kaut vienā loģistikas ķēdes posmā var apdraudēt visas loģistikas ķēdes drošību. Ārkārtīgi svarīgi to apzināties, jo šo kravu ceļā līdztekus īpašām drošības sistēmām pakļautajiem specializētajiem ostu konteineru termināļiem ir daudz neaizsargātu posmu, piemēram, stāvvietas, šķirošanas stacijas, pārvietošanās pa pilsētu ielām.

Aprēķini liecina, ka paaugstinātu drošības standartu ieviešana un pasākumu īstenošana ir palielinājusi transportēšanas izmaksas. Eksperti pauž bažas, ka terorisms nopietni apdraud pasaulē pēdējo trīsdesmit gadu laikā sasniegto. Teroristisko organizāciju finansēšanā un atbalstīšanā liela loma ir Saūda Arābijai. Eksperti domā, ka šis valsts paziņojumi par apņemšanos novērst teroristu finansēšanu var izrādīties tikai tukši vārdi..

ASV prezidenta administrācijas vadītājs, bijušais iekšzemes drošības ministrs Džons Kellijs ir paudis viedokli, ka drošības dienestiem vienmēr jābūt soli priekšā teroristiem.

Bet vai tas ir reāli?

Lūk, jautājums, uz kuru ikviens meklē atbildi, bet diemžēl neviens nevar to sniegt.

Nesenie uzbrukumi tirdzniecības kuģiem Adenas līcī un Bābelmandeba šaurumā ir izgaismojuši riskus, kas saistīti ar šiem jūras tranzīta ceļiem. Vairāku veidu uzbrukumu risks un plaša okeāna teritorija, kur uzbrukumi var notikt, liek domāt, ka iespējami efektīvāk jāizmanto Apvienotie jūras spēki (CMF), lai izveidotu drošu jūras tranzīta koridoru (MSTC), kuru būtu ieteicams ievērot visiem kuģiem.

Jāatceras, ka, kuģojot šajos ūdeņos, ir vajadzīga brauciena rūpīga plānošana, izmantojot visu pieejamo informāciju. Prognozes liecina, ka draudi jūras vidē nemazināsies, tāpēc ir svarīgi, lai kapteiņi, kuģu drošības inspektori un kompāniju drošības darbinieki veiktu risku detalizētu novērtējumu katram reisam un katrai darbībai šajā reģionā, un 2017. gadā notikušie pirātu uzbrukumi skaidri parāda, cik svarīgi ir stingri ievērot visus norādījumus.

Arī starptautiskā kruīzu nozare ir potenciāls teroristu mērķis. Mūsdienu kruīza *mega* kuģi, kas pārvadā līdz pat 5000 pasažieru un apkalpes locekļu, teroristiem un pirātiem ir iekārojams mērķis un salīdzinoši viegli iegūstama trofeja.

Teroristu uzbrukumi šādiem *mega* kuģiem ne tikai izraisītu katastrofālu negadījumu skaitu, bet arī apdraudētu visas kruīzu nozares ekonomisko dzīvotspēju. Lai novērstu draudus, kruīzu nozare jau īsteno drošības pasākumus, kuru pamatā ir IMO rekomendācijas, piemēram, noteikt ierobežojumus piekļuvei kuģiem, saglabāt drošības zonas ap kuģiem, pārbaudīt pasažierus un bagāžu, uzraudzīt piegādes utt.

NATO Sabiedroto jūras spēku pavēlniecības komandieris viceadmirālis Klaivs Džonsons jau 2016. gada sākumā brīdināja, ka viens no teroristu grupējumu uzbrukuma mērķiem var būt kruīza kuģi. Šā gada sākumā Džonsons Starptautiskajai Kruīza līniju asociācijai norādīja, ka kruīza kompānijas saviem klientiem apgalvo, ka ceļojumi ir absolūti droši, un uzdeva

jautājumu, vai kompānijas tiešām par to ir tik ļoti pārliecinātas. Viņš kārtējo reizi atgādināja 2015. gada incidentu, kad teroristi uzbruka kruīza tūristiem muzeja apmeklējuma laikā Tunisijā. Protams, kruīza līniju operatori nepieciešamības gadījumā karstajos punktos atceļ ostu apmeklējumu, kā arī izmanto drošības dienestu un militārās apsardzes pakalpojumus, tomēr Džonsons ir pārliecināts, ka teroristu plānus tas neatceļ, vien attālina to īstenošanu. Par laimi, teroristiem ir nācies pārliecināties, ka viņiem jārisina daudz vairāk problēmu un jāsakaras ar sarežģītākiem šķēršļiem, nekā sākotnēji ir licies.



Klaivs Džonsons: "Tas, ka līdz šim teroristu uzbrukumi pasaules jūrās ir izpalikuši, apstiprina starptautisko jūras spēku operāciju lielo nozīmi, kas devušas pozitīvu rezultātu. Viens no svarīgākajiem priekšnoteikumiem, lai teroristi nevarētu izvērst savas aktivitātes jūrā, ir turpināt iesāktos drošības pasākumus, nodrošinot starptautiskās jūras flotes klātbūtni pasaules jūrās un okeānos. Tur, kur pietrūkst modrības, teroristu grupējumi veic uzbrukumus un apdraud cilvēku dzīvību."

Pirātisms kā organizētā noziedzība sekmiņi ir darbojies desmitiem gadu, un pasaules jūrniecība joprojām ir neaizsargāta, tāpēc starptautiskajai sabiedrībai ir jāturpina sadarboties, lai nepieļautu terora aktus, kas var izraisīt plaša mēroga ekonomisko destabilizāciju, radīt zaudējumus un kaitējumu videi. Eksperti nebeidz vēl un vēlreiz atkārtot, ka situāciju jo bīstamāku padara fakts, ka terorisms,

▶▶▶ 34. lpp.

▶▶▶ 33. lpp.

pirātisms un organizētā noziedzība pasaulē apvienojas. Piedevām noziedzīgajām struktūrām ir izdevies iekļauties dažu valstu valdībās, kas padara vieglāku dzīvi noziedzīgajiem grupējumiem. Korupcija finanšu nozarē ievērojami atvieglo netīrās naudas atmazgāšanu. Liela daļa no šīm finansēm aiziet teroristisko grupējumu un pirātu atbalstam.

Draudus jūrniecei var samazināt, apkarojot kriminālos procesus uz sauszemes.

Dienvidaustrumu Āzijas reģionālais direktors pretterorisma eksperts Andriņš Rajs: "Ja pirātu psiholoģija līdz šim šķita saprotama – nolaupīt, lai iegūtu finanses, tad, runājot par terorismu jūrā, mēs sastopamies ar pilnīgi citu zvēru, kura mērķis nav izpirkšanas nauda, bet gan terors, un to var realizēt, nodarot nopietnu kaitējumu komerciālajai kuģošanai. Piemēram, ja kuģis tiek aizdedzināts, bojā iet krava un tiek apdraudētas vai iznīcinātas arī jūrnīeku dzīvības. Teroristiem ir nepieciešama publicitāte, lai iebiedētu cilvēkus, un šādi terora akti nenovēršami piesaistīs mediju uzmanību.

UZZIŅAI

Pēdējo triju četru gadu laikā uz pusi pieauguši kiberdraudi, kas, pēc aptauju datiem, ar 29 riska procentiem ierindojas 4. vietā, pirmās trīs atstājot eksplozīvajām, dabas katastrofām un cilvēku pieļautajām kļūdām.

Otrs milzīgs apdraudējums, uz ko mēs koncentrējam vislielāko uzmanību, ir kiberdraudi, kas izplatās kā vēzis. Lai gan kuģošanas nozare ir atzinusi šo problēmu, tai ir pārlietu maz zināšanu par to, ko reāli var darīt, cik ātri to var izdarīt un cik bīstami ir kiberuzbrukumi. Šo pragmatisma trūkumu izmanto kibernetiķi, tāpēc turpmākajos gados kiberuzbrukumi var kļūt par lielu problēmu.

Jebkuru informāciju, kas tiek sūtīta elektroniski, var iegūt un izmantot. Tas var notikt, vērojoties gan pret biroju krastā, gan kuģi jūrā, gan abiem reizes, pat pret visu floti. Mēs lieliski apzināties, ka lielākā daļa kuģu darbojas vecās Windows versijās, kur pat hakeris iesācējs īsā laikā var nodarīt lielu ļaunumu. Ir jāievieš jaunas, daudz drošākas tehnoloģijas, jāizmanto nozares ekspertu pakalpojumi, lai padarītu kuģošanas biznesu grūti aizsniedzamu kiberuzbrukumiem."

Pirāti sadarbojas ar teroristiem. Kas tālāk gaidāms?



Saskaņā ar CNN ziņojumu ANO un ASV kopīgi izmeklē vismaz divus gadījumus, kad pirātu grupas ir sniegušas atbalstu teroristu organizācijām. Ir pamatotas aizdomas, ka Somālijas pirāti ir veikuši uzbrukumus tirdzniecības kuģiem, sadarbojoties ar "al-Qaeda" saistītajām "al-Shabaab" un ISIS vienībām. ASV joprojām turpina cīnīties, lai satricinātu islāma terorismu un neļautu tam izvērsties, bet tagad ir jāmeklē veids, kā vienlaikus novērst abas problēmas – pirātismu un terorismu, kuri cenšas apvienot spēkus, lai iebiedētu pasauli.

CNN arī pauž viedokli, ka ASV nav vienīgā, kas ir nobažījiesies par šādu pavērsienu Indijas okeānā un Adenas līcī. ASV bažām pievienojas kuģošanas biznesa kompānijas, kuru kuģi mēro ceļu gar Āfrikas ragu. Pirātisms, kas tika uzskatīts gandrīz vai par pagātnes problēmu, ir atgriezies, kam apliecinājums ir pēdējo piecu gadu laikā lielākais incidentu skaits šā gada pirmajā pusē.

Speciālisti, kas seko notikumiem, uzskata, ka teroristi un pirāti izmanto viens otra resursus – cilvēkus, naudu, ieročus, kā arī teritorijas, kur turēt nolaupītos kuģus.



"Heritage Foundation" Āfrikas eksperts Džoša Meservijs pauž viedokli, ka tie ir stingri darījumi, kas vienus saista ar otriem. "Pirāti ir biznesmeņi, un viņiem ir nauda," saka Meservijs. "Piedevām uzmanība pret viņiem ir mazliet atslābusi. Pirātu mafija teroristu grupām piegādā ieročus un cīnītājus, bet pretī saņem iespēju brīvi pārdot preces ārzemju tirgos."

Āfrikas militārais eksperts Džordžs Vorneris: "Ņemot vērā pašreizējās tendences, kas liecina, ka pirātisms Āfrikas raga reģionā atkal atdzīvojas, tieši ciešās attiecības starp pirātiem un "al-Shabaab", visticamāk, padarīs šo reģionu par īpaši bīstamu karsto punktu."

Daudzi cerēja, ka pirātus varēs redzēt tikai filmās, tomēr pirātisms atgriežas, jo faktiski tas nekad pa īstam nav bijis iznīcis.

Džoša Meservijs: "Pirātu tīkli nekad un nekur nav pazuduši. Tie ir organizēti noziedzīgi sindikāti, it īpaši tādā valstī kā Somālija. Pēc tam, kad 2011. gadā Starptautiskais Jūrniecei birojs Somālijas piekrastē reģistrēja 237 pirātu uzbrukumus tirdzniecības kuģiem, kuģošanas kompānijas ieviesa dažādus drošības pasākumus, lai pasargātu savus kuģus un jūrnīekus, un tas deva rezultātus – pirātu uzbrukumi samazinājās. Daži labie gadi atslābināja kuģu īpašnieku uzmanību un iemidzināja modrību. Vieni, taupot degvielu, samazināja kuģu ātrumu, citi atteicās no brūnotās apsardzes, vēl citi sāka braukt arvien tuvāk Somālijas piekrastei. Tas nevarēja palikt bez sekām. Diemžēl šoreiz viss notiek daudz bīstamākā formā, pirātismam apvienojoties ar teroristu grupējumiem, bet ja tas ir tā, tad pirāti kļūst par likumīgu militāro mērķi. Taču fakts, ka ISIS melnais karogs tuvojas melnajam pirātu karogam, ir pietiekami biedējošs."

Viesuļvētras ceļā nevēlas nokļūt neviens

Līdz šim ASV vēsturē postošākā Atlantijas tropiskā vētra "Irma", kas 2017. gada septembrī 650 kilometru platumā ar ātrumu 49 metri sekundē plosījās Karību salu rajonā un Floridā, aiz sevis atstāja milzu postījumus – haosu, slēgtas lidostas, miljoniem cilvēku bez elektrības un pajumtes, un vēl miljoni bija spiesti evakuēties. ASV prezidents Donalds Tramps paziņojis ārkārtas federālo palīdzību Floridai, aprakstot vētru kā "milzīgu monsturu". Līdzekļi nepieciešami, lai parūpētos par upuriem, atbrīvotos no gruvešiem, atjaunotu elektrības padevi un atjaunotu māsaimniecības un uzņēmumus.

Bet kas šādos ārkārtas apstākļos notiek okeānā, cik pasargāti ir kuģi un cilvēki? *Ukchamberofshipping.com* ziņoja, ka, pēc AIS datiem, aptuveni 12 kruīza kuģi atradās viesuļvētras "Irma" ceļā, taču speciālisti mierināja, ka pasažieriem ir labas izredzes palikt drošībā.

"Carnival Corporation & PLC" viceprezidents Toms Strengs: "Nav iemesla bažām, jo mūsdienu kruīza kuģu konstrukcija var tikt galā ar šādiem ārkārtējiem laika apstākļiem. Vienmēr cenšamies nodrošināt komfortu mūsu viesiem un kuģojot izvairīties no viesuļvētras vismazāk skartajām teritorijām.

Pateicoties drošības dienestiem un sinoptiķiem, kuri prognozē laika apstākļus un ziņo par iespējamajiem riskiem, daudzi kuģi jau savlaicīgi tika novirzīti no "Irmas" ceļa."

Kopumā tika pārcelti 11 kruīza kuģu braucieni, daudzi no kuģiem Floridas ostās ieradās agrāk, nekā bija plānots, četri reisi bija atcelti pavisam. Kruīza līniju operatori vētras dēļ maina kuģu maršrutus, bet tas, protams, ir saistīts ar ievērojamām izmaksām, jo kruīza kuģis dienā vidēji izlieto aptuveni 250 tonnu degvielas. Diennakts brauciens vidējā ātrumā izmaksā aptuveni 80 tūkstošus dolāru, un jebkura novirzīšanās no plānotā maršruta ir dārgs prieks.

Kompānija "Shell", piemēram, izmanto modernu programmatūru, kas ļauj attālināti kontrolēt kuģu efektīvu ekspluatāciju, kā arī uzrauga laika apstākļu novērošanas sistēmas, kas palīdz kuģu kapteiņiem ārkārtas apstākļos izvēlēties kuģošanai drošāko ceļu. Speciālisti uzskata, ka nereti kuģim vētras



laikā ir drošāk atrasties jūrā, jo arī ostās plosās tā pati vētra, kas kuģi var uztriekt piestātnei vai citām ostas konstrukcijām. Piemēram, pirms dažiem gadiem viesuļvētras "Katrīna" laikā kāds kravas kuģis

ostā tika uzņemts dokiem un guva pamatīgus bojājumus.

Deviņdesmit septiņi procenti vētru Karību reģionā notiek no augusta vidus līdz novembrim, un kuģotājiem ar to jārēķinās. Vētras ir daļa no jūras dzīves, laika apstākļi ietekmē kuģošanu un padara jūrnieku dzīvi daudz grūtāku. Kapteiņi, vadot savus kuģus, nevar izvairīties no katras vētras, kas gadās ceļā. Kuģu grafiki ir ļoti saspringti, degviela ir dārga, tāpēc divu triju dienu aizkavēšanās vai novirze no nospraustā maršruta rada ievērojamus zaudējumus kuģu īpašniekiem, un ir tikai loģiski, ka viņi šādos zaudējumus nevēlas pieļaut. Lai gan lielākā daļa no modernajiem tirdzniecības kuģiem ir paredzēti arī kuģošanai sarežģītos laika apstākļos, tomēr viesuļvētras ceļā nevēlas nokļūt neviens. Uzvara cīņā ar vētru jūrā ir atkarīga no tā, cik labi ir uzturēts kuģis, cik labi ir sagatavota apkalpe un cik precīzus lēmumus pieņem kapteinis.■



Tiekas navigācijas līdzekļu apsaimniekotāji

Ilgadējā Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta speciālistu un navigācijas līdzekļu apsaimniekotāju – Latvijas ostu pārstāvju tikšanās šogad notika Ovīšu bākā.

Šoreiz kolēģus uzņēma Ventspils ostas Kuģošanas atbalsta dienesta speciālisti, un ieradusies bija visu ostu pārstāvji, izņemot Roju un Enguri.

Šādas tikšanās ir tradicionālas, un to galvenais mērķis ir informēt navigācijas līdzekļu apsaimniekotājus par nozares jaunumiem un kopīgi izdiskutēt svarīgākās aktuālās problēmas. Ostu pārstāvji iepazīstas ar kolēģu pieredzi, tādēļ pasākums katru gadu tiek rīkots citā Latvijas ostā.

Sanāksmi atklāja ventspilnieki, iepazīstinot ar Ovīšu bāku, tās vēsturi un pasākumiem, kas tiek veikti, lai nodrošinātu bākas saglabāšanu.

Lai pasargātu bāku no mitruma postošās iedarbības, tās pamatos tiek ievietotas ķimikālijas, kas nepieļauj mitruma sūkšanos no pamatiem uz augšu. Pie bākas ir izveidots muzejs, bākas ārpusē aplūkojama savu laiku nokalpojušu navigācijas līdzekļu kolekcija, un bāku gadā apmeklē pieci līdz seši tūkstoši interesentu. Izmantojot bākas unikālo akustiku, vasarā tajā tiek rīkoti koncerti. Visi šie pasākumi palīdz uzturēt un saglabāt Ovīšu bāku.

Runājot par ikdienas darbu, Ventspils ostas Kuģošanas atbalsta dienesta vecākais inženieris Aivars Beitāns pastāstīja, ka tiks atjaunota Ventas upes tilta vadlīnija, kas

paaugstinās kuģošanas drošību. Turpinās navigācijas līdzekļu lampu nomaiņa pret gaismas diodēm. Ventspilnieki izmanto satelītu sakaru sistēmu, lai saņemtu monitoringa informāciju par navigācijas līdzekļu tehniskajiem parametriem, un iesaka to arī kolēģiem, uzsvērot, ka šādu tehnoloģiju izmantošanas izmaksas aizvien samazinās un kļūst pieejamākas.

Liepājas ostas Hidrogrāfijas dienesta vadītājs Dainis Engēlis atzina, ka ventspilniekus var apskaut par iespēju rūpēties par savām bākām. Liepājas bāka ir katastrofālā stāvoklī, bet līdzekļi tiek solīti un netiek piešķirti jau gadu desmitiem. Liepājas osta piešķīrusi 35 000 eiro

jaunas aparatūras iegādei, tas ir vairāk nekā nekas, taču mazāk nekā iepriekšējos gados.

Pāvilostas ostas pārvaldnieks Ronalds Griškēvičs pastāstīja, ka Pāvilostā notiek mola pagarināšana, tāpēc uzlikta papildu peldošās ugunszīmes. Tomēr Pāvilostā joprojām nav novietota pieņemšanas boja, kas tika noņemta, jo nolietojuma dēļ vairs nepildīja savas funkcijas. Ostas pārvaldnieks solīja šo jautājumu sakārtot tuvākajā laikā.

R. Griškēvičs pieminēja problēmu, ko par aktuālu atzina arī pārējie navigācijas līdzekļu apsaimniekotāji: ja kāda no bojām tiek izskalota krastā, noteikti uzrodas "čakli ļaudis", kuri boju savāc un ar traktoru aizvelk prom. Nelīdz uz bojām lasāmās norādes, ka boja ir valsts īpašums un šāda piesavināšanās ir nopietns pārkāpums.

Mērsraga ostas tehniskais direktors Oskars Veinbergs pieminēja tehniskās problēmas ar Igaunijas firmas piegādāto gaismas aparatūru, kas brīžiem darbojoties, brīžiem ne. Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais atzina, ka tieši tādas pašas problēmas esot arī Salacgrīvā. Mērsraga ostā nobrukusi piestātne, kas pieder privātpersonai. Diemžēl pašlaik spēkā esošā likumdošana neparedz iespēju piespiest īpašnieku uzturēt kārtībā savu īpašumu. Ostu pārstāvji atzina, ka noteikti būtu nepieciešamas likumdošanas izmaiņas.

Jūrmalas ostas pārvaldnieka pienākumu izpildītājs Andrejs Bukins pastāstīja, ka visi darbi faktiski jāsāk no jauna. Izmantojot ES finansētā projekta līdzekļus, ostā tiks palielināts piestātņu skaits. Pašlaik ir pieņemti noteikumi par ostu, bet nav apstiprināti noteikumi par ostas robežām – tie iesniegti Satiksmes ministrijā. Tiklīdz noteikumi tiks apstiprināti, mainīsies ostas navigācijas līdzekļu statuss. Šobrīd tas ir iekšējo ūdeņu bojas, kas atrodas pašvaldības pārziņā, bet tiklīdz tiks noteiktas ostas robežas, ostas teritorijā esošā bojas juridiski kļūs par jūras bojām, kas pieder Jūras administrācijai un tiek nodotas apsaimniekošanā ostai.

Rīgas ostas pārstāvis Gatis Cēruss norādīja, ka Rīgas ostā notiek



neliela reorganizācija – bākas paliek ostas pārziņā, bet navigācijas līdzekļu apsaimniekošanai tiek veidota jauna komercstruktūra. Rīgas ostā tiek strādāts pie Daugavgrīvas bākas gaismas režīma: lai starp zibšņiem neiestātos pilnīga tumsa, kas var radīt problēmas jūrniekiem, periodos starp zibšņiem tiek atstāti 30% no apgaismojuma. Rīdzinieku pārziņā ir arī Kolka bāka, kur tā arī nav izdevies ierobežot tūristu nelegālos apciemojumus.

Skultes ostas kapteinis Kristaps Žideņš palepojās, ka ir pabeigts jaunu zīmju iegādes projekts. Nopirkta arī Somijā ražota plastikāta ledus bojas. Skultē aktuāls ir vadlīnijas atjaunošanas jautājums, vecā vairs nav derīga, jo tornis, kas to iezīmē, ir ļoti sliktā tehniskā stāvoklī. Labā ziņa ir tā, ka Skultes ostā sarosījušies burātāji, kuri paši ir gatavi darboties un iesaistīties ostas sakārtošanā, nemeklējot firmas, kurām tas būtu pelņas darbs.

Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais pastāstīja, ka Salacgrīvā nomanītas vadlīnijas, savukārt no Kuivīžiem tiek saņemta informācija, ka vecā vadlīnija vairs negarantē drošu ieiešanu ostā. Arī Salacgrīvā iegādātas plastikāta ledus bojas. Ostu pārstāvji atzina, ka bojas vajadzētu apdrošināt, taču neviena apdrošināšanas kompānija to nevēlas darīt.

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta vadītājs Aigars Gailis pastāstīja par Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanos, kuras laikā Lietuvas kolēģi pastāstīja, ka Lietuvā sāka Jūras administrācijas reorganizācija, kas rada aizdomas par ieceri likvidēt nacionālo Hidrogrāfijas dienestu. Jau ir dots rīkojums atdot hidrogrāfijas kuģi Klaipēdas Universitātei.

A. Gailis skaidroja arī par Eiropas vertikālā augstuma sistēmas izmaiņām. Latvija pašlaik iegūmusi nogaidošu pozīciju un gaida rekomendācijas, tikmēr jūras kartēs ievietojot piezīmes, kā esošos dziļumus pārvērst jaunajā sistēmā. Taču nav izslēgts, ka ostu fārvateri var kļūt par 17 centimetriem "seklāki".

Tikšanās nobeigumā navigācijas līdzekļu apsaimniekotāji atzina, ka šādas kopīgas sanāksmes vajadzētu rīkot biežāk, iespējams, vismaz divas reizes gadā. ■

Starptautiskā konference “Globālās transporta kustības izaicinājumi” Rīgā

14. septembrī “Latvijas dzelzceļš” Rīgā organizēja augsta līmeņa konferenci “Globālās transporta kustības izaicinājumi”, uz kuru pulcējās vairāk nekā 400 loģistikas ekspertu no 35 pasaules valstīm, un tā ir platforma, kas radīta, lai tieši šeit, Latvijā, kopīgi meklētu jaunus risinājumus loģistikas attīstībai visā reģionā. Konferencē bija pārstāvēta lielākā daļa Eiropas Savienības valstu, kā arī Azerbaidžāna, Baltkrievija, Indija, Japāna, Kazahstāna, Krievija, Ķīna, Turcija, ASV.



Konferencē eksperti no Šveices, Krievijas un Somijas stāstīja par nozares pārmaiņām ilgtermiņā ne tikai no tehnoloģiju, bet arī darba tirgus un vispārējās digitalizācijas viedokļa. Īpaši svarīga bija Duisburgas ostas, “DHL Global Forwarding Greater China” un Indijas kravas pārvadātāju asociāciju federācijas dalība konferencē, kas vēlreiz apliecināja, ka Latvija tiek uzskatīta par nozīmīgu partneri Ķīnas un Eiropas, kā arī Indijas un Eiropas transporta koridoru attīstībā.

LDz prezidents Edvīns Bērziņš: “Latvijas mērķis ir iezīmēt mūsu valsti Eirāzijas kontinenta un pasaules kartē ne tikai kā vēl vienu loģistikas mezglu, bet gan kā loģistikas izcilības centru, kura cilvēku pieredze, kompetence un uzticamība, infrastruktūras kvalitāte, tehnoloģiju straujā attīstība un nozares kopējā elastīgas pieejas attīstība ikvienam kravu īpašniekam jebkurā pasaules malā ļauj efektīvi vadīt savu biznesu. Radot šo platformu un pulcējot Rīgā ne tikai visaugstākā līmeņa ekspertus, bet arī dalībniekus no visiem nozīmīgākajiem šodienas un nākotnes sadarbības tirgiem, esam guvuši apstiprinājumu tam, ka Latvijai kā partnerim uzticas.



Reālajā situācijā nozarei īpaši svarīgi ir apvienot spēkus, lai piedāvātu Latvijas koridoru kā vienotu pakalpojumu ar elastīgiem risinājumiem atbilstoši klientu vajadzībām. Ja līdz šim katrs nozares pārstāvis vadījās pēc sava uzņēmuma perspektīvas, tad jāapzinās, ka tagad tas laiks ir beidzies un nozarei ir ciešāk jāsadarbojas, kas varbūt nozīmē atteikties no ātras peļņas šodien par labu ilgtermiņa attīstībai.”

LDz prezidents jau vairākkārt ir uzsvēris, ka laiks, kad dzelzceļš cilvēku uztverē bija tikai sliekšņa, pārmijas un stacijas, ir pagājis. “Latvijas

dzelzceļš” pakāpeniski kļūst par transporta, tehnoloģiju un loģistikas uzņēmumu grupu, kas uzņēmies, iespējams, nepateicīgo, bet ļoti vajadzīgo darbu saliedēt nozares dalībniekus Latvijā un veidot jaunas saites ar partneriem Āzijā un Eiropā, sekmējot jaunu pakalpojumu un risinājumu attīstību.

Mūsdienās savstarpēji vairs nekonkurē uzņēmumi, tajā skaitā arī dzelzceļa uzņēmumi, bet gan valstu transporta koridori. Turklāt nav runa tikai par taināko vai ātrāko ceļu, runa ir par integrētu loģistikas pakalpojumu kompleksu, kas ietver IT risinājumus, ērtas un efektīvas finanšu plūsmas organizēšanu, drošības risinājumus un pat preču ražošanu vai cita veida pievienotās vērtības radīšanu. Tieši apzinoties šīs globālās pārmaiņas, LDz rosina apvienoties Latvijas un ne tikai Latvijas nozares dalībniekiem, lai attīstītu Eirāzijas transporta koridorus caur Latvijas ostām. ■

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2012.–2017.g. janvāris–septembris)

Kravu veidi	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017./2016., %
Beramkravas	16 152,1	15 798,4	17 245,8	17 104,1	15 661,0	15 974,7	2,0
ķīmiskās beramkravas	1 108,9	1 183,3	1 839,8	1 975,9	2 112,3	1 852,6	-12,3
ogles	11 764,3	10 263,9	11 014,9	10 979,9	9 102,7	9 331,4	2,5
koksnes šķelda	760,0	710,2	392,9	454,3	417,7	474,1	13,5
Lejamkravas	6 185,9	5 554,9	7 414,1	8 222,0	6 534,2	4 387,5	-32,9
naftas produkti	6 135,6	5 493,1	7 357,5	8 154,5	6 491,7	4 320,6	-33,4
Ģenerālkravas	5 049,6	5 045,9	5 382,2	4 700,3	4 677,6	5 128,5	9,6
konteineri	2 760,4	2 894,9	3 066,3	2 858,6	2 896,5	3 357,9	15,9
skaitis TEU	275 025	283 231	287 933	262 378	276 860	323 899	17,0
Roll on/Roll of	439,8	453,5	407,8	184,1	189,0	299,3	58,4
skaitis	84 791	84 679	76 798	48 385	48 678	63 760	31,0
koksne	1 782,9	1 557,2	1 606,2	1 442,2	1 371,4	1 184,0	-13,7
tūkst. m ³	2 139,3	1 882,2	1 937,1	1 791,6	1 651,7	1 400,0	-15,2
melnie metāli un tā izstrādājumi	19,8	100,2	237,8	161,0	177,2	218,1	23,1
Kravas kopā	27 387,6	26 399,2	30 042,1	30 026,4	26 872,8	25 490,7	-5,1

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2012.–2017.g. janvāris–septembris)

Kravu veidi	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017./2016., %
Beramkravas	9 047,5	7 765,6	6 605,7	4 421,7	3 491,4	5 666,2	62,3
ķīmiskās beramkravas	1 550,4	1 015,4	1 348,9	141,9	216,5	177,4	-18,1
ogles	6 403,1	5 679,2	4 921,9	3 626,9	1 831,6	4 004,0	118,6
koksnes šķelda	104,9	88,2	81,8	80,6	95,5	115,7	21,2
Lejamkravas	13 427,4	13 029,8	12 217,0	11 572,8	8 715,0	8 674,5	-0,5
naftas produkti	12 950,5	12 649,2	11 681,3	11 025,2	8 248,7	8 226,6	-0,3
Ģenerālkravas	1 851,1	1 759,5	1 774,2	1 661,8	1 833,2	1 881,4	2,6
konteineri	3,3	0,3	0,0	4,7	0,0	0,0	-100,0
skaitis TEU	360	54	0	504	0	0	-100,0
Roll on/Roll of	1 435,1	1 418,5	1 392,8	1 336,7	1 502,5	1 577,6	5,0
skaitis	53 090	53 925	53 964	47 058	58 979	61 721	4,6
kokmateriāli	359,7	299,7	330,3	303,5	326,8	295,2	-9,7
tūkst. m ³	416,8	358,9	364,4	338,5	363,8	325,6	-10,5
melnie metāli un tā izstrādājumi	1,6	5,6	0,0	0,0	0,0	0,0	-100,0
Kravas kopā	24 326,0	22 554,9	20 596,9	17 656,3	14 039,6	16 222,1	15,5

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2012.–2017.g. janvāris–septembris)

Kravu veidi	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017./2016., %
Beramkravas	2 748,5	1 822,3	2 409,3	2 628,9	2 829,5	3 473,5	22,8
labība un tās produkti	1 971,6	1 166,8	1 734,9	1 871,2	1 861,5	1 651,9	-11,3
koksnes šķelda	97,8	120,2	58,6	49,2	172,5	183,3	6,3
Lejamkravas	316,8	318,7	289,5	268,7	290,1	363,4	25,3
jēlnafta	104,3	106,0	105,7	39,3	42,4	26,2	-38,2
naftas produkti	146,4	141,8	140,6	182,1	205,2	291,1	41,9
Ģenerālkravas	2 255,7	1 310,0	996,4	1 064,8	751,1	916,8	22,1
konteineri	30,9	29,1	29,6	28,0	26,5	44,3	67,2
skaitis TEU	3 198	3 514	2 821	24 789	1 578	3 259	106,5
Roll on/Roll of	503,7	535,0	591,6	490,3	374,6	471,7	25,9
skaitis	21 906	24 139	27 552	26 789	23 238	29 393	26,5
koksne	620,9	413,1	345,2	400,0	259,7	343,4	32,2
tūkst. m ³	683,1	455,1	384,0	438,2	286,8	399,4	39,3
melnie metāli un tā izstrādājumi	398,1	182,4	0,0	123,2	43,7	5,0	-88,6
Kravas kopā	5 321,1	3 451,0	3 695,2	3 962,5	3 870,7	4 753,7	22,8

Satiksmes ministrijas informācija

16+1 Loģistikas sekretariāta delegācijas vizītes Latvijas ostās

Mūsdienās savā starpā vairs nekonkurē uzņēmumi, tajā skaitā arī dzelzceļa uzņēmumi, bet gan valstu transporta koridori.



Vienlaikus ar LDz konferenci sadarbībā ar 16+1 formāta loģistikas jomu koordinējošo institūciju Latvijas Satiksmes ministriju 12. un 13. septembrī Rīgas, Ventspils un Liepājas ostas apmeklēja Ķīnas, Centrāleiropas un Austrumeiropas valstu sadarbības formāta 16+1 Loģistikas sekretariāta atbildīgo kontaktpersonu delegācija, kas tika iepazīstināta ar Latvijas ostu darbību, infrastruktūras iespējām, piedāvātajiem pakalpojumiem un attīstības plāniem. Organizējot 16+1 Loģistikas sekretariāta delegācijas vizītes Latvijas ostās, tiek pilnīgāk izmantotas 16+1 formāta piedāvātās iespējas, kā arī realizēts viens no Loģistikas sekretariāta izveides pamatmērķiem – Latvijas transporta un loģistikas nozares iespēju popularizēšana visās 16+1 dalībvalstīs, attīstot jaunus sadarbības projektus dalībvalstu starpā.

Delegācija apmeklēja Rīgas brīvdostas pārvaldes Kuģu satiksmes vadības centru, iepazīnās ar tā darbību un mūsdienīgajiem tehnoloģiskajiem risinājumiem kuģu satiksmes vadībai un ostas drošībai, bet Ventspils brīvdostā loģistikas sekretariāta delegāciju sagaidīja Ventspils pilsētas domes priekšsēdētāja pirmais vietnieks un brīvdostas valdes priekšsēdētāja vietnieks Jānis Vītoliņš un Ventspils brīvdostas pārvaldnieks Imants Sarmulis.

Rīgas osta piedalās nozīmīgākajā kruīzu tūrisma izstādē un konferencē "Seatrade Europe 2017"

No 6. līdz 8. septembrim Vācijas pilsētā Hamburgā notika Eiropas lielākā un nozīmīgākā kruīzu tūrisma izstāde un konference "Seatrade Europe 2017", kas vienviet pulcēja pasaules kruīzu ostas pilsētas, kuģu kompānijas un kruīzu nozarē strādājošos pakalpojumu sniedzējus –



ekskursiju organizētājus un tūroperatorus, apkalpojošās sfēras uzņēmumus no 40 pasaules valstīm. Ziemeļeiropas ostu asociācijas "Cruise Europe" apvienotajā standā kopā ar Rīgas Tūrisma attīstības biroju un Rīgas pasažieru termināli Rīgu pārstāvēja arī Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltnis un RBP Mārketinga departamenta direktors Edgars Sūna, reklamējot Rīgu kā pievilcīgu galamērķi kruīza kuģiem Baltijas jūras reģionā un stāstot par tūrisma pakalpojumiem Rīgā un ostas infrastruktūras iespējām kruīza kuģu uzņemšanai. Izstādes laikā Rīgas pilsētas un brīvdostas standā notika vairākas tikšanās un sarunas ar kruīzu līniju pārstāvjiem par plānotajiem kuģu apmeklējumiem 2018.–2019. gadā.

Izstādes un konferences organizators "Hamburg Messe und Congress GmbH" prezidents un izpilddirektors B. Aufderhaide atklāšanā uzsvēra: "Brīvdienu kruīzi šobrīd pasaulē ir plaukstoša nozare un iespēju tirgus, pasažieru skaitam turpinot palielināties, tirgus ir stabili augošs!". To vērojam arī Rīgas ostā: salīdzinot ar 2016. gadu, kruīza kuģu pasažieru skaits galvaspilsētā pieaudzis par 33,6%.

"Seatrade Europe" tradicionāli Hamburgā notiek reizi divos gados. ■



Parakstīts Memorands par stratēģisko sadarbību

27. septembrī Laņjuņanā, Ķīnā, starptautiskās loģistikas izstādes "Silk Road International Logistics Expo" ietvaros tika parakstīts Memorands par stratēģisko sadarbību starp Rīgas brīvdostas pārvaldi un Laņjuņanas ostu ar mērķi veicināt multimodālo transporta pakalpojumu un risinājumu attīstību Eirāzijas sauszemes transporta koridorā.

"Rīgas brīvdosta ir ieinteresēta jaunu sadarbības attiecību veidošanā un stiprināšanā, lai apgūtu Laņjuņanas ostas pieredzi, attīstot transporta savienojumus ar Eirāziju, un izveidotu multimodālo transporta koridoru no Dzeltenās jūras uz Baltijas jūru un Skandināviju," uzsver Rīgas brīvdostas pārvaldnieka vietnieks Mārtiņš Ziemanis.

Tikšanās ietvaros M. Ziemanis apliecināja Ķīnas kolēģiem, ka Rīgas brīvdosta var nodrošināt ostas infrastruktūru, kas jau tagad ir savietojama ar "Viena josla, viens ceļš" (One Belt, One Road) iniciatīvas valstu infrastruktūru, tādējādi nodrošinot efektīvus transporta savienojumus. Tāpat M. Ziemanis uzaicināja Laņjuņanas ostas un pilsētas vadību apmeklēt Latviju un tikties ar ostas, dzelzceļa un loģistikas uzņēmumu

pārstāvjiem, lai turpinātu uzsāktu sadarbību.

"Pateicoties Latvijas ģeogrāfiskajām priekšrocībām, Rīgas osta ar tās jūras un tiešajiem dzelzceļa savienojumiem ar Krieviju, Baltkrieviju un Vidusāziju var spēlēt svarīgu lomu kā Eirāzijas sauszemes tilta



Publicēs operatīvo informāciju par vides situāciju ostas teritorijā

Reaģējot uz Vecmīlgrāvja iedzīvotāju sūdzībām, VVD un Ostas policija veica pārbaudes un gaisa kvalitātes mērījumus, lai noskaidrotu nepatīkamās smakas izcelsmi un avotu. Tika konstatēts, ka smaku izraisījuši kuģa kraušanas darbi SIA "PARS termināls" teritorijā Kundziņsalā.

Lai nodrošinātu procesu efektīvāku uzraudzību un kontroli, atbildīgie dienesti vienojās turpmāk ciešāk sadarboties, operatīvās informācijas apmaiņā iesaistot arī ostas uzņēmumus. Ne vienmēr, veicot pārkraušanas operācijas, ar uzņēmumiem pieejamajām mērierīcēm smakas ir konstatējamas pašā terminālī, un jo ātrāk uzņēmums saņem informāciju par sūdzībām, jo operatīvāk iespējams atrast un novērst to cēloni.

Vienlaikus "PARS termināls" pauda gatavību strādāt pie tehnoloģiskiem risinājumiem, lai perspektīvā varētu mazināt naftas produktu pārkraušanas gaitā gaisā nonākošās smakas. Tāpat uzņēmums ir gatavs sadarboties ar VVD, nepieciešamības gadījumā veicot regulāras pārkraušanas naftas produktu sastāva analīzes, kā arī rūpīgi izvērtējot kravu pārkraušanas ātrumu.

"Rīgas ostas uzņēmumiem jāstrādā tā, lai maksimāli netraucētu iedzīvotājiem un neradītu apdraudējumu pilsētvidei. Jebkurš naftas produktu pārkraušanas process ir saistīts ar nelielu inertās gāzes un kravas izgarojumu maisījuma nonākšanu



atmosfērā, tāpēc ir svarīgi, lai terminālī ievērotu visas vides prasības un noteikumus. Turpmāk vēl stingrāk kontrolēs ikviena termināļa darbību, un pārkāpumu gadījumā vainīgie tiks saukti pie atbildības," uzsver Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.

26. septembrī Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš tikās ar vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministru Kasparu Gerhardu, un abi vienojās, ka nepieciešams stiprināt komunikāciju ar iedzīvotājiem, kā arī operatīvāk un ciešāk sadarboties ar vidi kontrolējošām institūcijām.

"Ir ļoti svarīgi, lai iedzīvotāji operatīvi saņem ne tikai informāciju par notiekošo, bet arī konsultatīvu atbalstu – kā rīkoties, ja gaisā jūtama smaka! Tāpat rosīnu pievērst lielāku uzmanību komunikācijai

ar iedzīvotājiem par to, kādas darbības ostā notiek. Cilvēku bažas ir pamatotas, jo publiskajā telpā nenonāk informācija, kas tiek pārkrauts Rīgas ostā un vai šie procesi tiek pietiekami kontrolēti," uzsvēra K. Gerhards.

Tikšanās laikā ministrs arī norādīja, ka Rīgas dome, rūpējoties par iedzīvotāju labklājību, var piemērot stingrākas prasības darbībām Rīgas ostas teritorijā.

Lai nodrošinātu iedzīvotājiem aktuālo informāciju gadījumos, ja tiek fiksētas sūdzības par gaisa kvalitāti, Rīgas brīvdostas pārvalde turpmāk savā interneta mājas lapā www.rop.lv publicēs operatīvo informāciju par vides situāciju ostas teritorijā. Tāpat plānots organizēt sanāksmes ar ostai piegulošo apkaimju iedzīvotājiem, lai iepazīstinātu ar vides aizsardzības kontroles un monitoringa mehānismiem un pārrunātu, kā rīkoties un kur vērsties gadījumos, ja rodas aizdomas par gaisa piesārņojumu.

Saskaņā ar normatīvajiem aktiem B kategorijas atļaujas ostas uzņēmumiem izsniedz Valsts vides dienests, kurš kontrolē arī atļaujas nosacījumu ievērošanu. Regulāru gaisa piesārņojuma monitoringu diennakts režīmā visā ostas teritorijā veic arī Ostas policija. Ja rodas aizdomas par vides piesārņojuma gadījumiem, iedzīvotāji aicināti vērsties Ostas policijā, zvanot pa diennakts tālruni 67090777. ■

rietumu vārti, savienojot Lauņjuģanas ostas un Horgosas iekšzemes loģistikas centra koridoru ar Baltijas jūru un Eiropu," atzīmē Jangs Sjīnši, ĶKP sekretārs Lauņjuģanas pašvaldības padomē.

Lauņjuģanas osta ir viens no jaunā Zīda ceļa sākumpunktiem. Tā ir Ķīnas paraugosta, kas apkalpo iekšzemes un starptautiskās kravu plūsmas, nodrošinot kombinētus jūras – dzelzceļa transporta pakalpojumus un risinājumus. Pirmo Ķīnas – Eiropas konteinercilcienu satiksmi atklāja 1992. gadā, kad jaunais transporta koridors Lauņjuģanas ostu caur Vidusāziju savienoja ar Roterdamas

ostu Nīderlandē. Pērn vairāk nekā 220 milj. tonnu kravu un 4,65 milj. TEU konteineru tika pārkraukti Lauņjuģanas ostā, padarot to par Ķīnas desmito lielāko ostu.

Lauņjuģanas ostu savām investīcijām Ķīnā ir izvēlējusies Kazahstāna. 2014. gadā kompānijas "Kazakhstan Temir Zholy" (Kazahstānas dzelzceļš) meitasuzņēmums "KTZ-Express" iegādājās daļas Lauņjuģanas ostas multimodālajā terminālī. Šogad Lauņjuģanas ostas pārvalde kopā ar "China Cosco Shipping Group" ir iegādājusies 49% daļu no Horgosas loģistikas centra, kas atrodas uz Ķīnas un

Kazahstānas robežas, tādējādi izveidojot iekšzemes savienojumu starp abiem termināļiem.

Lauņjuģanas apmeklējuma laikā Latvijas delegācija tikās ar Lauņjuģanas pilsētas tautvaldības mēru Sjaņu Sjueloņu, Lauņjuģanas ostas pārvaldes prezidentu Žu Sjangjaņu, Šanhajas Sadarbības organizācijas (Lauņjuģana) Starptautiskā loģistikas parka pārstāvjiem, uzņēmumu "Cosco Shipping Lines", "Cosco Shipping Logistics", "China Railway Container Transport Company", "Sinotrans Landbridge Transportation" un citu vietējo un starptautisko uzņēmumu pārstāvjiem. ■

Šanhajā prezentē Latvijas un Ventspils iespējas

Laikraksts "Shanghai Daily" 2017. gada 26. septembra numurā raksta par Šanhajā notikušo konferenci, kurā tikās ekonomiskās attīstības profesionāļi no 16 valstīm, lai diskutētu par ekonomisko sadarbību Jaunā Zīda ceļa iniciatīvas ietvaros. Vienīgais referents no Baltijas valstīm konferencē bija Ventspils brīvostas pārvaldnieka vietnieks, Mārketinga un attīstības nodaļas vadītājs Igors Udodovs.

Konferencē piedalījās vairāk nekā 250 dalībnieku no 16 valstīm, ko Ķīna noteikusi kā potenciālos sadarbības partnerus. Ventspils brīvostai tika dota iespēja uzstāties konferencē ar prezentāciju par biznesa attīstības iespējām Latvijā un Ventspilī. "Ķīna ir otrā lielākā pasaules ekonomika ar lieliem ekonomiskās sadarbības attīstības plāniem. Ir ļoti svarīgi neatlaidīgi strādāt šajā tirgū, lai mūsu piedāvājums tiktu pamanīts. Mēs Ķīnas uzņēmējiem piedāvājam Latviju kā perfektu vietu, lai apkalpotu Eiropas Savienības tirgu," stāsta I. Udodovs. Pēc konferences laikraksts "Shanghai Daily" aicināja I. Udodovu sniegt interviju.

– Lūdzu, norādiet jomas, kurās sadarbība ar Ķīnu varētu būt viskonstruktīvākā.

Igors Udodovs: – Latvija salīdzinājumā ar Ķīnu ir ļoti maza valsts, tāpēc arī mēs nerunājam par Latvijas un Ķīnas, bet gan par Eiropas Savienības un Ķīnas sadarbību. Latvija kā ES dalībvalsts atrodas vienotā tirgū ar brīvu preču, cilvēku un kapitāla kustību, tāpēc mēs varam piedāvāt Ķīnas uzņēmumiem



Igors Udodovs.

izmantot Latviju kā pakalpojumu vietu ES tirgū, un vēlamies uzsvērt, ka mums ir ļoti laba infrastruktūra, transports un loģistika. Latvijai ir ļoti spēcīgas ostas, kas savulaik ir bijušas lielākās visā Padomju Savienībā. No otras puses, mums ir arī rūpniecības attīstības iespējas. Bez problēmām varam piedāvāt Ķīnas uzņēmumiem savu parku veidošanai 200 hektāru brīvas zemes vai arī izmantot jau esošo infrastruktūru.



– Vai jūs varat identificēt problēmas, kas varētu stāties ceļā Ķīnas kompāniju darbības attīstībai?

– ES pamatojas uz vienotiem noteikumiem, tāpēc šajā ziņā nav nekādas atšķirības, vai uzņēmums atrodas Latvijā vai citur Eiropas Savienībā. Jau tagad daudzi Eiropas uzņēmumi darbojas Ķīnā un ir veiksmīgi pielāgojušies vietējai mentalitāti, tāpēc es domāju, ka arī Ķīnas uzņēmēji lieliski spēs pielāgoties darbam ārzemēs. Mēs cits citu varam saprast, tikai mācoties cits no cita. Piemēram, Ventspils pilsētas mērs ir ierosinājis ieviest ķīniešu valodas mācīšanu skolā kā izvēles svešvalodu. ■

Sakārto publisko koplietošanas infrastruktūru

Ventspils brīvostas pārvalde, pildot vienu no savām funkcijām saistībā ar teritoriju pārvaldīšanu un publiskās koplietošanas infrastruktūras uzlabošanu, turpina būvēt un rekonstruēt pievedceļus ostas teritorijā un industriālajām zonām. Projekts paredz jaunu ielu izbūvi un jau esošo pārbūvi. Šogad Ventspils brīvostas pārvalde

uzsākusi kārtējo termināļu un industriālo zonu pievedceļu rekonstrukcijas un būvniecības projektu. Projektu plānots realizēt līdz 2021. gada beigām. Kopējie plānotie izdevumi ir 18 467 415,50 eiro, tai skaitā ES Kohēzijas fonda līdzfinansējums – 85% no projekta izmaksām jeb 15 697 303,17 eiro. Saskaņā ar projektu paredzēta

jaunu pievedceļu posmu izbūve, esošo seguma konstrukciju pārbūve vai nestspējas stiprināšana ar seguma virskārtas atjaunošanu atsevišķos posmos, kā arī ar pievedceļiem saistīto infrastruktūras objektu – gājēju ceļu, lietus ūdens novadīšanas sistēmu, ielu apgaismojuma, satiksmes drošības elementu u.c. izbūve vai pārbūve. ■

Aug jahtu ostas popularitāte

Sadarbojoties ar Ventspils brīvostas pārvaldi, Jahtu osta 2017. gadā iesaistījās vērienīgā projektā, kas nākotnē, iespējams, piesaistīs vēl vairāk burātāju.

Sākotnēji maz izmantotajā teritorijā Medņu ielā 40 pēdējo gadu laikā notikušas pozitīvas pārmaiņas. Par Jahtu ostas attīstību un jahtu apkalpošanu jau trešo sezonu veiksmīgi gādā SIA "Baltic Marine Invest" meitaskompānija SIA "New Yacht Marina", kas noslēgusi līgumu ar Ventspils brīvostas pārvaldi par zemes nomu. Kopš darba uzsākšanas 2014. gada nogalē Jahtu osta pakāpeniski tiek sakārtota, vienlaikus paplašinot arī piedāvājumu klāstu burātājiem un citiem ūdensmīļotājiem. Ieguldītā darba rezultāti galvenokārt atspoguļojas statistikas datos – jahtu tūrisma aktivitāte ostā arvien pieaug.

Lai gan kopējai statistikai par jahtu skaitu sezonā vēl nav pavilkta svītara, Ventspils Jahtu ostas pārvaldnieks Reinis Ābele, vadoties pēc iepriekšējo gadu pieredzes, uzskata, ka kopējie rādītāji būs vismaz pērnā gada līmenī. Līdzīgi kā citus gadus, arī šogad skaitliski visvairāk jahtu Ventspils ostā ienākušas no Vācijas, attiecīgi seko Somija, Zviedrija un citas valstis. Turklāt, kā pastāstīja Ābele, šajā sezonā iezīmējusies līdz šim nebijusi tendence – ierodas ceļotāji no Lielbritānijas. Pozitīvi rādītāji vērojami arī Jahtu ostā pavadīto dienu ziņā, jo tieši šie statistikas dati, kā skaidro Ābele, visprecīzāk atspoguļo viesu apmierinātību ar sniegto pakalpojumu kvalitāti – jo ilgāk viņi izvēlas uzturēties kādā ostā, jo lielāka ir apmierinātība ar saņemto pakalpojumu kvalitāti.

Šogad Jahtu osta eksperimentālā kārtā piedāvāja vēl nebijušu pakalpojumu – iespēju īrēt vienu divvietīgu numuriņu jahtkluba ēkas otrajā stāvā. Pieprasījums pēc šā pakalpojuma bija liels, to steidza izmantot gan burātāji, gan arī citi pilsētas viesi. Šobrīd Jahtu osta var nodrošināt stāvvietu 20 jahtām, taču, tā kā burātāju aktivitāte ar katru gadu pieaug, pašā tūrisma sezonas plaukumā ostā trūkst



Reinis Ābele.

vieta, tāpēc nereti tiek izmantotas arī kuģu piestātnes līdzās esošajā Zvejas ostā.

Šajā sezonā kompānija galvenokārt strādāja pie Latvijas un Igaunijas pārrobežu programmas projekta "Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla attīstība Igaunijā un Latvijā" izstrādes. Projekta mērķis ir izveidot mazo ostu tīklu ar kvalitatīviem pakalpojumiem Baltijas jūras austrumu piekrastē, Rīgas jūras līcī gan Latvijā, gan arī Igaunijā, popularizējot ostu kā atraktīvu galamērķi. Kā norādīja pārvaldnieks, būvdarbus uzsāks šoziem, lai daļa no plānotajām iecerēm būtu realizēta jau līdz nākamās sezonas atklāšanai. Projekta īstenošanai

Eiropas Savienība piešķirusi Ventspils Jahtu ostai finansiālos līdzekļus 630 353 eiro apmērā (projekta kopsumma ar uzņēmuma līdzfinansējumu – 741 592 eiro).

Ventspils Jahtu osta sadarbībā ar brīvostas pārvaldi šosezon iesaistījās Baltijas jūras centrālā reģiona pārrobežu sadarbības programmas projektā "SmartPorts – moderns un pievilcīgs mazo ostu tīkls ar interaktīvu pārrobežu informācijas sistēmu, kopēju mārketingu un uzlabotiem ostu pakalpojumiem". Rezultātā Jahtu ostas pārzinā šobrīd atrodas skārienjutīgs interaktīvs e-kiosks jeb elektronisks informācijas stends. Kioskā ar informācijas un komunikācijas tehnoloģiju palīdzību izveidota vienota informācijas un rezervācijas sistēma "HelloPorts", to izmantojot, burātāji var plānot savu ceļojumu, rezervēt vietu jahtu ostās, norēķināties par pakalpojumiem, plānot tūrisma maršrutu un iegūt citu sev nepieciešamo informāciju. Līdzīgi kioski ar to pašu informācijas tīklu uzstādīti arī citās projektā iesaistītajās ostās, tādējādi gādājot, ka mazās ostas kļūst par aizvien nozīmīgākiem spēlētājiem reģiona ekonomiskās attīstības procesā. ■

Liepājas ostā 2018. gadā ienāks kruīza kuģis

Liepājas ostā pēc vairāku gadu pārtraukuma paredzēta kruīza kuģa viesošanās. Plānots, ka 200 metru garais kruīza kuģis "Saga Sapphire" Liepājā ienāks 2018. gada 17. augustā, atvedot aptuveni 600 ceļotāju. Kā uzsver Liepājas SEZ pārvaldnieka vietnieks attīstības jautājumos Uldis Hmieļevskis, "pasažieru plūsmas palielināšana Liepājas ostā ir viens no Liepājas SEZ pārvaldes uzdevumiem, tāpēc kopā ar Liepājas reģiona tūrisma informācijas biroju ir uzsākts darbs pie kruīza kuģu piesaistes Liepājas ostai. Kruīza kuģi veicinās Liepājas un Liepājas ostas atpazīstamību, kā arī dos ieguldījumus vietējā ekonomikā."

Liepāja ir viena no sešām ostām, kurā plānots piestāt kruīza "Baltijas piedzīvojums" laikā Baltijas jūrā 2018. gada augustā. Kruīza kuģis "Saga Sapphire", kurš ir 200 metru garš un 29 metrus plats, spēj uzņemt līdz 720 viesu. Plānots, ka kuģis piestās "Terrabalt" piestātnē.

Iepriekšējo reizi kruīza kuģis Liepājas ostā viesojās 2006. gadā, atvedot uz pilsētu vairāk nekā 500 ceļotāju.

Viens no Liepājas SEZ pārvaldes uzdevumiem ir palielināt pasažieru skaitu Liepājas ostā. Tāpēc ir ļoti svarīgi attīstīt gan prāmju kustību, gan modernizēt jahtu centru. Kruīza kuģu piesaiste ir viens no veidiem, kā palielināt pasažieru plūsmu un dot ieguldījumu vietējā ekonomikā.

Galvenais kruīzu galamērķis Baltijas jūrā ir Sanktpēterburga, bet kruīza kompānijas pa ceļam iekļauj arī citas ostas, lai padarītu ceļojumu interesantāku. Uldis Hmieļevskis nesen apmeklēja Hamburgu (Vācija), kur 6. – 8. septembrī notika jūras un upju kruīziem Eiropā veltīta izstāde un konference "Seatrade Europe". "Tiekoties ar nozares spēlētājiem, ir gūta pārlicība, ka šobrīd kruīza kompānijas meklē jaunus un interesantus

pieturas punktus saviem maršrutiem, un pats svarīgākais ir tieši pieturvietas atraktivitāte," uzsver Hmieļevskis. "Tāpēc ir svarīgi nākamajos gados Liepājas ostai piesaistīt kruīza kompāniju interesi un panākt, lai kuģu iebraukšana kļūtu par regulāru notikumu."

"Liepāja ir vienīgā pilsēta Latvijā ārpus Rīgas, kas nodrošina sauszemes, gaisa un jūras transporta iespējas. Pēdējā laikā pilsētas tūrisma piesaistes, pārdošanas un mārketinga speciālisti ir mērķtiecīgi strādājuši, lai iespējami palielinātu iebraucošo tūristu skaitu, un šis kruīza kuģis ir apliecinājums labi paveiktam mājasdarbam un tam, ka mūsu pilsēta kļūst aizvien pievilcīgāka arī Eiropas kontekstā," atzīst Liepājas reģiona tūrisma informācijas biroja vadītāja Inta Šoriņa. "Cruise Baltic" apkopotā informācija liecina, ka vidēji viens Baltijas jūras kruīza dalībnieks katrā pilsētā atstāj 79,22 eiro. ■

Komercfirma "Evija" – sakoptākais uzņēmums

Ar labāko sumināšanu noslēdzās Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes rīkotais konkurss "Sakoptākais Liepājas ostas uzņēmums 2017". Par konkursa uzvarētāju ar žūrijas vienprātīgu lēmumu atzīta V. Biļuka LSEZ SIA "Evija", otrā godalga piešķirta SIA "Liepājas kuģu būves rūpnīca", trešā – LSEZ SIA "DG Termināls".

Liepājas SEZ pārvaldnieks Jānis Lapīņš pasniedza arī Pateicības rakstus par ieguldījumu Liepājas ostas vizuālajā tēlā uzņēmumiem, kuru teritorijās konkursa laikā norisinājās jaunu noliktavu būvniecība, taču vide bija sakopta un pievilcīga: LSEZ SIA "Baltic Biofuel Company" (ieguldījumi 0,93 milj. eiro), LSEZ SIA "Mols L" (ieguldījumi 1,3 milj. eiro) un LSEZ SIA „Dan Store” (ieguldījumi 3,1 milj. eiro).

Kristīne Bārtnece, „Sakoptākais Liepājas ostas uzņēmums 2017” projekta vadītāja: "Šogad vērtēšana tika veikta, vērojot teritorijās notiekošo ikdienas darbu, būvniecības procesus un vizuālo tēlu ostā kopumā. Redzams, ka situācija ir mainījusies. Nav vairs tāda strauja uzrāviena kā pirmajos gados, bet situācija ir laba."



Konkurss „Sakoptākais Liepājas ostas uzņēmums” šogad notika jau sesto reizi, bet vērtēšanas periods ilga visu vasaru. Īpašu uzmanību žūrija šogad pievērsa teritoriju izskatam, vērojot sakoptību darba procesa laikā, apmeklējot uzņēmumus bez iepriekšēja brīdinājuma.

Pēc konkursa pie LSEZ SIA "Evija" administratīvās ēkas fasādes tika piestiprināta piemiņas zīme. Kā norādīja Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Jānis Lapīņš, teritorijas labiekārtojums un sakoptība ne tikai nodrošina pievilcīgu darba vidi cilvēkiem, bet arī liecina

par atbildīgu attieksmi pret vidi, drošību un sadarbības partneriem. "Īpašs prieks, ka jau trešo gadu par Liepājas ostas sakoptāko uzņēmumu tiek atzīts naftas terminālis. Tas nozīmē, ka uzņēmumiem ir svarīgi ne tikai ievērot stingrās vides un drošības prasības, bet arī veidot patīkamu un sakoptu vidi."

LSEZ SIA "Evija" finanšu direktore Lauņa Timoševa uzsvēra, ka vides, drošības un sakoptības jautājumi ir vienmēr bijuši uzņēmuma prioritāte. "Tas ir svarīgi ikvienam no mums, bet jo īpaši svarīgi tas ir naftas terminālim, kurā ikdienā strādā ar naftas produktiem."

Šogad tika iedibināta jauka tradīcija, ka iepriekšējā gada uzvarētājs saņem gleznu, kas tapusi sadarbībā ar Liepājas māksliniekiem. 2016. gada sakoptākā Liepājas ostas uzņēmuma LSEZ SIA „GI Termināls” pārstāvim tika pasniegta mākslinieka Aivara Kleina glezna, kurā attēlots terminālis mākslinieka redzējumā. Nākamgad LSEZ SIA "Evija" kā balvu saņems gleznu, kas taps mākslinieku pleņnēra laikā 2018. gada vasarā. ■

Pēdējā tikšanās ar jūru

Tālbraucējs kapteinis **Visvaldis Feldmanis** (9.04.1938 – 13.05.2017) vienmēr ar jūru bijis uz “tu”. Zēnībā, kad tā šalkusi aiz Saunaga priežu kāpām, skolas gados, kad gūts pirmais rūdījums, un uz kapteiņa tiltiņa, kad izvagotas tuvas un tālas jūras – no Rīgas līča līdz Atlantijas okeānam. Jūra viņā atstāja neizdzēšamas pēdas – rakstura stingrībā, domu tiešumā un arī sejā: lai arī gludi skūtais vaigs un labais odekolons darīja savu, tomēr rūpju rievu un uzticības salda nasta kapteini reti kad atstāja.

Mazā kaija tālumā un tuvinieki dzimtajā krastā bija tas spēks, kas vienmēr lika atgriezties, sirsnībā spiest roku un smaidā dāvēt sveicienus.

Lībietis. Vienmēr ar taisnu muguru un gatavs nest zaļibaltzilo karogu līdz jūrai, kur lībiešu svētkos vienmēr kāpts laivā un kopā ar ozollapu vainagu braukts selgā, lai pieminētu aizgājušos tautasbrāļus. Bet šā gada 19. septembrī iepretim Mērsragam, kur sāktas zvejas vīra gaitas, tālbraucējs kapteinis Visvaldis Feldmanis atdots Jūras

mātei. Izpildīta aizgājēja griba, jo arī viņšaulē kapteinis gribēja būt jūras klēpī, kopā ar saviem domu un cīņu biedriem, kuru kaps ir jūras dzelme.

Dziesma par mazo kaiju, šķiet, bija visvairāk dziedātā viesmīlīgajā Kolka “Buru” sētā, jo nezināmā autora vārdi laikam vistiešāk izteic jūrnieka dzīves gājumu, īpaši burinieku laikā, kad vīri bija prom no mājām pusi mūža, kad vēstules no jūras ceļoja mēnešiem un zīgas par tālo jūru braucējiem bija visgaidītākās ciemā. Tādēļ, liedagā satiekot mazo kaiju, būsim cieppilni, varbūt tieši šai jūras putnā ir iemiesojusies kapteiņa dvēsele.■

Gints Šimanis



Pirmais kara šāviens atskanēja no bākas...

Kad pamatīgā vasaras svelmē ir izdevies pievarēt pamatīgu kāpienu Gdaņskas vecpilsētas Rātsnama tornī, skatienam paveras ne tikai vecpilsēta, bet arī ļoti plaša apkārtnē līdz pat jūras zilgmei tālumā. Otrā pasaules kara beigās sabiedroto aviācijas uzlidos pilsēta un osta bija pārvērsta drupu kaudzē, tāpēc tagad no torņa augstumiem var ar apbrīnu novērtēt poļu arhitektu un celtnieku paveikto grandiozo darbu pilsētas atjaunošanā. Tiesa, visi atjaunošanas darbi senās Hanzas ostas rajonā vēl nav pabeigti un joprojām aktīvi tiek turpināti, bet tūristi jau labi pasen atkal var apbrīnot atjaunotās baznīcas, nocietinājumu fragmentus, ostas spīķerus, šauras ieliņas un plašākus laukumus ar strūklakām, kā arī citas Gdaņskas vecpilsētas pērles.



Kamēr no torņa vēroju skaistus un tālus skatus, pamazām ir nobriedis pamatīgs vasarīgs negaiss. Draudīgi ducina pērkonis un šaudās zibens, tāpēc steidzīgi jādodas tālāk uz vēsturisko Gdaņskas Jaunās ostas bāku, kura ir apmeklējuma vērtā jebkuram tūristam, kurš ierodas šajā pilsētā.

Debesu slūžas atveras ātri un negaidīti, pilsētas ielas pārvēršas nelielās un straujās kalnu upēs, kuras stiprā lietūs dēļ nākas pārvarēt minimālas redzamības apstākļos. Piebraucot pie bākas, negaiss ir palicis mazliet nomaļus un lietus nedaudz piestāj. Bāku ir izdevies sasniegt pusstundu pirms aizvēršanas. Bākas muzeja uzraugs gan ir nedaudz pārsteigts par tādiem vēliniem viesiem un jautā, no kurienes esam atbraukuši. "Ak, jūs no Latvijas, no Rīgas? Tik tālu? Jā, es zinu, kur tā atrodas, un jums arī ir Baltijas jūras krastā jaukas bākas! Kāpiet

vien augšā un izbaudiet, pētiēt un skatieties! Un nesteidzieties, ja esat tik tālu braukuši!" Pateicamies par vēlību un kāpjām augšā. Pašauras riņķveida kāpnes uzved līdz bākas gaismas iekārtai, kura šajā brīdī darbojas. Ārpusē no bākas galerijas visa apkārtējā Gdaņskas ostas daļa un kuģi redzami kā uz delnas.

Jau 14. gadsimtā Gdaņska ir nozīmīga ostas pilsēta šajā Baltijas jūras krastā. Tā kā kuģošanas apstākļi Vislas upes deltā ir visai sarežģīti mainīgo smilšu sēkļu dēļ, pirmo bākas uguni pie ostas ierīko jau 1482. gadā, un šim nolūkam tiek izmantots Teitoņu bruņinieku ordeņa būvēts nocietinājumu tornis. Uguns dedzināta 18 metru augstumā un bijusi ļoti saredzama tālu jūrā. 1577. gadā šo būvi sagrauj karaļa Stefana Batorija lielgabali, un ostas vajadzībām tiek celts jauns un augstāks tornis. Tā virsotnē gaismu dod četri gaismekļi,

kurus piepilda ar olīveļļu, un šī bākas uguns kalpo līdz 1758. gadam.

Laikam ejot, kuģi kļūst lielāki un ietilpīgāki, tirdzniecības apjoms ostā aug un tiek būvēti divi jauni uguns-torņi, kas atrodas 75 metru attālumā viens no otra. Gaismu dod ogļu dedzināšana īpašos metāla kurvjos, tad nāk gāzes degļu laiks, bet 1887. gadā sāk darboties elektrība, ko ražo ar tvaika mašīnu darbināms elektroģenerators.



20. gadsimts tuvojās ar strauju industrializācijas ēras sākumu, uz Gdaņsku sāk kursēt vilcieni, kas ved ne tikai pasažierus, bet arī kravas uz ostu. 1867. gadā uzbūvētais dzelzceļš ir kā katalizators jaunas ostas radīšanai Gdaņskas dienvidu daļā. Tiek būvēta Jaunā osta (*Nowy Port*) un arī jauna bāka, kura iezīmē ieeju ostas kanālā no jūras. Pašreizējās bākas būvniecību pabeidz 1893. gada rudenī. Uz pāļiem uzliktais bākas pamats ir četrus metrus biezs un 8,5 metrus diametrā. Būvniecībā tiek kombinēts granīts, skalidīti laukakmeņi, betons un sarkanie ķieģeļi. Bākas arhitektoniskais veidols harmoniski tiek pieskaņots Gdaņskas pilsētā tobrīd populārajam renesanses stilam, un tornis sasniedz 27,3 metru augstumu. Tajā uzstāda Francijā ražotu Freneļa sistēmas lēcu aparātu, kuru darbina elektrība. Spēcīgā baltā gaisma bija labi saskatāma pat relatīvi sliktos laika apstākļos, bet skaidrā laikā bākas uguns bija redzama pat no attāli esošās Hēlas pussalas. Bākas būve tolaik izmaksāja 156 000 marķu, pēc tās pabeigšanas sāka būvēt bākas uzrauga māju un mašīnrūmi, kur izvietot visas nepieciešamās papildiekārtas bākas darbināšanai. 1911. gadā bākā uzstāda vācu Pinča sistēmas mainīgās gaismas iekārtu: bākas uguns deg vienu sekundi, tad seko četru sekunžu ilga tumsas pauze. Vienlaicīgi bāka sāk kalpot arī par loču torni.

Bāka tiek aprīkota arī ar īpašu *Laika bumbu*, kura ostā darbojusies jau no 1876. gada. Tieši pusdienlaikā, pulksten 12.00, pa telegrāfu no Berlīnes Karaliskās observatorijas tiek saņemts precīzs laika signāls, un *Laika bumba* slīd lejup pa 3,2 metrus garo mastu virs bākas laternas. *Laika bumbas* kritiens bija brīdis, kad kuģinieki varēja precizēt savu hronometru rādījumus.

Būvējot bāku, neviens pat iedomāties nevarēja, kādi dramatiski notikumi tajā risināsies, ka tieši no tās atskanēs pirmie šāvieni, kuri ievadīs Otro pasaules karu. Viss sākas ar to, ka Vācija izvirzīja Polijai nepieņemamas teritoriālas pretenzijas – tā gribēja atgūt Gdaņsku jeb bijušo Austrumprūsijas pilsētu Dancīgu ar visu ostu, un ne tikai to. Faktiski tas bija tikai formāls



iesmels karadarbības sākšanai, jo pirms tam jau bija noslēgts Ribentropa – Molotova pakts, kurš noteica divu lielvaru ietekmju sfēru sadali Eiropas nākotnē.

Pirms Otrā pasaules kara Danciga jeb Gdaņska saskaņā ar Versaļas miera līgumu, ar ko noslēdzās Pirmais pasaules karš, bija brīvvalsts un tajā nedrīkstēja atrasties nevienas valsts militārie formējumi. 1939. gada 31. augusta naktī Jaunās ostas bāku ieņēma ar smagajiem ložmetējiem bruņoti vācu karavīri. Nakts aizsegā ar liellaivām tika bloķēta ieeja ostā, lai poļu jūras spēki nespētu torpedēt vareno vācu karakuģi "Schlesvig-Holstein", kurš

it kā *nejaušas* sakritības dēļ bija ieradies šeit *draudzības* vizītē. Naktī poļu karavīri, kas atradās ostas kanāla otrā pusē, Vesterplates pussalā, ziņoja, ka ostas bākā iedegusies agrāk neredzēta sarkana uguns – vācieši arī tā bloķēja ieeju ostā. Sekojot paša Ādolfa Hitlera pavēlei, jau 1. septembra rītā pulksten 4.45 vācu karavīri no bākas loga ar ložmetēju atklāja uguni pāri kanālam poļu karavīru virzienā. Karš, kurš vēlāk sev līdzī aizrāva ap 55 miljonus cilvēku dzīvību, bija sācies...

Nelielais poļu garnizons neapmulsa un, izmantojot lielāko no saviem trim lielgabaliem – 75 mm lauka

▶▶▶ 48. lpp.



►►► 47. lpp.

lielgabalu, atklāja pretuguni. Pirmais šāviņš bākai netrāpīja, bet otrais ietriecās bākā un eksplodēja tieši zem loga, kurā atradās vācu ložmetējnieks. Kad izklīda dūmi un putekļi, bākā bija redzams paliels caurums un ložmetējs vairs nedarbojās. Bākā ne tikai atskanēja pirmie nākamā pasaules kara šāvienī, bet acīmredzot bija arī pirmie šajā karā kritušie. Turpat blakus esošais vācu karakuģis nezināmu iemeslu dēļ nokavēja kara sākumu par divām trim minūtēm, bet, kad nogranda tā varenie lielgabali, šķita, ka nelielā poļu garnizona liktenis jau ir izlemts, tomēr tas ar savuniecīgo bruņojumu spēja varonīgi pretoties milzīgajam vācu pārspēkam vēl veselas septiņas dienas!

Zīmīgi, ka britu aviācijas bumbvedēji kara sākēju vareno vācu kuģi "Schleswig-Holstein" nogremdēja kara beigās 1944. gada decembrī. Tas nogrima turpat netālu no Gdaņskas, pie Gotenhāfenas jeb tagadējās Gdīnas ostas. Visai interesants ir arī poļu lielgabala liktenis. Tas bija piedalījies Pirmā pasaules kara pirmajā lielajā kaujā 1914. gada augustā Austrumprūsijā pie Tanenbergas. Toreiz vācu armija sagrāva Krievijas kara karaspēku, un lielgabals kā kara trofeja pēc kara nonāca poļu armijas īpašumā un kalpoja līdz pat liktenīgā rīta apšaudei pie bākas. Ieguvuši lielgabalu pēc uzvaras Vesterplatē, vācieši to kā īpaši vērtīgu kara trofeju aizveda

uz Flensburgu, kur atradās vācu militārā jūras akadēmija. Līdz pat 1945. gada aprīlim pie lielgabala stāvēja jūras kadetu godasardze, bet pēc tam, kad Flensburgā ieradās sabiedroto karaspēks, lielgabala tālākais liktenis pagaist kara beigū virpuļos.

Sagrautās bākas darbība pilnībā tiek atjaunota 1947. gadā, viss tobrīd nepieciešamais aprīkojums tiek piegādāts no Zviedrijas. Kopš 2004. gada bākai ir vēstures pieminekļa statuss, te ierīkots neliels bākas vēsturei veltīts muzejs. 2010. gadā bāka saņēma Polijas Kultūras ministrijas balvu kā īpaši labi saglabāta vēsturiskā vērtība. Restaurēta arī krītošās *Laika bumbas* iekārta, kura šobrīd ir unikāla un vienīgā, kas vēl darbojas. Arī tagad precīzs radio laika signāls nāk no Vācijas, no Frankfurtes pie Mainas. Sistēma ir neiedomājami precīza – vienas sekundes kļūda var uzkrāties tikai 200 000 gados! Pati *Laika bumba* izgatavota no nerūsējoša tērauda, tās svars ir 75 kg, diametrs – 1,6 metri. *Laika bumba* atkal darbojas kopš 2008. gada, tās kritienu var vērot pulksten 12.00, 14.00, 16.00 un 18.00. Ikvienam ir iespēja pārbaudīt sava laikrāža precizitāti!

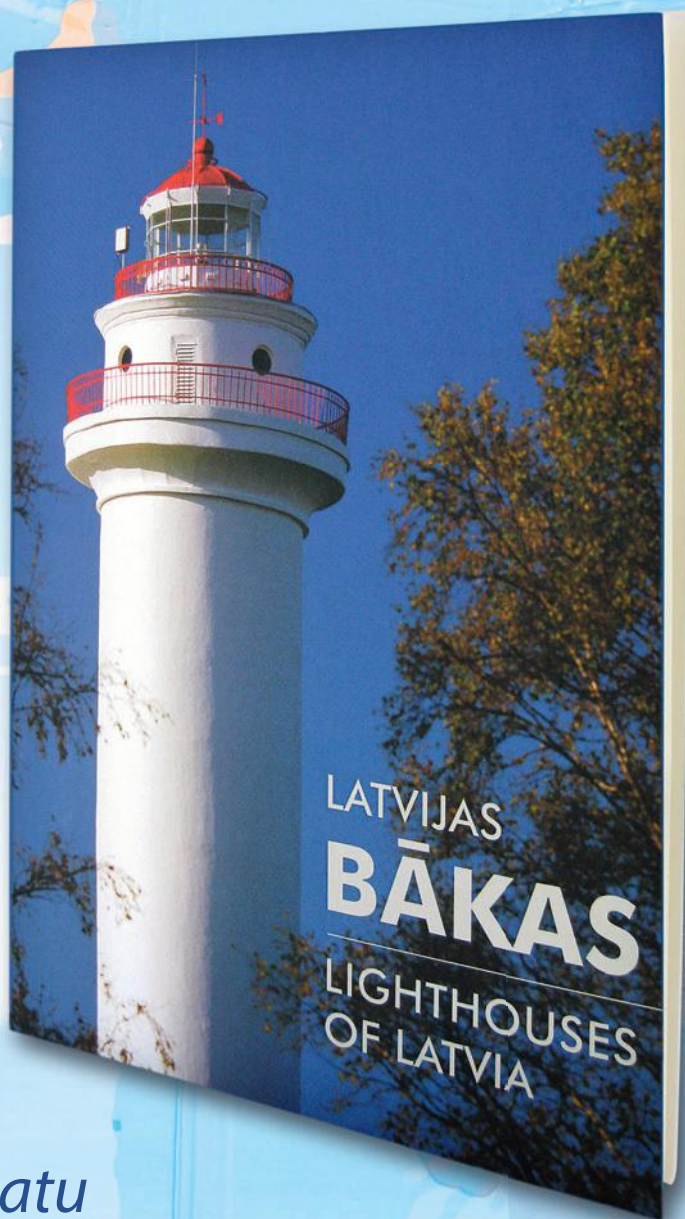
Līdz bākas uguns iekārtai jākāpj 114 pakāpieni, tad var aplūkot Frenēļa sistēmas gaismas iekārtu un, izejot ārā uz bākas galerijas, papriecāties par blakus esošo ostu un kuģiem un skatīt vēsturisko

Vesterplates nocietinājumu otrpus kanālam, kuru poļu karavīri aizstāvēja ar savu vienīgo vērā ņemamo lielgabalu. Kamēr no bākas augstumiem vēroju apkārtni, atkal ir pietuvojies negaiss. Lejup kāpjot, apstājos pie loga, no kura atskanēja vācu karavīru pirmie šāvienī. Bākā esam pāris cilvēku, visi jau nokāpuši lejā, turp dodos arī es. Negaidot virs galvas atskan skaļš un ass plaukšķis! Apstājos. Varbūt bākā iespēris zibens? Nokāpu pāris pakāpienus zemāk un saku par to bākas uzraugam. Viņš parausta plecus, pasmaida un kāpj augšā pārbaudīt, kas tur īsti noticis. Pēc brīža viņš atgriežas un smaidot teic, ka sprāgusi gaismas iekārtas elektriskā spuldze, bet automātiskā spuldzes nomaigās sistēma jau darbinot nākamo un viss esot kārtībā!

Atvados no viesmīlīgā poļu pana, izeju laukā un paveros augšup – tiešām, bākas gaisma darbojas! Tātad viss ir kārtībā! Tomēr vēl labu brīdi mani nepamet dīvainā un ne daudz neregāla sajūta – varbūt bākā vēl joprojām kā rēgi kļīst kara pirmās dienas vācu ložmetējnieki, kas gāja bojā no poļu lielgabala raidītā šāviņa? Negaiss pamazām sāk atkāpties, un manas dīvainās mirkļa iedomas gaist līdz ar to.

Ja esat Gdaņskā, aizbrauciet līdz vēsturiskajai bākai! Būs par vienu interesantu apskates objektu vairāk!■

Normunds Smaļinskis



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*

TU ESI LATVIJA

Šo pašu svētāko
Tu neaizmirsti:
vai celies debesīs,
vai jūras dzīlēs nirsti,

vai draugu pulkā
dali savu prieku,
vai viens pats satiecies
ar pretinieku –
Tu esi Latvija!

/Ojārs Vācietis/

